

ZUP-Beitragsserie «Hundert Jahre Güterbahnhof Zürich»:

Reisefreudige Güter – Unterwegs für Sie?

Der Transport von Gütern des täglichen Bedarfs über weite Strecken ist zur Selbstverständlichkeit, ja zu einem Grundpfeiler unserer Konsumgesellschaft geworden. Wer will schon auf ein saisonunabhängiges Frischwarenangebot in den Läden verzichten? Wer genießt nicht im Ausland mit Vorliebe das heimische, im italienischen Restaurant um die Ecke aber lieber das Mineralwasser aus südlichen Landen? Der Genuss stützt sich zumeist weniger auf den «feinschmeckerischen» Gaumen als auf die Augen – und es handelt sich in aller Regel nicht um Etikettenschwindel: Das französische Wässerchen kommt tatsächlich aus Frankreich, das italienische aus Italien. Das bedingt einen Transport, meist auf der Strasse oder auf der Schiene.

Wenn transportieren billiger ist als selber produzieren

Anders als beim Importwässerchen, das einem Modetrend entspringt und deshalb auch etwas teurer sein darf, werden sehr viele Transporte dadurch verursacht, dass das Endprodukt möglichst billig sein soll. Betriebswirtschaftlich kann es sich lohnen, einzelne

Produktionsschritte in anderen Regionen oder Ländern abzuwickeln, wo derart günstig produziert werden kann, dass die Transportkosten mehr als nur aufgewogen werden. Doch die rein betriebswirtschaftliche Sichtweise hat Konsequenzen. Es werden unzählige Transporte durchgeführt, die niemand abwickeln würde, wenn auch alle volkswirtschaftlichen Kosten bezahlt werden müssten. Dazu gehören beispielsweise Aufwendungen aus nicht gedeckten Unfallkosten, Gebäudeschäden durch Abgase, Lärmschutz usw. Solche sogenannten externen Kosten werden nicht von den Verursachern, also den Transportierenden, sondern von der Allgemeinheit, also von uns allen, getragen.

Die immer wieder gehörte Forderung nach Kostenwahrheit bedeutet deshalb, dass die Verkehrsträger alle von ihnen verursachten Kosten übernehmen sollen und damit auch die externen Kosten. Das würde natürlich zu einer Verteuerung der Transporte und des Endproduktes führen. Und dann könnte es sich je nach Distanz betriebswirtschaftlich plötzlich wieder lohnen, möglichst wenig zu transportieren.

**Redaktionelle Verantwortung
für diesen Beitrag:**
**Direktion der Volkswirtschaft
Stabsstelle öffentlicher Verkehr**
Helmut Maier
8090 Zürich
Telefon 01 259 26 18



Güter reisen gerne, viel und weit. Der Preis spielt dabei eine grosse Rolle. Auch für uns.

(Bild: VCS)

GÜTERVERKEHR

tieren und möglichst nahe am Verbrauchermarkt zu produzieren. Das wäre auch ein Gewinn für die Volkswirtschaft. Bis dahin ist aber noch ein weiter Weg.

Der Güterverkehr in Europa wird weiterhin deutlich zunehmen

Vorläufig müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass unterschiedlich teure Produktionsstandorte die europäischen Güterverkehrsströme ständig wachsen lassen, bis ins Jahr 2010 je nach Szenario um zwischen 20 und 65 Prozent. Dabei wird der Strassengüterverkehr etwa doppelt so stark wachsen wie der Schienengüterverkehr (GVF-Auftrag Nr. 267, Verkehrsentwicklungen in Europa).

Stau auf der Strasse...

Während auf der Schiene der Mehrverkehr vorläufig verkraftet werden kann, werden die Kapazitätsgrenzen auf der Strasse schon heute mit schöner Regelmässigkeit überschritten. Stockender Kolonnenverkehr wird zum Stau, das System kollabiert. Leidtragende sind alle, die im Stau steckenbleiben, Lastwagen wie Personenwagen, daneben aber auch jene, die irgendwie von der pünktlichen Ankunft der Personen oder Waren abhängig sind.

...behindert moderne Entwicklungen in der Logistik

Leidtragende ist aber auch die Wirtschaft. Viele Betriebe haben aus Kostengründen eine eigene Lagerhaltung aufgegeben und müssen deshalb Rohstoffe oder Halbfabrikate auf einen genauen Zeitpunkt anliefern lassen, damit sie direkt weiterverarbeitet werden können. Diese Anlieferung zum richtigen Zeitpunkt («Just in time») wird so zu einem wichtigen Bindeglied in der betrieblichen Logistik. Kommt die Lieferung nicht rechtzeitig an, stehen die Maschinen still. Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Transporte werden zu entscheidenden Produktionsfaktoren. Sind diese nicht mehr gewährleistet, wird auch der Wirtschaftsstandort als solcher gefährdet.

Die Wahl des Transportmittels betrifft uns alle

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind grosse Stärken der Bahn. Eine teilweise Verlagerung von Gütertransporten von der Strasse auf die Schiene kann sich daher sowohl verkehrs- wie auch wirtschaftspolitisch günstig auf den Wirtschaftsstandort Zürich auswirken.



Kombinierter Verkehr: Strasse und Schiene spannen zusammen. Nicht immer – aber immer besser. Und das stärkt beide Partner.

(Bild: VCS)

Mindestens ebenso wichtig ist aber, dass eine solche Verlagerung auch mithelfen würde, die Auswirkungen des Strassentransportes in den Bereichen Lufthygiene, Energie und Lärm zu mindern (vgl. dazu die folgenden Beiträge).

Verbesserung der Rahmenbedingungen und der Bahnangebote als Anreiz zur Verlagerung

Das eine tun...

Die Wahl des Transportmittels wird nicht nur durch Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, sondern auch durch den Preis, die Flexibilität und die Schnelligkeit beeinflusst. Hier hat die Strasse aus verschiedenen Gründen die Nase vorn, zumindest über kurze und mittlere Distanzen. Insbesondere sind Strassentransporte oft wesentlich günstiger als Schienentransporte, was unter anderem auf die fehlende Kostenwahrheit zurückgeführt wird. Es ist unbestritten, dass auch die Bahn gegenwärtig externe Kosten produziert, die sie nicht selber übernimmt, namentlich im Bereich des Lärms. Nur: Im direkten Vergleich zwischen Schiene und Strasse schneidet die Schiene immer noch weitaus besser ab, denn ihre externen Kosten sind deutlich geringer als jene der Strasse. Oder anders formuliert: Die Schiene übernimmt einen grösseren Anteil an den durch sie verursachten Gesamtkosten. Das ist mit ein Grund, weshalb die Schiene oft teurer ist als die Strasse. Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe soll hier einen gewissen Ausgleich schaffen, indem sie die externen Kosten direkt den Verursachern anlastet.

Sie ist aber nur ein Mittel aus einem Gesamtpaket, mit dem die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr grundsätzlich verbessert werden sollen. Die meisten dieser Massnahmen liegen in der Kompetenz des Bundes.

...und das andere nicht lassen

Die Verbesserung der Rahmenbedingungen allein wird nicht genügen, um eine wesentliche Verlagerung auf die Schiene zu bewirken. Die Anforderungen der modernen Transportlogistik verlangen auch innovative Entwicklungen bei den Bahnangeboten, wenn die Schiene weiterhin eine wichtige Rolle im Güterverkehr spielen will. Ansätze sind hier vorhanden, wie die Beispiele im Beitrag «Mit mehr Zug ins nächste Jahrtausend» zeigen.

Kooperation von Strasse und Schiene als Chance

Realistischerweise kann es nicht darum gehen, sämtlichen Güterverkehr auf der Schiene abzuwickeln. Die Strasse hat ebenso ihre Stärken wie die Bahn, und die technischen Potentiale zur Verbesserung der Umweltqualität von Lastwagen sind noch nicht ausgeschöpft. Eine sinnvolle Verkehrsmittelwahl wird daher immer ein Abwägen von verschiedensten Faktoren sein: Transportdistanz, Gütermenge, Verderblichkeit der Güter, Verfügbarkeit eines nahen Bahnanschlusses usw. In Zukunft kann es deshalb nur darum gehen, die verschiedenen Verkehrsmittel auch unter Berücksichtigung ihrer Auswirkungen auf die Umwelt optimal zu kombinieren. Als Faustregel für solche Kooperationen dürfte gelten: Feinverteilung auf der Strasse, lange Distan-