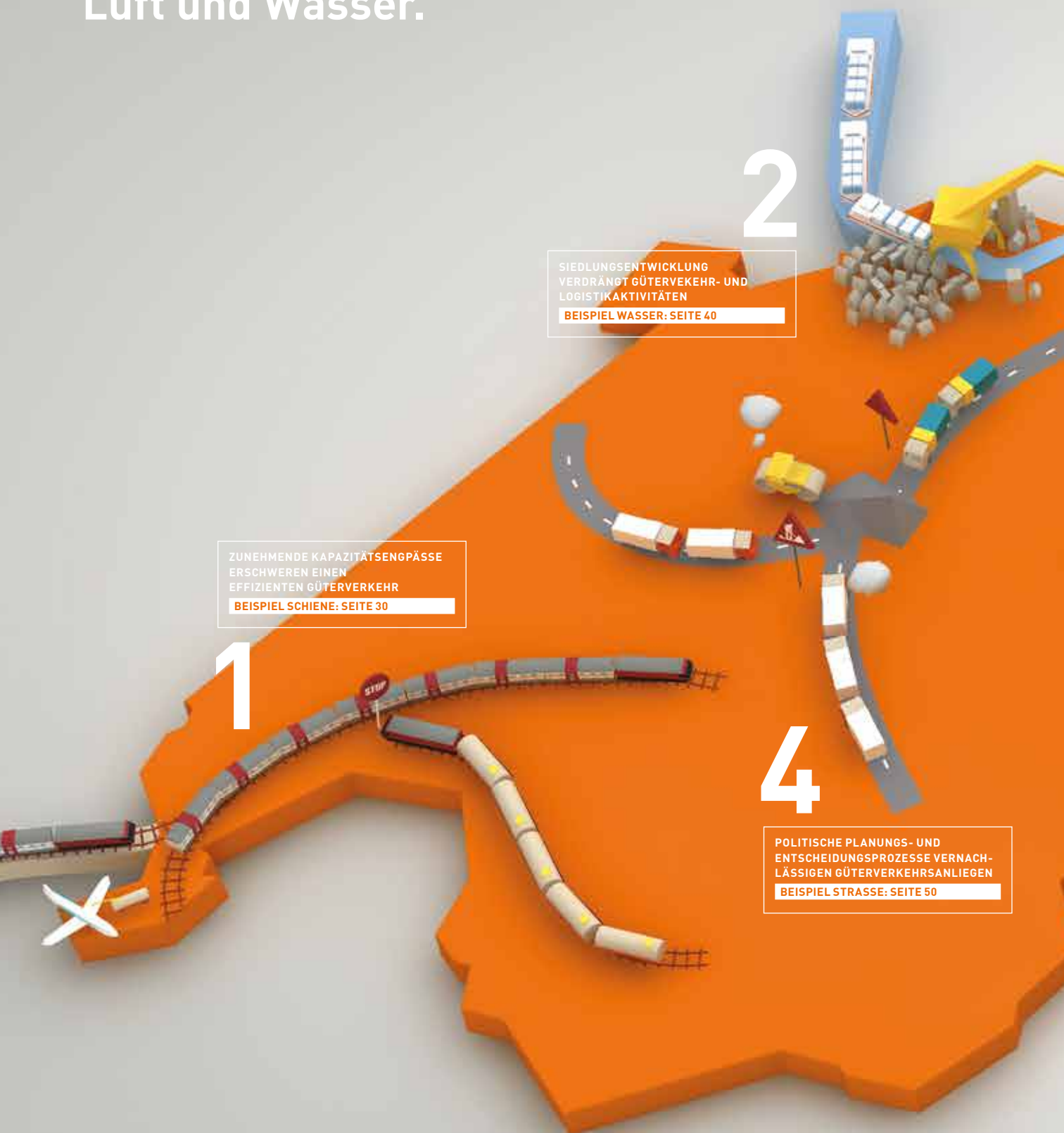


güterverkehr und logistik **lösungsansätze der** **wirtschaft für eine starke** **und vernetzte schweiz**

Inhalt

Vorwort	2
Zusammenfassung	4
Volkswirtschaftliche Bedeutung von Güterverkehr und Logistik	9
Güterverkehr in Zahlen	17
Sechs Konfliktfelder in der Güterverkehrspolitik	27
1	
Zunehmende Kapazitätsengpässe erschweren einen effizienten Güterverkehr	28
2	
Siedlungsentwicklung verdrängt Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten	37
3	
Regulatorische Rahmenbedingungen hemmen effizienten Güterverkehr	43
4	
Politische Planungs- und Entscheidungsprozesse vernachlässigen Güterverkehrsangelegenheiten	48
5	
Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen berücksichtigt den Güterverkehrsnutzen nicht	53
6	
Ungleich lange Spieße im Wettbewerb auf Schiene und Strasse	58

Die sechs Konfliktfelder in der Güterverkehrspolitik. Mit Beispielen für die Verkehrsträger Strasse, Schiene, Luft und Wasser.



ZUNEHMENDE KAPAZITÄTSENGPÄSSE
ERSCHWEREN EINEN
EFFIZIENTEN GÜTERVERKEHR

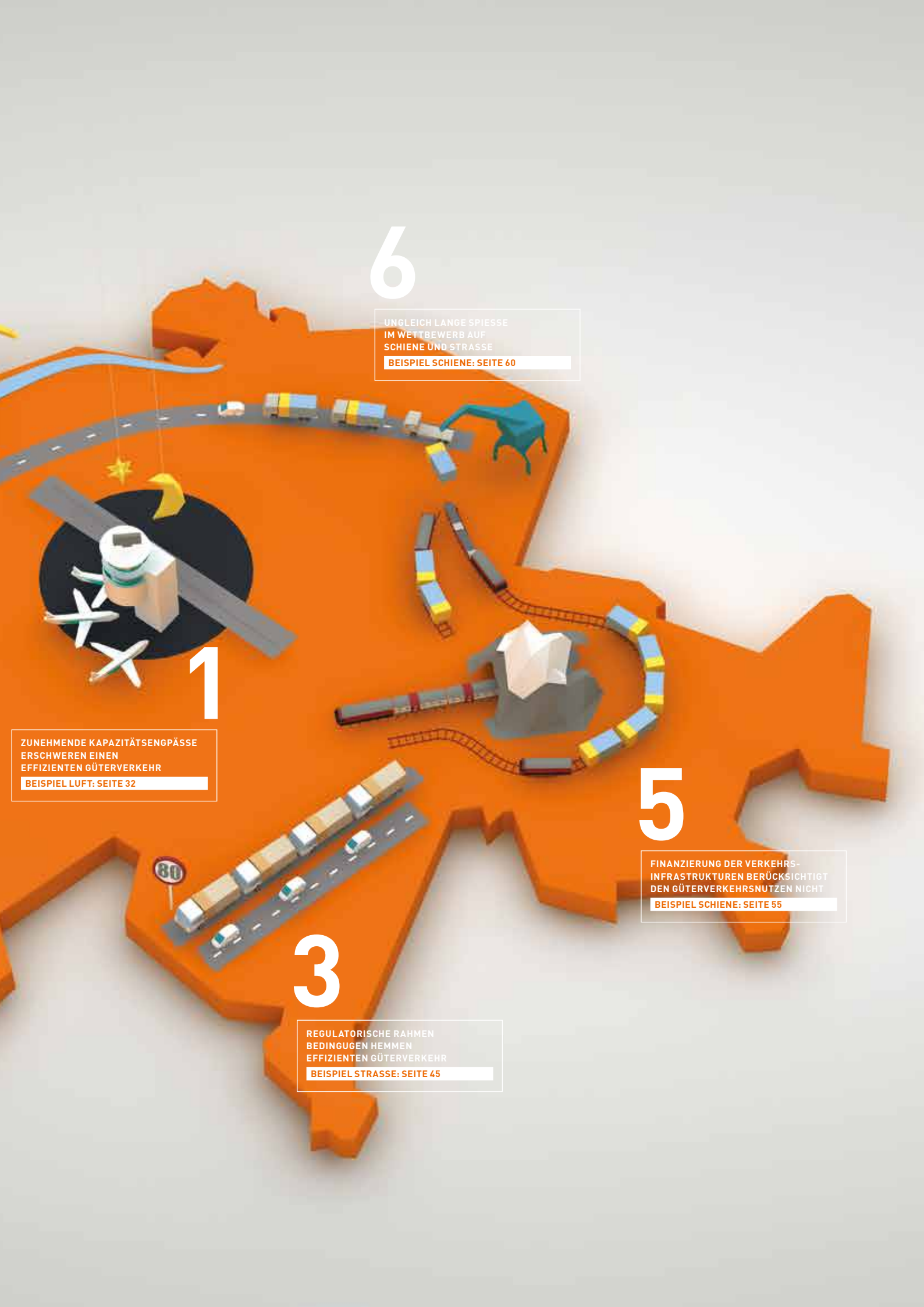
BEISPIEL SCHIENE: SEITE 30

SIEDLUNGSENTWICKLUNG
VERDRÄNGT GÜTERVERKEHR- UND
LOGISTIKAKTIVITÄTEN

BEISPIEL WASSER: SEITE 40

POLITISCHE PLANUNGS- UND
ENTSCHEIDUNGSPROZESSE VERNACH-
LÄSSIGEN GÜTERVERKEHRSANLIEGEN

BEISPIEL STRASSE: SEITE 50



6

UNGLEICH LANGE SPIESSE
IM WETTBEWERB AUF
SCHIENE UND STRASSE

BEISPIEL SCHIENE: SEITE 60

1

ZUNEHMENDE KAPAZITÄTSENGPÄSSE
ERSCHWEREN EINEN
EFFIZIENTEN GÜTERVERKEHR

BEISPIEL LUFT: SEITE 32

5

FINANZIERUNG DER VERKEHRS-
INFRASTRUKTUREN BERÜCKSICHTIGT
DEN GÜTERVERKEHRSNUTZEN NICHT

BEISPIEL SCHIENE: SEITE 55

3

REGULATORISCHE RAHMEN
BEDINGUGEN HEMMEN
EFFIZIENTEN GÜTERVERKEHR

BEISPIEL STRASSE: SEITE 45

Beispiele zu den Konfliktfeldern

1

SCHIENE	Tanklager Tägerschen: Regionalverkehr verdrängt Güterverkehr	30
	S-Bahn erschwert Versorgung des Flughafens Genf ☀	30
	NEAT-Güterverkehrsstrassen für den Personenverkehr	30
STRASSE	Überlastete Zollämter	31
	Starre LSVA-Tarife	31
LUFT	Betriebszeiten: Enges Korsett für den Flughafen Zürich ☀	32
	Knappe Frachtkapazitäten an den Flughafen Genf und Zürich	33
WASSER	Stetiges Containerwachstum prognostiziert	33
	Rheinhäfen von nationaler Bedeutung	33
	Engpass Mittlere Brücke Basel	33

2

SCHIENE	Logistische Herausforderungen für die Industrie im Arc Lémanique	39
	Lärmklagen beim Tanklager Mettmenhasli	39
STRASSE	Bauzonenreglement Härkingen berücksichtigt nationale Bedeutung nicht	39
	Urbane Logistik in der Agglomeration Zürich	39
LUFT	Bevölkerungswachstum um den Flughafen Zürich	40
WASSER	Druck durch Siedlungsentwicklung am Rheinhafen ☀	40

3

SCHIENE	Veralterte Arbeitszeitgesetze im Bahngüterverkehr	45
STRASSE	Laufende Verschärfung des Strassenregulativs	45
	Geschwindigkeitsbegrenzung für Lastwagen ☀	45
	Unsinnige Gewichtsbeschränkung bei Lieferwagen	45
LUFT	Flughäfen bezahlen für hoheitliche Sicherheitsaufgaben	45

4

SCHIENE	Fehlende NEAT-Anschlüsse im Norden und Süden	50
	Fehlendes Korridormanagement	50
STRASSE	Spiessrutenlauf beim Strassenausbau ☀	50
WASSER	Rolle des Bundes bei der Planung neuer Infrastrukturanlagen nicht geregelt	50

5

SCHIENE	Steigende Betriebs- und Unterhaltskosten ☀	55
WASSER	Rolle des Bundes in der Hafenfinanzierung unklar	55
	Keine Bürgschaftskredite im Binnenschiffsverkehr	55

6

SCHIENE	Kein diskriminierungsfreier Infrastrukturzugang ☀	60
STRASSE	Unfairer Wettbewerb im Strassentransport	60



SITUATION ILLUSTRiert

Vorwort

Ohne Güterverkehr und Logistik steht eine moderne Volkswirtschaft still. Ohne Lastwagen, Güterwaggons, Frachtschiffe und Flugzeuge liegen keine frischen Brötchen auf dem Frühstückstisch, ist kein Onlineeinkauf möglich, kann kein Bauer seine frischen Produkte auf dem Markt anbieten, und keine Schweizer Uhren, Medikamente oder Maschinen können in die weite Welt exportiert werden. Kurz: Ohne funktionierenden Güterverkehr und eine effiziente Logistik wäre die Schweiz nicht, was sie heute ist. Eine der erfolgreichsten und wettbewerbsfähigsten Volkswirtschaften der Welt.

Diese Beispiele machen deutlich: Der Güterverkehr ist der Lebensnerv einer modernen Volkswirtschaft. Der Güterverkehr und die vor- und nachgelagerten Logistikaktivitäten versorgen Produzierende und Konsumentinnen und Konsumenten mit Waren und Dienstleistungen. Nie zuvor waren Wirtschaft und Gesellschaft derart arbeitsteilig organisiert und international verflochten wie heute. Die Globalisierung der Wirtschaft ist auch ein zentraler Treiber der Güterverkehrsentwicklung. Güterverkehr und Logistik sind kein Selbstzweck. Nur dank ihnen sind die richtigen Waren zur richtigen Zeit am richtigen Ort. Dadurch wird der materielle,

Durch Güterverkehr und Logistik wird der materielle, wirtschaftliche und kulturelle Austausch, der für eine wissensbasierte und innovationsgetriebene Gesellschaft nötig ist, erst möglich.

Eine gemeinsame Publikation von



economiesuisse



Interest Group Aircargo Switzerland



Schweizerische Vereinigung für
Schifffahrt und Hafenwirtschaft



www.cargorail.ch

wirtschaftliche und kulturelle Austausch, der für eine wissensbasierte und innovationsgetriebene Gesellschaft nötig ist, erst möglich.

Die Schweiz exportierte 2013 Waren im Wert von über 212 Milliarden Franken. Die Importe beliefen sich auf rund 186 Milliarden Franken. Der intensive Warenaustausch mit dem Ausland, aber auch die inländische Wirtschaft generieren Verkehr. Hinzu kommen Warenströme, die unser Land auf dem Weg zwischen Ursprung und Bestimmungsort bloss durchqueren. Aufgrund ihrer zentralen Lage in Europa ist die Schweiz ein wichtiges Transitland.

Verschiedene internationale Rankings weisen auf eine sinkende Qualität der hiesigen Verkehrsinfrastrukturen und des Logistikstandorts Schweiz hin. Leider wird der Handlungsbedarf vielerorts noch zu wenig erkannt. Auch fehlt es in der Güterverkehrs- und Logistikstandortpolitik bisher an einer integralen, verkehrsträgerübergreifenden Betrachtung der gegenwärtigen Herausforderungen.

Mit dieser Publikation wollen wir deshalb die volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung von Güterverkehr und Logistik mit gemeinsamer Stimme in Erinnerung rufen. Die Wirtschaft formuliert Lösungsansätze und konkrete Forderungen und zeigt auf, wie der Güterverkehrs- und Logistikstandort Schweiz verkehrsträgerübergreifend weiterentwickelt werden kann.

Zürich, Februar 2015



Adrian Amstutz
Präsident ASTAG



Peter Somaglia
Präsident IG Air Cargo



Ralph Lewin
Präsident SVS



Franz Steinegger
Präsident VAP



Heinz Karrer
Präsident economiesuisse

Zusammenfassung

Internationale Rankings deuten auf eine abnehmende Qualität des Logistikstandorts Schweiz hin.

Güterverkehr und Logistikaktivitäten erfüllen in einer wettbewerbsfähigen Volkswirtschaft eine zentrale Querschnittsfunktion. Die Globalisierung der Absatz- und Beschaffungsmärkte hat zur Folge, dass der internationale Handel als eigentlicher Treiber der Güterbewegungen stetig zunimmt. Dieser zunehmenden Bedeutung steht die Tatsache gegenüber, dass die Leistungsfähigkeit des hiesigen Güterverkehrs- und Logistikstandorts rückläufig ist. Darauf deuten internationale Rankings und Vergleichsindikatoren hin. Erstens leidet gemäss den WEF-Kompetitivitätsrankings der letzten Jahre die Qualität der Verkehrsinfrastrukturen im internationalen Vergleich. Zweitens verliert der Logistikstandort Schweiz auch in Bezug auf weiche Faktoren, wie zum Beispiel die Qualität der Logistikdienstleistung, Pünktlichkeit oder Zollabwicklung, an Terrain gegenüber seinen Mitbewerbern.

Der Binnen- sowie der Import-/Exportgüterverkehr haben grosse Bedeutung für die Versorgung von Wirtschaft und Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen. Im Binnengüterverkehr sind alle Wirtschaftsbranchen auf effiziente Güterverkehrs- und Logistikinfrastrukturen auf Schiene und Strasse angewiesen. Die im Binnenverkehr am meisten transportierten Güter stammen aus der Nahrungs- und Genussmittelbranche, gefolgt von Mineralölprodukten, Detail- und Grosshandels-gütern sowie Gütern aus der Baubranche. Die Strasse ist mit 70 Prozent der Güterverkehrsleistung der Hauptverkehrsträger im Binnengüterverkehr. Die restlichen 30 Prozent finden auf der Schiene statt. Das grösste Verkehrsaufkommen findet auf der Ost-West-Achse zwischen und innerhalb der grossen Wirtschafts- und Bevölkerungszentren statt.

Das effiziente Zusammenspiel verschiedener Verkehrsträger garantiert die Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft.

Der grenzüberschreitende Import-/Exportgüterverkehr hat sowohl für die Versorgung des Landes mit Gütern, aber auch für die Ausfuhr von Schweizer Produkten in die ganze Welt eine zentrale Funktion. Dabei sind die exportierenden Unternehmen auf effiziente Güterverkehrsinfrastrukturen am Boden, auf dem Wasser und in der Luft angewiesen. In der aus Infrastrukturoptik relevanten gewichtsmässigen Betrachtung zeigt sich folgende Rangliste der wichtigsten vier Exportbranchen: Bau, Nahrungs- und Genussmittel, Abfall und Recycling, chemische Produkte. Zusammengenommen sind auch die Maschinen- und Metallindustrie sehr bedeutend. Auch im Export ist die Bedeutung des Strassenverkehrs mit rund 77 Prozent Modalsplitanteil dominant. In der Mengenstatistik nicht zum Ausdruck kommt die grosse Bedeutung der Luftfahrt für den Schweizer Export. Rund 43 Prozent der wertmässigen Ausfuhren (in Franken) verlassen die Schweiz auf dem Luftweg.

Im Import zeigt sich ein ähnliches Bild: Die mengenmässig meisttransportierten Güter stammen ebenfalls aus der Baubranche. Auch Nahrungs- und Genussmittel, chemische Produkte und die Metall- und Maschinenindustrie spielen eine grosse Rolle. Hinzu kommen grosse Mengen an Mineralölprodukten.

Der Transitgüterverkehr hat aus Sicht der Schweizer Wirtschaft und Bevölkerung keine grosse Bedeutung. Nichtsdestotrotz ist die Schweiz aufgrund ihrer zentralen Lage in Europa eine wichtige Nord-Süd-Achse. Das Transitgüteraufkommen stellt eine zusätzliche Belastung der Verkehrsinfrastrukturen dar und muss deshalb in die Infrastrukturplanung einbezogen werden.

Weil der Blick fürs Ganze fehlt, reiht sich eine verkehrsträger-spezifische Vorlage an die andere.

Herausforderungen in der Güterverkehrspolitik müssen mit einer «Gesamtschau Güterverkehr und Logistik» angegangen werden

In der Güterverkehrspolitik fehlt der Blick fürs Ganze. Deshalb reiht sich eine verkehrsträgerspezifische Vorlage an die andere. Die Querschnittsfunktion des Güterverkehrs geht dabei vergessen. Angesichts der vielfältigen Herausforderungen in der Güterverkehrspolitik ist es dringend, im Rahmen einer Gesamtschau die politischen Leitlinien für den Güterverkehr zu definieren und mit konkreten Massnahmen die Leistungsfähigkeit des Güterverkehrs- und Logistikstandorts Schweiz zu stärken. Die Wirtschaft hat in der vorliegenden Publikation sechs zentrale Konfliktfelder in der Güterverkehrspolitik identifiziert und daraus jeweils eine Leitlinie sowie konkrete politische Forderungen abgeleitet.

Konfliktfeld 1

Zunehmende Kapazitätsengpässe erschweren einen effizienten Güterverkehr

Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten leiden stark unter infrastrukturell und betrieblich bedingten Kapazitätsengpässen. Die bestehenden Infrastrukturen sind nicht auf das heutige und künftig zu erwartende Güterverkehrsaufkommen ausgerichtet. Alle Verkehrsträger sind davon betroffen.

- **Güterverkehrspolitikale Leitlinie der Wirtschaft:** Die Wirtschaft benötigt nachfragegerechte Kapazitäten auf allen Güterverkehrsinfrastrukturen. Kapazitätsengpässe sind rasch zu beseitigen. Dazu sind die vorhandenen Kapazitäten zu sichern beziehungsweise besser auszunützen und neue Kapazitäten zu schaffen. Die Weiterentwicklung der Infrastruktur und Logistikstandorte muss mit den Bedürfnissen der Wirtschaft abgestimmt werden.

Konfliktfeld 2

Siedlungsentwicklung verdrängt Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten

Die fortschreitende Ausdehnung der Wohngebiete ist eine Herausforderung für Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten. Dadurch entstehen bei bestehenden und geplanten Güterverkehrsinfrastrukturen und Logistikstandorten Nutzungskonflikte, die meist zulasten des Güterverkehrs entschieden werden. Die Bedürfnisse des Güterverkehrs und der Logistik werden in der Raumplanung nicht genügend berücksichtigt.

- **Güterverkehrspolitikale Leitlinie der Wirtschaft:** Die Wirtschaft ist auf zweckmässige Logistikstandorte in der Nähe der Produktions- und Verbraucherzentren angewiesen. Die Raumplanung auf allen Staatsebenen muss die Bedürfnisse des Güterverkehrs stärker berücksichtigen. Potenzielle Nutzungskonflikte sind durch den aktiven Einbezug der Wirtschaft frühzeitig anzugehen. Die unbeschränkte Umwandlung von Logistik- zu Wohnflächen ist zu hinterfragen. Bestehende Logistikstandorte und deren Erschliessung müssen erhalten bleiben, wo sie für eine effiziente Versorgung der Siedlungsgebiete nötig sind oder nicht an einem anderen Ort effizient betrieben werden können.

Konfliktfeld 3

Regulatorische Rahmenbedingungen hemmen effizienten Güterverkehr

Bestehende gesetzliche Vorschriften erschweren heute einen effizienten und wettbewerbsfähigen Güterverkehr. Davon sind alle Verkehrsträger betroffen. So ist die Arbeitszeitgesetzgebung der Eisenbahn im industriellen Zeitalter stehen geblieben, während das Strassenregulativ stetig verschärft wird. Die Wettbewerbsfähigkeit der hiesigen Luftfahrt wird unter anderem durch hohe Sicherheitskosten belastet beziehungsweise durch international unterschiedliche Regulierungen benachteiligt.

- **Güterverkehrspolitische Leitlinie der Wirtschaft:** Das Regulativ für den Güterverkehr muss von unnötigen und ineffizienten gesetzlichen Rahmenbedingungen befreit werden. Daneben ist sicherzustellen, dass der internationale Güteraus-tausch auch künftig auf einem stabilen, diskriminierungsfreien und zeitgemässen Rechtsrahmen beruht.

Konfliktfeld 4

Politische Planungs- und Entscheidungsprozesse vernachlässigen Güterverkehrs-anliegen

Die politischen Planungs- und Entscheidungsprozesse stellen ein Hindernis bei der Bereitstellung von bedarfsgerechten Güterverkehrsinfrastrukturen und Lo-gistikstandorten dar. Die Planungs- und Entscheidungsprozesse dauern zu lange, sind international wie auch zwischen den Verkehrsträgern ungenügend abge-stimmt und beziehen die Wirtschaft zu wenig ein.

- **Güterverkehrspolitische Leitlinie der Wirtschaft:** Die Wirtschaft ist auf eine effiziente und effektive Weiterentwicklung der Güterverkehrsinfrastrukturen an-gewiesen. Die politischen Entscheidungsprozesse sollen so ausgestaltet werden, dass geeignete Infrastrukturen rasch, bedarfsgerecht, international abgestimmt und unter Einbezug der Wirtschaft erstellt und betrieben werden können.

Konfliktfeld 5

Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen berücksichtigt den Güterverkehrsnutzen nicht

In den letzten Jahrzehnten wurde eine langfristige und solide Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen vernachlässigt. Der Ausbau der Schieneninfrastruktur ist intransparent bezüglich seiner finanziellen Folgen für Staat und Kunden. Die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Strassen- und Hafeninfrastruktur steht vor grossen finanziellen Herausforderungen.

- **Güterverkehrspolitische Leitlinie der Wirtschaft:** Die Finanzierung der Güter-verkehrsinfrastrukturen braucht eine langfristige und solide Grundlage. Dazu ge-hören Transparenz bei der Finanzierung und Kostenwahrheit beim Bau von neuen Infrastrukturen. Beim Bau neuer und dem Betrieb bestehender Verkehrsinfra-strukturen ist der Finanzierungsschlüssel stärker nach dem Verursacherprinzip aufzuteilen.

Konfliktfeld 6

Ungleich lange Spiesse im Wettbewerb auf Schiene und Strasse

Fehlender Wettbewerb auf der Schiene führt dazu, dass das Innovationstempo weit hinter dem der Strasse zurückliegt, sowohl was die Wirtschaftlichkeit als auch Immissionen auf Mensch und Umwelt angeht. Hingegen führt der funktionierende Wettbewerb im Strassenverkehr laufend zu Innovation und Effizienzsteigerung. Der mangelnde Produktivitätszuwachs der Bahn ist im Wesentlichen das Resultat der bestehenden Marktordnung und stellt die Zukunftsfähigkeit des Schienengüterverkehrs infrage. Im Wettbewerb mit der Strasse verliert der Bahngüterverkehr daher zunehmend an Terrain. Zusätzlich hemmen restriktive Arbeitsvorschriften den Bahnverkehr.

- **Güterverkehrspolitische Leitlinie der Wirtschaft:** Wettbewerb ist die Grundlage für ein effizienteres Güterverkehrssystem. Wettbewerb braucht faire Spielregeln und gleich lange Spiesse für alle Teilnehmer. Im Schienengüterverkehr muss die Wettbewerbsintensität erhöht werden. Dies ist der Schlüssel zu mehr Produktivität und Eigenwirtschaftlichkeit, Innovation und nachfragegerechten Angeboten.

Zur Umsetzung dieser sechs Leitlinien der Wirtschaft werden nachfolgend konkrete politische Forderungen formuliert. Deren Umsetzung soll rasch an die Hand genommen werden, um die Effizienz des Güterverkehrs in der Schweiz langfristig zu steigern.

GÜTEREXPORTE

294%

BETRUG DAS WACHSTUM
DER WELTWEITEN GÜTEREXPORTE
ZWISCHEN 1990 UND 2012.

WARENIMPORTE

186

MILLIARDEN SCHWEIZER FRANKEN
BETRUGEN DIE SCHWEIZER
WARENIMPORTE IM JAHR 2013.

MINERALÖLIMPORTE

75%

BETRUG DER ANTEIL
DER MINERALÖL-IMPORTE VIA
WASSER UND PIPELINES.

LUFTFRACHTEXPORTE

43%

BETRÄGT DER WERTMÄSSIGE
ANTEIL DER LUFTFRACHT
AN DEN SCHWEIZER WARENEXPORTEN.

Volkswirtschaftliche Bedeutung von Güterverkehr und Logistik. In einer globalisierten Wirtschaft stellt eine effiziente Logistik ein zentraler Standortfaktor dar.

Güterverkehr und Logistik erfüllen wichtige Querschnittsfunktion für die Wirtschaft.

Güterverkehr und Logistik haben eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung. Einerseits profitiert die gesamte Volkswirtschaft von funktionierenden Güterverkehrsinfrastrukturen und einer qualitativ hochstehenden Logistik. Beides erfüllt eine wichtige Basisfunktion für die Wirtschaft. Gerade in einem sich weiter globalisierenden Wirtschaftsumfeld, das von einem starken Wachstum des internationalen Handels gekennzeichnet ist, stellt eine effiziente Logistik ein zentraler Standortfaktor einer wettbewerbsfähigen Volkswirtschaft dar. Andererseits ist die Güterverkehrs- und Logistikbranche ein wichtiger Wertschöpfungs- und Arbeitsplatzmotor.

Definition Güterverkehr und Logistik

Unter Güterverkehr wird der materielle Transport von Waren zwischen zwei Umschlagspunkten verstanden, unabhängig davon, auf welchem Verkehrsträger dieser stattfindet. Betrachtet werden sowohl Binnenverkehre, Import-/Exportverkehre als auch der Transitverkehr. Anfangs- und Endpunkt eines Transports können dabei innerhalb oder ausserhalb der Schweiz liegen, ein Teil der Transportleistung muss jedoch mindestens in der Schweiz stattfinden.

Logistik bezeichnet die Vorgänge, die an den Anfangs- und Endpunkten der Transportleistung erbracht werden. Verschiedene vor- und nachgelagerte Logistikaktivitäten wie Umschlag, Lagerung, Bereitstellung, Beschaffung oder Verteilung vervollständigen die Logistikkette erst. Ein zuverlässiges und effizientes Logistiksystem ist somit auf gut ausgebaute Verkehrsnetze für die eigentliche Transportleistung und auf effiziente Knotenpunkte für die vor- und nachgelagerten Logistikaktivitäten angewiesen.

Dieser Publikation liegt ein breites Verständnis von Güterverkehr zugrunde, welches Logistikaktivitäten einschliesst. Für die bessere Lesbarkeit wird im Folgenden der Begriff Güterverkehr verwendet.

Der internationale Handel als Treiber des Güterverkehrs

Güterverkehr ist kein Selbstzweck. Das steigende Güterverkehrsaufkommen ist als abgeleitete Nachfrage nach Transportleistungen in einer arbeitsteiligen, global ausgerichteten Wirtschaft zu verstehen. Der eigentliche Wachstumstreiber im Warenverkehr ist der internationale Handel. Die technologische Entwicklung hat den Warentransport in den letzten Jahrzehnten stets effizienter gemacht. Tiefe Transportkosten haben die Wirtschaftsstruktur verändert. Die internationale Arbeitsteilung hat zugenommen. Die einzelnen Volkswirtschaften spezialisieren sich zunehmend auf die Produktion von bestimmten Waren und Dienstleistungen. Damit steigt der Bedarf nach Transportleistungen, denn diese Produkte sollen auch den Weg zur internationalen Kundschaft finden.

Wirtschaftswachstum und der zunehmende Binnenverkehr gehen Hand in Hand.

Insgesamt betrachtet, ist der Güterverkehr (Binnen-, Import-/Export-, Transitverkehr) stärker gewachsen als die Wirtschaftsleistung oder die Bevölkerungszahl. Der Binnengüterverkehr ist in den letzten 20 Jahren gleich schnell gewachsen wie die Wirtschaftsleistung der Schweiz. Dies ist ein Indiz dafür, dass sich die Güterverkehrsleistung nicht vom Wirtschaftswachstum entkoppeln lässt. Mit anderen Worten: Der Wohlstand der Schweiz steht im direkten Zusammenhang mit einem funktionierenden Güterverkehrssystem.

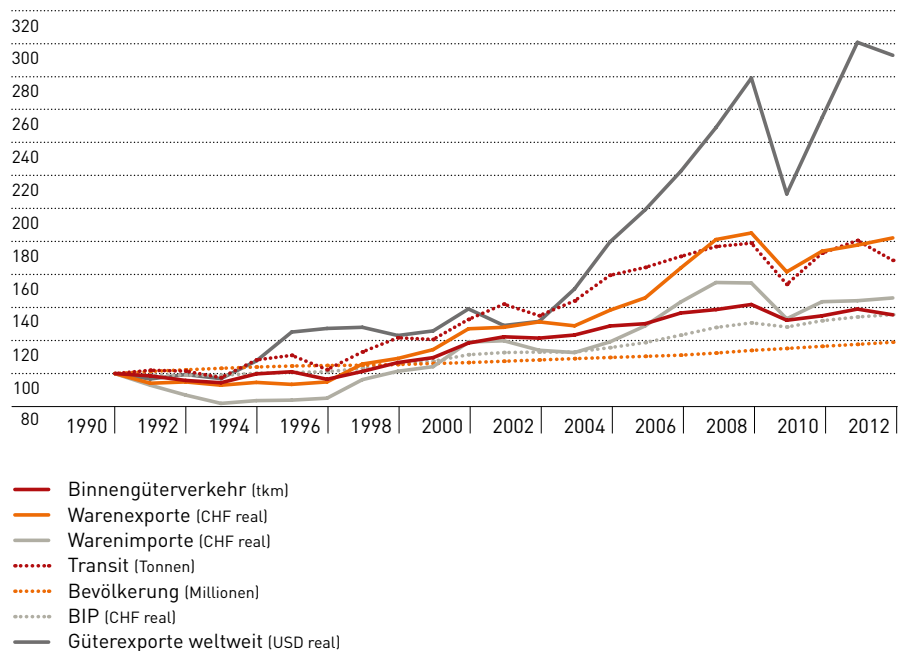
Im selben Zeitraum haben die Warenimporte und -exporte weit stärker zugenommen. Dies verdeutlicht, dass sich die Schweizer Wirtschaft in den vergangenen zwei Jahrzehnten stark internationalisiert hat, wobei es sich nicht um ein rein schweizerisches Phänomen handelt. Der Blick auf das Wachstum der weltweiten Güterexporte zeigt, dass sich der internationale Handel seit Beginn der 1990er-Jahre beinahe verdreifacht hat. Dies zum Vorteil der wettbewerbsfähigen Schweizer Wirtschaft, haben in derselben Zeit die Warenexporte doch weit stärker zugenommen als die Warenimporte.

Abbildung 1

In den letzten Jahrzehnten hat der Exportgüterverkehr überproportional zugenommen.

Entwicklung des Güterverkehrs im Vergleich 1990 bis 2012

Indexiert (1990 = 100 Prozent)



Quellen: EZV, BFS, WTO, Seco. Eigene Darstellung.

Eine Prognose über die Güterverkehrsentwicklung ist schwierig. Angesichts der fortschreitenden Integration der Weltwirtschaft kann von einem weiteren Wachstum ausgegangen werden. Inwiefern Reindustrialisierungstendenzen den internationalen Handel und damit die Güterverkehrsentwicklung abschwächen werden, kann nicht abschliessend beurteilt werden. In einem solchen Szenario würden wegfallende Import-/Exportverkehre schlicht durch zusätzliche Binnenverkehre ersetzt. Der Schluss liegt nahe, dass sich die Verkehrspolitik an einer weiter steigenden Güterverkehrsintensität der Wirtschaft auszurichten hat.

Auswirkungen der veränderten globalen Wirtschaftsstruktur auf den Güterverkehr

Gütermengeneffekt: Mit der Zunahme des Handels, beziehungsweise der internationalen Arbeitsteilung, geht eine strukturelle Änderung und Ausdifferenzierung der Produktionsprozesse vor allem in der Industrie, zunehmend aber auch im Dienstleistungssektor einher. Konkret wird die Fertigungstiefe reduziert, die entsprechenden Prozesse werden an Zulieferer und Dienstleister ausgelagert. Dadurch steigt die Transportleistung je produzierter Einheit für viele Güterarten an. Als Folge davon steigt das Güterverkehrsaufkommen stärker als das Wirtschaftswachstum.

Güterstruktureffekt: Zugleich verändert sich die Zusammensetzung der transportierten Güter. In hoch entwickelten Volkswirtschaften steigt der Anteil von kleinteiligen, pro Einheit hochwertigen Konsum- und Produktionsgütern (Stückgüter). Der Anteil von geringwertigen Massengütern hingegen stagniert oder ist rückläufig. Damit einher geht eine steigende Nachfrage nach Transporten von kleinen, individualisierten Gütern, die sich in Anteilsverschiebungen zugunsten des Strassengüterverkehrs ausdrückt.

Logistikeffekt: Hinzu kommt, dass Unternehmen ihre Liefer- und Vertriebsketten ständig optimieren. Stichworte: Supply Chain Management oder Just-in-time-Produktion. Moderne Logistikkonzepte, die beispielsweise auf die Lagerhaltung verzichten, verändern die Anforderungen an das Güterverkehrssystem. Die Qualität wird zunehmend von Aspekten wie Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Flexibilität oder Zuverlässigkeit geprägt.

Integrationseffekt: Schliesslich wird der weltweite Handel und dadurch der Güterverkehr auch durch die politisch gewollte Integration regionaler Wirtschaftsräume durch multilaterale (WTO, EU) oder bilaterale Abkommen (Freihandelsabkommen) angetrieben. Die Öffnung der Märkte treibt den grenzüberschreitenden Warenaustausch an und vergrössert das Güterverkehrsaufkommen zusätzlich.

Wichtige Querschnittsfunktion für die Wirtschaft und Arbeitsplatzmotor

2013 erzielte die Güterverkehrs- und Logistikbranche eine Wertschöpfung von 25 Milliarden Franken.

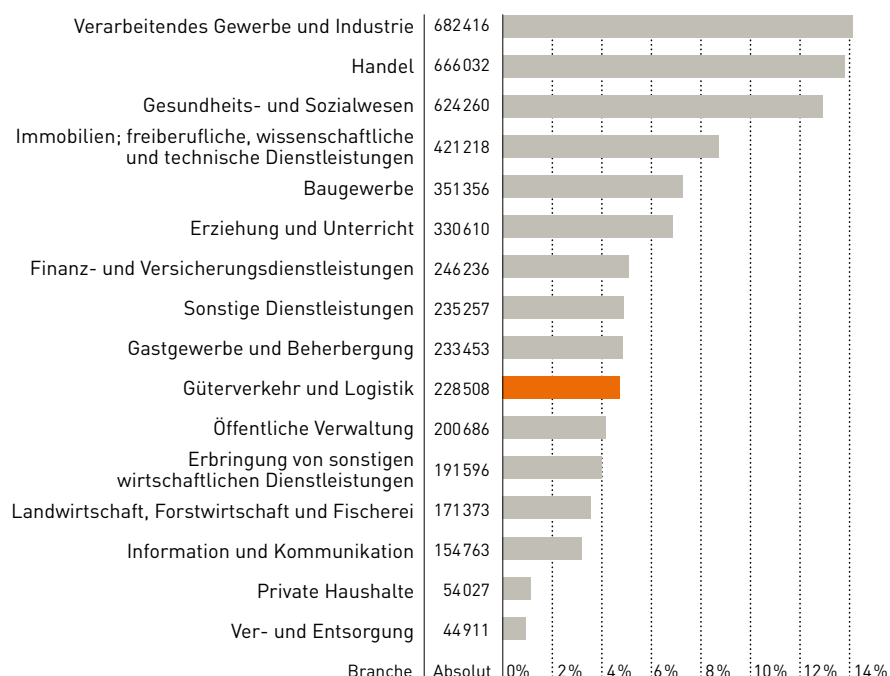
Die Güterverkehrs- und Logistikbranche ist für die Schweizer Wirtschaft eine bedeutende Wertschöpfungsquelle. Das Bundesamt für Statistik (BFS) weist für die Branche Güterverkehr und Logistik¹ (NOGA 49–53) für 2013 eine Bruttowertschöpfung von 25,2 Milliarden Franken aus. Dies entspricht 4,1 Prozent der schweizerischen Bruttowertschöpfung. Die Güterverkehrs- und Logistikbranche ist auch ein bedeutender Arbeitsplatzmotor. 2013 beschäftigte die Branche rund 229 000 Erwerbstätige. Dies sind 4,7 Prozent aller Erwerbstätigen. Die Logistikbranche ist damit gleich beschäftigungsintensiv wie die Branche Beherbergung und Gastronomie und fast gleichbedeutend wie die Branche Finanz- und Versicherungsdienstleistungen (BFS, 2014).

Abbildung 2

2013 beschäftigte die Güterverkehrs- und Logistikbranche rund 229 000 Personen.

Erwerbstätige nach Branchen

Absolut und in Prozent (2013)



Quelle: BFS, 2013.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung reicht jedoch weit über die Branchengrenzen hinaus. Güterverkehr und Logistik sind Basisaktivitäten, ohne die keine andere Branche auskommt. Sie versorgen Produzierende sowie Konsumentinnen und Konsumenten mit Waren und Dienstleistungen. Statistisch werden die Wertschöpfung beziehungsweise die Arbeitsplätze jedoch anderen Branchen zugerechnet, beispielsweise dem Detailhandel. Eine Umfrage bei Unternehmen weist darauf hin, dass alleine in der Detailhandelsbranche schweizweit 10 000 bis 15 000 zusätzliche Logistikarbeitsplätze hinzukommen.

¹ BFS Wirtschaftsabschnitt «Verkehr und Lagerei».

Ein Standortfaktor unter Druck

Verschiedene internationale Rankings weisen auf eine sinkende Qualität der hiesigen Verkehrsinfrastrukturen und des Logistikstandorts Schweiz hin.

World Competitiveness Report des World Economic Forum (WEF)

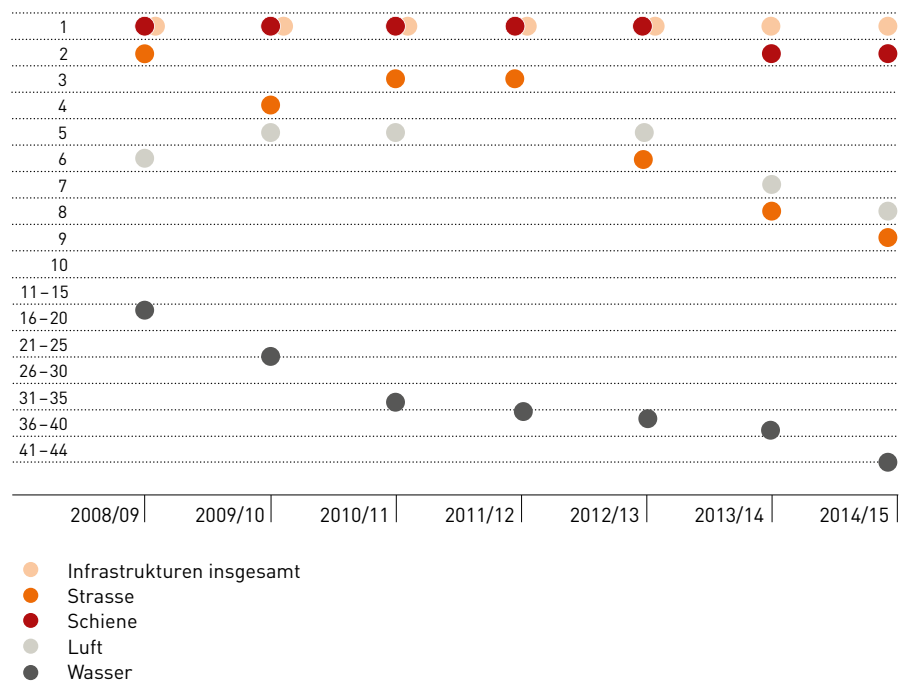
Die Infrastrukturqualität der Schweiz hat im internationalen Vergleich in den letzten Jahren abgenommen. Zwar kann sich die Schweiz gemäss Global Competitiveness Report des WEF seit Jahren als Infrastrukturweltmeister rühmen. Bei genauerer Betrachtung zeigt sich jedoch, dass die Infrastrukturqualität hierzulande in den letzten Jahren stark unter Druck geraten ist. Seit 2008 hat die Schweiz bezüglich der Qualität der Strassen-, Schienen-, Hafen- und Flughafeninfrastruktur an Wettbewerbsfähigkeit eingebüsst.

Abbildung 3

Internationaler Vergleich der Infrastrukturqualität:
Die Schweiz verliert an Boden.

Platzierung der Schweiz im WEF-Report

Entwicklung verschiedener Infrastrukturrankings



Quelle: WEF Global Competitiveness Report 2008/09–2014/15.

Am meisten Ränge hat die Schweiz bezüglich der Qualität der Hafeninfrastrukturen eingebüsst. Als Binnenland ist nicht zu erwarten, dass die Schweiz diese Rangliste anführt. Nichtsdestotrotz ist auch diese Rangliste ein Zeichen, dass es angezeigt ist, die Hafeninfrastrukturen gemäss den Bedürfnissen der Wirtschaft weiterzuentwickeln.

2013 wurden 20596 Staustunden auf dem Nationalstrassennetz registriert.

Auch bezüglich der Qualität der Strasseninfrastruktur hat die Schweiz im internationalen Vergleich einige Ränge eingebüsst. Seit 2008 hat sich die Zahl der Staustunden auf dem Nationalstrassennetz verdoppelt. 2013 registrierte das Bundesamt für Strassen 20596 Staustunden auf dem Nationalstrassennetz. Dies erstaunt nicht. Das heutige Nationalstrassennetz entspricht im Wesentlichen dem Planungsstand der 1960er-Jahre. Bei der Schienen- und Luftfahrtinfrastruktur beginnt die Spitzenposition der Schweiz ebenfalls allmählich zu bröckeln. Mangelndes Kapazitätsangebot sowie Infrastrukturengpässe an Flughäfen sind die Hauptgründe für die rangmässige Verschlechterung in der Luftfracht.

Logistics Performance Index der Weltbank

Der Logistics Performance Index (LPI) der Weltbank ist ein Benchmark-Instrument, das die «logistics friendliness» eines Landes ausdrückt. Der Index setzt sich aus sechs verschiedenen Teilbereichen zusammen, die sowohl harte (Infrastruktur) als auch weiche Faktoren (Kompetenzen) berücksichtigen: Zollabwicklung (customs), Infrastruktur (infrastructure), preisliche Konkurrenzfähigkeit der Warenlieferungen (ease of arranging competitively priced shipments), Qualität der Logistikdienstleistung (competence and quality of logistics), Sendungsverfolgung (tracking & tracing) und Pünktlichkeit (timeliness). Der LPI wurde 2014 zum vierten Mal erhoben. Der Vergleich mit den früheren Erhebungen zeigt deutlich, dass die Schweiz bezüglich ihrer «logistics friendliness» in den letzten Jahren stark an Terrain eingebüsst hat. Im jüngsten Index belegt die Schweiz lediglich Rang 14. 2010 belegte die Schweiz noch den sechsten Gesamtrang. Einzig beim Bewertungskriterium Zollabwicklung liegt die Schweiz noch in den Top 10.

Abbildung 4

Die Schweiz hat im Weltbank-Index seit 2007 deutlich an Terrain eingebüsst.

Logistics Performance Index der Weltbank 2007 bis 2014 (2014: 160 untersuchte Länder)

	LPI-INDEX (RANG)				LPI-PUNKTE TOTAL	LPI-SUBINDIKATOREN (RANG)					
	2007	2010	2012	2014		A	B	C	D	E	F
Deutschland	3	1	4	1	4.12	2	1	4	3	1	4
Holland	2	4	5	2	4.05	4	3	11	2	6	6
Belgien	12	9	7	3	4.04	11	8	2	4	4	2
UK	9	8	10	4	4.01	5	6	12	5	5	7
Singapur	1	2	1	5	4.00	3	2	6	8	11	9
Schweden	4	3	13	6	3.96	15	9	3	6	7	8
Norwegen	16	10	22	7	3.96	1	4	30	1	31	5
Luxemburg	23	5	15	8	3.95	10	15	1	14	22	1
USA	14	15	9	9	3.92	16	5	26	7	2	14
Japan	6	7	8	10	3.91	14	7	19	11	9	10
Irland	11	11	25	11	3.87	12	16	27	9	3	16
Kanada	10	14	14	12	3.86	20	10	23	10	8	11
Frankreich	18	17	12	13	3.85	18	13	7	15	12	13
Schweiz	7	6	16	14	3.84	7	11	15	16	18	21
Hongkong, China	8	13	2	15	3.83	17	14	14	13	13	18
Australien	17	18	18	16	3.81	9	12	18	17	16	26
Dänemark	13	16	6	17	3.78	13	17	9	18	36	3
Spanien	26	25	20	18	3.72	19	20	21	12	26	17
Taiwan	21	20	19	19	3.72	21	24	5	25	17	25
Italien	22	22	24	20	3.69	29	19	17	23	14	22

A = Zollabwicklung
 B = Infrastruktur
 C = Preisliche Konkurrenzfähigkeit der Warenlieferungen
 D = Qualität der Logistikdienstleistung
 E = Sendungsverfolgung
 F = Pünktlichkeit

Quelle: Weltbank, 2014.

Wie die beiden Studien zeigen, ist die hiesige Infrastrukturqualität und Logistikkompetenz im internationalen Vergleich rückläufig. Die Entwicklung soll nicht überbewertet werden, darf aber durchaus zum Anlass genommen werden, sich grundlegende Gedanken über die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen zu machen. Für Wirtschaft, Politik und Verwaltung soll dies ein Weckruf sein, sich vermehrt mit der Thematik auseinanderzusetzen. Denn ein effizientes Güterverkehrs- und Logistiksystem ist ein wichtiger Standortfaktor im internationalen Wettbewerb. Ein funktionierendes Güterverkehrssystem ist zugleich Ausdruck von Wohlstand, ist es doch eine wichtige Voraussetzung für eine zuverlässige Versorgung des Landes mit Waren, für einen effizienten Produktionsstandort und eine florierende Exportwirtschaft. Die Schweiz als hoch spezialisierte Volkswirtschaft ist gut beraten, künftig den Fokus wieder stärker auf ein wettbewerbsfähiges Güterverkehrs- und Logistiksystem zu legen. Nur so bleibt die Schweiz als Wirtschaftsstandort attraktiv.

TRANSITGÜTER

72%

DER TRANSITGÜTER
DURCHQUEREN DIE SCHWEIZ
AUF DEN SCHIENEN.

WARENEXPORTE

212

MILLIARDEN SCHWEIZER FRANKEN
BETRUGEN DIE SCHWEIZER
WARENEXPORTE IM JAHR 2013.

ERWERBSTÄTIGE

229 000

ERWERBSTÄTIGE ARBEITEN
2013 IN DER GÜTERVERKEHRS-
UND LOGISTIKBRANCHE.

TRANSPORTDISTANZ

115

KILOMETER BETRUG DIE DURCHSCHNITTLICHE TRANSPORT-
DISTANZ IM BINNENGÜTERVERKEHR AUF DER SCHIENE.

TRANSPORTDISTANZ

48

KILOMETER BETRUG DIE
DURCHSCHNITTLICHE TRANSPORT-
DISTANZ IM BINNENGÜTER-
VERKEHR AUF DER STRASSE.

Güterverkehr in Zahlen. Mit welchen Transportmitteln gelangen Güter in die Schweiz und wie werden sie ins Ausland exportiert?

Dieses Kapitel soll die Bedeutung des Güterverkehrs in Zahlen veranschaulichen. Es liefert im Binnen-, Import-/Export- und Transitverkehr Antworten auf die folgenden Fragen:

FRAGESTELLUNG	FOKUS
Was wird transportiert?	Güter
Wie werden Güter transportiert?	Verkehrsträger
Von wo nach wo werden die Güter transportiert?	Verkehrsströme

Binnenverkehr

Das wichtigste Transportgut im Binnenverkehr sind Nahrungs- und Genussmittel. Mineralölprodukte, Güter des Detail- und Grosshandels sowie Baumittel sind ebenfalls von grosser Bedeutung. Für weit weniger Güterverkehrsaufkommen sind Güter aus Abfall und Recycling, der Metall- und chemischen Industrie sowie der Maschinenbauindustrie verantwortlich.

Auf der Schiene werden vor allem regelmässig oder in grossen Mengen anfallende Güter transportiert.

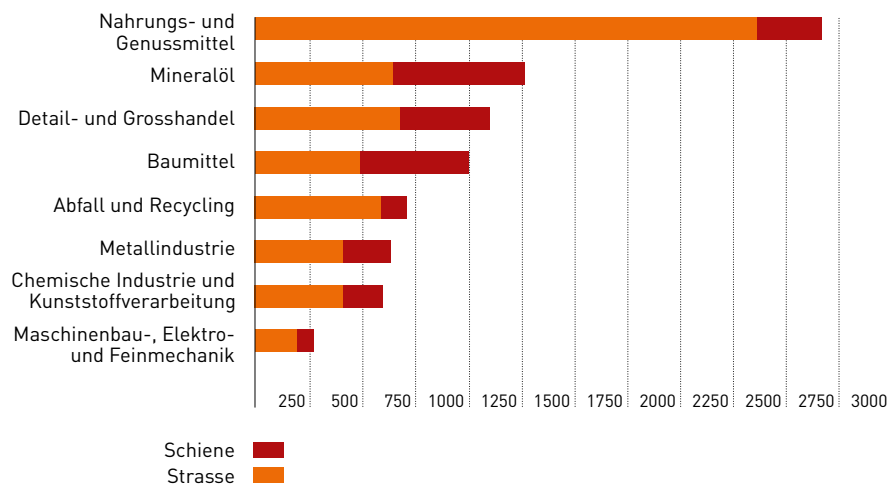
Der dominierende Verkehrsträger im Binnenverkehr ist die Strasse. Der Anteil des Strassentransports liegt bei 70 Prozent. Auf die Schiene entfallen die restlichen 30 Prozent. Schiff- und Luftfahrt haben im Binnengüterverkehr eine vernachlässigbare Bedeutung. Der Strassentransport kann seine komparativen Vorteile gegenüber der Güterbahn vor allem bei Nahrungs- und Genussmitteln, Abfall und Recycling sowie bei Maschinenbau- und chemischen Industriegütern ausspielen. Die Schiene spielt ihre Stärken in den Güterarten Baumittel, Mineralölprodukte und im Detail- und Grosshandel aus. Der Schiene kommt dabei zugute, dass die Transporte in diesen Güterkategorien entweder regelmässig anfallen, dass es sich um Massengüter handelt oder dass Umwelt- und Sicherheitsüberlegungen für die Wahl des Transportmittels ausschlaggebend sind.

Abbildung 5

Die Strasse ist der wichtigste Verkehrsträger im Binnenverkehr.

Welche Güter werden auf welchem Verkehrsträger transportiert?

Transportleistung im Binnenverkehr (in Millionen Tonnenkilometern nach Branchen und Verkehrsträger)



Quelle: Güterverkehrsintensive Branchen und Güterverkehrsströme in der Schweiz, Forschungspaket UVEK, 2013.

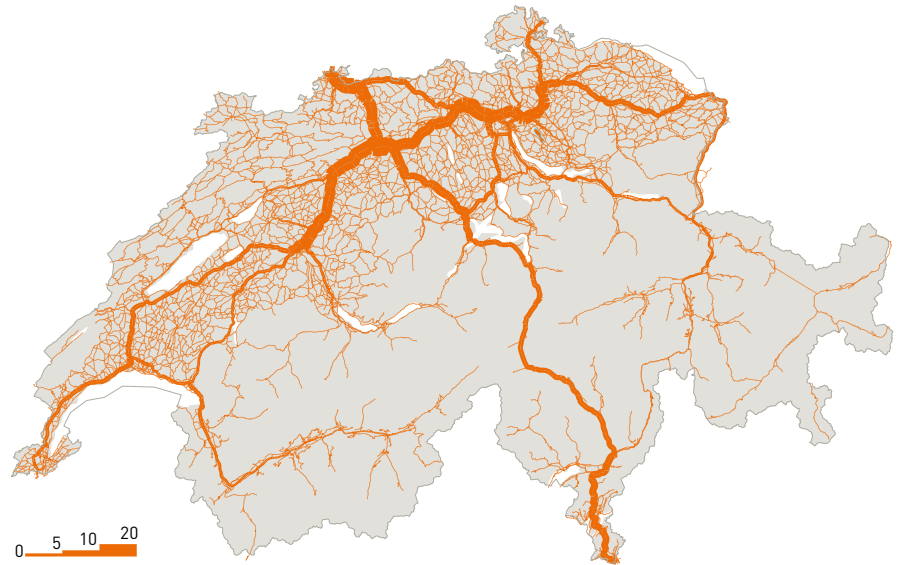
Die Netzbelastungskarten des Bundesamts für Raumentwicklung zeigen, wo die Verkehrsbelastung auf dem Schweizer Strassen- und Schienennetz am grössten ist. Ein hohes Verkehrsaufkommen belastet die Leistungsfähigkeit der Strasseninfrastrukturen vor allem entlang der Ost-West-Achse, in und zwischen den Metropolitanregionen und Agglomerationen im Dreieck Basel-Bern-Zürich, aber auch am Arc Lémanique. Das engmaschige Strassennetz spannt sich wie ein Netz von Arterien über die ganze bewohnte Schweiz und ist damit das einzige Transportmittel, das eine flächendeckende Versorgung des Landes mit Gütern gewährleistet. Die Strasse ist ein unabdingbares Transportmittel für die Feinverteilung der Güter an ihren Bestimmungsort. Die durchschnittliche Transportdistanz auf der Strasse beträgt rund 48 Kilometer. Je nach Güterart unterscheidet sich die Transportdistanz jedoch erheblich. Von rund 20 Kilometern bei Baumitteln sowie Abfall- und Recyclingprodukten bis über 70 Kilometer bei Gütern aus den Branchen Metallindustrie und Maschinenbau-, Elektro- und Feinmechanik.

Im Binnenschienengüterverkehr ist ebenfalls die Ost-West-Achse zwischen den Bevölkerungs- und Wirtschaftszentren der West- und Deutschschweiz im Dreieck Basel-Zürich-Lausanne am stärksten belastet. Mit rund 115 Kilometern ist die durchschnittliche Transportdistanz auf der Schiene mehr als doppelt so lang wie jene auf der Strasse. Auch auf der Schiene sind die Transporte von Abfall- und Recyclingprodukten und Baumitteln durch kurze Distanzen charakterisiert (zirka 90 Kilometer). Die grösste durchschnittliche Transportdistanz überwinden Mineralölprodukte (146 Kilometer). Die Belastungskarte bringt auch deutlich die Bedeutung der Schiene für den Transitverkehr auf der Nord-Süd-Achse zum Ausdruck. Via Basel werden erhebliche Mengen an Gütern über die Gotthard- und Lötschberglinie durch die Schweiz transportiert (mehr dazu unter Transitverkehr).

Abbildung 6

Die Strasse spannt sich als engmaschiges Netz über die ganze Schweiz.

Belastungskarte Güterverkehr auf der Strasse In Millionen Tonnen pro Jahr (2012)

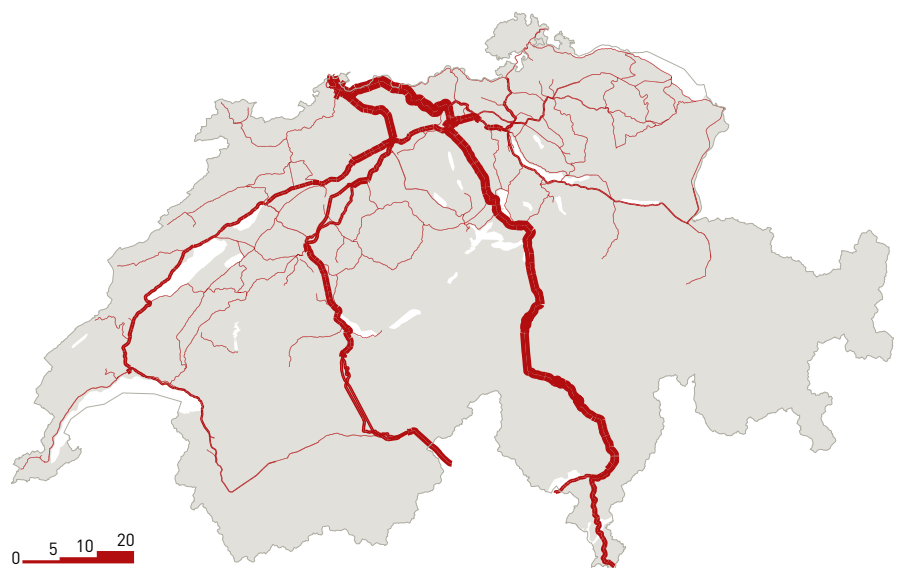


Quelle: ARE, 2014.

Abbildung 7

Wenige Hauptverkehrsachsen dominieren bei der Güterverteilung auf der Schiene.

Belastungskarte Güterverkehr auf der Schiene In Millionen Tonnen pro Jahr (2012)



Quelle: ARE, 2014.

Import- und Exportverkehr

Auch im Import-/Exportverkehr dominiert der Verkehrsträger Strasse. Neben den klassischen Landverkehrsträgern Strasse und Schiene erfüllen auch die Rheinschifffahrt, Pipelines und die Luftfracht wichtige Funktionen. Der Vergleich der relativen Bedeutung der einzelnen Verkehrsträger im Exportverkehr zeigt folgendes Bild: Mengenmässig betrachtet werden mehr als drei Viertel der Exporte (77 Prozent) über die Strasse abgewickelt. Auf die Bahn entfallen rund zwölf Prozent der Ausfuhren. Die restlichen Anteile verteilen sich auf die Verkehrsträger Pipeline (7,0 Prozent), Schiff (3,3 Prozent) und Luft (0,7 Prozent, ohne Kerosinexporte).

Bei den Einfuhren verschiebt sich die relative Bedeutung der einzelnen Verkehrsträger zugunsten der Schifffahrt (zwölf Prozent), den Pipelines (14 Prozent) und der Bahn (15 Prozent). Die Strasse kommt für 59 Prozent des Importvolumens auf, der Anteil der Luftfahrt ist marginal (0,1 Prozent).²

Die rein mengenmässige Betrachtung der relativen Anteile der einzelnen Verkehrsträger am Warenaustausch mit dem Ausland wird insbesondere der Bedeutung der Luftfracht nicht gerecht. Die per Luftfracht aus der Schweiz exportierten Güter stellen einen wertmässigen Anteil von rund 43 Prozent oder 90 Milliarden Franken der jährlichen Gesamtexporte dar. Blendet man die hauptsächlich auf der Strasse abgewickelten innereuropäischen Verkehre aus, ist die Luftfracht mit über 80 Prozent aller Exporte nach Übersee mit weitem Abstand die klare Nummer 1.

Zwei Drittel der ab Schweizer Flughäfen transportierten Güter werden auf direkten Flügen transportiert. Ein Drittel wird per Lastwagen (Luftfrachtersatzverkehr) auf der Strasse via umliegende europäische Grossflughäfen (Frankfurt, München, Amsterdam, Paris) von oder zu Schweizer Flughäfen transportiert. Dazu kommen die Transporte, die direkt ab Produktionsstätten an umliegende Flughäfen transportiert werden (wertmässig zirka zehn Prozent und gewichtsmässig zirka 20 Prozent). Der Wert sämtlicher Exporte und Importe, die in der Schweiz produziert oder konsumiert und per Luftfracht auf Direktflügen oder via andere Flughäfen transportiert werden, beträgt rund 122 Milliarden Franken pro Jahr.³

Luftfracht ist prädestiniert für den Transport von hochwertigen Gütern. So beträgt der Durchschnittswert einer Tonne Exportluftfracht aus der Schweiz rund 726 000 Franken und ist damit fast 300-mal höher als beispielsweise bei Gütertransporten per Bahn. Etwa drei Viertel der Luftfrachtexporte werden durch die Maschinen-, Elektro-, Uhren-, Metall-, Chemie- und Pharmaindustrie verschickt. Im Import sind 95 Prozent Konsumgüter und Komponenten wie Maschinen, elektronische Geräte sowie chemische und pharmazeutische Produkte.

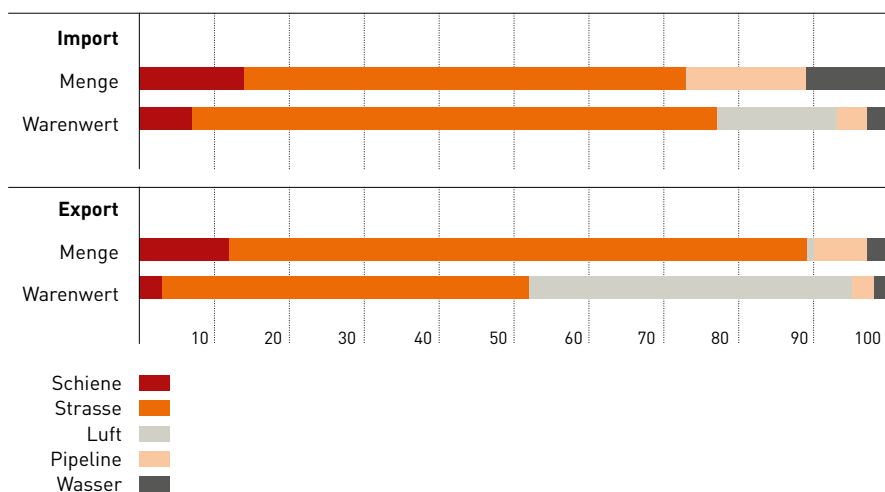
² EZV, 2013.

³ EZV, 2013 und IG Air Cargo.

Abbildung 8

Die Luftfracht hat vor allem bei hochwertigen Gütern eine grosse Bedeutung in der Logistik.

Mengen- und wertmässige Exporte und Importe nach Verkehrsträger In Prozent (2013)



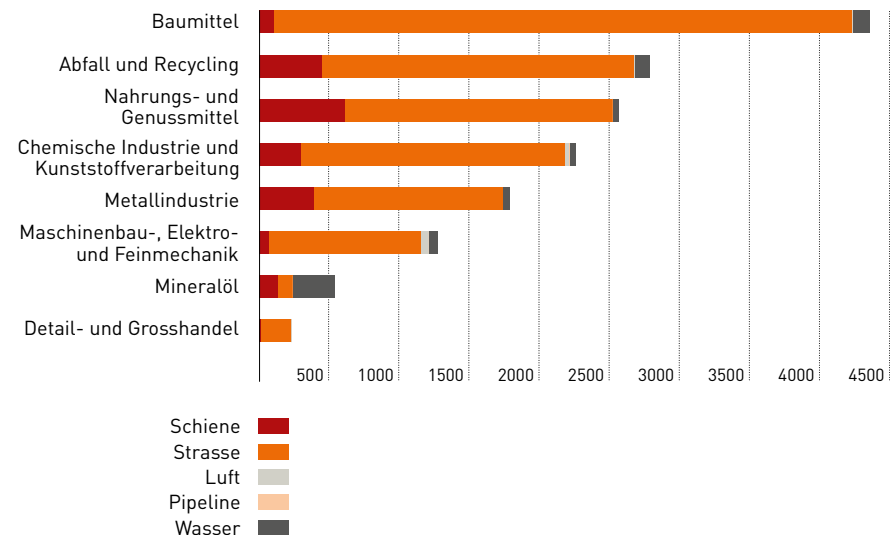
Quelle: EZV, Aussenhandelsstatistik 2013.

Ein detaillierteres Bild der Bedeutung der Verkehrsträger im Import-/Exportverkehr liefert die Betrachtung der Import- und Exportverkehre nach Warenarten.

Abbildung 9

Punkto Menge liegt die Strasse bei allen Warenarten – mit Ausnahme von Mineralölprodukten – klar vorne.

Exporte nach Warengruppen und Verkehrsträger In 1000 Tonnen (2013)



Quelle: EZV, Aussenhandelsstatistik 2013, Branchen neu gruppiert.

Die wichtigste Warenart im Güterexport sind Baumittel, gefolgt von Abfall- und Recyclingprodukten. Ein hohes Gütertransportaufkommen wird auch durch Nahrungs- und Genussmittel sowie durch die chemische Industrie generiert. Die Metallindustrie und die Maschinenindustrie sind weitere bedeutende Quellbranchen des Güterexportverkehrs.

Die grosse Bedeutung der Strasse als Verkehrsträger im Export ist quer durch alle Branchen erkennbar. Stark überdurchschnittlich ist die Bedeutung der Strasse als Verkehrsträger für den Export von Baumitteln, von Detail- und Grosshandelsprodukten sowie von Erzeugnissen der Maschinen- und Elektroindustrie (allesamt über 85 Prozent). Die Bahn spielt im Export als Transportmittel eine untergeordnete Rolle. Die grössten Exportanteile besitzt die Bahn bei der Ausfuhr von Nahrungs- und Genussmitteln, bei Mineralölexporten sowie bei Gütern der Metallindustrie (je zwischen 22 und 24 Prozent).

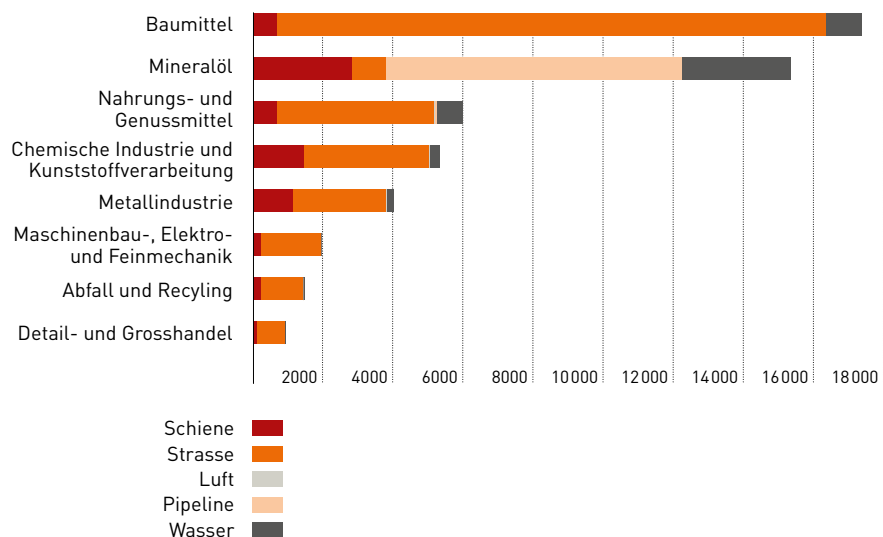
Die Bedeutung der weiteren Verkehrsträger ist in der Abbildung schlecht erkennbar. Die Luftfracht ist ein relevantes Transportmittel für den Export von hochwertigen Gütern. In der Statistik wird dies durch die überdurchschnittlichen Transportanteile in den Branchen Maschinenbau-, Elektro- und Feinmechanik oder Chemische Industrie widerspiegelt. Die Bedeutung der Schifffahrt kommt bei der Ausfuhr von Mineralölerzeugnissen zum Tragen.

Abbildung 10

Den Pipelines und Rheinhäfen fällt beim Import von Mineralölerzeugnissen eine grosse Bedeutung zu.

Importe nach Warengruppen und Verkehrsträger

In 1000 Tonnen (2013)



Quelle: EZV, Aussenhandelsstatistik 2013, Branchen neu gruppiert.

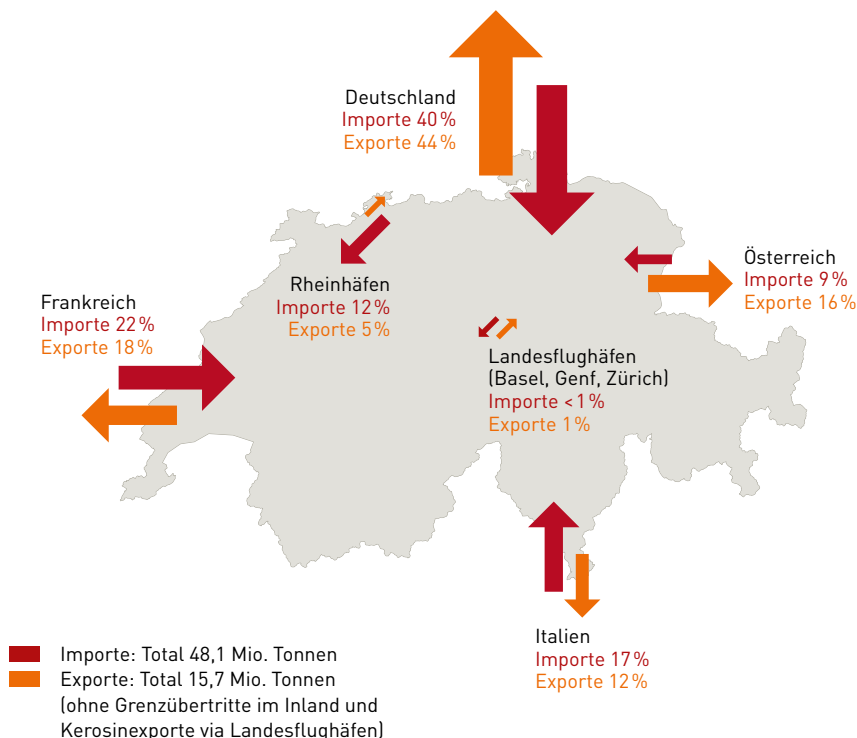
Die häufigsten Warenarten im Import sind Baumittel und Mineralölprodukte. Auch Nahrungs- und Genussmittel sowie Produkte der chemischen Industrie und der MEM-Industrien sind bedeutend. Die Dominanz des Verkehrsträgers Strasse ist im Importverkehr etwas weniger ausgeprägt, im Bereich der Baumittel, Maschinenbau und im Detail- und Grosshandel aber sehr stark. Die generell grössere Bedeutung des Schienengüterverkehrs im Import zeigt sich insbesondere bei den Warenarten Mineralöl, Chemische Industrie und Metallindustrie. Auf dem Luftweg werden insbesondere Güter aus dem Bereich Maschinenbau-, Elektro- und Feinmechanik importiert. Den Pipelines fällt beim Import von Mineralölerzeugnissen, das in den beiden inländischen Raffinerien in Collombey und Cressier verarbeitet wird, grosse Bedeutung zu. Durch die voraussichtlich bevorstehende Schliessung der Raffinerie in Collombey wird die Bedeutung der Schweizerischen Rheinhäfen in diesem Bereich weiter zunehmen. Die für den künftigen Mehrumschlag benötigten Kapazitäten sind in den Häfen Birsfelden und Muttenz-Au vorhanden. Nebst der Einfuhr von Mineralölerzeugnissen manifestiert sich die Bedeutung der Rheinschifffahrt in den Bereichen Nahrungs- und Genussmittel sowie Baustoffe.

Abbildung 11

Der grösste Teil der Importe und Exporte wird über die Grenze mit Deutschland abgewickelt.

Grenzübertrittsländer für den Warenverkehr im Import/Export 2013

In Prozent



Quelle: EZV, 2014. Eigene Darstellung.

Transitverkehr

Die zentrale geografische Lage der Schweiz in Europa macht unser Land als Teil des europäischen Transportkorridors Rotterdam/Antwerpen–Genua zu einer gefragten Strecke für den Nord-Süd-Verkehr. Die auf Strasse und Schiene durch die Schweizer Alpen transportierte Gütermenge belief sich 2012 auf insgesamt 37,4 Millionen Nettotonnen (Binnen-, Import-/Export- und Transitverkehr). Das ist mehr als doppelt so viel wie noch 1981, dem Jahr nach der Eröffnung des Gotthardstrassentunnels. Davon entfallen rund 28,2 Millionen Tonnen auf den Transitverkehr, 20,4 Millionen Tonnen werden auf der Schiene und 7,8 Millionen Tonnen auf der Strasse transportiert.

Seit 2000 haben die Transportmengen im Transitverkehr um 29 Prozent zugenommen. Besonders stark betrifft dies den Transitverkehr auf der Strasse. Mit 54 Prozent Steigerung war das Wachstum auf der Strasse deutlich grösser als jenes auf der Schiene (15 Prozent). Der Modalsplitanteil der Schiene im Transitverkehr ist mit 72 Prozent auch im internationalen Vergleich nach wie vor sehr hoch.

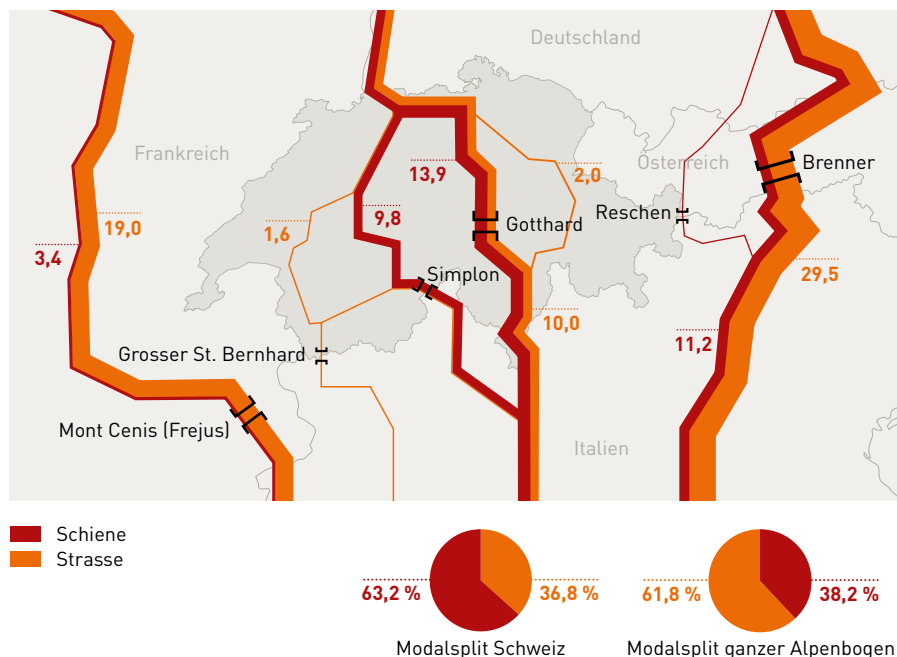
Diese Zahlen lassen sich weitgehend durch die von der Schweiz verfolgte Verlagerungspolitik erklären. Artikel 84 der Bundesverfassung verlangt, dass der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze auf der Schiene zu erfolgen hat. Der internationale Modalsplitvergleich zeigt, dass die Verlagerungspolitik der vergangenen Jahre ihre Wirkung gezeigt hat.

Abbildung 12

Die Schweiz hat einen vergleichsweise sehr hohen Schienenanteil im alpenquerenden Güterverkehr.

Verhältnis zwischen Schienen- und Strassenverkehr auf wichtigen europäischen Transitstrecken

In Millionen Tonnen



Quelle: BFS, 2014. Eigene Darstellung.

Der Transitverkehr durch die Schweiz findet nicht nur auf dem Land statt. Auch auf dem Luftweg durchquert eine bedeutende Menge von Gütern unser Land. Gewichtsmässig sind rund ein Drittel der an den drei Landesflughäfen umgeschlagenen Güter für den Weitertransport in Drittländer bestimmt. Mit über 90 Prozent wird der Löwenanteil des Luftcargotransits über den Flughafen Zürich abgewickelt. Im Import-/Exportverkehr ist die Bedeutung der Flughäfen Basel und Genf ungleich grösser.



Sechs Konfliktfelder in der Güterverkehrspolitik. Lösungsansätze der Wirtschaft für ein leistungsfähiges Güterverkehrs- und Logistiksystem.

Ohne Kurskorrektur läuft die Schweiz Gefahr, die verkehrspolitischen Herausforderungen der Zukunft nicht zu meistern.

Die aktuelle Güterverkehrspolitik ist ein Puzzle aus verschiedenen verkehrsträgerspezifischen Vorlagen. Es fehlt der Blick fürs Ganze und für die Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Verkehrsträgern. Angesichts der vielfältigen Herausforderungen in der Verkehrspolitik ist es dringend an der Zeit, dies nachzuholen. Es braucht eine verkehrsträgerübergreifende Gesamtschau für die Schweizer Güterverkehrspolitik. Denn: Wird weitergemacht wie bisher, läuft die Schweiz Gefahr, die verkehrspolitischen Herausforderungen der Zukunft nicht zu meistern. Der Handlungsdruck wächst laufend und die heute bestehenden und sich abzeichnenden Probleme für den Güterverkehrs- und Logistikstandort Schweiz müssen rasch und koordiniert angegangen werden.

In den gegenwärtigen verkehrsträgerspezifischen Verkehrsinfrastrukturplanungen werden die Anliegen des Güterverkehrs und der Logistik zudem nicht angemessen berücksichtigt. Dies muss sich ändern. So müssen die Anforderungen eines modernen Logistikstandorts Schweiz an die Schienen- und Strasseninfrastrukturen künftig stärker in die strategischen Planungen (FAB und NAF) einbezogen werden.

Vom Fehlen einer Gesamtschau ist insbesondere der Güterverkehr betroffen. Heute zeigt sich, dass die aktuelle Verkehrspolitik verschiedene Mängel aufweist, die sich negativ auf die Qualität und Effizienz des ganzen Güterverkehrs- und Logistiksystems auswirken. In der Folge werden sechs zentrale Konfliktfelder identifiziert, denen je ein Kapitel gewidmet ist. Die Kapitel umschreiben die jeweiligen Konflikte für die betroffenen Verkehrsträger und illustrieren diese anhand von Beispielen. Anschliessend wird eine güterverkehrspolitische Leitlinie zur Lösung des Problems formuliert, die schliesslich in konkrete politische Forderungen mündet.

Die sechs Konfliktfelder und ihre Verkehrsträger

KONFLIKTFELDER	SCHIENE	STRASSE	LUFT	WASSER
1 Zunehmende Kapazitätsengpässe erschweren einen effizienten Güterverkehr	•	•	•	•
2 Siedlungsentwicklung verdrängt Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten	•	•	•	•
3 Regulatorische Rahmenbedingungen hemmen effizienten Güterverkehr	•	•	•	•
4 Politische Planungs- und Entscheidungsprozesse vernachlässigen Güterverkehrsanliegen	•	•	•	•
5 Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen berücksichtigt den Güterverkehrsnutzen nicht	•	•		•
6 Ungleich lange Spiesse im Wettbewerb auf Schiene und Strasse	•	•		

Zunehmende Kapazitätsengpässe erschweren einen effizienten Güterverkehr.

Die Weiterentwicklung der Infrastrukturen muss mit den Bedürfnissen der Wirtschaft abgestimmt werden.

Konfliktfeld

- 1** Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten leiden stark unter infrastrukturell und betrieblich bedingten Kapazitätsengpässen. Die bestehenden Infrastrukturen sind nicht auf das heutige und künftig zu erwartende Güterverkehrsaufkommen ausgerichtet. Alle Verkehrsträger sind davon betroffen.
-

Schiene

Der Güterverkehr auf der Schiene ist mit ausgeprägten Kapazitätsengpässen konfrontiert, welche planerischen und operativen Ursprungs sind. Erstens führt die Fahrplanverdichtung des Personenverkehrs zu einer Verdrängung des Güterverkehrs von der Schiene. Zweitens erschwert die gesetzlich geregelte Priorisierung des Personenverkehrs einen effizienten Güterverkehr: Heute hat ein verspäteter Regionalverkehrszug Vortritt vor einem pünktlichen Güterzug. Diesem stehen schliesslich zu wenig oder qualitativ minderwertige Trassen zur Verfügung. Die Folge sind Verspätungen und Planungsunsicherheit, was zu zeitlich unattraktiven und preislich nicht wettbewerbsfähigen Güterverkehrsangeboten führt. Obwohl der Güterverkehr zunehmend von der Schiene verdrängt wird, muss dieser die hohen infrastrukturellen Ausbaustandards des Personenverkehrs mittragen.

Heute hat ein verspäteter Regionalverkehrszug Vortritt vor einem pünktlichen Güterzug.

Hinzu kommt eine inadäquate Schieneninfrastruktur für den Güterverkehr. Die Infrastruktur ist einseitig auf die Bedürfnisse des Personenverkehrs ausgerichtet. Zudem fehlen geeignete Umschlagsanlagen für die effiziente Abwicklung des kombinierten Verkehrs und des Wagenladungsverkehrs. Die bestehenden Umschlagskapazitäten sind nicht dazu dimensioniert, das prognostizierte Güterverkehrswachstum aufzufangen.

Strasse

Auf der Strasse, dem Rückgrat des Schweizer Güterverkehrs, sind die Kapazitätsengpässe zu den Spitzenzeiten ausgeprägt. Die Stautunden auf dem Nationalstrassennetz nehmen stetig zu und haben sich seit 2008 auf über 20 000 Stunden mehr als verdoppelt. Auch die untergeordneten Strassennetze insbesondere in urbanen Zentren, wo die Feinverteilung der Güter stattfindet, sind zunehmend überlastet. Hinzu kommen betriebliche Mängel: Die vorhandenen Kapazitäten werden im Tagesverlauf nicht optimal genutzt. Darunter leiden die Zuverlässigkeit und Qualität der Strassentransporte.

Bestimmte Kapazitätsengpässe treffen spezifisch den Güterverkehr. An den Grenzübergängen mit hohem Güterverkehrsaufkommen mangelt es oftmals an Abfertigungskapazitäten und Stauräumen. Verschärfend wirken dabei die starren Öffnungszeiten der Zollämter.

Luft

Auch bei der Luftfracht zeichnen sich Kapazitätsengpässe ab. Die bestehenden Cargo-Terminal-Kapazitäten reichen nicht an allen Landesflughäfen aus, um das wachsende Güteraufkommen zu bewältigen. Auch sind Abfertigungsinfrastrukturen teilweise veraltet und entsprechen nicht mehr den Bedürfnissen einer modernen Logistik. Strassenseitig fehlt es an Verkehrs- und Parkflächen für den vor- und nachgelagerten Lastwagenverkehr. Auf betrieblicher Seite stellen das restriktive Nachtflugverbot des Flughafens Zürich sowie das Nacht- und Sonntagsfahrverbot auf der Strasse die grössten Hindernisse für eine effiziente Logistik auf dem Luftweg dar. Daneben drängt sich eine stärkere internationale Koordination der Digitalisierung der Luftfrachtprozesse zur Produktivitätssteigerung auf.

Wasser

In den Schweizerischen Rheinhäfen in Basel, einer Logistikinfrastruktur von nationaler Bedeutung, machen sich infrastrukturelle Kapazitätsengpässe in zweierlei Hinsicht bemerkbar: Einerseits fehlen im Hinblick auf das prognostizierte Güterverkehrswachstum Kapazitäten im wasserseitigen Containerumschlag. Andererseits bestehen auch Engpässe im Hinterlandverkehr auf Strasse und Schiene ab und zu den Häfen.

Konkrete Beispiele für zunehmende Kapazitätsengpässe.

Schiene

Unser Eisenbahnnetz wird de facto zur S-Bahn-Schweiz. Das Bundesamt für Verkehr plant langfristig mit einem Viertelstundentakt auf den Hauptachsen des Fernverkehrs und des Regionalverkehrs in den Agglomerationen. Auch der Güterverkehr spielt sich im Wesentlichen in den urbanen Zentren und auf der West-Ost-Achse des Landes ab. Die weitere Verdichtung des Personenverkehrsangebots auf der Schiene ohne Berücksichtigung des Trassenbedarfs des Güterverkehrs wird diesen von der Schiene verdrängen.

Tanklager Tägerchen: Regionalverkehr verdrängt Güterverkehr

Auf der Bahnstrecke Wil–Weinfelden wurde in den letzten Jahren das Angebot im Regionalverkehr ausgebaut. 2018 soll der Halbstundentakt eingeführt werden. Diese betriebliche Umstellung hat zur Folge, dass das Tanklager Tägerchen nicht mehr wie vormals mit 20, sondern nur noch mit 16 Kesselwagen bedient werden kann. Durch Verdichtung des Personenverkehrsangebots wird eine Degradierung des Lagers zu einem Stillhaltelager und damit eine Verlagerung von jährlich 400 000 Tonnen Mineralöltransporten auf die Strasse in Kauf genommen. Dies entspricht rund 60 Tanklastwagenfahrten pro Tag. Erst nach langen Verhandlungen mit dem Infrastrukturbetreiber konnte erreicht werden, dass die Gleisanlage im Personenbahnhof wieder umgebaut wird, um die bisherige Kapazität wieder zu ermöglichen. An diesen Investitionen muss sich das Tanklager mit über 1,1 Millionen Franken beteiligen, obwohl es selbst nicht Verursacher der Produktivitätseinbusse ist. Die Bahninfrastruktur wurde einseitig entlang den Bedürfnissen des Personenverkehrs weiterentwickelt, ohne auf die Bedürfnisse des Güterverkehrs zu achten.

S-Bahn erschwert Versorgung des Flughafens Genf

Genf erhält mit der CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse) eine neue S-Bahnlinie, welche die Stadt mit der französischen Agglomeration verbindet. Die neuen S-Bahnen werden dereinst mit französischem Bahnstrom angetrieben. Der Betrieb zwischen La Praille und Vernier wird dadurch für den Güterverkehr stark eingeschränkt, obwohl Vernier für die Versorgung des Flughafens Genf mit Flugpetrol von eminenter Bedeutung ist.

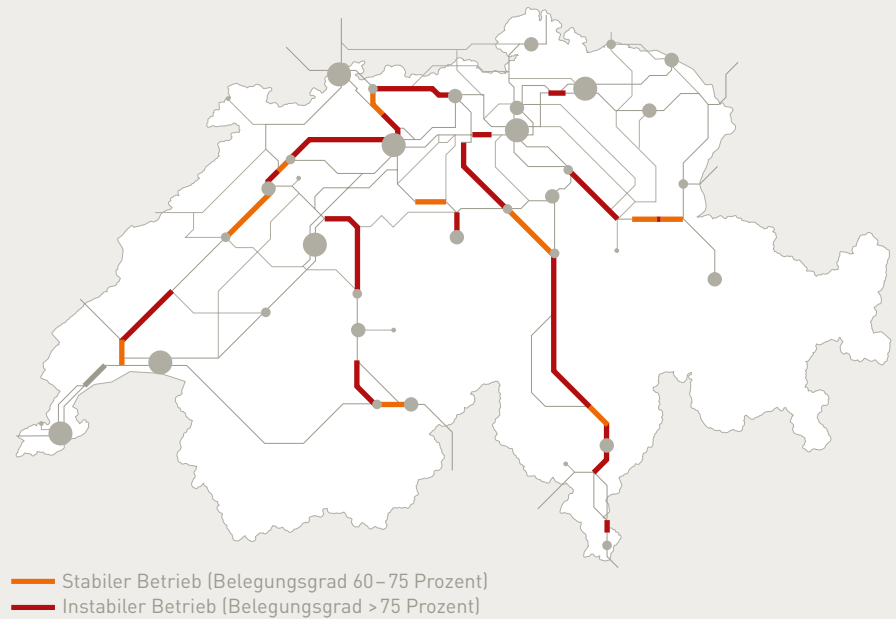
NEAT-Güterverkehrstrassen für den Personenverkehr

Die NEAT wurde als zentrales Element der Verlagerungspolitik umgesetzt. Bei der Trassenplanung durch den neuen Lötschbergbasistunnel wurden ursprünglich pro Tag 80 Trassen für den Güterverkehr und 30 Trassen für den Personenverkehr eingeplant. Seit Eröffnung des Tunnels hat sich das Trassenverhältnis zugunsten des Personenverkehrs verschoben. Heute verkehren 60 Güterzüge und 50 Personenzüge durch den Tunnel. Bereits vor der Eröffnung des Gotthardbasistunnels werden in der Öffentlichkeit mehrheitlich die Vorteile für den Personenverkehr propagiert (Angebotsausbau, Zeitersparnisse). Der Trassenbedarf für den Güterverkehr gerät dabei in Vergessenheit.

Abbildung 13

Die grössten Engpässe werden auf der Ost-West-Achse erwartet.

Erwartete Kapazitätsengpässe auf dem Schienennetz 2030



Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an IVT ETH, 2013.

Strasse

Überlastete Zollämter

Am Zollübergang Basel/Weil am Rhein Autobahn ist das Regime 2013 durch den Bau von Hochkabinen entscheidend verbessert worden. Andere Zollämter sind regelmässig überlastet. Dies führt zu langen Wartezeiten beim Grenzübertritt. Die Folgen sind Einbussen bei Qualität und Kosten der Transportleistung: Lieferzeiten können nicht eingehalten werden und die Lastwagen stehen unproduktiv an Ort und Stelle.

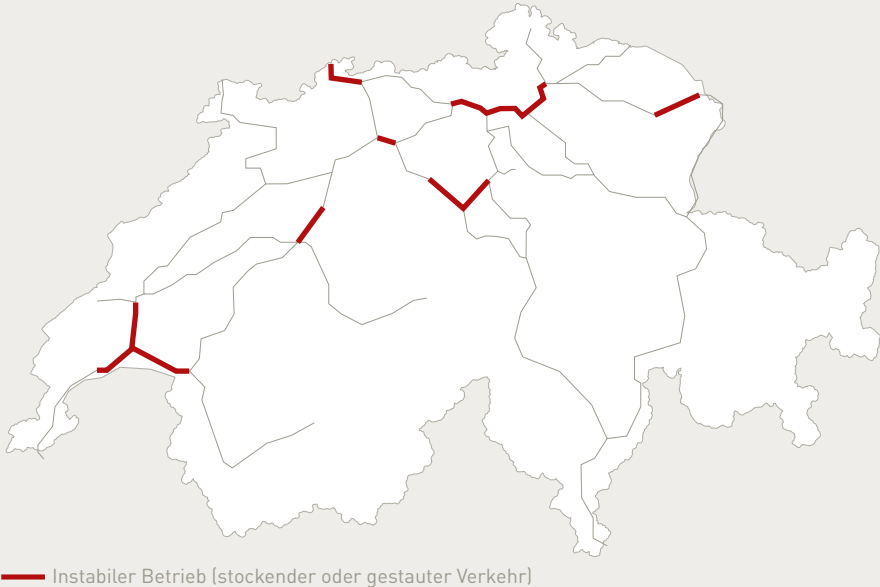
Starre LSVA-Tarife

Der LSVA-Tarif ist heute nicht tageszeitabhängig ausgestaltet. Dadurch erhalten die Strassentransporteure und die nachfragende Wirtschaft keine Anreize, ihre Transportfahrten ausserhalb der Stosszeiten durchzuführen. Durch die preisliche Differenzierung der Transportkosten könnte die Strasseninfrastruktur in den Stosszeiten vom Güterverkehr entlastet werden.

Abbildung 14

Die Agglomerationen des Mittellandes sind am stärksten von Engpässen betroffen.

Erwartete Kapazitätsengpässe auf dem Strassennetz 2030 (gemäss Trendfall)



Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an IVT ETH, 2013.

Luft

Betriebszeiten: Enges Korsett für Flughafen Zürich

Der Flughafen Zürich hat bei den Betriebszeiten im Vergleich zu allen wichtigen europäischen Flughäfen die ungünstigsten Rahmenbedingungen (Nachtflugverbot von 23.30 bis 6 Uhr). Für die Swiss sind die Betriebszeiten bereits heute kritisch. Durch weitere Einschränkungen der Betriebszeiten würde Swiss massiv an Wettbewerbsfähigkeit verlieren und Fracht würde an weniger restriktiv reglementierte Luftfrachtdrehkreuze abgezogen. Andere Luftfrachtstandorte haben mit reinen Frachterflügen, die fast alle bei Nacht abfliegen, bereits heute einen deutlichen Wettbewerbsvorteil. Weitere Einschränkungen bereits im Minutenbereich würden für Swiss massive Auswirkungen auf die beförderte Fracht haben. Ohne Cargo kann Swiss bereits heute nur wenige Langstrecken überhaupt profitabel betreiben.

Abbildung 15

Restriktive Betriebszeiten schränken die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Zürich ein.

Sperrzeiten an wichtigen Flughäfen im Vergleich

FLUGHAFEN	KAPAZITÄT (BEWEGUNGEN /STUNDE)	UNEINGESCHRÄNKTE BETRIEBSZEITEN	GENERELLES NACHTFLUGVERBOT
Amsterdam	108	06:00 – 23:00 Uhr	Nein*
Paris CDG	97	06:00 – 23:15 Uhr	Nein*
Kopenhagen	83	06:00 – 23:00 Uhr	Nein*
München	82	06:00 – 22:00 Uhr	Nein, Lärmquota
London LHR	81	07:00 – 23:00 Uhr	Nein, Lärmquota
Frankfurt	81	05:00 – 23:00 Uhr	23:00 – 05:00 Uhr
Madrid	78	07:00 – 23:00 Uhr	Nein*
Mailand	70	06:30 – 23:30 Uhr	Nein*
Brüssel	68	00:00 – 24:00 Uhr	Nein*
Zürich	68	06:00 – 23:00 Uhr	23:30 – 06:00 Uhr
Wien	68	05:00 – 21:30 Uhr	Nein*

* Mögliche Restriktionen der Anzahl Flugbewegungen

Quelle: Intraplan 2012.

Knappe Frachtkapazitäten an den Flughäfen Genf und Zürich

Infrastrukturelle Kapazitätsengpässe im Frachtverkehr zeichnen sich ab und die Frachtinfrastrukturen an den Landesflughäfen sind zum Teil veraltet. Insbesondere fehlt es an den notwendigen Infrastrukturen für hochwertige, temperaturgeführte und besonders eilige Sendungen. Aufgrund ihrer Wirtschaftsstruktur ist die Schweiz auf Infrastrukturen für qualitativ hochwertige Luftfrachtverkehre angewiesen. Kommt hinzu, dass die Platzverhältnisse für LKW-Park- und Dockingplätze am Flughafen Genf sehr knapp sind. Künftig dürfte sich das Problem auch am Flughafen Zürich akzentuieren. Die Flughäfen haben die künftigen Engpässe erkannt und entsprechende Planungen aufgelegt. Am Flughafen Zürich wurden im Jahr 2011 eine neue Speditionshalle und im Jahr 2012 30 neue LKW-Parkplätze in Betrieb genommen, am Flughafen Basel-Mülhausen wurde ein neuer Cargo-Terminal errichtet und Anfang 2015 dem Betrieb übergeben. Auch der Genève Aéroport plant infrastrukturelle Erweiterungen im Luftfrachtbereich.

Wasser

Stetiges Containerwachstum prognostiziert

Der Containerumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen ist zwischen 2000 und 2013 von 74 188 auf 104 945 Container angestiegen. Dies entspricht einem Wachstum von 41 Prozent beziehungsweise durchschnittlich 2,7 Prozent jährlich. In den nächsten Jahren rechnet der Bund mit einem weiteren Containerwachstum von einem bis zwei Prozentpunkten über dem BIP-Wachstum. Die bestehenden wasser- und landseitigen Kapazitäten an den Schweizerischen Rheinhäfen reichen nicht aus, um das prognostizierte Wachstum zu bewältigen. Zudem fehlt ein leistungsfähiges trimodales Terminal am Logistikstandort Basel, um das Wachstum im Containerverkehr auf effiziente Art und Weise aufzufangen.

Rheinhäfen sind von nationaler Bedeutung

Die in den Schweizerischen Rheinhäfen ankommenden Güter sind nur zu knapp einem Drittel für die Nordwestschweiz bestimmt. Beim Export haben nur 23 Prozent der abgehenden Ladungen ihren Ursprung in der Nordwestschweiz. Es werden deshalb nebst zusätzlichen Umschlagseinrichtungen auch gute Verkehrsanbindungen an Strasse und Schiene benötigt. Heute werden drei Viertel der Exporte via Rheinhäfen auf der Schiene herangeführt; bei den Importen beträgt der Bahnanteil im Hinterlandverkehr knapp 60 Prozent.

Engpass Mittlere Brücke Basel

Die Mittlere Brücke in Basel ist ein Hindernis für den Schiffsgüterverkehr auf dem Rhein. Normalerweise verkehren die Schiffe auf dem Rhein nach Basel mit drei übereinander gestapelten Containerlagen. Aufgrund des baulichen Engpasses Mittlere Brücke können die basellandschaftlichen Häfen nur mit zwei Containerlagen angefahren werden. Dies hat negative Auswirkungen auf die Kapazität und Kosten der Wassertransporte an diese Häfen. Die bauliche Erweiterung des Durchfahrtsprofils der Mittleren Brücke würde die Entwicklungsmöglichkeiten insbesondere im Containerverkehr verbessern. Andererseits haben die basellandschaftlichen Häfen den Vorteil, dass der Zu- und Wegfuhrverkehr auf der Strasse nicht durch das Nadelöhr der Osttangente im Raum Basel transitieren muss.

Güterverkehrspolitische Leitlinie der Wirtschaft

Die Wirtschaft benötigt nachfragegerechte Kapazitäten auf allen Güterverkehrsinfrastrukturen. Infrastrukturell und betrieblich bedingte Kapazitätsengpässe müssen rasch beseitigt werden. Dazu sind die vorhandenen Kapazitäten zu sichern, beziehungsweise besser auszunützen und neue Kapazitäten zu schaffen. Die Weiterentwicklung der Güterverkehrsinfrastruktur und der Logistikstandorte muss mit den Bedürfnissen der Wirtschaft abgestimmt werden.

Konkrete Forderungen

Schiene

- ! **Die Bahninfrastruktur entspricht nicht den Bedürfnissen des Güterverkehrs.**
 - ▶ Bestehende Engpässe auf dem Schienennetz sind durch geeignete bauliche Massnahmen für den Güterverkehr zu beheben. Der Güterverkehr benötigt zum Beispiel mehr Kreuzungsmöglichkeiten, mehr Überholgeleise, eine rasche Umsetzung des 4-Meter-Korridors und bauliche Anpassungen der Bahnhofsinfrastrukturen.
 - ▶ Die Produktivität des Schienengüterverkehrs ist zu steigern, indem die Infrastruktur auf längere und schwerere Güterzüge ausgerichtet wird.
 - ▶ Die Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur darf nicht zulasten des Güterverkehrs gehen. Muss der Güterverkehr trotzdem Kapazitäts- oder Produktivitätseinbussen hinnehmen, muss dies angemessen entschädigt werden. Es braucht eine Kompensation für verlorene Kapazität oder Qualität.
- ! **Geeignete Umschlagsanlagen für einen effizienten multimodalen Güterverkehr fehlen.**
 - ▶ Der Bund soll ein Umschlagsanlagenkonzept für den Wagenladungsverkehr und den kombinierten Verkehr ausarbeiten, das sich an der Nachfrage der Schlüsselbranchen im Güterverkehr ausrichtet. Die Planungen für ein Umschlagsanlagenkonzept sind in eine verkehrsträgerübergreifende Gesamtschau für den Güterverkehr einzubetten und haben die verladende Wirtschaft verbindlich einzubeziehen.
- ! **Verdrängung des Güterverkehrs von der Schiene durch die Fahrplanverdichtung des Personenverkehrs.**
 - ▶ Der Güterverkehr ist besser in die kurz- und langfristige Trassenplanung einzubeziehen. Netznutzungskonzept und Netznutzungspläne sind eine zentrale Voraussetzung zur Sicherung der notwendigen Trassen für den Güterverkehr. Dadurch können die Produktivität und die Zuverlässigkeit des Schienengüterverkehrs erheblich gesteigert werden. Für den Güterverkehr definierte Trassen müssen auch für diesen gesichert werden.

! Fahrplanmässige Priorisierung des Güterverkehrs.

- ▶ Die bestehende Prioritätenregelung für den Zugang zur Schieneninfrastruktur muss flexibler werden. Dem Güterverkehr ist gegenüber dem Regionalverkehr grössere Priorität einzuräumen.

Strasse

! Es bestehen gravierende Engpässe auf dem Strassennetz.

- ▶ Bestehende Engpässe auf dem Nationalstrassennetz sind rasch durch bauliche Massnahmen zu beseitigen.
- ▶ Bestehende Kapazitäten müssen besser ausgelastet werden. Dazu braucht es einen verstärkten Einsatz von ICT-basierten Verkehrsmanagementsystemen zur Kapazitätssteigerung und Verflüssigung des Verkehrs. Bloss ergänzenden Charakter haben temporäre Massnahmen wie zum Beispiel die Umnutzung von Pannestreifen.
- ▶ Die Wirtschaft unterstützt eine tageszeitabhängige Flexibilisierung der LSVA-Tarife, um finanzielle Anreize für eine Glättung der Verkehrsspitzen zu setzen.
- ▶ Das Nachtfahrverbot für Lastwagen im Binnen- und Import-/Exportverkehr ist zu flexibilisieren, um die verkehrsintensiven Pendlerverkehrszeiten zu entlasten:
 - Lastwagenfahrten sollen ab 4 Uhr möglich sein, wie dies bis 1997 der Fall war (heute 5 Uhr).
 - Es ist zu prüfen, lärmarme Elektro-LKWs auf Kurzstrecken für die Belieferung der urbanen Zentren gänzlich vom Nachtfahrverbot auszunehmen.
 - Weiter soll die 25-Prozent-Regelung für die Zuladung von nicht Frischeprodukten im Sinne einer grosszügigeren Praxis überarbeitet werden.
 - Das geltende Nachtfahrverbot für den Transitverkehr sowie das generelle Sonntagsfahrverbot müssen beibehalten werden.

! Überlastete Grenzübergänge behindern den internationalen Gütertausch.

- ▶ Die Zollabwicklungskapazitäten an den überlasteten Grenzübergängen müssen gesteigert werden. Wo diese nicht innert nützlicher Frist realisiert werden können, sind geeignete Warteräume zu schaffen.
- ▶ Die Abwicklungseffizienz an den Grenzübergängen ist zu steigern. Dazu sollen einerseits die Öffnungszeiten der Zollämter flexibilisiert und bedürfnisgerecht auf das Verkehrsaufkommen ausgerichtet werden. Andererseits sind die Zollämter mit Hochkabinen auszurüsten. Durch diese einfache infrastrukturelle Massnahme können Lastwagen deutlich rascher abgefertigt werden.

Luft

- ! **Güterverkehrsinfrastrukturen sind teilweise veraltet und es zeichnen sich Kapazitätsengpässe ab.**
- ▶ Die Weiterentwicklung der Flughafeninfrastrukturen muss die Bedürfnisse einer modernen Luftfrachtlogistik einbeziehen. Bestehende Frachtgebäude (zum Beispiel Fracht West in Zürich) sollen nicht umgenutzt, sondern für die Frachtabfertigung erhalten bleiben. Dies ist im Interesse der internationalen Luftanbindung, ist die Rentabilität des Luftverkehrs doch auf die mitfliegende Fracht angewiesen.
- ▶ An den Landesflughäfen sind genügend Verkehrs- und Parkflächen für die ankommenden und abgehenden LKW-Transporte bereitzustellen.
- ! **Restriktive Betriebszeiten der Landesflughäfen sowie das Nacht- und Sonntagsfahrverbot für LKWs schränken die Effizienz des Luftfrachtbetriebs ein.**
- ▶ Die geltenden Einschränkungen der Flugverkehrszeiten dürfen nicht weiter verschärft werden.
- ▶ Die Ziel- und Quellverkehre Schweiz von und zu Flughäfen (sogenannte Road Feeder Services) sollen vom Nacht- und Sonntagsfahrverbot ausgenommen werden.
- ! **Mangelnde Digitalisierung des Luftfrachtbetriebs.**
- ▶ Die Kapazität der Luftfracht muss durch eine international abgestimmte Digitalisierung der Luftfrachtprozesse gesteigert werden.
- ▶ Der Bund soll die Digitalisierung der Luftfrachtprozesse im Rahmen eines koordinierten «Logistik-E-Government»-Projekts vorantreiben. BAZL, Zoll und die Wirtschaft müssen ihre Systeme besser untereinander und mit dem Ausland vernetzen.

Wasser

- ! **Es fehlen Kapazitäten für den wasserseitigen Umschlag von Containern. Zudem bestehen Engpässe im Hinterlandverkehr auf Strasse und Schiene.**
- ▶ Es braucht eine Erweiterung der Containerumschlagskapazitäten durch den Bau eines effizienten und trimodalen Terminals am Logistikstandort Basel mit einer leistungsfähigen Anbindung an das Strassen- und Schienennetz.
- ▶ Die strassenseitige Anbindung der Häfen ist durch direkte Anschlüsse an das Hochleistungsstrassennetz sicherzustellen. Über die Hafenbahn ist die Bedienung der Hafenunternehmen nachhaltig zu sichern.
- ! **Lange Abfertigungszeiten der Container in den Häfen des Dreiländerecks.**
- ▶ Über eine IT-gestützte Lösung ist das Management der Abfertigungszeiten unter den Häfen grenzüberschreitend zu koordinieren.

Siedlungsentwicklung verdrängt Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten.

Die Raumplanung muss die Bedürfnisse des Güterverkehrs stärker berücksichtigen.

Konfliktfeld

2

Die fortschreitende Ausdehnung der Wohngebiete ist eine Herausforderung für Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten. Dadurch entstehen bei bestehenden und geplanten Güterverkehrsinfrastrukturen und Logistikstandorten Nutzungskonflikte, die meist zulasten des Güterverkehrs entschieden werden. Die Bedürfnisse des Güterverkehrs und der Logistik werden in der Raumplanung nicht genügend berücksichtigt.

Schiene

Die Siedlungsentwicklung stellt den Schienengüterverkehr auf eine harte Probe. Neue Siedlungsflächen kommen immer näher an bestehende Bahnlogistikinfrastrukturen oder wichtige Bahngüterlinien zu liegen. Dadurch werden die Handlungsspielräume für Logistikaktivitäten an den betroffenen Standorten und Regionen immer enger und eine effiziente Güterversorgung wird dadurch stark beeinträchtigt.

Strasse

Die Interessen der Siedlungsentwicklung stehen oftmals auch in Konflikt mit den Bedürfnissen der Strassenlogistik. Gerade in dicht besiedelten Räumen fehlt es an geeigneten Logistikflächen für eine effiziente Versorgung. Insbesondere in urbanen Räumen, wo sich die verschiedenen Nutzungsarten in einem ausgeprägten Spannungsfeld befinden, steht die Logistik vor grossen Herausforderungen. Behörden reagieren auf Nutzungskonflikte oftmals mit betrieblichen Restriktionen (Nutzungseinschränkungen, Anlieferbeschränkungen, Durchfahrtsverbote, Geschwindigkeitsreduktionen, Gewichtsverbote usw.). Dabei wäre der Bedarf an gut erschlossenen Logistikstandorten gerade in den Agglomerationen, wo das Güterverkehrsaufkommen gross ist, besonders gegeben. Daneben steht die Begrenzung des Gesamtgewichts von Lieferwagen auf 3,5 Tonnen einer effizienteren urbanen Logistik entgegen, da dies zu unnötig vielen Fahrzeugbewegungen führt.

Gerade in Agglomerationen ist der Bedarf an Logistikstandorten besonders gross.

Luft

Die Flughafenregionen sind aufgrund ihrer Zentrumsnähe und ihrer sehr guten Verkehrsanbindung attraktive Wohngebiete. Die zunehmende Bebauung der Flächen in unmittelbarer Flughafennähe schränkt die betrieblichen und infrastrukturellen Weiterentwicklungsmöglichkeiten der Flughäfen aus Lärmschutzgründen jedoch stark ein.

Wasser

Die Schweizerischen Rheinhäfen in Basel sind von der Siedlungsentwicklung ebenfalls betroffen. Die Areale des Hafens direkt am Rhein sind potenziell attraktive Wohn-, Kultur-, Dienstleistungs- und Freizeitstandorte. Ziele der Stadtentwicklung stehen in einem unmittelbaren Spannungsfeld mit den Bedürfnissen des Hafens, sich als Logistikinfrastruktur von nationaler Bedeutung zu behaupten und weiterzuentwickeln.

Konkrete Beispiele für die Verdrängung von Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten durch die Siedlungsentwicklung.

Schiene

Logistische Herausforderungen für die Industrie im Arc Lémanique

Der Arc Lémanique ist eine der wichtigsten und am schnellsten wachsenden Wirtschafts- und Bevölkerungsregionen der Schweiz. Entsprechend rasch schreitet der Siedlungsbau in der Agglomeration Lausanne-Morges voran. Die Siedlungsfläche dehnt sich aus, unter anderem immer näher an bestehende Bahnlinien heran. Dies hat für den Güterverkehr in der Region negative Folgen. Der Transport von gesundheitlich und ökologisch heiklen Produktionsmitteln für die Industrie im Wallis ist nur noch unter erschwerten Bedingungen möglich. Mangels Koordination von Siedlung und Verkehr stehen betroffene Industrieunternehmen im Wallis vor grossen logistischen Herausforderungen, die den Produktionsstandort infrage stellen.

Lärmklagen beim Tanklager Mettmenhasli

Seit über 30 Jahren wird in Mettmenhasli (ZH) ein Tanklager betrieben. Nach dem Tanklager Rümlang, das unter anderem den Flughafen Zürich mit Treibstoffen bedient, ist Mettmenhasli die zweitwichtigste Lagerstätte für Mineralöl- und Gasprodukte in der Agglomeration Zürich. Pro Jahr werden rund eine Million Tonnen Mineralölerzeugnisse umgesetzt. Infolge der Siedlungsentwicklung entlang der Bahnlinie zum Lager wurden in den letzten Jahren regelmässig Lärmklagen bei der Standortgemeinde eingereicht. Die «neuen» Anwohnerinnen und Anwohner der Anlage stören sich an den Immissionen, die bei der Bewirtschaftung des Lagers anfallen. Dieser Nutzungskonflikt mündet in sich stetig verschlechternde zeitliche Rahmenbedingungen für die Belieferung vom und zum Lager, die eine effiziente Nutzung dieses für eine ganze Agglomeration bedeutenden Tanklagers gefährden.

Strasse

Bauzonenreglement Härkingen berücksichtigt nationale Bedeutung nicht

Die Gemeinde Härkingen liegt mitten im Logistik-Hotspot der Schweiz, dort wo sich die Nationalstrassen A1 und A2 kreuzen. Aus nationaler Perspektive ist Härkingen damit für logistische Aktivitäten äusserst zweckmässig gelegen. Das Bauzonenreglement der Gemeinde trägt diesem Umstand jedoch nicht genügend Rechnung. Paragraf 7 verbietet durch seine restriktive Ausgestaltung faktisch die Ansiedlung von neuen Logistikinfrastrukturen. Dies obwohl der Zubringerverkehr nicht durch den Ort fährt.

Urbane Logistik in der Agglomeration Zürich

Der Güterverkehr wird in der Verkehrspolitik der Agglomeration Zürich zu wenig berücksichtigt und in der Folge zunehmend erschwert. Bauliche Massnahmen einerseits (Tramverlängerungen, separate Tramspuren, Velostreifen, Baustellen usw.) und die marginale Berücksichtigung von baulichen Massnahmen für die Versorgung andererseits stellen eine Herausforderung für die urbane Logistik dar. Der Schwerpunkt der städtischen Verkehrspolitik beim motorisierten Individualverkehr, dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr führt dazu, dass die Anliegen des Güterverkehrs zu wenig berücksichtigt werden, auch weil der Austausch mit der betroffenen Wirtschaft mangelhaft ist.

Luft

Bevölkerungswachstum um den Flughafen Zürich

Der Flughafen Zürich ist seit 1948 in Betrieb. Damals wohnten in der Flughafengemeinde Bassersdorf rund 2100 Personen. Bis 1970 wuchs diese Zahl auf über 5500 an. Zwischen 2001 und 2010 betrug das Bevölkerungswachstum 47 Prozent. Heute wohnen hier über 10 000 Menschen. Zum Vergleich: Die Bevölkerung des Kantons Zürich wuchs im selben Zeitraum um gut zwölf Prozent, die Schweizer Bevölkerung um etwa acht Prozent. Die Gründe für das ausserordentliche Wachstum sind vielfältig: beispielsweise die attraktive Wohnlage in unmittelbarer Nähe zu den neu entstandenen Arbeitsplätzen am Flughafen und später die verkehrstechnische Anbindung durch die S-Bahn Zürich. Das rasante Bevölkerungswachstum schränkt die infrastrukturellen und betrieblichen Weiterentwicklungsmöglichkeiten des Flughafens Zürich stark ein. Fragen der Raumentwicklung der Flughafengemeinden stehen in einem Spannungsfeld mit den Entwicklungsbedürfnissen des Flughafens. Durch die Ausdehnung der Siedlungsgebiete in Flughafennähe entstehen immer neue Begehrlichkeiten gegenüber den Flughäfen. Das Ergebnis sind eingeschränkte Entwicklungsmöglichkeiten und Planungsunsicherheit für die Flughäfen und Fluglärm für die Anwohner.

Wasser

Druck durch Siedlungsentwicklung am Rheinhafen

Binnenhäfen am Rande wirtschaftlich starker und wachsender Städte stehen unter hohem Siedlungsdruck. Bei den Schweizerischen Rheinhäfen sind von drei Hafengebieten zwei Areale direkt betroffen: Basel-Kleinhüningen und Birsfelden. Einerseits wächst der Druck von innen. Behördliche Auflagen bei baulichen und betrieblichen Anpassungen der Hafeninfrastrukturen nehmen in Mischzonen stetig zu und die betrieblich notwendigen Spielräume zum Beispiel hinsichtlich Betriebszeitenausdehnung schwinden zusehends. Andererseits wächst auch der Druck von aussen: Misch- und Wohnnutzungen sind im Laufe der Jahre immer dichter an ehemals deutlich ausserhalb der Städte gelegene Hafengebiete herangewachsen. Emissionsintensive Nutzungen wie beispielsweise Getreide- oder Schrottmuschlag führen zu Konflikten und fehlender Akzeptanz mit den neuen Nachbarn. Flächenerweiterungen sind in Basel-Kleinhüningen nur noch hinter der Autobahn A2 (so genanntes Areal Basel Nord) realisierbar. Ersatzstandorte sind allenfalls im benachbarten Ausland zu finden. Diese Entwicklung stellt im Zusammenhang mit dem prognostizierten Güterverkehrsaufkommen in den Schweizerischen Rheinhäfen eine grosse Herausforderung dar.

Güterverkehrspolitische Leitlinie der Wirtschaft

Die Wirtschaft ist auf zweckmässige Logistikstandorte in der Nähe der Produktions- und Verbraucherzentren angewiesen. Die Raumplanung auf allen Staatsebenen hat die Bedürfnisse des Güterverkehrs stärker zu berücksichtigen. Potenzielle Nutzungskonflikte zwischen der Siedlungsentwicklung sowie den Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten sind durch den aktiven Einbezug der Wirtschaft frühzeitig anzugehen. Die unbeschränkte Umwandlung von Logistikflächen zu Wohnflächen muss hinterfragt werden. Bestehende Logistikstandorte und deren Erschliessung müssen erhalten bleiben, wo sie für eine effiziente Versorgung der Siedlungsgebiete nötig sind oder nicht an einem anderen Ort effizient weiterbetrieben werden können.

Konkrete Forderungen

Schiene

- ! Die Bedürfnisse des Güterverkehrs werden in der Raumplanung von Kantonen und Gemeinden/Städten zu wenig berücksichtigt.
- Die Siedlungsentwicklung muss mit den Bedürfnissen des Güterverkehrs und der Logistikstandorte abgestimmt werden. Dazu braucht es einen institutionalisierten, kooperativen Planungsprozess unter frühzeitigem Einbezug der betroffenen Wirtschaftsakteure und der Anliegen des urbanen Güterverkehrs. Diese Forderung gilt analog auch für alle anderen Güterverkehrsträger.
- Die Wirtschaft fordert eine Gesamtschau Güterverkehr (inklusive Logistik- und Industrieanlagen). In einem verkehrsträgerübergreifenden Ansatz soll der Bund seine strategischen Ziele (und Massnahmen) für den Logistikstandort Schweiz formulieren. Die kantonale Richtplanung und kommunale Nutzungsplanung sind darauf abzustimmen.

Strasse

- ! **Es fehlen geeignete Logistikstandorte in der Nähe der Produktions- und Verbrauchszentren.**
- ▶ Bestehende Logistikflächen in Zentrumsnähe müssen wo sinnvoll erhalten werden.
- ▶ Für Logistikstandorte, die einer anderen Nutzung (beispielsweise Wohnen, Dienstleistung) zugeführt werden sollen, sind alternative Standorte zu suchen. Geeignete Logistikflächen zeichnen sich durch eine gute Anbindung an Strasse und Schiene aus.
- ! **Die effiziente Versorgung der urbanen Zentren mit Gütern ist gefährdet.**
- ▶ Das Gesamtgewicht von Lieferwagen ist von 3,5 auf 4,5 Tonnen zu erhöhen. Dies führt zu einer Verringerung der Bewegungen, was insbesondere die Kapazitätsengpässe in den Zentren entlastet.

Luft

- ! **Die Siedlungsentwicklung schränkt die infrastrukturelle Weiterentwicklungsmöglichkeit der Landesflughäfen stark ein.**
- ▶ Die infrastrukturelle und betriebliche Weiterentwicklungsmöglichkeit der Landesflughäfen als Verkehrsinfrastruktur von nationaler Bedeutung muss gewährleistet sein. Die lokale Siedlungsentwicklung muss mit dem Bedürfnis der Wirtschaft nach einer guten internationalen Luftverkehrsanbindung abgestimmt werden.
- ▶ Bei der Festlegung von Lärmgrenzwerten und bei der Regelung der Folgen von Grenzwertüberschreitungen darf der Luftverkehr gegenüber anderen Lärmquellen nicht diskriminiert werden.
- ▶ Die bestehenden Betriebszeiten der Landesflughäfen dürfen nicht weiter eingeschränkt werden.
- ▶ Es muss durch geeignete Instrumente sichergestellt werden, dass keine neuen Wohngebiete unter den An- und Abflugrouten ausgewiesen werden.

Wasser

- ! **Die Entwicklungsmöglichkeiten der Schweizerischen Rheinhäfen werden durch die Siedlungsplanung konkurrenziert.**
- ▶ Die bestehenden Logistikflächen in Basel-Stadt und Basel-Landschaft sind durch eine übergeordnete Planung raumplanerisch zu sichern. Es braucht zudem eine enge Koordination der nationalen Interessen des Bundes mit den Eigentümerkantonen, um die Häfen als Infrastruktur von nationaler Bedeutung langfristig weiterzuentwickeln.

Regulatorische Rahmenbedingungen hemmen effizienten Güterverkehr. Der Güterverkehr muss von unnötigen und ineffizienten gesetzlichen Vorschriften befreit werden.

Konfliktfeld

3

Gesetzliche Vorschriften erschweren heute einen effizienten und wettbewerbsfähigen Güterverkehr. Davon sind alle Verkehrsträger betroffen. So ist die Arbeitszeitgesetzgebung der Eisenbahn im industriellen Zeitalter stehen geblieben, während das Strassenregulativ stetig verschärft wird. Die Wettbewerbsfähigkeit der hiesigen Luftfrachtdienstleister wird unter anderem durch hohe Sicherheitskosten belastet und durch international unterschiedliche Regulierungen benachteiligt.

Schiene

Im Schienenverkehr gelten heute spezielle Regelungen bezüglich Arbeitszeit. Das geltende Arbeitszeitgesetz (AZG) ist veraltet und muss an die heutigen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Gegebenheiten angepasst werden. Insbesondere vor dem Hintergrund des geringen Wertschöpfungspotenzials des Schienengüterverkehrs bedarf es einer weitergehenden Flexibilisierung der Arbeitszeitschriften. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den Sicherheitsvorschriften, die über internationale Standards hinausgehen.

Strasse

Die Produktivität des Strassentransports leidet unter einer stetigen Verschärfung der Rahmenbedingungen. Hinzu kommt, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung von Lastwagen auf 80 Stundenkilometer aufgrund der technischen Weiterentwicklung immer weniger Grundlage hat. Heute könnten LKWs auf dem Nationalstrassennetz ohne Sicherheits- und Umweltbedenken schneller fahren.

Die mögliche Kündigung des bilateralen Luftverkehrsabkommens hängt wie ein Damoklesschwert über der Luftfrachtbranche.

Luft

Die Luftfracht in der Schweiz leidet unter hohen Kosten. Einerseits müssen die Flughäfen, Fluggesellschaften und Luftfrachtanbieter hoheitliche Sicherheitskosten übernehmen, für die in anderen Ländern die öffentliche Hand aufkommt. Andererseits drohen durch einen möglichen Anschluss der Schweiz an das EU-Emissionshandelssystem (EU ETS) Wettbewerbsnachteile für hiesige Fluggesellschaften gegenüber aussereuropäischen, sprich amerikanischen und asiatischen Konkurrenten. Wie ein Damoklesschwert hängt zudem die mögliche Kündigung des bilateralen Luftverkehrsabkommens mit der EU über der Luftfahrt und Luftfracht. Diese hätte gravierende betriebliche Nachteile zur Folge und würde die Luftfracht stark verteuern und Schweizer Exportfirmen benachteiligen.

Wasser

Auch in der Binnenschifffahrt steckt noch regulatorisches Optimierungspotenzial. Die bestehenden Doppelbesteuerungsabkommen sind für die Schiffsmannschaft lückenhaft. Es fehlen Bestimmungen über die Binnenschiffer. Neue unilaterale Bestimmungen wie das Mindestlohngesetz in Deutschland, welches auf der deutschen Rheinstrecke auch für Transporte etwa zwischen Basel und Rotterdam gilt, führen zu hohem administrativem Mehraufwand. Daneben gefährden verschiedene Regulierungsanstrengungen auf EU-Ebene die Souveränität der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), welche heute für die zwischenstaatliche Regelung der Rheinschifffahrt zuständig ist. Durch das Vertragswerk der ZKR hat die Schweiz heute einen völkerrechtlich gesicherten freien Zugang zum Rhein. Dieser muss verteidigt werden. Dies nicht zuletzt deshalb, weil die Mannheimer Akte als Grundlage der ZKR-Tätigkeit die völkerrechtliche Verpflichtung für alle Mitgliedsländer enthält, für eine behinderungsfreie Schifffahrt zu sorgen. Dies impliziert etwa das Verbot einer Bestreikung der Schleusen.

Konkrete Beispiele
für regulatorische Rahmenbedingungen, die einen effizienten Güterverkehr hemmen.

Schiene

Veraltete Arbeitszeitgesetze im Bahngüterverkehr

Das Arbeitszeitgesetz (AZG) für die Bahn atmet den gesellschaftlichen Geist seiner Entstehungszeit in den frühen 1970er-Jahren. Erstens erschwert der Wildwuchs bei der Berechnung der durchschnittlichen Arbeitszeit den Personaleinsatz zwischen verschiedenen Verkehrsträgern. Zweitens ist es veraltet und bedarf einer Anpassung an die heutigen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Gegebenheiten. Eine Flexibilisierung ist beispielsweise hinsichtlich Sonderdienstfahrten und Pausenvorschriften anzustreben. Durch die Pflicht, den Dienst am Dienort zu beginnen und zu beenden, sind immer wieder Sonderdienstfahrten notwendig. Diese zählen als Arbeitszeit, was mit den Anforderungen einer wirtschaftlichen Güterbahn nicht vereinbar ist. Ähnliche Probleme ergeben sich aus den Pausenvorschriften: Pausen müssen am Dienort samt Verpflegung möglich sein. Aufgrund der häufigen Nachtschichten und der langen Distanzen im Güterverkehr ergibt sich daraus Konfliktpotenzial, welches Flexibilität und Produktivität einschränkt.

Strasse

Laufende Verschärfung des Strassenregulativs

Infolge steigender gesellschaftlicher Erwartungen und fortschreitender technischer Errungenschaften ist die Strassenverkehrsgesetzgebung einem stetigen Wandel unterworfen. Beispiele dafür: das Via-Sicura-Programm, die Verschärfung der Fahrzeugemissionsvorschriften, die Verschärfung der Strassenverkehrskontrollen oder die Zunahme der Ordnungsbussentatbestände. Zudem hat der Gesetzgeber oftmals den Anspruch, jeden Einzelfall regeln zu wollen. Dadurch wird die Effizienz des Strassengütertransports infrage gestellt.

Geschwindigkeitsbegrenzung für Lastwagen

Die Höchstgeschwindigkeit für Lastwagen kann ohne Sicherheits- und Umweltbedenken von 80 auf 90 Stundenkilometer erhöht werden. LKWs verfügen heute über eine Reihe von Assistenzsystemen (zum Beispiel Bremsassistent, Spurassistent, Abstandsregeltempomat, Aufmerksamkeitsassistent, Notbremsassistent), die neben leistungsfähigeren Betriebs- und Dauerbremsen die Fahrsicherheit in den letzten Jahren stark erhöht haben.

Unsinnige Gewichtsbeschränkung bei Lieferwagen

Die Beschränkung des Gesamtgewichts bei Lieferwagen auf 3,5 Tonnen ergibt sowohl aus Kapazitäts- als auch technischen Gründen keinen Sinn. Bei den Abmessungen sind Lieferwagen nicht limitiert, weshalb schon heute ohne Weiteres mehr Ladevolumen, beispielsweise durch grössere Aufbauten, möglich wäre. Hersteller könnten heute problemlos höhere Nutzlastgarantien abgeben. Auch würden bei 4,5 Tonnen Gesamtgewicht vermehrt Solofahrzeuge anstelle von Anhängerzügen eingesetzt, was die Strasseninfrastruktur entlasten würde.

Luft

Flughäfen bezahlen für hoheitliche Sicherheitsaufgaben

In der Schweiz tragen die Landesflughäfen und die Regionalflughäfen mit regelmässigem Linienverkehr auch Kosten für hoheitliche Sicherheitsaufgaben, etwa für die landseitige Überwachung des Flughafenzauns oder die Patrouillen in den Gebäuden. Die Schweizer Flughäfen werden dadurch im internationalen Wettbewerb benachteiligt. Diese Kosten von rund 40 Millionen Franken werden im Gegensatz zum Ausland nicht primär vom Staat, sondern von der Luftfahrtbranche getragen. Dies verschlechtert die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandorts Schweiz.

Güterverkehrspolitische Leitlinie der Wirtschaft

Das Regulativ für den Güterverkehr muss von unnötigen und ineffizienten Rahmenbedingungen befreit werden. Daneben ist sicherzustellen, dass der internationale Gütertausch auch künftig auf einem stabilen, diskriminierungsfreien und zeitgemässen Rechtsrahmen beruht.

Konkrete Forderungen

Schiene

- ! **Arbeitsvorschriften sind starr und gehen über internationale Standards hinaus.**
- ▶ Die geltenden Arbeitsvorschriften für den Schienengüterverkehr müssen flexibilisiert, an entsprechende Bestimmungen im Strassentransport und an internationale Standards angeglichen werden.

Strasse

- ! **Stetige Verschärfung des Strassenregulativs.**
- ▶ Die Rahmenbedingungen für den Strassengüterverkehr dürfen nicht weiter verschärft werden. Ein effizientes Transport- und Logistikregulativ beruht auf liberalen und marktwirtschaftlichen Grundsätzen.
- ! **Ungenutzte Effizienzverbesserungspotenziale beim Güterverkehr.**
- ▶ Der Verkehr soll durch die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit für LKWs auf 90 Stundenkilometer (auf Autobahnen/-strassen) verflüssigt und stärker mit dem Personenverkehr harmonisiert werden.

Luft

- ! **Im internationalen Vergleich wird die Schweizer Luftfracht bezüglich Sicherheitskosten diskriminiert.**
- ▶ Hoheitliche Sicherheitskosten müssen durch die öffentliche Hand mitgetragen werden.
- ! **Ungewissheit über das Weiterbestehen des bilateralen Luftverkehrsabkommens mit der EU.**
- ▶ Das bilaterale Luftverkehrsabkommen mit der EU ist aufrechtzuerhalten, denn ohne Abkommen ist eine effiziente Luftcargologistik nicht denkbar.
- ! **Das Europäische Emissionshandelssystem führt zu Wettbewerbsverzerrungen.**
- ▶ Die Schweiz muss sich gegen die einseitige Einführung des EU-Emissionshandelsystems in der Luftfahrt zur Wehr setzen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt nicht zu gefährden.
- ▶ Die Schweiz muss sich für den Abschluss eines global verbindlichen Klimaabkommens im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO einsetzen.

Wasser

- ! **Rechtsunsicherheit bei Doppelbesteuerungsabkommen betreffend Binnenschiffer.**
- ▶ Die geltenden Bestimmungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt müssen konsequent angewendet werden. Daneben müssen Lücken in den bestehenden Doppelbesteuerungsabkommen (DBA) betreffend die Binnenschiffer mit (definierten) Staaten geschlossen werden und neue DBA mit weiteren relevanten Staaten (zum Beispiel Deutschland, Frankreich) abgeschlossen werden.
- ! **Mannheimer Akte gerät seitens der EU unter Druck.**
- ▶ Die völkerrechtlich gewährten Rechte für die Rheinschifffahrt sind zu bewahren. Es braucht ein Bekenntnis der Schweiz zur Mannheimer Akte. Die Übertragung von Kompetenzen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt an die EU darf die Grundsätze des Vertrags, wie den freien Zugang zum Rhein, nicht gefährden.

Politische Planungs- und Entscheidungsprozesse vernachlässigen Güterverkehrs-anliegen. Infrastrukturen müssen rasch, bedarfsgerecht und international abgestimmt erstellt und betrieben werden können.

Konfliktfeld

4

Die politischen Planungs- und Entscheidungsprozesse stellen ein Hindernis bei der Bereitstellung von bedarfsgerechten Güterverkehrsinfrastrukturen und Logistikstandorten dar. Sie dauern zu lange, sind international wie auch zwischen den Verkehrsträgern ungenügend abgestimmt und beziehen die Wirtschaft zu wenig ein.

Schiene

Gegenwärtig befindet sich das Strategische Entwicklungsprogramm 2030 (STEP) in Planung. Im ersten Ausbauschnitt 2025 wurden die Anliegen des Schienengüterverkehrs vernachlässigt. Das gleiche Versäumnis darf sich nicht wiederholen. Auch im Transitverkehr herrscht Verbesserungspotenzial bei der Infrastrukturplanung. Mit der NEAT wird gerade das grösste Bauwerk der Schweiz fertiggestellt. Ab 2016 sollen die ersten Güterzüge durch den Gotthardbasistunnel rollen. Über 24 Milliarden Franken lässt sich die Schweiz diese neue Eisenbahn-Alpentransversale kosten. Der Nutzen dieser Infrastruktur für den Güterverkehr ist aber auch 15 Jahre nach Baubeginn ungewiss. Einerseits, weil die internationale Koordination der NEAT-Ausbauten ungenügend ist. In den nördlichen und südlichen Nachbarländern werden die Anschlussstrecken mit jahrelanger Verspätung fertiggestellt. Andererseits wird das Kosten-Nutzen-Verhältnis der NEAT-Bauten für den Güterverkehr, welche im Wesentlichen durch LSVA-Gelder finanziert worden sind, durch den dichten Personenverkehrsfahrplan infrage gestellt. Generell fehlt im internationalen Verkehr ein abgestimmtes Korridormanagement. Dies macht sich durch Differenzen in der Infrastrukturplanung, im Betriebskonzept, in der Baustellenkoordination, im Ereignismanagement oder bei den Sicherheitsvorschriften entlang der Nord-Süd-Achse bemerkbar. Kapazitätseinbussen, Verspätungen und Zusatzkosten bei den Logistikunternehmen sind die Folge.

Strasse

Auch für die Strasse befindet sich der strategische Ausbauschnitt 2030 in Planung. Fraglich ist, inwiefern die strategischen Planungen von Schiene und Strasse aufeinander abgestimmt sind, werden sie doch von zwei verschiedenen Bundesämtern (Bundesamt für Verkehr und Bundesamt für Strassen) verantwortet. Zudem sieht der geplante Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds keine spezifischen Güterverkehrsinfrastrukturen vor, dabei besteht gerade in Agglomerationen Nachholbedarf. Hinzu kommt, dass sich Planungs- und Realisierungsprozesse für neue Strasseninfrastrukturen oft über Jahrzehnte erstrecken. Mittels Einsprachen und Verbandsbeschwerden werden dringend benötigte Strassenprojekte regelmässig ausgebremst. Dies verunmöglicht eine Weiterentwicklung der Strasseninfrastruktur und stellt nicht nur die Qualität der Strasseninfrastruktur als wichtigstem Verkehrsträger infrage, sondern zieht auch die Umwelt und die Verkehrssicherheit in Mitleidenschaft.

Luft

Der Flughafen Zürich – einziger interkontinentaler Hub der Schweiz – ist schon heute in hohem Mass reguliert. Er unterliegt einem Nachtflugverbot von 23.30 bis 6 Uhr. Sein Betrieb wird zudem durch ein enges Korsett politischer Rahmenbedingungen beeinträchtigt: Zürcher Fluglärmindex (ZFI), Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Sperrzeiten der deutschen Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung (DVO), Umweltschutzgesetzgebung usw. Es ist nicht ausgeschlossen, dass zudem in Zukunft ein zwischen der Schweiz und Deutschland vereinbarter Staatsvertrag umzusetzen ist.

Wasser

Auf Stufe Bund besteht ein Schifffahrtsbericht aus dem Jahr 2009. Weitere strategische Überlegungen zur Entwicklung der Rheinschifffahrt und der Häfen fehlen. So ist die Rheinschifffahrt als leistungsfähiger und nachhaltiger Verkehrsträger nur ungenügend in die nationale Verkehrsplanung einbezogen, was jedoch eine Voraussetzung für die effiziente Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger wäre.

Konkrete Beispiele
für die Vernachlässigung
von Güterverkehrsangelegenheiten
durch politische Planungs-
und Entscheidungsprozesse.

Schiene

Fehlende NEAT-Anschlüsse im Norden und Süden

Geht es nach dem Plan des Bundesrats, soll der Gotthardbasistunnel Ende 2016 eröffnet werden. Der Ceneritunnel dürfte 2019 folgen. Nach Fertigstellung der NEAT-Bauten und des 4-Meter-Korridors wird die Schweiz auf der Nord-Süd-Achse über wettbewerbsfähige Schieneninfrastrukturen für den Güterverkehr verfügen. Der Ausbau der für Import-/Export- und den Transitverkehr notwendigen Anschlussstrecken in Italien und Deutschland ist jedoch nicht absehbar und erst mit mehrjähriger Verspätung zu erwarten. Für den Güterverkehr besteht die Gefahr, dass notwendige Kapazitäten im grenzüberschreitenden Verkehr nicht zur Verfügung stehen, beziehungsweise der nationale Personenverkehr die Trassen durch die neuen Alpentransversalen bereits besetzt hat, wenn die Kapazitäten auf den Anschlussstrecken dann zumal zur Verfügung stehen werden.

Fehlendes Korridormanagement

Im Transitverkehr fehlt ein einheitliches Korridormanagement. Im Jahr 2012 wurden sowohl am Simplon wie auch am Brenner Unterhaltsarbeiten ausgeführt. Als zeitgleich die Gotthardstrecke wegen eines Felssturzes mehrwöchig gesperrt wurde, hatte dies einen gravierenden Unterbruch der Güterversorgung auf der Schiene zur Folge.

Strasse

Spiessrutenlauf beim Strassenausbau

Die Weiterentwicklung des Strassennetzes in der Schweiz braucht einen langen Atem. Aufgrund von Einsparungen durch Anrainer oder Verbandsbeschwerden entwickelt sich der Strassenausbau zum Spiessrutenlauf. Verschiedene dringend benötigte Strassenprojekte stecken seit Jahren oder gar Jahrzehnten in den Schubladen fest. Bekanntestes Beispiel: die Zürcher Oberlandautobahn. 1965 wurde die Oberlandautobahn erstmals geplant. Auch fast 50 Jahre nach Planungsbeginn fehlt das Teilstück zwischen Uster und Hinwil zur Vervollständigung der A53 weiterhin. Dabei würde der Strassenabschnitt einen wichtigen Beitrag zur Entlastung der betroffenen Gemeinden vom Durchfahrtsverkehr leisten. Weiteres Beispiel: der 6-Spur-Ausbau des Herzstücks des Nationalstrassennetzes zwischen Härkingen und Wiggertal, wo sich A1 (Ost-West) und A2 (Nord-Süd) kreuzen. Seit Beginn der Planungen bis zur erfolgten Spurerweiterung sind rund 20 Jahre vergangen.

Wasser

Rolle des Bundes bei der Planung neuer Infrastrukturanlagen nicht geregelt

Obwohl der Bundesrat in seinem Schifffahrtsbericht bereits 2009 die nationale Bedeutung der Rheinhäfen herausgestrichen hat, fehlt es vorderhand an einer Rechtsgrundlage, welche die Rolle des Bundes bei der Planung und Bereitstellung neuer Infrastrukturanlagen regelt. Mit dem neuen Gütertransportgesetz, das im 2015 in die Räte kommt, soll dieses Manko behoben werden.

Güterverkehrspolitische Leitlinie der Wirtschaft

Die Wirtschaft ist auf eine effiziente und effektive Weiterentwicklung der Güterverkehrsinfrastrukturen angewiesen. Die politischen Entscheidungsprozesse sind so auszugestalten, dass geeignete Güterverkehrs- und Logistikinfrastrukturen rasch, bedarfsgerecht und international abgestimmt erstellt und betrieben werden können.

Konkrete Forderungen

Schiene

- ! **Strategische Entwicklungsprogramme (STEP) Schiene berücksichtigen Güterverkehrsangelegenheiten ungenügend.**
 - ▶ Die STEP-Planungen müssen die Anliegen des Güterverkehrs stärker einbeziehen. Dazu ist der Aspekt des Güterverkehrs in den Kosten-Nutzen-Rechnungen stärker zu berücksichtigen.
- ! **Der Nutzen der NEAT-Bauten für den Güterverkehr ist fraglich.**
 - ▶ Der Bund muss den Nutzen der NEAT-Bauten für den Güterverkehr sicherstellen. Künftig müssen bei Ausbauten im grenzüberschreitenden Verkehr Anschlussstrecken im Ausland verbindlich zugesichert werden.
 - ▶ Bei der Trassenplanung durch die neuen NEAT-Tunnels sind die Bedürfnisse des Güterverkehrs einzubeziehen und die dem Güterverkehr zugeteilten Trassen zu sichern.
- ! **Es fehlt ein international abgestimmtes Korridor-konzept.**
 - ▶ Die internationale Koordination entlang den wichtigsten Transitstrecken muss verbessert werden. Es braucht ein international koordiniertes Infrastrukturmanagement, das die Bereiche Planung, Instandhaltung, Betrieb, Sicherheit und Notfall umfasst.

Strasse

- ! **Verkehrsträgerübergreifende Aspekte der Verkehrsinfrastrukturplanung werden ungenügend berücksichtigt.**
- ▶ Verkehrsinfrastrukturen müssen verkehrsträgerübergreifend geplant werden. Dazu muss die Organisation der verantwortlichen Verkehrsämter mit dem Ziel einer stärkeren Koordination der Verkehrsplanung überprüft werden.
- ! **Strategische Entwicklungsprogramme (STEP) Strasse berücksichtigen Güterverkehrsanliegen ungenügend.**
- ▶ Die STEP-Planungen müssen die Anliegen des Güterverkehrs stärker einbeziehen. Dazu ist der Aspekt des Güterverkehrs in den Kosten-Nutzen-Rechnungen stärker zu berücksichtigen.
- ! **Lange Planungs- und Realisierungszeiten für neue Strasseninfrastrukturen behindern die bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Strassennetzes.**
- ▶ Die Planungs- und Realisierungszeiten für den Bau von Strasseninfrastrukturen sind dringend zu beschleunigen. Der Bund soll Lösungen aufzeigen, wie Strassenprojekte künftig schneller realisiert werden können. Dazu gehört eine Überprüfung der bestehenden Rechtsmittelverfahren im Strassenbau.
- ▶ Der Bund soll aufzeigen, welche volkswirtschaftlichen Kosten durch die Verzögerung von Infrastrukturprojekten – auf Strasse und Schiene – entstehen.

Luft

- ! **Entwicklungsfähigkeit der Landesflughäfen ist gefährdet.**
- ▶ Am Pistensystem des Flughafens Zürich könnten in Zukunft Anpassungen erforderlich sein. Die Planungen dafür müssen schon heute in Angriff genommen werden.
- ▶ Es dürfen keine weiteren Beschränkungen der An- und Abflüge angestrengt oder hingenommen werden.

Wasser

- ! **Ungenügende Berücksichtigung der Sicherung und Weiterentwicklung von Wasserstrasse Rhein und Entwicklung der Hafenanlagen in der nationalen Güterverkehrsplanung.**
- ▶ Der Bund übernimmt eine aktive Rolle in der strategischen Planung der Hafenentwicklung im Rahmen einer verkehrsträgerübergreifenden Planung.

Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen berücksichtigt den Güterverkehrsnutzen nicht. Beim Bau von neuen Infrastrukturen braucht es mehr Transparenz und Kostenwahrheit bei der Finanzierung.

Konfliktfeld

5

In den letzten Jahrzehnten wurde eine langfristige und solide Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen vernachlässigt. Der Ausbau der Schieneninfrastruktur ist intransparent bezüglich seiner finanziellen Folgen für Staat und Kunden. Die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Strassen- und Hafeninfrastruktur steht vor grossen finanziellen Herausforderungen.

Der politisch motivierte Ausbau unwirtschaftlicher Bahnprojekte droht zu einem Fass ohne Boden zu werden.

Schiene

Bei Investitionsentscheiden in die Schieneninfrastruktur mangelt es an Kostentransparenz. Beim Ausbau der Schieneninfrastruktur wurden in den letzten Jahren die Folgekosten der Investitionen nicht in die politische Entscheidung einbezogen. Dies hat dazu geführt, dass die Kosten für den Betrieb und den Unterhalt des Schienennetzes stetig angestiegen sind und das Schienennetz heute gravierende Mängel aufweist. Der Nachholbedarf beim Unterhalt beläuft sich auf rund 2,3 Milliarden Franken. Mit dem Bahninfrastrukturfonds wurde ein Finanzierungsmechanismus geschaffen, der die Finanzierung des Unterhalts gegenüber dem Ausbau priorisiert. Nichtsdestotrotz wird den Folgekosten bei Investitionen noch immer zu wenig Gewicht beigemessen. Der politisch motivierte Ausbau von unwirtschaftlichen Bahnangeboten schwächt die Eigenwirtschaftlichkeit des Bahnsystems und birgt die Gefahr, dass der Schienenunterhalt zu einem Fass ohne Boden wird, der künftig nur noch auf Kosten zusätzlicher Ausbauten finanziert werden kann. Insbesondere Ausbauten im Regionalverkehr sind teuer und erfolgen nicht auf Basis einer transparenten Darlegung der Zusatzkosten. Problematisch sind auch die im internationalen Vergleich hohen Trassenpreise der Schweiz. Zudem «bestraft» das heutige Trassenpreissystem schwere Güterzüge und erweist sich somit als kontraproduktiv im Hinblick auf eine Verbesserung der Produktivität.

Strasse

Die Finanzierung der Strassenaufgaben des Bundes über Steuern und Abgaben bei den Strassenbenützern (Treibstoffsteuern, Vignette) ist heute mehr als selbsttragend. Ein Teil der Steuern und Abgaben fliesst in den allgemeinen Bundeshaushalt oder in Schienenprojekte. Angesichts steigender Ausgaben und sinkender Einnahmen in der «Strassenkasse» und der dringend notwendigen Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz sind möglicherweise mittelfristig neue Finanzmittel notwendig. Die Strassenfinanzierung soll daher mit der Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) auf eine neue Grundlage gestellt werden. Bisher wurde nicht ersichtlich, inwiefern Güterverkehrsinfrastrukturen, zum Beispiel über die Agglomerationsprogramme, daraus mitfinanziert werden könnten.

Wasser

Die Schweizerischen Rheinhäfen Basel sind eine Versorgungsinfrastruktur von nationaler Bedeutung. Bisher besteht keine nationale Mitfinanzierung der Hafeninfrastruktur durch den Bund. Dies im Gegensatz zur Strasse oder Schiene. Aufgrund des steten Containerwachstums sind künftig Kapazitätsausbauten nötig. Die Finanzierung des Ausbaus ist nicht gesichert.

Mit dem Rhein verfügt die Schweiz über einen direkten und völkerrechtlich gesicherten Zugang zu den beiden grössten Nordseehäfen Europas (Antwerpen und Rotterdam). Im Interesse der Landesversorgung ist es notwendig, dass die Schweiz im Notfall auch auf eine Binnenflotte, vor allem Tank- und Trockengüterschiffe, zurückgreifen kann. Deren Anschaffung wird durch neue EU-Regulierungen verteuert.

Konkrete Beispiele für Finanzierungsprobleme im Zusammenhang mit dem Güterverkehr.

Schiene

Steigende Betriebs- und Unterhaltskosten

Die steigenden Kosten für den Unterhalt des Bahnnetzes drücken auf die Geschäftszahlen der SBB. Denn die steigenden Passagierzahlen, das intensiver genutzte Bahnnetz und das neue Rollmaterial im Personenverkehr belasten die Schieneninfrastruktur zunehmend. So mussten auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist sechs Gleiskilometer bereits zehn Jahre nach der Inbetriebnahme ersetzt werden. Die Infrastrukturbelastung und die daraus folgende Zunahme bei den Unterhaltskosten finden bisher zu wenig Berücksichtigung in der Kosten-Nutzen-Analyse neuer Ausbauten und der Festlegung von Benutzungspreisen.

Wasser

Rolle des Bundes in der Hafenfinanzierung unklar

Bau und Unterhalt der bestehenden Infrastruktur an den Schweizerischen Rheinhäfen wird faktisch von den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft finanziert; dies durch Direktinvestitionen und durch Verzicht auf eine marktgerechte Verzinsung der entsprechenden Flächen. Angesichts der nationalen Bedeutung der Schweizerischen Rheinhäfen ist die Rolle des Bundes an diesen Aufgaben ungenügend definiert.

Keine Bürgschaftskredite im Binnenschiffsverkehr

Die EU plant neue Emissionsvorschriften für Motoren im «Nicht-Strassen-Bereich». Die in einer ersten Phase für die Binnenschifffahrt vorgeschlagenen Grenzwerte sind mit den am Markt erhältlichen Motoren nicht erfüllbar. Die Motorenhersteller haben aber kein Interesse, für den relativ kleinen Markt der Schiffsmotoren passende Modelle zu entwickeln. Einen Ausweg könnte der Wechsel zu neuen Antriebsstoffen (Flüssiggas) bringen. Dies wird die Anschaffung neuer Binnenschiffe verteuern. Heute kennen viele Staaten Kredithilfen für Schiffskäufe; die Schweiz bisher nur im Hochseebereich.

Güterverkehrspolitische Leitlinie der Wirtschaft

Die Finanzierung der Güterverkehrsinfrastrukturen muss auf eine langfristige und solide Grundlage gestellt werden. Dazu braucht es mehr Transparenz und Kostenwahrheit bei der Finanzierung und beim Bau von neuen Infrastrukturen. Dabei ist der Finanzierungsschlüssel stärker nach dem Verursacherprinzip aufzuteilen.

Konkrete Forderungen

Schiene

- ! **Mangelnde Nutzen- und Kostentransparenz beim Ausbau der Schieneninfrastruktur.**
 - ▶ Die Lebenszykluskosten (Betriebs- und Unterhaltskosten) einer Schieneninfrastruktur sind künftig zwingend in die Investitionsentscheidungen einzubeziehen. Dies bedingt mehr Transparenz bezüglich den Betriebs- und Unterhaltskosten. Dadurch sollen die Voraussetzungen für eine stärkere Berücksichtigung des Verursacherprinzips geschaffen sowie eine Objektivierung und Entpolitisierung der Investitionsentscheide erreicht werden.
 - ▶ Im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Analyse sollen Schienenausbauprojekte künftig auf den Nutzen für den Güterverkehr untersucht werden.
- ! **Mangelnde Verursachergerechtigkeit beim Trassenpreis.**
 - ▶ Das Trassenpreissystem muss überarbeitet werden. Der Trassenpreis soll den Infrastrukturverschleiss und die Kapazitätsbeanspruchung stärker berücksichtigen. Deshalb ist künftig bei der Berechnung auf Leistung (Tonnenkilometer), Fahrzeit und Zugkilometer abzustellen. Entsprechend sollen die Faktoren Trassenqualität und Energieverbrauch stärker in den Trassenpreis einfließen.
 - ▶ Fahrplanmässige Verspätungen aufgrund von erzwungenen Halten gegenüber dem verspäteten Personenverkehr sollen durch ein Bonus-Malus-System abgegolten werden.

Strasse

- ! **Es fehlen geeignete Güterverkehrsinfrastrukturen/Logistikstandorte für die urbane Logistik.**
- ▶ Der Bund soll Güterverkehrsinfrastrukturen für die urbane Versorgung über die Agglomerationsprojekte mitfinanzieren.

Wasser

- ! **Fehlende Mittel zur Finanzierung des Ausbaus der Hafeninfrastruktur.**
- ▶ Bei der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur von nationaler Bedeutung ist eine Gleichbehandlung der Verkehrsträger – insbesondere bei Bau und Unterhalt – anzustreben. Damit muss ein stärkerer Einfluss des Bundes auf die Planung einhergehen.
- ▶ Der Bund soll die strassenseitige Anbindung von Hafeninfrastrukturen über die Agglomerationsprojekte mitfinanzieren.
- ! **Keine Bürgschaftskredite für die Binnenschifffahrt.**
- ▶ Der Bund soll prüfen, inwiefern eine Ausweitung des bestehenden Bürgschaftskreditrahmens für die Hochseeschifffahrt auf die Binnenschifffahrt für die sichere Landesversorgung notwendig ist.

Ungleich lange Spiesse im Wettbewerb auf Schiene und Strasse. Konkurrenz ist die Grundlage für ein effizienteres Güterverkehrssystem.

Konfliktfeld

6

Fehlender Wettbewerb auf der Schiene führt dazu, dass das Innovationstempo weit hinter dem der Strasse zurückliegt, sowohl was die Wirtschaftlichkeit als auch Immissionen auf Mensch und Umwelt angeht. Hingegen führt der funktionierende Wettbewerb im Strassenverkehr laufend zu Innovation und Effizienzsteigerung. Der mangelnde Produktivitätszuwachs der Bahn ist im Wesentlichen das Resultat der bestehenden Marktordnung und stellt die Zukunftsfähigkeit des Schienengüterverkehrs infrage. Im Wettbewerb mit der Strasse verliert der Bahngüterverkehr daher zunehmend an Terrain. Zusätzlich hemmen restriktive Arbeitsvorschriften den Bahnverkehr.

Schiene

Die tiefe Produktivität des Schienengüterverkehrs ist einer der Hauptgründe für dessen mangelnde Wettbewerbsfähigkeit. Die tiefe Wettbewerbsintensität unter Güterbahnen drückt sich in hohen Kosten, mangelnder Innovation und fehlender Kundenorientierung aus. Trotz liberalisiertem Bahngüterverkehr spielt der intramodale Wettbewerb auf der Schiene nicht. Die integrierte Bahn und ihre Beherrschung der systemrelevanten Ressourcen und Dienstleistungen führt zu einer marktbeherrschenden Stellung der SBB Cargo. Die mangelnde Definition öffentlicher Infrastrukturen und systemrelevanter Dienstleistungen/Ressourcen mit diskriminierungsfreiem Zugang (zum Beispiel auf der letzten Meile) sowie die Fixierung von SBB Cargo auf die Leistungserbringung über die ganze Wertschöpfungskette hinweg behindern den Markteintritt von potenziellen Konkurrenten.

Damit der Wettbewerb im Schienengüterverkehr spielen kann, braucht es gleich lange Spiesse zwischen den verschiedenen Bahnanbietern. Im heutigen Marktumfeld ist diese Voraussetzung nicht gegeben. Die SBB als integriertes Bahnunternehmen beherrschen sowohl die Schieneninfrastruktur als auch systemrelevante Güter- und Personenverkehrsdienstleistungen.

Strasse

Im Gegensatz zur Güterbahn ist der Strassentransport privatwirtschaftlich organisiert und finanziert. Der Strassentransport kommt ohne staatliche Zuschüsse aus, während der Schienengüterverkehr im Binnen- als auch Transitverkehr subventioniert wird. Die relative Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse wird dadurch künstlich hochgehalten, was der Effizienz des Gütertransportsystems schadet.

Der Strassentransport kommt ohne staatliche Zuschüsse aus, während der Schienengüterverkehr subventioniert wird.

Auch im Strassenverkehr bestehen heute dank Lücken im Strassenverkehrsgesetz Wettbewerbsverzerrungen. So ist es möglich, mit landwirtschaftlichen Gefährten 40-Tonnen-Transporte durchzuführen und dadurch das herkömmliche Strassentransportgewerbe zu konkurrenzieren, ohne dabei der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und den Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen zu unterliegen. Die Umgehung der geltenden Vorschriften stellt für das Transportgewerbe eine unfaire Wettbewerbssituation dar.

Konkrete Beispiele
für ungleich lange
Wettbewerbsspiele bei
Schiene und Strasse.

Schiene

Kein diskriminierungsfreier Infrastrukturzugang

Die SBB verfügen an ihren Güterbahnhöfen über Diensträume für ihr Personal. Diese können zwischen Infrastruktur und Verkehrsbereich querfinanziert werden und stehen den Angestellten der privaten Konkurrenten nicht zur Verfügung. Bei den privaten Bahnen führt dies oft zu Schwierigkeiten bezüglich der Einhaltung der Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes für Lokführerinnen und Lokführer, weil diesen unterwegs keine Pausenräume zur Verfügung stehen. Die Einsatzplanung für das Lok-Personal der Privatbahnen muss diesem Umstand Rechnung tragen, was zu erheblichen Einbussen bei der Arbeitsproduktivität gegenüber der SBB Cargo führen kann. Ein weiteres Beispiel: Umschlagseinrichtungen auf öffentlichen Freiverladeanlagen stehen alleine der SBB Cargo zur Verfügung, obwohl der Auslastungsgrad der kostspieligen Anlagen in der Regel tief ist.

Strasse

Unfairer Wettbewerb im Strassentransport

Mit leistungsfähigen landwirtschaftlichen Traktoren lassen sich Transporte mit Nutzlasten ähnlich den 40-Tonnen-Nutzfahrzeugen durchführen. In der Ostschweiz sind geschwindigkeitsreduzierte Tankwagen (maximal 40 Stundenkilometer) zugelassen. Dadurch wird das Transportgewerbe in unfairer Weise konkurrenziert: Einerseits bezahlen diese Fahrzeugkategorien keine Schwerverkehrsabgabe, andererseits unterliegen sie nicht den branchenüblichen Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen.

Güterverkehrspolitische Leitlinie der Wirtschaft

Wettbewerb ist die Grundlage für ein effizienteres Güterverkehrssystem. Wettbewerb braucht faire Spielregeln und gleich lange Spiesse für alle Teilnehmer. Im Schienengüterverkehr muss die Wettbewerbsintensität erhöht werden. Dies ist der Schlüssel zu mehr Produktivität und Eigenwirtschaftlichkeit, Innovation und nachfragegerechten Angeboten.

Konkrete Forderungen

Schiene

- ! **Mangelnder intramodaler Wettbewerb und fehlende Eigenwirtschaftlichkeit im Schienengüterverkehr trotz Marktliberalisierung.**
 - ▶ Die Wettbewerbsintensität im Schienengüterverkehr muss erhöht werden. Im liberalisierten Schienengüterverkehr sollen durch die Trennung von Infrastruktur und Verkehr längst fällige Produktivitätsgewinne erzielt werden. Durch die Verselbstständigung der SBB Cargo und deren Befreiung aus der Güterverkehrspflicht erhält das Unternehmen einerseits mehr unternehmerischen Handlungsspielraum. Andererseits werden die Voraussetzungen für eine unabhängige Trassenzuteilung und nachfragegerechte Güterverkehrsangebote geschaffen.
- ! **Diskriminierungsgefahr beim Netzzugang.**
 - ▶ Der diskriminierungsfreie Netzzugang muss ausgeweitet werden. Diensträume und die Verladeinfrastruktur auf Freiverladeanlagen sollen den verschiedenen Akteuren zur Verfügung stehen. Die Bedienung der letzten Meile (Anschlussgleis) ist ebenfalls dem diskriminierungsfreien Netzzugang zu unterstellen. Artikel 62 des Eisenbahngesetzes muss entsprechend ergänzt werden.
- ! **Hohe Systemkosten für das Schienennetz.**
 - ▶ Das Zusammenlegen der diversen Normalspurnetze zu einem verselbstständigten Bahnnetz Schweiz muss im Hinblick auf potenzielle Synergie- und Transparenzgewinne geprüft werden.
- ! **Restriktive Arbeitsvorschriften hemmen Güterbahn.**
 - ▶ Die arbeitszeitgesetzlichen Rahmenbedingungen müssen flexibilisiert und an den Strassengüterverkehr angeglichen werden.

Strasse

- ! **Umgehung der branchenüblichen Vorschriften durch nicht gewerbliche Transporteure.**
- ▶ Die Lücken in der Strassenverkehrsgesetzgebung betreffend LSVA, Arbeitszeitgesetzgebung und Mineralölsteuerrückvergütung müssen geschlossen werden. Dadurch sollen gleich lange Spiesse zwischen dem Transportgewerbe und branchenfremden Transporteuren hergestellt werden.

Projektleitung



Kurt Lanz, lic. rer. pol.,
ist Mitglied der Geschäftsleitung
von economiesuisse und
Leiter des Bereichs Infrastruktur,
Energie und Umwelt.

kurt.lanz@economiesuisse.ch



Marcus Hassler, M.A. HSG,
ist Projektleiter Infrastruktur
bei economiesuisse.

marcus.hassler@economiesuisse.ch

Wir danken den Mitgliedern der Arbeitsgruppe Güterverkehr und Logistik
für ihre Mitarbeit an der vorliegenden Publikation.

Heinz Amacker, Danser Switzerland AG
Martin Dätwyler, Handelskammer beider Basel
Frank Furrer, VAP
Werner Indermühle, Vorsitz, Indermühle AG
André Kirchhofer, ASTAG
Fridolin Landolt, Planzer Support AG
Marcel Ott, Erdölvereinigung
Robert Pontius, Aldi Suisse
Peter Somaglia, IG Air Cargo
Irmtraut Tonndorf, Hupac

Impressum

Diese Publikation erscheint in Deutsch, Französisch und Italienisch.
Redaktion: Simon Schärer, economiesuisse
Gestaltung und Produktion: Wernlis, grafische Gestalter, Zürich und Basel
Illustrationen: Sandro Isler, nougat GmbH, Basel
Korrektur: Alain Vannod, St. Gallen
Druck: DAZ Druckerei Albisrieden AG, Zürich
Herausgabe: Februar 2015
© economiesuisse 2015

economiesuisse
Verband der Schweizer Unternehmen
Hegibachstrasse 47
Postfach
CH-8032 Zürich

economiesuisse
Fédération des entreprises suisses
Carrefour de Rive 1
Case postale 3684
CH-1211 Genève 3

economiesuisse
Verband der Schweizer Unternehmen
Spitalgasse 4
Postfach
CH-3001 Bern

economiesuisse
Federazione delle imprese svizzere
Corso Elvezia 16
Casella postale 5563
CH-6901 Lugano

economiesuisse
Swiss Business Federation
Avenue de Cortenbergh 168
B-1000 Bruxelles

www.economiesuisse.ch