

→ Positionspapier zum Wirtschaftsverkehr in den Städten – Mit fundierten Lösungen Mehrwerte schaffen!

DIE URBANEN ZENTREN UND DIE AGGLOMERATIONEN STEHEN IM BRENNPUNKT DES VERKEHRSWACHSTUMS. DER WIRTSCHAFTSVERKEHR IST MITVERURSACHER UND LEIDTRAGENDER ZUGLEICH. DAMIT DIE VERSORGUNGSQUALITÄT GEWÄHRLEISTET BLEIBT, BRAUCHT ES GEZIELTE, DIFFERENZIERTER LÖSUNGSANSÄTZE.

Zusammenfassung

- Der urbane Güterverkehr ist ein kleiner, aber wichtiger Teil des gesamten Wirtschaftsverkehrs. Aufgrund der wachsenden Verkehrsprobleme in den Städten gerät er überproportional ins Visier von Politik und Verwaltung. Scheinlösungen gefährden die Versorgungsqualität.
- Die Wirtschaft fordert eine differenzierte Betrachtung auf einer soliden Datenbasis. Wirtschafts- und Güterverkehr müssen ihren Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme leisten, die Massnahmen müssen allerdings gezielt und fundiert festgelegt werden.
- Unternehmerische Anreize und die Fachkompetenz der Firmen im Güterverkehr sind ein riesiger Hebel für mehr Nachhaltigkeit. Anstatt vermeintlich effiziente Logistikkonzepte am Reissbrett zu entwerfen, sollte die Politik ein möglichst gutes Biotop für Innovation im Sinne der Allgemeinheit schaffen.

Worum geht es?

Städte und grössere Ballungsgebiete sind die wirtschaftlichen Hotspots unseres Landes. Die bevölkerungsreichsten Kantone und die grössten urbanen Zentren sorgen für den Grossteil der Schweizer Wirtschaftsleistung.¹ Sie werden immer dichter besiedelt und müssen effizient versorgt werden. Das bringt ein erhöhtes Verkehrsaufkommen mit sich – **wo gelebt und gearbeitet wird, wollen Güter und Personen sicher, verlässlich und schnell von A nach B kommen.**

Insbesondere der Güterverkehr ist die Lebensader der Schweizer Unternehmen. Er dient als unverzichtbares Bindeglied zwischen unseren Firmen, ihren Geschäftspartnern sowie den Endkundinnen und -kunden. Entsprechend konzentriert sich auch der Binnengüterverkehr in unserem Land auf der Ost-West-Achse und in den urbanen Zentren, eben dort, wo die meisten Firmen und Menschen sind.²

Wirtschaftsverkehr ist allerdings nicht nur Güterlogistik: Neben Baustellen-, Detailhandels-, Gastro-, E-Commerce- oder anderen Warenlieferungen zählen auch der Dienstleistungsverkehr (z.B. Handwerker) und der Personenwirtschaftsverkehr (z.B. öV) dazu. Wirtschaftsverkehr durchdringt also fast alle Aspekte des Alltags.³

Überblick Wirtschaftsverkehr			
Kommerzieller Güterverkehr, z.B. Paketzusteller, Pizzalieferanten, Detailhandelslogistik, Stückgutlieferungen	Dienstleistungen mit Waren, z.B. Sanitäre, Schreiner, Abfallentsorgung	Dienstleistungen ohne Waren, z.B., Spitex, Reinigungsdienste	Kommerzieller Personenverkehr, z.B., öffentlicher Verkehr, Reisebusse, Taxis

Wie viele andere Lebensbereiche auch ist der Wirtschaftsverkehr einem schnell voranschreitenden Strukturwandel ausgesetzt: Dank der Digitalisierung sind individualisierte, flexible Verkehrsangebote auf dem Vormarsch. Bei den Gütern heisst das insbesondere immer mehr kleinteilige und zeitkritische Lieferungen. Angesichts dieser Veränderungen und der wachsenden Verkehrsbelastung ist es legitim, dass sich Wirtschaft, Gesellschaft und öffentliche Hand intensiv mit der Gestaltung der Rahmenbedingungen auseinandersetzen.

Datengrundlage verbessern und differenziert betrachten

Oftmals werden Last- und Lieferwagen als Symbol für die Verkehrsprobleme in den Zentren dargestellt. Die Politik zeigt gerne auf diesen Teil des Wirtschaftsverkehrs und verspricht scheinbar einfache Lösungen, die in der Regel auf Verbote oder auf Bündelung durch Monopolisierung von Lieferketten hinauslaufen. Die Vielfalt und Komplexität des städtischen Wirtschaftsverkehrs macht aber nur schon die Problemanalyse zur Herausforderung. Man muss seine Rolle und seinen Hebel zur Behebung der Verkehrsprobleme differenziert betrachten und genau verstehen, bevor Massnahmen definiert werden. Die aktuell schlechte Datenlage dürfte sich dank laufender Erhebungen des Bundesamts für Statistik in den nächsten Jahren bessern. Vier wichtige Aspekte des Wirtschaftsverkehrs kommen bisher in der Diskussion zu wenig zum Tragen:

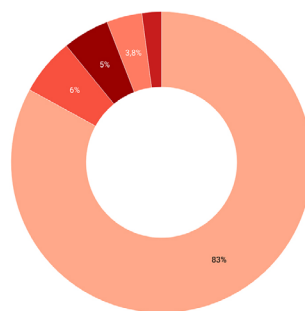
¹ <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/volkswirtschaft/volkswirtschaftliche-gesamtrechnung/bruttoinlandprodukt-kanton.html>

² <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/gueterverkehr/strasse/schwere-fahrzeuge.assetdetail.19544317.html>

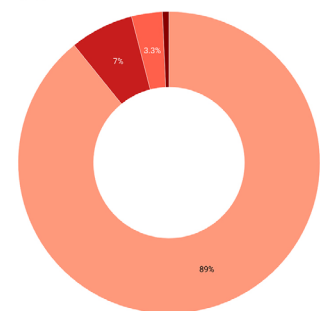
³ <https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/bericht-wive-01-01-2021.pdf.download.pdf/bericht-wive-01-01-2021.pdf>

- 1. Tiefer Verkehrsanteil:** Der Anteil des Wirtschaftsverkehrs am Schweizer Strassenverkehr beträgt lediglich 16.5 Prozent. In den Städten dürfte er noch tiefer liegen, wobei verlässliches Zahlenmaterial fehlt. Von diesem Verkehrsanteil entfallen wiederum etwa 6.0 Prozent auf den Güterverkehr und die kleinteilige Endkundenlogistik.⁴ Schätzungen für die Anteile der kleinteiligen Endkundenlogistik in den Städten reichen von 3.0 Prozent (Stadt Bern⁵) bis 0.8 Prozent (Stadt Wien⁶).
- 2. Hohe Effizienz:** Der Strassengüterverkehr gehört zu den effizientesten Transportarten. Er stemmt eine enorme Transportleistung (Tonnenkilometer) im Verhältnis zu seiner Fahrleistung (Fahrzeugkilometer). Nur rund 20 bis 25 Prozent der Fahrleistung gehen auf Leerfahrten zurück.⁷ Aus unternehmerischer Sicht ist es logisch, dass jede Leerfahrt ein Verlustgeschäft darstellt. Ebenso gibt es bei den Leerfahrten logischerweise eine «natürliche» Untergrenze. Gemäss Studie zur Stadt Wien zeichnen sich die Endkundenlogistiker auch durch sehr kurze Haltezeiten aus (weniger als 10min).⁸
- 3. Antizyklischer Verkehr:** Die Tagesspitzen am Morgen und am frühen Abend sorgen je nach Betrachtung für etwa einen Drittel des gesamten Verkehrsaufkommens. Das ist auch in den Städten so. Beim Wirtschaftsverkehr sind insbesondere die Lieferwagen vorwiegend ausserhalb der Spitzenverkehrszeiten unterwegs. Pakete werden durch den Tag zugestellt, Geschäfte und Restaurants werden zu Randzeiten beliefert. So entgeht die urbane Güterlogistik den Staus zu den Hauptverkehrszeiten und hilft gleichzeitig, das Verkehrsaufkommen zu glätten. Branchenkenner gehen davon aus, dass rund 80 Prozent der Lieferwagen in der Schweiz abseits der Hauptverkehrszeiten unterwegs sind.
- 4. Ökologisch(er):** Ladekapazitäten werden möglichst ausgereizt, Lieferrouten werden laufend optimiert – so verursacht die heutige Güterlogistik geringere Emissionen und Umweltbelastungen als die meisten Alternativen. Beispielsweise sind Heimlieferungen von Waren nicht weniger ökologisch als das Shopping in stationären Geschäften. Es gilt die Betrachtung der gesamten Lieferkette.⁸

Anteil der Fahrleistung (Fahrzeugkilometer) nach Segment, gesamter Strassenverkehr



Anteil der Fahrleistung (Fahrzeugkilometer) nach Fahrzeugtyp



- Individualverkehr (83%)
- Dienstleistungen ohne Waren (5%)
- Dienstleistungen mit Waren (3,8%)
- Kommerzieller Personenverkehr (2,1%)
- Kommerzieller Güterverkehr (6%)
- Personenwagen (89%)
- Leichte Güterfahrzeuge (7%)
- Schwere Güterfahrzeuge (3,3%)
- Busse (0,7%)

Quelle: Bundesamt für Statistik 2022 (<https://www.bfs.admin.ch/asset/de/23404718>)

4 <https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/bericht-wive-01-01-2021.pdf.download.pdf/bericht-wive-01-01-2021.pdf>

5 <https://www.bern.ch/politik-und-verwaltung/stadtverwaltung/sue/amt-fur-umwelt-schutz/umwelt-und-energie/fachstelle-mobilitatsberatung/projekte-und-berichte>

6 https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20190904_OT50135/neue-studie-der-wu-wien-citylogistik-wien-bild

7 **Aktuellste Daten schwerer Güterverkehr 2021, leichter Güterverkehr 2013:**
<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/gueterverkehr/strasse/tabellenpaket.html>

8 <https://www.zhaw.ch/de/forschung/forschungsdatenbank/projektdetail/projektid/5175/>
https://iscm.unisg.ch/-/media/dateien/instituteundcenters/iscm/2-forschung/abgeschlossene-forschungsprojekte/studie_co2_management-summary.pdf

Innovation bringt nachhaltige Verbesserungen

Um Rahmenbedingungen nachhaltig gestalten zu können, braucht es eine bessere Datengrundlage. Die erwähnten Perspektiven zeigen jedoch bereits, dass bereits viel Potenzial ausgereizt wird und die grossen Hebel für die Beseitigung städtischer Verkehrsprobleme vermutlich woanders als bei der Güterlogistik liegen. Dennoch befreien sie den gesamten Wirtschaftsverkehr nicht von seiner Verantwortung, die eigenen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt zu minimieren. Solche Optimierungen sind stark im Eigeninteresse der Unternehmen. Keine Firma will Leerfahrten, Standzeiten, Unfälle usw. Der beste Last- oder Lieferwagen fährt möglichst wenig, möglichst voll und möglichst gut auf die Bedürfnisse des Empfängers abgestimmt. Der Wettbewerb ist ein wichtiger Treiber für diese kontinuierliche Verbesserung: Kosteneinsparungen und Innovation sind kein Selbstzweck. Sie erlauben es Firmen, sich gegenüber den Mitbewerbern zu behaupten und gegenüber den Kundinnen und Kunden zu brillieren. Diesen Weg wird insbesondere die urbane Güterlogistik weiter beschreiten, mit drei Schwerpunkten:

- **Dekarbonisierung:** Bei der Umstellung auf fossilfrei betriebene Fahrzeuge bleibt noch viel zu tun, doch die Marktentwicklung stimmt positiv: Bei den Lieferwagen dürfte der fossilfreie Anteil der Neuzulassungen bis 2025 von heute 10 Prozent auf über 25 Prozent steigen. Bei den Lastwagen rechnet man bis 2030 mit einem Marktanteil von über 50 Prozent.⁹ Im 2025 sollen elektrische Nutzfahrzeuge preislich zu den herkömmlichen Fahrzeugen aufgeholt haben, was die Marktdurchdringung zusätzlich beschleunigt.¹⁰ Voraussetzung für die konsequente Dekarbonisierung ist allerdings eine sichere, saubere und günstige Stromversorgung.
- **Digitalisierung:** Intelligente und dynamische Routenplanung reduziert die Anzahl Wege und Stopps. Die digitale Interaktion mit Kunden ermöglicht die kurzfristige Optimierung und die Erhöhung der Wahrscheinlichkeit einer Erstzustellung. Hier liegt viel Wertschöpfungspotenzial. Wer in moderne Technologie investiert, kann die Konkurrenz ausstechen. Dafür muss es allerdings eine Konkurrenz geben – der Wettbewerb wird zum zentralen Antrieb.
- **Bündelung:** Logistikdienstleister aggregieren Güter und sparen damit Wege, ganz ohne staatliche Intervention. Cargo sous terrain (CST) und andere innovative Logistikkonzepte treiben diese Entwicklung aus dem Markt heraus voran. Kombinierte Verkehrslösungen, bei denen Güter gebündelt mit Lastwagen oder Bahn an den Stadtrand gefahren und dort für die Feinverteilung vorbereitet werden, sind heute bei den grossen Dienstleistern Standard. CST hat mit der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) eine Studie erarbeitet, die faktenbasiert belegt, dass diese Bündelung das Potenzial hat, die LKW-Fahrten in der Stadt um 20 bis 25 Prozent zu reduzieren.¹¹ Aus unternehmerischem Antrieb und ohne Regulierung.

Pragmatische, unternehmerische Lösungen vorziehen

Jede Stadt und jeder Ballungsraum ist einzigartig, was die Geografie, Wirtschafts- und Bevölkerungsstruktur angeht. Einerseits braucht es deshalb realitätsnahe und kontextspezifische Lösungsansätze für die Reduktion der Verkehrsbelastung. Andererseits muss die Kompetenz und Innovationskraft der Unternehmen genutzt werden. Firmen, die Wirtschaftsverkehr und insbesondere urbane Güterlogistik betreiben, kennen ihr eigenes Marktumfeld am

⁹ <https://www.auto.swiss/aktuell/artikel/schweiz-droht-anschluss-bei-elektromobilitaet-zu-verlieren/>

¹⁰ <https://www.strategyand.pwc.com/at/de/presse/2022/electrified-trucking.html>

¹¹ <https://www.zhaw.ch/de/forschung/forschungsdatenbank/projektdetail/projektid/5436/>

besten. Ihr Interesse an verlässlichen und kostengünstigen Transporten deckt sich mit dem gesellschaftlichen Interesse an weniger Lärm, Emissionen und Sicherheitsrisiken. Sie können somit selbst für die grössten und sinnvollsten Verbesserungen sorgen. Dafür braucht es aber die richtigen Leitplanken:

- **Wettbewerb** führt dazu, dass sich Firmen nicht auf ihren Lorbeeren ausruhen. Der ständige Vergleich mit der Konkurrenz fördert Innovation und dadurch auch nachhaltige, effiziente Lösungen.
Beispiel: Die Firma Quickpac setzte als erster Paketdienst in Europa flächendeckend auf Elektroautos und betreibt die grösste 100%-Elektroautoflotte der Schweiz. Damit setzt die Firma ihre Mitbewerber unter Druck, in die gleiche Richtung zu ziehen.
- **Kooperation:** Die Privatwirtschaft kann sich koordinieren und Leistungen bündeln. Dies geschieht aus dem Markt heraus und ist unternehmerisch vorteilhaft. Es braucht entsprechend keine Monopolisierung durch den Staat.
Beispiel: Gemeinsame Nutzung von Umschlags- und Lagerflächen, wie sie beispielsweise im ehemaligen Güterbahnhof Basel-Wolf praktiziert wird. Dies geschieht produkt- und branchenspezifisch, dort wo die meisten Synergien sind.
- **Anreize** für die Kundinnen und Kunden: Im Bereich der kleinteiligen Endkundenlogistik kann die Wirtschaft mehr tun, um die Erstzustellung zu maximieren sowie Teillieferungen, Rücksendungen und aufwendige same day delivery zu reduzieren, indem die Kunden richtige Anreize erhalten.
Beispiele: Rabatte für Verzicht auf möglichst schnelle Lieferung oder Teillieferung, ein Preisschild für Rücksendungen, Vermeidung von "Luft" in Paketen, Förderung von White-Label-Boxen für Zustellung, Versand, Tausch (Salübox in Zürich durch Stadt, VBZ, CST, Huber).
- **Infrastruktur** ist eine Grundvoraussetzung für jede Form von urbanem Verkehr. Die Versorgung und Entsorgung muss auch künftig ihren Platz haben und muss planerisch mitgedacht werden.
Beispiel: Zentrumsnahe Umschlagsflächen sind frühzeitig raumplanerisch sichern, Zufahrts- und Entlademöglichkeiten müssen auch in verkehrsberuhigten Zentren möglich bleiben.

KONTAKT

LUKAS FEDERER

Stv. Bereichsleiter Infrastruktur, Energie & Umwelt

lukas.federer@economiesuisse.ch