



Einschätzungen zur Schweizer Verlagerungspolitik



Prof. Dr. Wolfgang Stölzle, Lehrstuhl für Logistikmanagement,
Universität St.Gallen

Zürich, 08. November 2010

Problemstellungen bei der Integration von Schienengüter-Verkehren in Logistik- und Supply Chain-Konzepte

- Die Leistungsanforderungen der Endkunden hinsichtlich Zeit, Kosten und Qualität in Wertschöpfungsnetzwerken (Supply Chains) steigen. Damit auch die neuen Performance-Aspekte wie die Forderung nach mehr Nachhaltigkeit (Stichwort: "Green Logistics"), Zuverlässigkeit oder Flexibilität ("Losgrösse 1"; "Kundenorientierte Fertigung") auf der Schiene bedient werden können, muss eine ausreichende Konkurrenzfähigkeit zum unimodalen Strassenverkehr gegeben sein.
- Derzeit stehen insbesondere die regulatorischen Rahmenbedingungen auf der Strasse und Schiene (bspw. Fahrverbote, Prioritätenregelung zwischen Personen- und Güterverkehr, Verfügbarkeit von Trassen zu bestimmten Zeiten auf bestimmten Strecken) den steigenden Leistungsanforderungen von Supply Chains gegenüber.
- Die konkreten Inhalte der Verkehrspolitik sind bei den internationalen Verladern sowie den eingesetzten Supply Chain-Akteuren (z.B. Terminalbetreiber, Spediteure) oft nicht ausreichend bekannt. Insbesondere die verladenden Unternehmen nehmen die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen als kompliziert wahr und vermeiden oft eine vertiefte Auseinandersetzung damit (bspw. Ausbau von Terminal- oder Anschlussgleisanlagen)
- Eine gezielte Ausrichtung der unternehmerischen Aktivitäten (bspw. die Finanzierung von Investitionen) auf die politischen Rahmenbedingungen (z.B. Ausschöpfen von Abgeltungen) findet daher häufig nicht statt.
-

Ansatzpunkte für das Zusammenspiel von Verkehrspolitik und Unternehmen zur verstärkten Integration der Schiene in Logistik- und Supply Chain-Konzepte

- Die Verlagerung von Transporten von der Strasse auf die Schiene erfordert von Industrie und Handel hohe spezifische Investitionen in Standorte, Infrastrukturen und technisches Equipment. Diese Investitionen bedürfen eines möglichst langen Planungshorizonts. Zudem ist eine hohe Planungssicherheit zu gewährleisten. Dies erfordert eine nachhaltige, d.h. langfristig angelegte, international harmonisierte Verkehrspolitik.
- Um eine verstärkte Verlagerung von Gütertransporten auf das Schienennetz zu erzielen, gilt es aus betriebswirtschaftlicher Sicht, zielgerichtet Anreizsysteme für Entscheidungsträger aller beteiligten Akteure schaffen.
- Abgeltungs- bzw. Subventionszahlungen müssen insbesondere den Anlauf von Verlagerungsprojekten unterstützen. Die intermodalen Transportketten müssen mittelfristig auch ohne Abgeltungen wirtschaftlich zu betreiben sein, um die Gefahr der Rückverlagerung bei Einstellung der Subventionszahlungen zu vermeiden (bspw. Rollende Landstrasse).
- Einige verkehrspolitische Instrumente sind damit in Frage zu stellen:
 - Die künstliche Beschränkung der Verkehrsinfrastrukturkapazitäten (u.a. Einführung von Durchfahrtskontingenten, generelle Sonntags- und Nachtfahrverbote) wirkt den kapazitätserweiternden Infrastrukturausbauten entgegen.
 - Heterogene Massnahmen der nationalen und internationalen Verkehrspolitik (z.B. Abgeltungen, europäische Liberalisierung, Trassenpreise und Strassenbenutzungsgebühren) verhindern gesamtwirtschaftlich effiziente Lösungen

Kontakt

Universität St. Gallen
Lehrstuhl für Logistikmanagement
(LOG-HSG)

Dufourstrasse 40a
CH-9000 St. Gallen

F +41 71 224 7315
I www.logistik.unisg.ch

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle
Ordinarius

T: +41 71 224 7280
E: wolfgang.stoelzle@unisg.ch

