

Factsheet zur Logistikmarktstudie 2013

Mineral- und Erdölverkehr in der Schweiz

logistikmarkt.ch

Das Schweizer Logistik-Portal

Zwei volkswirtschaftlich bedeutende Warengruppen für die Schweiz sind Erdöl und flüssige Mineralölprodukte. Aufgrund der hohen Bedeutung der Energieträger unterhält die Schweiz Pflichtlager für Benzin, Dieselöl und Heizöl, die einen Bedarf von viereinhalb Monaten decken können.

Während die Importe von Erdöl zu 100 % über die Pipeline abgewickelt werden, zeigt sich bei den Importen flüssiger Mineralöl-erzeugnisse eine andere Nutzung der Verkehrsträger: 46 % werden per Schiene importiert, 33 % per Binnenschiff (über die schweizerischen Rheinhäfen), 12 % über die Pipeline (SAPPRO Produktpipeline bei Genf) und 9 % über die Strasse (s. Bild 1).

Importwege des Erdöls in die Schweiz

Sämtliche Erdölimporte in die Schweiz werden über die Pipeline abgewickelt. Dabei haben die Länder, aus denen Erdöl in die Schweiz importiert wird, in den letzten Jahrzehnten stark variiert: Stammte ein Grossteil der Importe in den 1970er-Jahren aus dem Mittleren Osten und in den 1980er-Jahren aus Afrika, war in den 1990er-Jahren die Nordsee für die Versorgung der Schweiz von grosser Bedeutung. Heute wird ein Grossteil aus Afrika und den GUS-Staaten importiert.

Die Veränderungen beruhen auf der Marktlage sowie den Anforderungen an das Erdöl (z.B. aufgrund der Luftreinhaltevorschriften in der Schweiz). Zwar variieren die Quellländer der Erdölimporte, die Transportinfrastruktur ist aufgrund von nur zwei in die Schweiz führenden Rohöl-Pipelines jedoch verhältnismässig starr (s. Bild 2): Die Rohöl-Pipeline zur Raffinerie in Collombey

wird ab Genua gespeist und hat einen Anteil von rund 40 % an den Erdölimporten. Die Pipeline zur Raffinerie in Cressier wird in Marseille gespeist und führt die übrigen 60 %.

Importwege flüssiger Mineralöl-erzeugnisse in die Schweiz

Die SAPPRO-Produktpipeline bei Genf ist die einzige Pipeline für Mineralölprodukte in die Schweiz. Sie ist ans europäische Netz angeschlossen (s. Bild 2) und wird von verschiedenen französischen Raffinerien und Fertigproduktlagern gespeist.

Über die Schiene wird neben dem Binnenschiff der Grossteil (46 %) der flüssigen Mineralöl-erzeugnisse in die Schweiz transportiert: 74 % davon stammen aus Deutschland, 14 % aus Belgien, der Rest aus Italien und Österreich. Rund 90 % der Schienenimporte queren die Grenze in Basel. Ein Grossteil der Importe stammt aus den Raffinerien Karlsruhe, Köln und Gelsenkirchen. Die Schienenimporte aus Belgien passieren die Grenze zu rund 90 % über Basel. Lieferant ist die einzige belgische Raffinerie in Antwerpen.

Die Importe flüssiger Mineralölprodukte per Binnenschiff werden komplett über die schweizerischen Rheinhäfen abgewickelt. 47 % stammen aus Deutschland, 42 % aus den Niederlanden und 11 % aus Belgien. Die zwei Raffinerien in den Niederlanden sind direkt in Rotterdam angesiedelt, sodass direkt auf das Binnenschiff verladen werden kann. Von den Import-

Logistikmarktstudie Schweiz 2014

Die Studie ist das Nachschlagewerk für die Schweizer Logistikbranche. Mit der Publikation wird der nationale Logistikmarkt transparent und offen dargestellt. Die Logistikmarktstudie wird jährlich aufdatiert, überarbeitet, ergänzt und aktualisiert. Das Nachschlagewerk liefert darum wertvolle Informationen über den Gesamtmarkt, die einzelnen Segmente, Standorte, Potenziale und Trends im Logistikmarkt Schweiz. Ausgabe: 7, ca. 256 Seiten, kartoniert

Publikation: Dezember 2013



Publikation «Logistikmarktstudie 2014»

Mitglieder
89.– statt 180.–

Partnerverbände
149.– statt 300.–

Nichtmitglieder
209.– statt 420.–

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

ten aus Deutschland stammen die Lieferungen aus den Raffinerien die an den Rhein angebunden sind, sprich Karlsruhe, Köln und Gelsenkirchen. 83% der Strassenimporte flüssiger Mineralölimporte stammten im Jahr 2011 aus Italien und passierten zu rund 75% die Grenzübertrittszone Sotto Ceneri.

Verwundbarkeitsanalyse anhand der Warengruppen Erdöl und flüssige Mineralölprodukte

Im Rahmen der Verwundbarkeitsanalyse werden Schwachstellen in den Transport- und Logistikinfrastrukturen identifiziert, die für die Versorgung der Schweiz mit volkswirtschaftlich relevanten Gütern von grosser Bedeutung sind. Bezüglich der Versorgung von Mineral- und Erdöl sind manch kritische Transportprozesse und neuralgische Infrastrukturknoten zu nennen.

Für die Versorgung der Schweiz mit Erdöl sind die zwei Rohöl-Pipelines von enormer Bedeutung. Diese Transportinfrastruktur ist per se als verwundbar einzustufen, da im Falle einer Unterbrechung keine Ausweichmöglichkeiten bestehen. Neben der Pipeline-Infrastruktur sind aber auch die beiden Orte Genua und Marseille als neuralgische Knotenpunkte in die weiteren Untersuchungen mit einzubeziehen, da dort die Pipelines gespeist werden und der Umschlag zwischen den Verkehrsträgern Schiff und Pipeline stattfindet.

Dem Rhein als Wasserstrasse und dem Binnenschiff als einem der

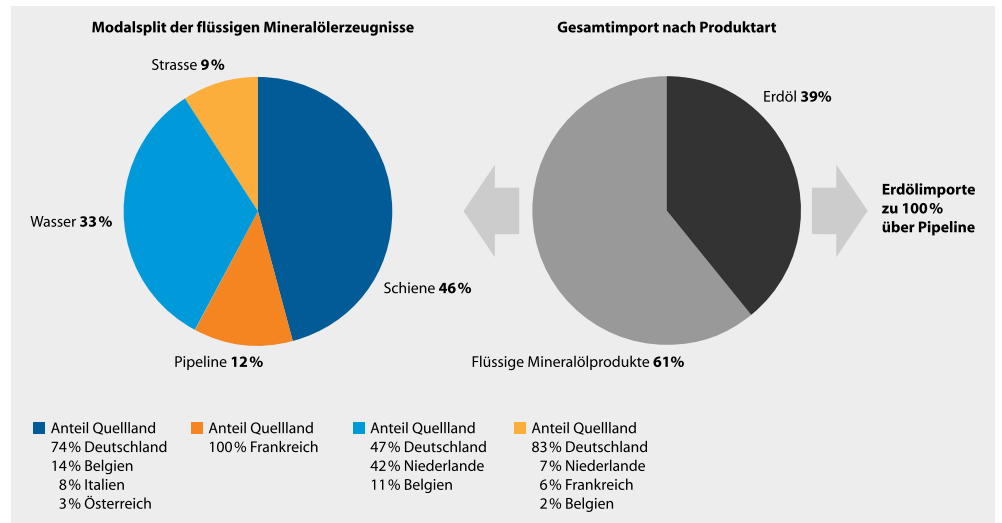


Bild 1. Importstruktur und Modalsplit der Warengruppen Erdöl und flüssige Mineralölprodukte.



Bild 2. Raffinerien und Pipelines in Europa (Quelle: Europa/CONCAWE, 2006).

bedeutendsten Verkehrsträger für den Import flüssiger Mineralölerzeugnisse ist ebenfalls eine erhöhte Verwundbarkeit zuzuschreiben, da im Falle einer Unterbrechung keine alternative Wasserstrasse genutzt werden kann.

Eine erhöhte Verwundbarkeit ist ausserdem dem Schienennetz, das die Raffinerien in Deutschland und Belgien mit der Schweiz verbindet, zuzuschreiben. Der

Strasse als Verkehrsträger kann allgemein die geringste Verwundbarkeit beigemessen werden, da das Strassennetz in Europa sehr dicht ist und im Falle der Unpassierbarkeit einzelner Strecken leicht Alternativrouten gewählt werden können.

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