

Dynamik des Imports verschiedener Güter des täglichen Bedarfs in die Schweiz



Zusammenfassung

Bericht verfasst von Mobil'homme. Dieses Büro für Sozialwissenschaften in Lausanne hat sich auf die Bereiche Städtebau und Verkehr spezialisiert.

Autorinnen und Autoren: Stephan Utz, Marc Antoine Messer, Emmanuel Ravalet, Vincent Kaufmann, Stéphanie Vincent-Geslin, Basil Wietlisbach

September 2018 – im Auftrag der Alpen-Initiative.

Problemstellung

In der Schweiz ist die Verkehrsintensität beim Warentransport sehr stabil. Die gesamte Verkehrsleistung für den Warentransport (Strasse und Schiene) bleibt stabil oder sinkt sogar leicht gegenüber dem Bruttoinlandprodukt. Für die Nachhaltigkeit scheint dies auf den ersten Blick eine gute Nachricht zu sein. Doch das Güterverkehrsaufkommen genügt nicht als alleiniger Indikator für die in hohem Mass globalisierte Schweizer Wirtschaft, da es die im Ausland zurückgelegten Kilometer der Importwaren nicht einbezieht. Um die Wirklichkeit abzubilden, ist die Gesamtanzahl der Kilometer, welche die in der Schweiz konsumierten Güter zurückgelegt haben, zu betrachten.

Unter Berücksichtigung der Globalisierung und des starken Frankens ist anzunehmen, dass ein Teil der Schweizer Produktion ins Ausland ausgelagert wurde und damit „automatisch“ eine Zunahme der Transporte auslöste. Diese Transporte sind noch schwieriger zu messen, wenn nur einige industrielle Prozessstufen ausgelagert werden. Daher ist es nötig, einerseits die Entwicklungen im Bereich des Gütertransports zu betrachten und andererseits die Veränderungen der Industrieprozesse und des Verbrauchs zu erfassen.

Der vorliegende Bericht baut auf diesem Forschungsansatz auf. Er konzentriert sich auf einige Güter des täglichen Bedarfs, um die direkten Folgen aufzuzeigen, welche Veränderungen von Ernährungsstil, Industrieprozessen oder rechtlichem Rahmen nach sich ziehen bezüglich der Schaffung von mehr Verkehr.

I. Entwicklungstendenzen bei den Importwaren mit Ziel Schweiz

In den letzten 20 Jahren hat sich der Aussenhandel (Import und Export) der Schweiz stark entwickelt, sowohl mengenmässig wie auch wertmässig. Seit den 1990er Jahren hat die in die Schweiz importierte Warenmenge um fast 15% zugenommen, während im Zeitraum 1990-2016 ihr Wert um mehr als 105% angestiegen ist.

Die Schweizer Importe stammen zum grössten Teil aus den Ländern der Europäischen Union (88% im Jahr 2016); der Rest stammt zu gleichen Teilen (ungefähr 4%) aus Amerika, Asien und Afrika. Der Import aus den EU-Ländern hat sich verstärkt, betrug er im Jahr 1996 doch erst 81%. Dieser Trend widerspricht also in einem gewissen Mass der landläufigen Meinung, dass der Aussenhandel immer stärker globalisiert wird.

Die Zunahme der importierten Waren scheint sich gleichmässig auf den Strassen- und den Schienenverkehr zu verteilen. Dies ist bestimmt auf die ständige Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur in den letzten 20 Jahre zurückzuführen. So konnte das Wachstum aufgefangen und eine massive Verlagerung auf die Strasse vermieden werden. Zudem erklärt die Zunahme der Einfuhren aus den Nachbarländern (v.a. der zunehmende

Anteil aus Deutschland) diese gleichmässige Aufteilung auf Schiene und Strasse. Trotz der grossen Zunahme an transportierten Waren kann man feststellen, dass beim alpenquerenden Güterverkehr der Modal Split sich zugunsten der Bahn entwickelt. Dies erklärt sich durch die Neue Eisenbahn-Alpentransversale und die Verlagerungspolitik, die die Schweiz nach der Annahme der Alpeninitiative verfolgt hat.

II. Importwege einiger als Beispiel herausgegriffener Produkte

Die Auswahl verschiedener Produkte hat zum Ziel, die Trends beim Import, bei der Produktionsweise und beim Konsum genauer zu erläutern. Darauf basierend werden die Auswirkungen auf den Güterverkehr dargestellt.

Himbeeren und Heidelbeeren

Der Fall der Himbeeren und Heidelbeeren zeigt typisch auf, wie sich eine Veränderung des Ernährungsstils auf den Verkehr niederschlägt. Wir sind der Ansicht, dass es sich bei diesen Beeren um eine Mode und nicht um einen tieferen langfristigen Trend handelt, da die Veränderung rasant verlief. In weniger als 10 Jahren haben sich die Importmengen dieser Beeren fast verzehnfacht. Die massive Zunahme des Konsums dieser Beeren verursacht Verkehrsprobleme, weil die Nachfrage sehr saisonal ist.

Die Analyse des Einfuhrwegs dieser zwei Beerenarten zeigt, dass für eine massive Zunahme der Einfuhren zwei Bedingungen erfüllt sein müssen: eine Geschmacksveränderung bei den KonsumentInnen und die Unterstützung der Grossverteiler. Die Angebotsstrategie der Grossverteiler unterstützt den Konsum dieser Früchte ausserhalb der einheimischen Produktionszeit massiv. So kann die Schweizer Kundschaft dank des Angebots ihren Konsumwünschen freien Lauf lassen – die beiden Bedingungen unterstützen sich gegenseitig. Der Konsum dieser Beeren folgt auch dem allgemeinen Trend hin zu *superfoods* und anderen Lebensmitteln, die u.a. durch die sozialen Medien verbreitet werden.

Die Saisonalität des Schweizer Verbrauchs stellt ein Problem dar, da der Konsum viel früher als die einheimische Produktion beginnt. Der Herkunftsort der Beeren liegt zwar nicht zu weit entfernt von der Schweiz (der Grossteil der Frischprodukte stammt aus der iberischen Halbinsel), doch werden die Früchte beinahe ausschliesslich auf der Strasse transportiert, denn die leicht verderbliche Ware kann fast unmöglich per Bahn transportiert werden.

Der Fall der Himbeeren und Heidelbeeren zeigt auf, wie sich individuelle Entscheidungen der Schweizer KonsumentInnen auswirken. Ein Kauf ausserhalb der einheimischen Produktionssaison zieht viel Verkehr und Umweltverschmutzung nach sich. Da es keine Alternative zu diesen schädlichen Transporten gibt, sollte möglichst auf diese Produkte im Winter und Anfang Frühling verzichtet werden.

Fertigprodukte aus Holz

Der Importweg von Fertigprodukten aus Holz ist ein gutes Beispiel für die Auswirkungen, die ein Wandel der industriellen Prozesse und v.a. der industriellen Kapazität der Schweiz auf den Schwerverkehr auf der Strasse haben kann. Beim Holz offenbart sich eine paradoxe Situation: die Waldfläche nimmt jedes Jahr zu, ebenso der Holzverbrauch, doch die industrielle Bearbeitungskapazität verringert sich oder bleibt stabil. Daraus ergeben sich zwei nicht nachhaltige Situationen: einerseits ein nicht ausgenutzter Holzzuwachs in der Schweiz (rund 1,5 Millionen Kubikmeter pro Jahr) und andererseits ein massiver Import, v.a. auf der Strasse. Die Holzimporte sind seit 1990 um 40% für alle Holzprodukte mit Ausnahme des Brennholzes angestiegen. Bei den Fertigprodukten aus Holz beträgt der Anstieg sogar 350%.

Diese Zunahme ist direkt auf Veränderungen in der lokalen Industrie zurückzuführen. Das Preisdumping aus dem Ausland, aber auch ein Geschmackswandel der Schweizer KonsumentInnen und Verarbeiter hat den Wandel verursacht. Wegen des Dumpings aus dem Ausland ist die Verarbeitung von Holz in der Schweiz nicht konkurrenzfähig. Dazu gesellt sich die Tatsache, dass die Kundschaft heute verarbeitetes Holz dem Massivholz vorzieht. Dies wiederum verlangt nach mehr industriellen Verarbeitungsstufen, die in der Schweiz nicht konkurrenzfähig durchgeführt werden können. Die veränderten Konsumgewohnheiten führen daher zu einem verstärkten Import.

Die verfolgte Wirtschaftsstrategie der Schweiz ist nicht nachhaltig, weder gesellschaftlich (Verlust von industriellen Arbeitsplätzen) noch ökologisch (massiver Import von ausländischen Fertigprodukten). Um die schädlichen Auswirkungen der Importe zu verringern, sind zwei Ansätze zu fördern: Die KonsumentInnen sollten vermehrt angeregt werden, auf Produkte aus lokalem Holz zurückgreifen und die Politik die Verarbeitung des im Moment nicht genutzten Potenzials durch die Schweizer Holzindustrie fördern.

Landwirtschaftliche Soja

Der Importweg der landwirtschaftlichen Soja in der Schweiz unterscheidet sich von derjenigen der Beeren oder der Holzfertigprodukte. Der Fall Soja zeigt die Auswirkungen einer Gesetzesänderung auf den Import gewisser Waren.

Der Sojakonsum in der Schweiz hat in den letzten 20 Jahren stark zugenommen, vor allem wegen des Verbots von Tiermehl als Tierfutter. In der Zwischenzeit bauen immer mehr Länder Soja an, so dass Brasilien nicht mehr der Quasi-Alleinlieferant ist. Dadurch nimmt die Distanz ab, über welche Soja transportiert wird.

Im Unterschied zu den oben erwähnten Produkten spielen die KonsumentInnen bei Soja eine weniger direkte Rolle. Auf politischer Ebene könnte die Schweizer Produktion durch eine Erhöhung des Schwellenpreises für die Importe und eine Bevorzugung der Schweizer Soja gefördert werden. Allerdings könnte eine zu starke Erhöhung der Schweizer Sojaproduktion auf Kosten anderer Getreidearten oder Ölfrüchte (z.B. Raps) zu einer Zunahme der Einfuhr dieser Waren führen und somit die positiven Auswirkungen auf das Transportvolumen zunichtemachen.

Velo

Die Importwege von Fahrrädern und Ersatzteilen in die Schweiz zeigen klar die Fragmentierung des Produktionsprozesses dieses Produkts auf. Der Trend zur Globalisierung der Produktion kann anhand der Einzelteile, aber auch des gesamten Velos beobachtet werden. Beim Warentransport hat sich die Entwicklung des Velomarkts im Lauf der letzten 20 Jahre kaum auf die transportierten Mengen ausgewirkt, da bereits vor 20 Jahren ein Grossteil der Produktion im Ausland erfolgte.

Es ist unmöglich, genaue Zahlen zu den Transportarten für den Import von Fahrrädern und ihren Einzelteilen zu erhalten. Die Vertreiber dieser Artikel sind aber im Allgemeinen nicht an das Schienennetz angeschlossen und daher erfolgen alle Importe (zumindest teilweise) über die Strasse. Ausgehend von der „typischen“ Herkunft eines in Einzelteilen in die Schweiz importierten Velos ist davon auszugehen, dass ein zusammengesetztes Fahrrad im Durchschnitt mehr als 5'500 Kilometer Transport zurückgelegt hat.

Die Entwicklung des Elektro-Fahrrads hat den Velomarkt in der Schweiz nach dem Verschwinden vieler Hersteller in den 1990er Jahre wieder zu einem Aufschwung verholfen. Die Verkaufszahlen dieser Produkte sind in den letzten Jahren stark angestiegen. Zudem benötigen E-Bikes einen regelmässigeren Unterhalt und spezielles Fachwissen. Die neue technische Komplexität dieser Fahrräder betrifft aber nicht nur die E-Bikes, sondern alle Fahrräder; man denke zum Beispiel an elektronische Fahrrad-Gangschaltungen oder Bremsassistentensysteme. Dies alles trägt dazu bei, dass wieder mehr Fachgeschäfte bestehen. Die Hersteller versuchen auch die Produktions- und Vertriebswege zu verkürzen, um die Produkte besser an die Kundenwünsche anzupassen und einen besseren Service garantieren zu können. Die Montage der Velos erfolgt neuerdings häufiger direkt in der Schweiz oder in Europa als in Asien.

Was die Anzahl gefahrener Kilometer betrifft, macht es keinen grossen Unterschied aus, ob der Kunde ein in der Schweiz montiertes Velo oder ein vollständig aus Asien importiertes Fahrrad kauft. Nur wer kein Velo oder weniger häufig eines kauft, entlastet tatsächlich die Umwelt. Um die Mengen an importierten Waren zu verringern, sollten die einzelnen KonsumentInnen sich daher genügsamer verhalten und auf Recycling setzen.

Schlussfolgerungen: weltweit unsichtbare Transporte

Am Ausgangspunkt der vorliegenden Studie gingen wir von der Annahme aus, dass die zunehmende Globalisierung mehr Importe ausländischer Waren in die Schweiz verursacht. Die Analyse der Entwicklung der letzten 20 Jahre bestätigt diese Annahme. Die Schweiz wird immer abhängiger von der Produktionskraft anderer Länder oder Regionen weltweit, und daher wächst der Güterverkehr. Die Zunahme der Importe scheint eine sich selbstreproduzierende Schlaufe zu sein, d.h. dass die zunehmenden Importe verdrängen die Schweizer Produktion immer mehr, weshalb wiederum die Importe ansteigen.

Eine Analyse der Trends bei den Importen (sowohl weltweit wie auf der Ebene ausgewählter Produkte) zeigt auch das rasche Tempo der Veränderungen, die bei der Herkunft der Produkte auftreten können. Wir stellen die Hypothese auf, dass diese schnellen Veränderungen die Anfälligkeit der Schweiz gegenüber den Importen widerspiegeln. Ein verändertes geopolitisches Umfeld kann bei den Importen gewaltige Wechsel auslösen, wie z.B. der dramatische Rückgang der Waren aus Libyen.

Obwohl die Verkehrsleistungen für Waren in Richtung Schweiz weiterhin zunehmen, bleibt das Thema weitgehend unsichtbar in der Öffentlichkeit. Die negativen externen Effekte, die durch den internationalen Handel entstehen, scheinen nur ein geringes Gewicht zu haben bei Konsumententscheidungen des Einzelnen, wie z.B. dem Verzehr von Beeren bereits Ende Winter. Der Kaufimpuls der KonsumentInnen, der einer neuen Ernährungsweise entspricht, wird stark vom Handel und den Importeuren gefördert. Es ist schwierig festzustellen, welchen Einfluss jeweils Angebot oder Nachfrage bei diesem Konsumverhalten hat.

Angesichts der Herausforderungen der Nachhaltigkeit muss bei der Verwendung von Messgrössen auch der Verkehr ausserhalb der Schweiz eingeschlossen werden, im Gegensatz z.B. zum Indikator der Verkehrsintensität. Ohne diesen Einbezug ist es nicht möglich, die gesamten Auswirkungen des Konsums und der Produktion der Waren, die durch die SchweizerInnen verursacht werden, zu beurteilen. Die bisherigen Zahlen erfassen die Wirklichkeit nur ungenügend und sollten durch eine Beobachtung der globalen Warentransporte ergänzt werden.

Ziel der vorliegenden Studie ist es, die Entwicklung der Importe in die Schweiz zu dokumentieren und deren Ursachen zu ergründen, sowohl beim Konsum wie auch bei den industriellen Verfahren und dem rechtlichen Rahmen. Ziel ist nicht, Vorschläge für die Reduktion der Importe zu erarbeiten oder ein Werturteil zu fällen. Doch scheint wegen der „Unsichtbarkeit“ des Verkehrsthemas eine grössere Transparenz über die für jeden Artikel des täglichen Gebrauchs gefahrenen Kilometer angebracht. Dies wäre eine sinnvolle Massnahme zugunsten einer nachhaltigen Entwicklung.