

Nachhaltiger Güterverkehr durch die Schweiz

Entwicklung eines Metamodells

Forschungsbericht INN52 Innovation Research Project

**Master of Science in Business Administration
with a Major in Innovation Management
im Juni 2013**

Abstract

„Mobilität von Menschen und Gütern ist nicht Folge, sondern Grundlage unseres Wohlstands.“ (Eberhard von Kuenheim, dt. Topmanager, eh. Vorstandsvorsitzender von BMW)

Aufgrund ihrer geographischen Lage spielt die Schweiz eine international wichtige Rolle im alpenquerenden Güterverkehr. Jedes dritte Gut wurde im Jahr 2010 durch die Schweiz hindurch transportiert (= 40.1 Millionen Nettotonnen an transportierten Gütern). Mit der Annahme der Alpen-Initiative im Jahr 1994 wurde eine demokratische Befürwortung der Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene erwirkt; entsprechende grosse Bauprojekte folgten. Dennoch gehen Experten davon aus, dass der Schweiz eine nachhaltige Verkehrspolitik fehlt und die Parallelsubventionierung von Strasse und Schiene ineffizient ist. Mithilfe eines wissenschaftlich erarbeiteten Metamodells, das nebst volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Aspekten auch ökologischen Anliegen Platz bietet, wird versucht, diesem Anliegen gerecht zu werden.

Die vorliegende Arbeit untersucht die Entwicklung des Durchsatzes der Güter der letzten 30 Jahre und prognostiziert die nächsten 30 Jahre. Ein Augenmerk gilt auch Wechselwirkungen zu Frankreich und zu Österreich, d.h. der Güterverlagerung von der oder in die Schweiz. Um eine gewisse Validität zu garantieren, wird offizielles Datenmaterial des Bundesamtes für Statistik verwendet. Im weiteren Verlauf werden vier Szenarien bestimmt, die für die beiden Transportformen Strasse und Schiene Chancen und Gefahren bieten und individuelle Stärken und Schwächen bezüglich der Kapazität des Durchsatzes ausweisen. In SWOT-Analysen werden die Szenarien beleuchtet und in Nutzwertanalysen nach jeweils drei volkswirtschaftlichen, betriebswirtschaftlichen und ökologischen Kriterien gewichtet.

Resultat ist ein Metamodell, welches sich aufgrund von sieben Forschungsfragen und sieben Hypothesen geformt hat. Es geht im Kern davon aus, dass es dem Dreieck VWL – BWL – Ökologie gleichermassen zu dienen hat und den Durchsatz für Strasse wie für Schiene abbilden muss. Die Akzeptanz der politischen Gremien wird für die Finanzierung wesentlich sein und wird im Metamodell berücksichtigt. Das Metamodell sollte in einem weiteren Schritt IT-gestützt automatisiert und die Szenarien zahlenbasiert analysiert werden.