

Factsheet zur Logistikmarktstudie 2011

# Kombinierter Verkehr

**logistikmarkt.ch**

Das Schweizer Logistik-Portal

Bereits seit Jahren wächst das gesamteuropäische Verkehrsaufkommen schneller als die europäische Wirtschaft. Eine Überlastung der Strassenverkehrsinfrastruktur behindert die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit. Allein für das Jahr 2010 prognostizierte die Europäische Union Staukosten in Höhe von etwa 80 Mrd. EUR. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, wurden seit 1990 seitens der Europäischen Union zahlreiche verkehrspolitische Massnahmen, unter anderem zur Schaffung eines transeuropäischen Verkehrsnetzes initiiert und teilweise bereits durchgeführt. Als

eine Lösung zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen sieht die Europäische Union eine weitere Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene vor. Besonders der Kombinierte Verkehr auf Strasse

**«Im Jahr 2008 wurden gut 42 % des gesamten Schweizer Alpenverkehrs über kombinierte Strasse-Schiene-Verkehre abgewickelt.»**

und Schiene gewinnt in diesem Zusammenhang für den Ferngüterverkehr zunehmend Relevanz. Auch für die Schweiz ist der Kombinierte Verkehr von zentraler Bedeutung.

Auf europäischer Ebene soll ein vermehrter Einsatz Kombiniertes Verkehre durch die Stärkung von sechs

definierten Schienenverkehrskorridoren erreicht werden. Die Schweiz ist insofern davon betroffen, als das zwei der sechs definierten Korridore durch die Eidgenossenschaft verlaufen. Dabei kommt in erster

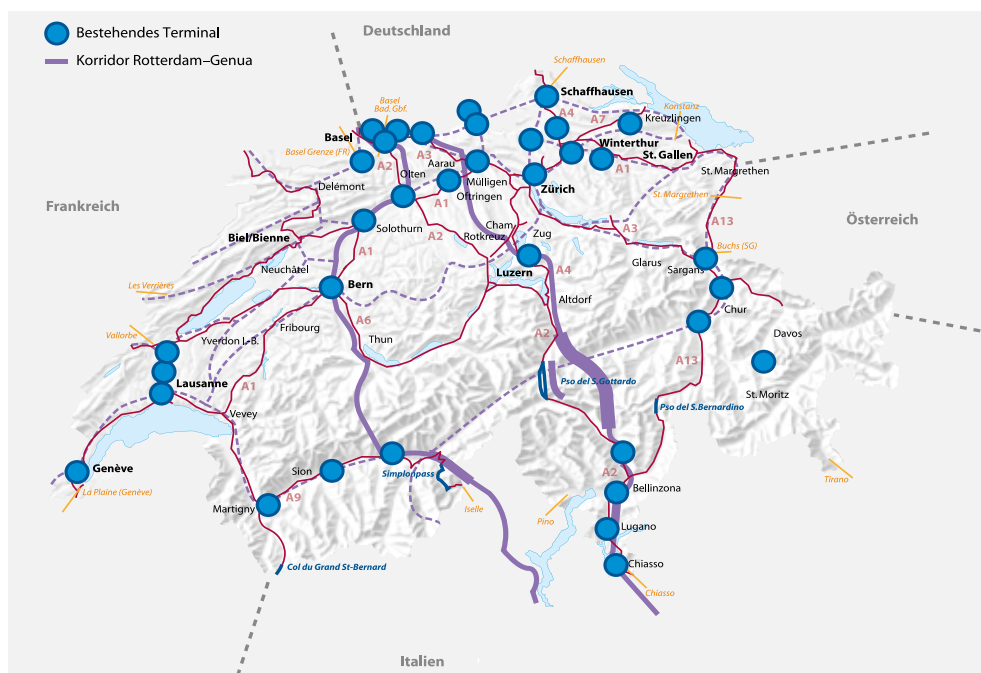
Linie der Alpentransversale eine zentrale Bedeutung zu. Dies unterstreicht die bereits heute bestehende Relevanz der Schweiz für den gesamteuropäischen Nord-Süd-Transitverkehr, wohin-

gegen die Eidgenossenschaft von den durch die Europäische Union definierten Ost-West-Verbindungen nicht tangiert wird.

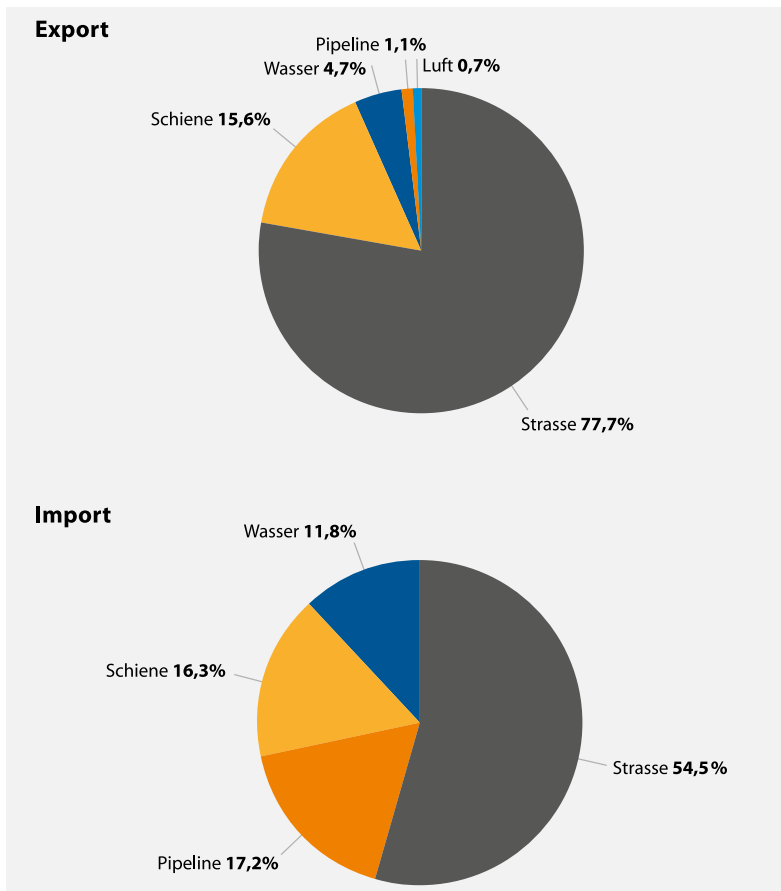
Ausschlaggebend für die hohe Dominanz der Nord-Süd-Verkehre in der Schweiz ist die zentrale Lage im sogenannten Nordsee-Mittelmeer-Korridor, wo etwa 50% des gesamten europäischen Nord-Süd-Schiene-güterverkehrsaufkommens abgewickelt werden. Der Korridor verbindet Rotterdam und Hamburg, welche eine bedeutende Rolle für Transporte aus und nach Asien sowie Amerika spielen, mit den für den Mittelmeerraum wichtigen

**«In der Schweiz befinden sich 35 KV-Terminals, vor allem in grenznahen Bereichen.»**

Häfen Genua und Triest. Zudem gilt das komplette Gebiet zwischen Nordsee und Mittelmeer als stark industrialisiert. Im Hinblick auf die Schweiz verzweigt sich der Korridor auf zwei Äste. Der westliche Zweig verläuft über den im Jahr 2007 eröffneten Lötschberg-Basistunnel und weiter über das KV-Terminal



KV-Infrastruktur in der Schweiz und Haupttransportrichtungen.



Der Aussenhandel der Schweiz 2009 nach Verkehrsträgern (Verkehrsträger bei Grenzübertritt Schweiz). Quelle: Bundesamt für Statistik: Aussenhandel der Schweiz 2009.

dend für die Standortwahl von Terminals ist dabei unter anderem die Grenznahe, da zu einem grossen Teil Transitverkehre über den Kombinierten Verkehr abgewickelt werden, welche die Schweiz auf der Schiene durchqueren. Daneben spielen die wirtschaftliche Gesamtsituation und die Import- bzw. Exportorientierung der jeweiligen Region eine entscheidende Rolle. Weiterführende Informationen finden sich in der Logistikmarktstudie Schweiz 2011.

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

Novara. Der noch im Bau befindliche Gotthard-Basistunnel markiert den über Mailand verlaufenden östlichen Zweig des Korridors.

Vom gesamten Aussenhandel der Schweiz wurden 2009 15,6% der Exporte und 16,3% der Importe (gemessen an der transportierten Tonnage) über Schienenverkehre abgewickelt. Nach der Strasse ist die Schiene damit der zweitwichtigste Verkehrsträger für den Aussenhandel der Schweiz.

### Implikationen für die KV-Terminals in der Schweiz

Aufgrund der Massnahmen der Europäischen Union ist davon auszugehen, dass Frachtmengen auf der Schiene, insbesondere auf dem für die Schweiz wichtigen Nord-Süd-Korridor ansteigen werden, was auch Konsequenzen für den Kombinierten Verkehr in der Schweiz hat. So ist beispielsweise der zukünftige Bedarf an KV-Terminals

in der Schweiz unter anderem von der Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur in Deutschland bzw. Italien abhängig. Im Falle einer ausreichend leistungsfähigen Schienenverbindung zwischen Norden und Süden würde die für Transitgüter die Notwendigkeit von Umladevorgängen auf Schweizer Gebiet entfallen. Dann wäre es möglich, die Güter bereits an den grossen Nordseehäfen Europas umzuladen und sie durchgehend bis an die kapazitätsstarken KV-Terminals Norditaliens oder des Mittelmeerraumes zu transportieren. Der Umschlag an Schweizer KV-Terminals würde sich in diesem Fall auf die Importe bzw. Exporte beschränken.

### Gegenwärtige KV-Infrastruktur der Schweiz

Die KV-Infrastruktur in den Grossregionen der Schweiz ist unterschiedlich entwickelt. Entschei-

### Katalog Logistikmarkt 2011

Der Katalog «Logistikmarkt 2011» ist mit der 4. 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.

**Umfang:** 500 Seiten

**Zusätzlich:** Logistik-Poster mit Kennzahlen und Grafiken

**Bestellungen unter:** [www.logistikmarkt.ch/de/katalogbestellung](http://www.logistikmarkt.ch/de/katalogbestellung)

