

Factsheet zur Logistikmarktstudie 2012

«Kombi-Verkehr und Anschlussgleise»

logistikmarkt.ch

Das Schweizer Logistik-Portal

Bereits seit Jahren wächst das gesamteuropäische Verkehrsaufkommen. Eine Überlastung der Strassenverkehrsinfrastruktur behindert die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit. Die Staukosten lassen sich jährlich mit 2% des Bruttoinlandproduktes beziffern, was 183 Mrd. Euro für die EU15-Länder bedeutet.

Um den Herausforderungen des steigenden Verkehrsaufkommens zu begegnen, hat die EU zahlreiche verkehrspolitische Massnahmen initiiert. Eine dieser Massnahmen ist die Schaffung eines transeuro-

päischen Verkehrsnetzes (TEN-T bzw. TEN-V), welches alle Verkehrsträger umfasst. Die Schweiz ist wegen ihrer geografischen Lage und der Neuen Eisenbahnalpen-transversale (NEAT) besonders für den Nord-Süd-Transitverkehr der EU von zentraler Bedeutung, da diese Korridore die Schienenachse zwischen Rotterdam und Genua (Korridor A) und Antwerpen-Basel-Lyon (Korridor C) umfasst. Aufgrund dieser grossen Bedeutung der Schweiz für EU-Verkehre bezieht die Europäische Union die Schweiz in die Planung des TEN-V zumindest informell mit ein. Das transeuropäische Verkehrsnetz soll zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen auf der Strasse beitragen, indem mehr Güterverkehr auf die Schiene verlagert wird, womit

eine Erweiterung der Schieneninfrastruktur einhergeht. Somit gewinnt besonders der Kombinierte Verkehr auf Strasse und Schiene an Bedeutung.

«Der Kombinierte Verkehr ist ein Wachstumsmarkt mit einem Transportvolumen von europaweit 154 Mio. Tonnen Gütern und einer jährlichen Wachstumsrate von durchschnittlich 7.4%.»

«Im Jahr 2011 wurden 44% des gesamten Schweizer Alpenverkehrs über kombinierte Strasse-Schiene-Verkehre abgewickelt.»

Eine Grosszahl der KV-Terminals der Schweiz befinden sich in der Nordwestschweiz, insbesondere in der Region um Basel herum (s. Bild 1).

Anschlussgleise und deren Nutzung

In der Schweiz verfügen ungefähr 2600 Unternehmensstandorte über Anschlussgleise. Der Betrieb von Anschlussgleisen ist verhältnismässig komplex. Es müssen dafür mindestens drei Verträge abgeschlossen werden: einer mit dem Infrastrukturbetreiber für den Anschluss an das Netz, ein Dienstleistungsvertrag mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sowie ein Vertrag, der die Benutzung des Gleises durch das EVU regelt. Des Weiteren sind zahlreiche Vorschriften zu beachten. Für Anschlussgleise spricht die – verglichen mit anderen Ländern – grosszügige Subventionierung ihrer Neuanlage oder Erneuerung aus Mitteln der Mineralölsteuer.

Eine Befragung von Verladern als auch Logistikdienstleistern zur Ausstattung ihrer Unternehmens-

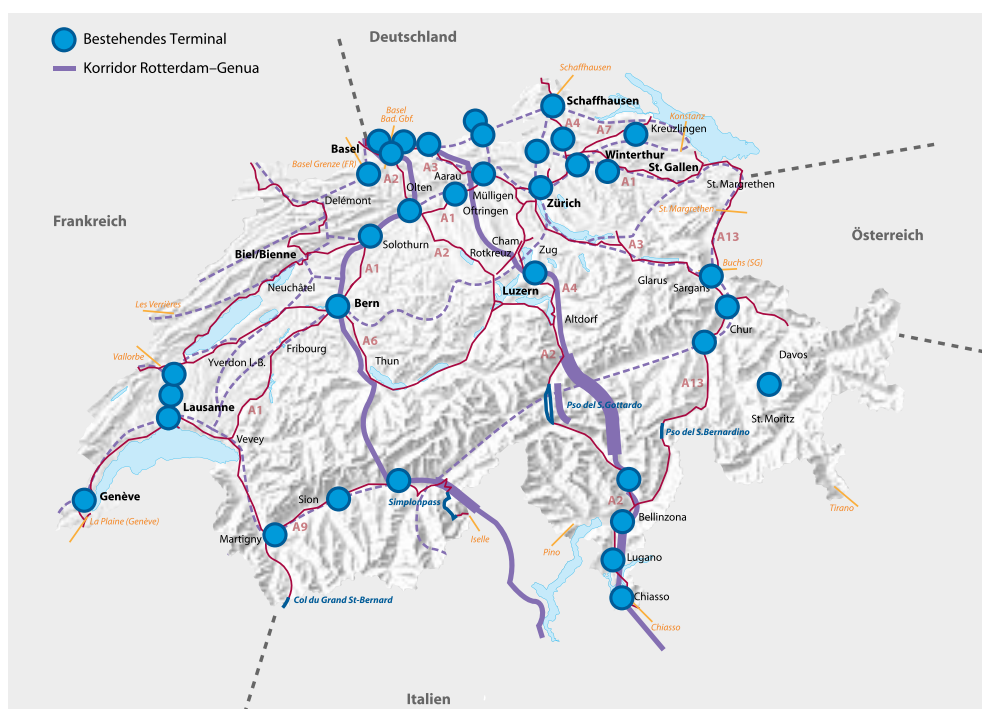


Bild 1: KV-Infrastruktur der Schweiz.

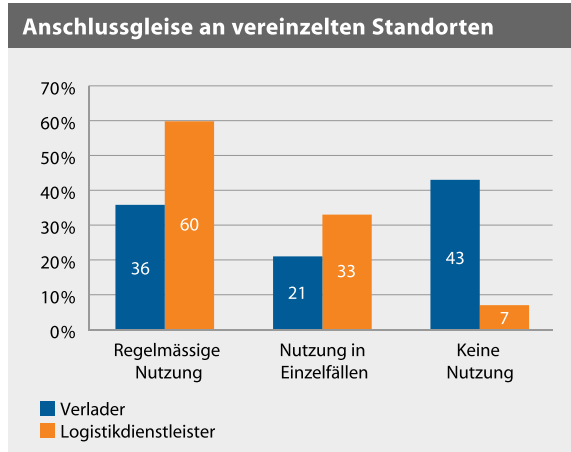
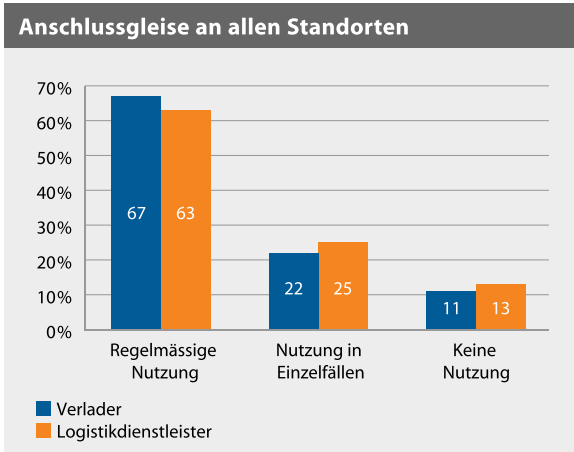


Bild 2: Nutzung von Anschlussgleisen.

standorte mit Anschlussgleisen sowie zum Nutzungsverhalten im Jahr 2011, hat ergeben, dass 24% der Verladern und 48% der Logistikdienstleister Anschlussgleise besitzen, wenn auch teilweise nur an vereinzelt Unternehmensstandorten.

Nutzung von Anschlussgleisen in der Schweiz

Sind Anschlussgleise an allen Unternehmensstandorten sowohl von Verladern als auch Logistikdienstleistern vorhanden, werden diese von den entsprechenden Unternehmen auch regelmässig genutzt. Lediglich 11% der Verladern und 13% der Logistikdienstleister nutzen vorhandene Anschlussgleise überhaupt nicht (s. Bild 2, links). Sind Anschlussgleise an vereinzelt Unternehmensstandorten vorhanden, nutzen Logistikdienstleister ihre Anschlussgleise immer noch regelmässig, während dies nur für 36% der Verladern gilt (s. Bild 2, rechts).

Die zwei meistgenannten Gründe für die unregelmässige Nutzung von Anschlussgleisen sind sowohl bei den Verladern als auch bei den Logistikdienstleistern, dass die zu transportierende Ware besser für den Lkw-Verlad geeignet und dieser zudem preiswerter ist. Weitere

Gründe umfassen unter anderem nicht zur Verfügung stehende Bahnwaggons, Kosten-, Flexibilitäts- und Zeitgründe (z.B. Fahrplanzwang) und die Tatsache, dass sich der Kombinierte Verkehr nicht für die Feinverteilung eignet.

Notwendigkeit und Planung von Anschlussgleisen

Obwohl 24% der Verladern und 48% der Logistikdienstleister Unternehmensstandorte mit Anschlussgleisen besitzen, ist eine deutliche Mehrheit (88% der befragten Verladern und 67% der befragten Logistikdienstleister) der Meinung, dass an keinem Standort Anschlussgleise notwendig sind. Lediglich 10% der Logistikdienstleister erachten Anschlussgleise an allen Standorten als notwendig.

Neue Anschlussgleise plant nur eine Minderheit der befragten Unternehmen: 3% der Verladern und 15% der Logistikdienstleister planen Anschlussgleise an vereinzelt Standorten. Dabei wird ein Viertel der geplanten Anschlussgleise von Unternehmen geplant, die bisher über keine Anschlussgleise verfügen (Neuplanungen).

Im Rahmen der Logistikmarktstudie 2013 wird eine Neuauflage der Untersuchungen zu Schweizer Terminals und der für die Schweiz am

bedeutendsten Terminals in den Anrainerstaaten durchgeführt. In der im Januar 2013 erscheinenden Logistikmarktstudie finden sich neben allgemeinen Informationen zu den Terminals auch Angaben zu deren Auslastung.

Autoren: Prof. Dr. Erik Hofmann und Kerstin Lampe, LOG-HSG St. Gallen, Kathrin Allemann, GS1 Schweiz

Katalog Logistikmarkt 2012

Der 400-seitige Katalog «Logistikmarkt 2012» ist mit der 5. Ausgabe der Logistikmarktstudie das führende und umfassende Nachschlagewerk für Logistik, Prozess- und Supply Chain Management in der Schweiz. Ein wichtiger Bestandteil des Kataloges ist zudem das umfassende Branchenverzeichnis mit Firmeneinträgen und -porträts.



Publikation: Dezember 2011

Kosten: GS1 Mitglieder CHF 180.–
Mitglieder anderer Logistikverbände: CHF 320.–
Regulärer Preis: CHF 420.–

Bestellungen unter: www.logistikmarkt.ch