



Universität St.Gallen

Institut für Systemisches Management
und Public Governance



Schweizer Jahrbuch für Verkehr 2022

Herausgeber:
Prof. Dr. Christian Laesser
Prof. Dr. Thomas Bieger
Prof. Dr. Kay W. Axhausen

Schweizer Jahrbuch für Verkehr 2022

Herausgeber:
Prof. Dr. Christian Laesser
Prof. Dr. Thomas Bieger
Prof. Dr. Kay W. Axhausen

- Ringenson, Tina & Höjer, Mattias & Kramers, Anna & Viggedal, Anna. (2018). Digitalization and Environmental Aims in Municipalities. Sustainability. 10.1278. 10.3390/su10041278.
- Shaheen, Susan, Cohen, Adam, (2020), 155- 175 978-981-12-1785-2- Next Generation Mobility Systems- 10.1142/9789811217869_0004
- Shaheen, Susan, (2021)- 9781789909562 - Shared micromobility: policy and practices in the United States - 10.4337/9781789909562.00020
- Sochor, Jana and Alexandros Nikitas. "Vulnerable users' perceptions of transport technologies." (2016).
- Thorseng, A., Grisot, M.: Digitalization as institutional work: a case of designing a tool for changing diabetes care. Inform. Technol. People 30(1), 227–243 (2017)
- Townsend, A. (2013). Smart cities: Big data, civic hackers, and the quest for a new utopia. New York: W.W. Norton & Co.
- UN, 2014: Gender mainstreaming: A global strategy for achieving Gender equality & the empowerment Of women and girls. UN Women 2014
- Vial, Gregory. (2019). Understanding digital transformation: A review and a research agenda. The Journal of Strategic Information Systems. 28. 10.1016/j.jsis.2019.01.003.
- Women in mobility: <https://www.womeninmobility.org/>
- World Streets 2020: WOMEN MOVE DIFFERENTLY (and what everyone working in mobility should understand), Posted on 12/01/2020
- Zarzalejos, J. A. (2016) Cidadania digital. In: UNO - Desenvolvendo Ideias, São Paulo, n. 24, p. 11- 13.
- Podcasts: #09 Wie nachhaltig sind E-Scooter wirklich? - Fast Lane - Podcast (podigee.io)

Wie Fuhrhalter die Schiene erobern

Verkehrsverlagerung im alpenquerenden Binnen-, Import- und Exportverkehr

Kurt Metz

Abstract

Der Verlagerungsbericht 2021 deckt auf, wie im Zeitraum zwischen 2014 und 2019 der Anteil der Transitfahrten im alpenquerenden Strassengüterverkehr von 49% auf 41% sank. Er hat damit seinen tiefsten Wert seit dem Jahr 2000 erreicht. Entsprechend ist der Anteil von Fahrten im Binnen-, Import- bzw. Exportverkehr gestiegen. Um das gesetzliche Verlagerungsziel von 650'000 alpenquerenden Fahrten zu erreichen, sind zukünftig also verstärkt Massnahmen bei den «hausgemachten» Transporten zu ergreifen.

Von der Öffentlichkeit weitgehend unbemerkt, benützen traditionelle Schweizer Strassentransportunternehmen vermehrt die Schiene im Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr. Sie bauen bimodale Terminals und Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr. Sie führen Ganzzüge quer durchs Land und speisen Wagengruppen ein ins Netz von SBB Cargo durch die Alpen. Ihre Motivation liegt sowohl beim Vorteil des Nachtsprungs der Bahn wie bei den Bestrebungen, den CO₂-Ausstoss der Transporte in absehbarer Zeit deutlich zu senken.

Keywords: Verlagerungsziel, Verkehrsverlagerung, Transitfahrten, alpenquerender Strassengüterverkehr, Strassentransporteure, Binnenverkehr, Exportverkehr, Importverkehr, kombinierter Verkehr, Sattelaufleger, Nachtsprung, LSVA, CO₂-Reduktion, Terminals

1 Ausgangslage

Der letzte, alle zwei Jahre erscheinende Verlagerungsbericht über die Periode Juli 2019 bis Juni 2021, weist eine positive Tendenz auf mit einem weiteren Rückgang des schweren alpenquerenden LKW-Verkehrs. Im letzten Jahr fuhren noch 860'000 Schwerverkehrsfahrzeuge über die drei Schweizer Alpenpässe San

Bernardino, Gotthard und Simplon, also immer noch 210'000 zu viele, um die im Gesetz festgelegten 650'000 Fahrten zu erreichen. Dabei wurde festgestellt, dass mittlerweile der «hausgemachte» Binnen-, Import- und Exportverkehr den grösseren Anteil ausmacht als der internationale Transitverkehr durch die Schweiz: «Die Schweizer Wirtschaft verursacht über 500'000 alpenquerenden Lastwagenfahrten pro Jahr», rechnet die Alpen-Initiative vor, «nur gerade 41% der registrierten Fahrten entstammen aktuell noch dem Transitverkehr, der Rest ist Binnenverkehr.» (Medienmitteilung der Alpen-Initiative vom 25.1.2021)

Abbildung.1: Entwicklung alpenquerender Güterverkehr auf der Strasse 1981 bis 2020



Quelle: BAV, Verlagerungsbericht 2021

2 Politische Stärkung

Als Folge der Erkenntnisse des letzten Verlagerungsberichts hat - auf Antrag seiner Verkehrskommission - der Nationalrat als Erstrat in der Frühjahrssession 2022 beschlossen:

- Aufnahme von Verhandlungen mit den Nachbarstaaten mit dem Ziel Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zubringers Wörth – Strasbourg zur Beseitigung des Nadelöhrs «südliche deutsche Rheinstrecke» durch Elektrifizierung und Ertüchtigung auf den NEAT-Standard (u.a. 4-Meter Eckhöhe, 740 Meter-Züge) inklusive Prüfung der Mitfinanzierung durch die Schweiz.

- Stärkung der Attraktivität und der Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrskorridors, so dass Neuverkehre und Verkehre in Regionen mit geringem Schienenanteil aber hohem Verlagerungspotenzial gezielt gefördert wird. Die Zusatzkosten werden mit 15 Millionen Franken beziffert.
- Stärkung der Verlagerung durch den Einsatz von kranbaren Sattelaufliegern; in anderen Worten: Zulassung nur noch von kranbaren Sattelaufliegern bei der Fahrt durch die Schweiz.

Was den Binnenverkehr anbetrifft, so will der Bundesrat den Schienengüterverkehr in der Fläche weiterentwickeln. Er hat Ende März einen Bericht mit entsprechenden Reformvorschlägen verabschiedet. Das UVEK muss bis im Herbst 2022 eine Vernehmlassungsvorlage mit zwei Stossrichtungen erarbeiten: Eigenwirtschaftlichkeit durch Wettbewerb und Verbilligungsbeiträgen an die Verlader oder umfassende finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs durch den Bund.

3 Widerstand von der Strasse

Die Forderung des Verbots von nichtkranbaren Sattelaufliegern schaffte in der Verkehrskommission allerdings nur eine knappe Mehrheit: 12 zu 10 Stimmen bei zwei Enthaltungen. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG ist ob den politischen Absichten wenig erfreut. Vizedirektor André Kirchhofer: Der Verlagerungsauftrag gemäss Verfassung bezieht sich ausschliesslich auf den «alpenquerenden Transitverkehr von Grenze zu Grenze. Der Binnen-, Import- und Exportverkehr, fällt nicht darunter; hier gilt die freie Verkehrsmittelwahl. Die zuletzt immer deutlicher spürbaren Bestrebungen seitens Bund und öV-Branche, den Verlagerungsauftrag trotz fehlender Verfassungsgrundlage auf andere Verkehre auszudehnen, werden von der ASTAG klar abgelehnt. Nicht zugänglich ist es jedoch, das Regulativ zulasten der Strasse zu verschärfen oder weitere Subventionen zu sprechen, um die Schiene so stärken zu wollen und den Modal Split einseitig zu beeinflussen.» (Mailauskunft vom 1.4.2022). Seitens der Hupac als europäische Marktführerin im unbegleiteten kombinierten Verkehr, die mehrheitlich in den Händen von Strassenlogistikunternehmen ist, relativierte Verwaltungsratspräsident Hans-Jörg Bertschi den politischen Vorstoss: «Es ging der Kommission wohl darum, ein Signal in den Markt zu setzen. Rechtlich dürfte ein Verbot keine Chance haben, aber eine Umsetzung über einen Rabatt für kranbare Trailer könnte innerhalb der nächsten zehn Jahre schon eine Chance haben.» (Aussage an der Medienkonferenz vom 4.5. 2022 in Zürich)

4 Wer verlagert schon?

Auf die Frage, welche Strassenverkehrsunternehmen sich heute der Schiene im alpenquerenden Binnen-, Import- und Exportverkehr bedienen, gibt es keine präzisen Angaben, da das BAV für derartige Verkehre keine Subventionen mehr entrichtet. Auch die ASTAG als Vertreterin der Strassenbranche verfügt über keine Informationen, welche ihrer Mitglieder die Schiene benützen. Gemäss SBB Cargo bedienen sich im Verkehr durch den Gotthard mit dem Tessin an die drei Terminals Cadenazzo, Lugano-Vedeggio und Stabio (Punto Franco) folgende kleinere und mittelgrosse Strassentransportunternehmen der Schiene:

- Bachmann AG
- CAWA-TRANS AG
- F. Murpf AG
- Fattorini Autotrasporti SAGL
- Ghielmimport SA
- Iemoli Trasporti SA
- Intermodaltrasporti SRL
- S.A.T.I. srl
- Saviva AG
- Sieber Transport AG
- Sirio Srl
- Winter Transport AG
- Zingg Transporte AG

Nachfolgend aufgeführt sind die Kurzporträts der führenden Schweizer Strassentransporteure und -logistiker, die sich der Schiene im alpenquerenden Verkehr bedienen.

5 Bertschi: Bis 90 Prozent auf der Schiene

Pionier der Verkehrsverlagerung von der Strasse auf der Schiene ist die Firma Bertschi aus dem aargauischen Dürrenäsch. Sie ist heute europäische Marktführerin im Transport von flüssigen und rieselfähigen Produkten für die chemische Industrie auf Schiene, Strasse und dem Wasser. Sie lancierte 1964 den kombinierten Transitverkehr Deutschland – Italien mit dem Verlad von Camions zwischen Lugano und Basel. In der Schweiz betreibt das Unternehmen drei (Birrfeld, Monthey und Visp), in ganz Europa rund 30 eigene UKV-Terminals und benützt weitere 150 für den Umschlag Schiene-Strasse. Das führt zu einem sehr hohen Bahnanteil der Transporte: 90 Prozent in Europa werden mindestens auf

einer Teilstrecke auf der Schiene zurückgelegt. Die Zahl der regelmässig benutzten Verbindungen liegt bei 500. Dazu stehen 40'000 eigene Tank- und Silocontainer bereit. Insgesamt spart Bertschi jährlich 300'000 LKW-Fahrten ein. Mit Blick auf die Zukunft geht Bertschi davon aus, dass das Wachstum des Schienenverkehrsanteils - wie schon vor der Pandemie – jährlich um vier Prozent zunimmt.

Abbildung 2: Modalsplit der Firma Bertschi



Quelle: Bertschi Transport

6 Galliker I: Über fünfzig Jahre

Logistische Kreativität brachte die heute in der dritten Generation aktive Galliker Transport AG mit Sitz im luzernischen Altishofen Anfang der siebziger Jahre zum kombinierten Verkehr Strasse-Schiene durch die Alpen: Es galt schwere Stahlfelgen für Volvo-Personenwagen aus Turin nach Schweden und auf dem Rückweg Lastwagen-Chassis und Personenwagen in die Schweiz zu transportieren. Der Gotthard-Strassentunnel war noch in weiter Ferne, der Pass im Winter gesperrt und die Gewichtslimite für LKW lag bei 28 Tonnen. Mit dem Verlad der 40-Tonnen Sattelaufleger auf die Bahn zwischen Lugano Vedeggio und Basel und der erlaubten Fahrt in einem Radius von zehn Kilometer um die Terminals gelang es, die Logistikkette auch ökonomisch sicherzustellen. Sieben der elf Schweizer Galliker Filialen verfügen über Gleisanschlüsse. Zwischen ihnen verkehrten jede Nacht zwischen dreissig und vierzig konventionelle, von SBB Cargo gemietete Schiebewandwagen sowie 45“ High Cube- Container, von denen das Unternehmen 25 besitzt.

Abbildung 3: Verlad eines Containers von Galliker Transport auf einen Bahntragwagen für den das Tessin.



Foto: Galliker Transport

7 Galliker II: Alpenquerend am Limit

Zur Weiterentwicklung der Verkehrsverlagerung durch die Schweizer Alpen sieht Galliker für den Binnenverkehr nur noch wenig Spielraum: «Im Stückgutbereich fahren heute bereits an die siebzig Prozent der Sendungen im Nachtsprung auf der Schiene. Für den Behälterverkehr erreicht dieser etwa einen Drittel. Ich sehe angesichts der kurzen Distanz zwischen unserem zentral gelegenen Terminal in Altishofen und jenem im Tessin in Cadenazzo von nur etwa 150 Kilometer kaum mehr Potenzial.» (Interview am 28. März 2022 in Altishofen) Als bedeutend wichtiger für die Schonung der Umwelt erachtet er die seit zwei Jahren laufende «Green Logistics by Galliker» Initiative auf den drei Säulen Mobilität, Mitarbeitende und Infrastruktur. Galliker experimentiert und fährt bereits mit Fahrzeugen mit alternativen Energie wie Elektrizität, Wasserstoff und synthetische Treibstoffe. Die Fahrer werden jährlich auf umweltfreundliches Fahren geschult. Auf den Dächern der Lagerhäuser sind Solarpanels angebracht. Ein Arealstromnetz verbindet sechs Gebäude und eine Powerbank zum Speichern von 900 kW/h steht kurz vor dem Bau. «Fahren wir dereinst nur noch mit CO₂-freien Antrieben, gibt es keinen zwingenden Grund mehr die Schiene zu nützen,» gibt er zu bedenken, «aber wenn das Preis-Leistungsverhältnis und die Zuverlässigkeit stimmen, werden wir uns

nicht in die falsche Richtung bewegen. Zudem ist im Unternehmen tätige vierte Generation ökologisch anders unterwegs und die Nachhaltigkeit steht bei ihr hoch im Kurs.»

Abbildung 4: Das SBB Cargo Terminal in Cadenazzo wird von mehreren Strassentransportunternehmen genützt.



Foto: Galliker Transport

8 Camion Transport: Neuer Tessiner Terminal

Das Ostschweizer Unternehmen nahm erstmals Bahnverkehre im Jahr 1984 auf. Sie werden ausschliesslich für Stückgüter genutzt zwischen neun eigenen und drei weiteren Terminals. Rund 130 Wagen sind jede Nacht im «Express-Netz» von SBB Cargo im «Systemwagenladungsverkehr» unterwegs. Das entspricht etwa siebenzig Prozent des Sendungsvolumens und einer jährlichen Einsparung von 40'000 LKW-Fahrten. Schon vor der Pandemie verzeichnete Camion Transport eine merkliche Steigerung des Schienenverkehrs und rechnet mit einem weiteren Wachstum. Dazu beitragen wird der Neubau des Tessiner Terminals in Cadenazzo, der eine Verdoppelung der Schienenkapazität erlauben wird. Es stehen dann zwei Hallengleise für 15 Bahnwagen und ein Auszugsgleis für Manöver zur Verfügung. Die Inbetriebnahme ist im Jahr 2023 geplant.

Abbildung 5: Das neue Bahnterminal von Camion Transport in Cadenazzo ist im Bau und erlaubt ein Verdoppelung der Bahntransporte aus der Deutschschweiz mit dem Tessin.



Foto: Kurt Metz

9 Dreier: 650 Wechselbrücken

Die Firma Dreier ist seit 1988 auf der Schiene, und zwar mit Wechselbrücken und kranbaren Aufliegern. Köln Eifeltor und Ludwigshafen in Deutschland, Busto Arsizio in Norditalien sowie sieben Schweizer Terminals werden täglich – teils mehrfach – angefahren. Insgesamt verlagert Dreier rund sechzig Behälter pro Tag. Transportiert werden vor allem Lebensmittel, Textilien und Baustoffe. Das Ziel für 2022: Die CO₂-Einsparung mit der Bahn um fünf Prozent zu steigern. Dies ganz im Sinne von «Ökologischer» auf Dreier-Art: Damit meint die Familie Dreier die wohlüberlegte Abwägung von unternehmerischen Entscheidungen in Richtung Nachhaltigkeit. Ökologie und unternehmerisches Handeln können sich sinnvoll ergänzen.

Abbildung 6: Rund sechzig Behälter befördert die Dreier Transport Logistik täglich auf der Schiene.



Foto: Bernhard Studer

10 Planzer: 13 Binnenterminals

Die Firma Planzer transportiert seit 1966 Sendungen per Bahn. Heute übergibt sie der Schiene sechzig Prozent der Sendungen. Für Komplettiladungen kommen eigene kranbare Sattelaufleger und Wechselbrücken zum Einsatz. Für Stückgüter fahren jede Nacht 250 Bahnwagen. Die 13 Terminals in den grössten Städten der Schweiz verfügen alle über einen Gleisanschluss. Planzer rechnet mit einem weiter steigenden Bahnanteil.

Abbildung 7: Wechselbrücken von Planzer werden für die Fahrt nach Süden bereitgestellt.



Foto: Planzer

11 Schöni: Der Italien-Spezialist

Die Rothrister Firma betreibt seit 2005 UKV Verbindungen zwischen Aarau und den Hupac Terminals von Stabio und Busto Arsizio Gallarate. Rund vierzig Prozent der Italien-Transporte fahren auf der Bahn. Dazu verfügt das Unternehmen über rund 200 kranbare Auflieger. Schöni verlagerte im Jahr 2010 über 11'000 transalpine Transporte auf die Schiene und fuhr zwei Ganzzüge ab Aarau nach Stabio und Busto Arsizio. Im Moment sind es noch rund 6500 Auflieger, die per Bahn über die Alpen reisen. Die Verlagerung zurück auf die Strasse wurde durch den Eintritt der Osteuropäischen Transporteure und dem Frachtpreiszerfall eingeläutet. Die Produktionskosten im UKV auf so kurzen Strecken ist je nach Distanzen zu den Terminals grösser als auf der Strasse. Unternehmenseigentümer Daniel Schöni ist jedoch zuversichtlich, dass bis Ende 2022 wieder 7-8'000 Auflieger den Schienenweg einschlagen und ist optimistisch, den Anteil jedes Jahr, um zirka zehn Prozent zu steigern (Aussage anlässlich seiner Präsentation in Altdorf vom 15. Juni 2022).

Abbildung 8: Ein Ganzzug für Schöni gehört zurzeit ebenso wie die Fahrt über die Gotthard Bergstrecke der Vergangenheit an.



Foto: Schöni

Abbildung 9: Der Fahrer eines Schöni Sattelauflegerzugs hat soeben das Check-in für die Fahrt nach Norden ab dem Hupac Terminal in Busto Arsizio Gallarate erledigt.



Foto: Kurt Metz

12 Fazit

Das Image der einstigen Fuhrhalter und heutigen Logistikunternehmen entspricht nicht mehr der Realität. Die traditionellen Strassentransportfirmen bedienen sich aus vielen Gründen der Schiene und dies in wachsendem Ausmass. Dazu tragen das Nacht- und Sonntagsfahrverbot, die LSVa und – in wachsendem Ausmass – auch das Umweltbewusstsein sowohl ihrer Kunden wie die in den Unternehmensgrundsätzen festgelegten Kriterien bei. Ebenso sind der Mangel an Lastwagenchauffeuren sowie deren Arbeitsbedingungen –beispielsweise häufige Abwesenheiten von zuhause – Gründe für die Verlagerung. Der Einwurf, die Transporte mit Strassenfahrzeugen seien dank CO₂- Reduktion durch alternative Antriebe auf dem Weg zu mindestens gleich grosser Umweltbelastung wie die Schiene, kontert UIRR¹-Präsident Ralph-Charley Schultze wie folgt: «40 grüne Sattelaufleger auf der Bahn bleiben grüner als 40 grüne Sattelaufleger auf der Strasse» (Altdorf, 15. Juni 2022).

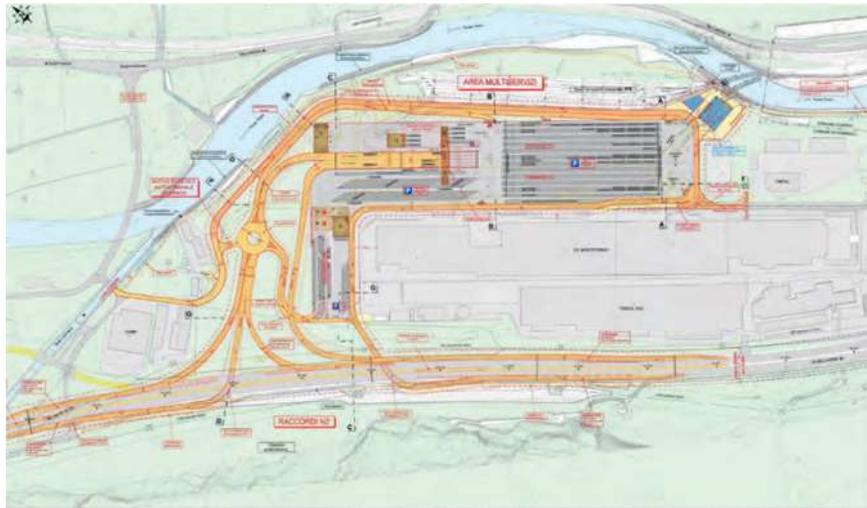
¹ UIRR: International Union for Road-Rail Combined Transport, Brussels, www.uirr.com

Anhang 1

Scharf beobachtete Lastwagen

Ein neuer Puzzlestein zur Verlagerung des alpenquerenden Strassengüterverkehrs stellt die bevorstehende Eröffnung des 250 Millionen Schweizer Franken teuren Maxi-Schwerverkehrskontrollzentrum Süd an der Gotthardautobahn A2 in Giornico im Tessin dar. Es ergänzt die seit 2009 bestehende Anlage in Ripshausen im Kanton Uri am Fusse der Rampe zum Gotthard-Strassentunnel auf der Nordseite. Nach seiner Inbetriebnahme wird der Strassenschwerverkehr auf beiden Seiten der drei Alpenübergänge Simplon, Gotthard und San Bernadino sowie auf der Schweizer Seite des Grossen St. Bernhard kontrolliert. Die Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen ist eine flankierende Massnahme der Verlagerungs-politik. Die Kontrollen sorgen für eine bessere Einhaltung der Vorschriften, steigern die Verkehrssicherheit und tragen zum fairen Wettbewerb zwischen Schiene und Strasse bei.

Abbildung 10: Das neue Schwerververkehrskontrollzentrum Süd steht an der A2 bei Giornico und wird im Dezember 2022 eröffnet.



Quelle: ASTRA

Im Jahr 2021 wurden in der Schweiz 139'732 Lastwagen, Sattelschlepper, Lieferwagen und Busse überprüft. Dabei kam es zu 24'410 Beanstandungen. In 4'650 Fällen wurde die Fahrzeuge stillgelegt oder dem Chauffeur die Weiterfahrt verwehrt. Die Kontrollen finden an den Grenzübergängen, durch mobile Teams und in den sieben Schwerverkehrszentren des Bundes statt. Die wichtigsten Missstände sind Gewichte und Abmessungen, technische Mängel und Missachtung der Arbeits- und Ruhezeiten.