

Factsheet Logistikmarktstudie 2013

# Kombinierter Verkehr und Schweizer KV-Terminals

**logistikmarkt.ch**

Das Schweizer Logistik-Portal

lastung der Strassenverkehrsinfrastruktur, wodurch die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit behindert wird, und um zum anderen den Staukosten zu begegnen, die sich jährlich auf 2 % des Bruttoinlandproduktes beziffern, wurden seit 1990 seitens der Europäischen Union diverse verkehrspolitische Massnahmen initiiert. Eine dieser Massnahmen ist die Schaffung eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T bzw. TEN-V), welches alle Verkehrsträger umfasst. Bis zum Jahr 2030 soll das sogenannte Kernnetz, welches die wichtigsten «Verkehrsadern», sprich Verbindungen und Knotenpunkte des TEN-V, umfasst, vollendet sein, bis 2050 das europäische Gesamtnetz.

Die Schweiz ist wegen ihrer geografischen Lage und der Neuen Eisenbahnpentaversale (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. Das transeuropäische Verkehrsnetz soll zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen auf der Strasse beitragen, indem mehr Güterverkehr auf die Schiene verlagert

Bereits seit Jahren wächst das gesamteuropäische Verkehrsaufkommen schneller als die Wirtschaft. Um zum einen der Über-

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

Der Kombinierte Verkehr (KV) lässt sich in zwei Hauptkategorien unterteilen: den unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) und den begleiteten Kombinierten Verkehr, der auch Rollende Landstrasse (RoLa) genannt wird.

Während der UKV den Umschlag einer Güterware von einem Ver-

kehrsmittel auf ein anderes beschreibt, umfasst die RoLa den Umschlag eines Verkehrsmittels auf ein anderes Fahrwerk, wie zum Beispiel das Aufladen eines ganzen Lkws auf einen Zug. Die Anzahl, Lage und Konstituierung der Umschlagsterminals sind von zentraler Bedeutung für die Abwicklung des kombinierten Verkehrs.

Im Rahmen der Logistikmarktstudie 2013 wurde zum wiederholten Male (erste Umfrage im Rahmen der Logistikmarktstudie 2011) eine empirische Umfrage in Bezug auf Schweizer Terminals durchgeführt, mit deren Hilfe unter anderem Informationen betreffend umgeschlagener Ladungsträger, Umschlagsgeräten sowie Umschlags- und Lagerungskapazitäten eingeholt wurden.

## Gegenwärtige Kapazitätsauslastung der Schweizer KV-Terminals und KV-Infrastruktur

Die Informationen in Bezug auf die aktuellen Kapazitätsauslastungen der einzelnen KV-Terminals wurden im Wesentlichen anhand der durch die Betreiber der KV-Terminals beantworteten Fragebogen ermittelt. Diese Auswertung birgt daher keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Insgesamt sind die Terminals in der Schweiz gut ausgelastet. Die durchschnittliche Auslastung der Terminals liegt heute bei rund 85 %. Die im Rahmen der Logistikmarktstudie 2013 durchgeführte Umfrage hat ergeben, dass 3 der 22 befragten Schweizer Terminals, entsprechend 13.5 %, zu 90 % oder mehr ausgelastet sind. 5 der Termi-

### 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.–

**Partnervverbände**  
149.– statt 300.–

**Nichtmitglieder**  
209.– statt 420.–

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

nals (23 %) weisen eine Auslastung von unter 50 % auf (s. Bild 2). Bis 2020 ist entlang des zentralen europäischen Nord-Süd-Korridors Rotterdam-Genua mit einer Verdopplung des Güterverkehrsaufkommens zu rechnen. Im gleichen Zeitraum wird eine Verdreifachung des Umschlagvolumens gegenüber heute erwartet. Entsprechend muss die Leistungsfähigkeit der Terminals massiv gesteigert und umfangreiche Investitionen in die Terminals selbst als auch in die Zugänge und ins Rollmaterial getätigt werden, um das künftige Gütervolumen bewältigen zu können. Die Terminals der Grossregion Nordwestschweiz sind besonders stark ausgelastet, d.h. zu 90 % oder mehr bzw. zwischen 60 und 69 % (s. Bild 2). Auch weist die Nordwestschweiz die höchste Terminaldichte aller Grossregionen auf. Die Nordwestschweiz verdankt ihre grosse wirtschaftliche Bedeutung besonders der «Güterverkehrsstadt» Basel, die über das grösste Angebot an Umschlagterminals verfügt. Die Nordwestschweiz, in erster Linie die Region um Basel, zählt zu

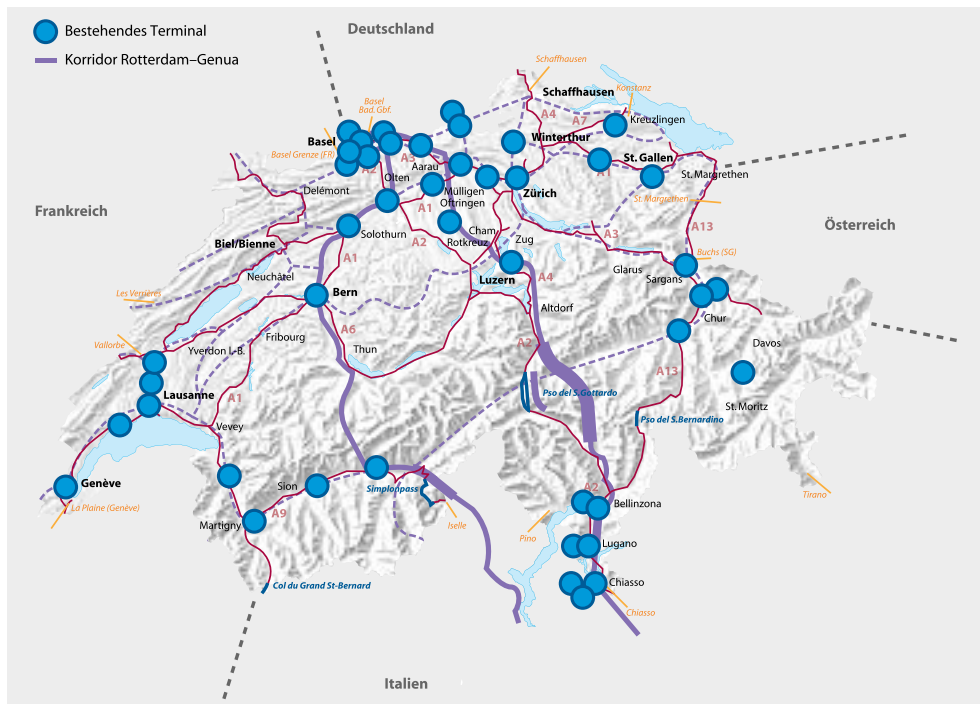


Bild 1. KV-Infrastruktur in der Schweiz.

den bedeutendsten Importregionen der Schweiz. Neben den Aussenhandelsverkehren der Schweizer Rheinhafen werden rund 55 % aller Schienenimporte über Basel abgewickelt, sowie 20 % der Strassenimporte (nach Tonnage). Im Vergleich dazu sind zum Beispiel die Terminals der Grossregion Tessin generell weniger stark ausgelastet (s. Bild 2). Das liegt unter anderem daran, dass im Tessin primär Italienverkehre abgewickelt werden, die nur einen geringen Anteil am gesamten Schweizer Aussenhandel ausmachen. Ferner

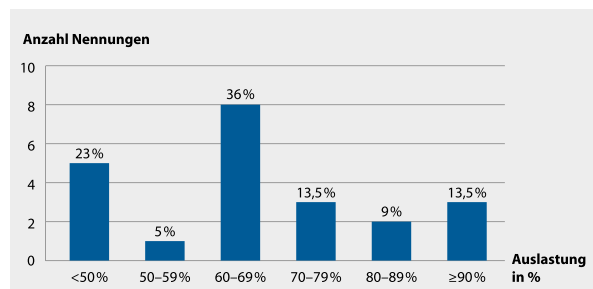


Bild 2. Kapazitätsauslastungen der befragten Schweizer Terminals.

sind die sonstigen Wirtschaftsleistungen der Region eher gering.

### Nutzung des Kombinierten Verkehrs

Von allen befragten Verladern gaben 48 % an, Kombinierte Verkehre zu nutzen, von den Logistikdienstleistern 63 %.

Bild 3 zeigt die Anforderungen von Verladern und Logistikdienstleistern auf, die für einen vermehrten Einsatz von Kombinierten Verkehren erfüllt sein müssten. Dabei haben Logistikdienstleister und Verlader recht ähnliche Anforderungen. Schnellere und häufigere Verbindungen sowie einfachere Kundenschnittstellen und eine grössere Flexibilität der Bahn sind dabei die am häufigsten genannten Anforderungen, sowohl von Verladern als auch Logistikdienstleistern.

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

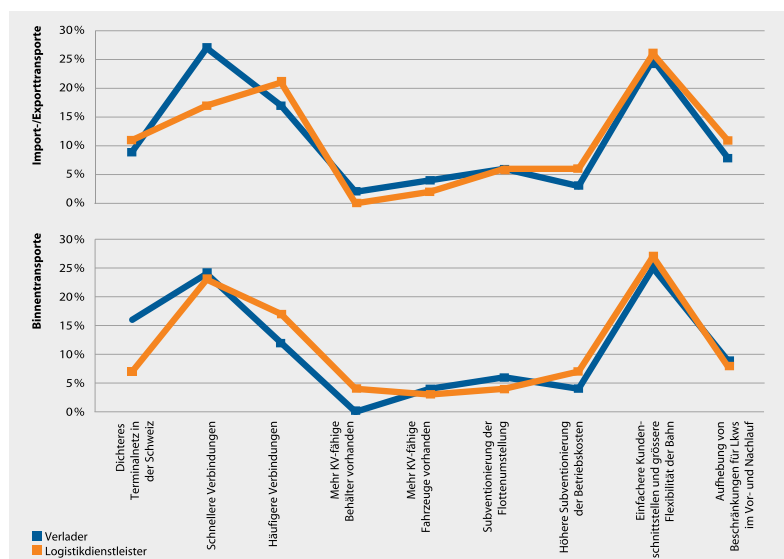


Bild 3. Anforderungen von Verladern und Logistikdienstleistern für einen vermehrten Einsatz von Kombinierten Verkehren.