

Wirtschaftsverkehr – was ist das?

Der Verkehrs- und Transportsektor steht aufgrund anstehender Herausforderungen und wichtiger Trends mitten in einer Umbruchphase. Herausforderungen wie Wachstum, Finanzierung oder Entkarbonisierung und Trends wie die Digitalisierung, Automatisierung oder Industrie 4.0 stellen Verkehrsfachleute vor gänzlich neue Fragestellungen. Bislang in der Verkehrsplanung und der Verkehrspolitik gebräuchliche Begriffe wie öffentlicher Verkehr (ÖV), motorisierter Individualverkehr (MIV) und Mobilität geraten zunehmend an ihre Grenzen, die Veränderungen fördern manche Unzulänglichkeiten bei der Benennung des Verkehrs sowie bei der Beschreibung von beobachtbaren Entwicklungen zutage.

Mit Wortschöpfungen wie «Mobilitätsträger»¹⁾, «öffentlicher Individualverkehr»²⁾, «wirtschaftlich notwendiger Autoverkehr»³⁾ oder «motorisierter Privatverkehr»⁴⁾

wird versucht, Segmente im Verkehrssektor zu beschreiben oder zu bewerten. Oftmals schafft ein neuer Begriff Klarheit zu einem Sachverhalt, hin und wieder trägt ein Begriff mehr zur Verwirrung bei.

Zur Bewältigung der neuen Herausforderungen und präzisen Beschreibung der erwähnten Trends plädieren die Autoren für die Einführung des Begriffs Wirtschaftsverkehr in der Verkehrsplanung und in der Verkehrspolitik. Sie definieren, was darunter zu verstehen ist, und sie zeigen, welche Vorteile mit der klaren Benennung dieses Verkehrssegments verbunden sind.

Segmentierung des Verkehrs und Literaturanalyse

Um eine Arbeitsdefinition des Wirtschaftsverkehrs zu erreichen, ist zunächst der Blick auf die grundlegenden Segmentierungen im Verkehr hilfreich. Dies ermöglicht die Einordnung verschiedener Verkehrssegmente in Bezug zum Begriff Wirt-



VON
THOMAS SCHMID
Dipl. Ing. ETH/SVI MAS MTEC/
BWI, Senior Projektleiter
Verkehrs- und Transport-
beratung, Assoziierter Partner
Rapp Trans AG, Zürich



VON
SIMON BOHNE
M.Sc. Verkehrswirtschaft
Projektleiter Verkehrs- und
Transportberatung
Rapp Trans AG, Zürich

schäftsverkehr – auch anhand von bestehenden Definitionen.

Verkehr ist als die realisierte örtliche Verschiebung von Personen, Gütern oder Informationen

definiert. Da eine Gleichsetzung von Wirtschaftsverkehr mit dem Güterverkehr aber zu kurz greift, sind weitere Kriterien zur Abgrenzung verschiedener Verkehrssegmente zum Wirtschaftsverkehr nötig. Im Folgenden werden die verschiedenen Segmentierungsansätze und Ausprägungen im Verkehr beleuchtet.

Eine Segmentierung kann nach den Kriterien erfolgen, die in Abbildung 1 aufgeführt sind. Die aufgezeigte Segmentierung und die zugehörigen Ausprägungen sind keineswegs als erschöpfend aufzufassen. Im Sinne einer Eingrenzung des Begriffs des Wirtschaftsverkehrs spielen die verschiedenen Segmentierungen in ihrem Zusammenspiel eine wichtige Rolle. Es wird auch deutlich, dass keine einzelne Segmentierung ausreichend ist für eine hinreichende Beschreibung des Wirtschaftsverkehrs.

In der deutschsprachigen Literatur finden sich Definitionen des Wirtschaftsverkehrs, die sich zunehmend auf ähnliche Bestimmungsfaktoren festlegen¹⁾. Weitläufig anerkannt ist, dass als Wirtschaftsverkehr die Ortsveränderungsprozesse von Gütern, Personen und Nachrichten bezeichnet werden, die im Rahmen der Produktion von Gütern (z.B. Waren, Dienstleistungen) bzw. zur Versorgung von Wirtschaftseinheiten (Industrie, Bau-/Gewerbe, Handel) oder im Dienste des Gemeinwesens stattfinden²⁾.

Bei Ruesch et al. (2013)³⁾ wird der Wirtschaftsverkehr als Ortsveränderung von Personen und/oder Gütern zu geschäftlichen, gemeinwirtschaftlichen oder dienstlichen Zwecken definiert. Er wird als Summe von Nutz- oder Geschäftsverkehr, Dienstleistungsverkehr mit Waren und Güterwirtschaftsverkehr dargestellt. Hierbei wird der Wirtschaftsverkehr vom Privatverkehr und dem öffentlichen Verkehr abgegrenzt (siehe Abbildung 2).

Segmentierung	Ausprägung (Beispiele)
Was wird transportiert (Verkehrsobjekt)?	Personen, Güter, Informationen
Womit wird transportiert (Verkehrsmittel)?	Flugzeug, Auto, Velo, Fussgänger, schwere Nutzfahrzeuge (SNF), Lieferwagen etc.
Worauf wird transportiert (Verkehrsträger)?	Luft, Strasse, Schiene, Wasserwege
Mit welchem Antrieb wird transportiert?	Motorisiert, nicht-motorisiert
Mit welcher Geschwindigkeit wird transportiert?	Hochgeschwindigkeitsverkehr, Langsamverkehr
Mit welcher Energieform wird transportiert?	Diesel, Benzin, Elektrisch, Muskelkraft
Wozu wird transportiert (Verkehrszweck)?	Arbeitsweg, Ausbildung, Einkauf, Freizeit, Geschäftsfahrten
Grad der Bündelung?	Individualverkehr, Kollektivverkehr, Einzelwagenlagungsverkehr (EWLV), Ganzzug etc.
Was bestimmt die verkehrsauslösende Entscheidung/Notwendigkeit?	Gesellschaft, Individuum, Unternehmen usw.
Wer finanziert den Verkehr	Öffentliche Hand, Private

1 | Die vielfältigen Segmentierungsansätze mit beispielhaften Ausprägungen im Verkehr (eigene Darstellung).

1 | Les multiples approches de segmentation, avec des exemples dans le trafic (présentation établie par nos soins).

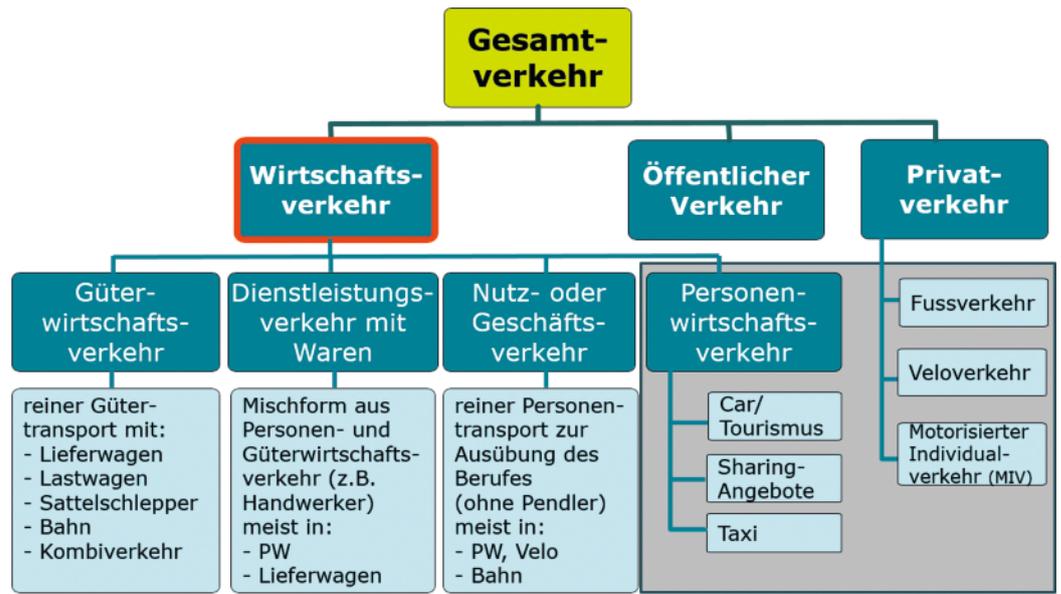
¹⁾ Geschäftsbericht SBB, 2014

²⁾ Taxito, www.taxito.ch

³⁾ Mobilitätsstrategie Stadt Luzern, 2014

⁴⁾ Gegenvorschlag Kanton Zürich zur Anti-Stauintiative, 27. Januar 2016

4 | Erweiterte Darstellung des Wirtschaftsverkehrs mit organisiertem Personenverkehr (eigene Darstellung).
4 | Représentation étendue du trafic économique avec le transport organisé des personnes (présentation établie par nos soins).



kehr nicht durch Quellen, Senken, Verkehrsmittel, Ladungsträger oder Ladung an sich definitorisch abgrenzbar ist.

Definition Wirtschaftsverkehr aus Unternehmens-Perspektive

Die Unternehmens-Perspektive zur Eingrenzung der Verkehrssegmente fokussiert zunächst auf den Zweck des Verkehrs als Bestimmungskriterium für den Wirtschaftsverkehr. Dies beinhaltet vor allem die Ortsveränderungsprozesse in Wertschöpfungsketten, die monetär bestimmt werden können. Das bedeutet, dass mit der Beförderung Geld verdient wird und ein wirtschaftlicher Nutzen entsteht, aber auch, dass zum Geldverdienen Beförderung in Anspruch genommen wird. Vereinfacht könnte man auch vom gewerblichen Transport sprechen. Diese Definition erweitert den Wirtschaftsverkehr um den Personenwirtschaftsverkehr. Die Autoren schlagen folgende Definition des Wirtschaftsverkehrs vor: «Mit Wirtschaftsverkehr werden die Ortsveränderungsprozesse von Gütern, Personen und Nachrichten bezeichnet, die im Rahmen der Herstellung und des Vertriebs von Gütern und Dienstleistungen bzw. zur Ver- und Entsorgung von Wirtschaftseinheiten (Industrie, Bau-/Gewerbe, Handel) stattfinden und in deren Verantwortungsbereich fallen.»⁵¹

Mit dem Zusatz «in deren Verantwortungsbereich fallen» wird ein wesentliches Element des Wirtschaftsverkehrs verstärkt, nämlich der institutionelle Charakter der Unternehmen, welche im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit die ökonomi-

sche, ökologische und gesellschaftliche Verantwortung für die Standort- und Verkehrsmittelwahl und letztendlich für die durchgeführten Transporte tragen (siehe Abbildung 4). Innerhalb des Personenwirtschaftsverkehrs wird der Wirtschaftsverkehr somit um Carreisen im Tourismusverkehr, Car-Sharing- und Taxidienste erweitert. All diese Transporte haben als Wegezweck die wirtschaftliche Aktivität, Personen zu befördern, und zielen dabei auf direkte oder indirekte Erlöse aus dem Transport ab.

Wird die Unternehmensperspektive mit den wichtigsten verkehrswirksamen Subjekten (Mitarbeiter, Kunden, Lieferanten) sowie den wichtigsten Standorten (Produktionsstandort, Verkaufsstandort, Lieferanten/Logistikstandort) als Strukturierungsmerkmal hinzugefügt, können wichtige beobachtbare Phänomene in einer integrierten Betrachtung zum Gesamtverkehr eingeordnet werden (siehe Abb. 5)

Den Vorteil dieser Ergänzung zeigt die Diskussion um die Entwicklungen beim Einkaufsverkehr. Der Substitutionseffekt des privaten Einkaufsverkehrs durch den Wirtschaftsverkehr, hervorgerufen durch die stärkere Verbreitung des Online-Handels und der Heimlieferungen von Waren, kann nun eingeordnet werden. Bei diesem Phänomen findet sozusagen eine Migration des Personenverkehrs zum Güterverkehr statt. Eine reine haushaltsorientierte Beobachtung und Beschreibung der Auswirkungen des Online-Handels auf das Verkehrsaufkommen beim Privatverkehr greift zu kurz, die Entwicklungen aufseite Wirtschaftsverkehr, z.B. die steigende Anzahl an eingesetzten Lieferwagen, sind ebenfalls zu berücksichtigen.

Ein weiteres Beispiel betrifft den Carverkehr. Beim Car-tourismus handelt es sich um Kunden, welche mit einem spezifischen Transportmittel zu Produktions- und Verkaufsstandorten von Freizeitangeboten, teilweise mit Einkaufsmöglichkeiten, transportiert werden. Der Reiscar ist ein kollektives Verkehrsmittel, welches zum Transport von mehreren Kunden dient. Der durch den Cartourismus generierte Verkehr kann weder dem Privatverkehr, dem motorisierten Individualverkehr noch dem öffentlichen Verkehr zugeord-

⁵¹ Ausserhalb dieser Optik fallen insbesondere die Fahrten von Behörden oder Organisationen mit öffentlichem Auftrag und Sicherheitsaufgaben an (z.B. Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienste, Pannendienste). Auch wenn Transporte hier zu Transaktionen (z.B. bei einem Krankentransport bezahlt durch die Unfallkasse) führen, so steht nicht der Erlös, sondern der gesellschaftliche Auftrag im Zentrum des Verkehrs. Daher nimmt dieser Verkehr eine Sonderstellung ein. Zudem stellen diese Verkehrsaufkommen in der Summe keine kritische Menge dar.

Unternehmen		Verkehr/Transport		
		Standorte / Zwecke aus Sicht des Unternehmens am Standort bezüglich der Subjekte und Objekte		
Subjekt, Objekt		Produktionsstandort	Verkaufsstandort	Lieferanten- /Logistikstandort
Mitarbeiter	Person	Arbeitsverkehr, Nutz- und Geschäftsverkehr, Dienstfahrt	Arbeitsverkehr, Nutz- und Geschäftsverkehr, Dienstfahrt	Arbeitsverkehr, Nutz- und Geschäftsverkehr, Dienstfahrt
	Güter	Beschaffungs-, Produktions-, Distributionslogistik	Distributionslogistik, Retourenlogistik	Beschaffungslogistik, Distributionslogistik, Ret.
Kunden	Person	Einkaufsverkehr, Freizeitverkehr	Einkaufsverkehr, Freizeitverkehr	Einkaufsverkehr
	Güter	Distributionslogistik, Retourenlogistik	Distributionslogistik, Retourenlogistik	Beschaffungslogistik, Retourenlogistik
Lieferanten	Person	Dienstfahrt	Dienstfahrt	Dienstfahrt
	Güter	Beschaffungslogistik, Retourenlogistik	Beschaffungslogistik, Retourenlogistik	Distributionslogistik, Retourenlogistik

5 | Aufschlüsselung des Wirtschaftsverkehrs im Gesamtverkehrskontext (eigene Darstellung).
5 | Ventilation du trafic économique dans le trafic total (présentation établie par nos soins).

Substitution Einkaufsverkehr durch home-delivery → Migration Personenverkehr zum Güterverkehr

net werden und die Gesetzmässigkeiten dieses Verkehrs lassen sich nicht verstehen, wenn die Transportdienstleistung nicht im Kontext der Wertschöpfungsketten der Tourismusunternehmen betrachtet werden.

Problematische Gesamtverkehrsdefinition in Mobilitätsstrategien

Städte in der Schweiz, welche die Städteinitiative oder Gegenvorschläge dazu angenommen haben, sind zusehends mit einer problematischen Gesamtverkehrsdefinition konfrontiert. Der Wirtschaftsverkehr und insbesondere der Güterverkehr werden nicht explizit, sondern implizit als Teil des motorisierten Individualverkehrs, welcher auf Fuss-, Velo- und ÖV verlagert werden müsste, behandelt (siehe Abb. 6). Durch diese verkürzte und vereinfachte Darstellung des Gesamtverkehrs werden wichtige Diskussionen in der Entwicklung der zukünftigen Verkehrssysteme auf ideologischer statt auf sachlicher Ebene geführt.

Chancen durch Partizipation von Unternehmen/Verbänden

Die unter der Verwendung des Begriffes «Mobilität» bestehende Tendenz, das Gesamtverkehrssystem personenverkehrs- und haushaltsorientiert darzustellen, birgt erheb-

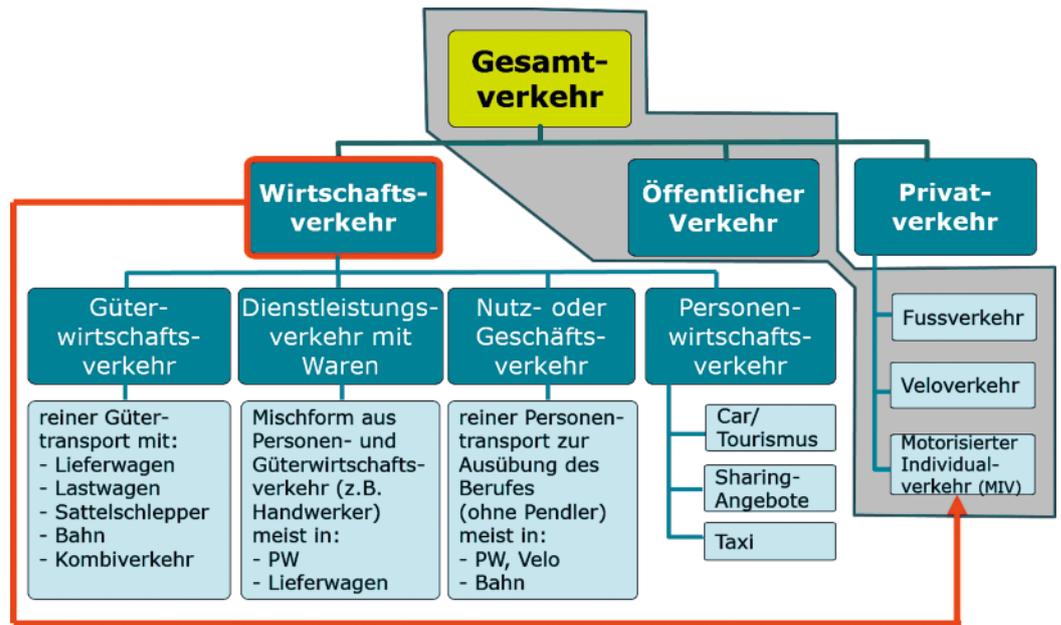
liche Gefahren. Einerseits werden der Güterverkehr und relevante Nutzergruppen aus der Gesamtverkehrssystembetrachtung vollständig ausgeblendet und damit strukturell diskriminiert, andererseits fehlen institutionalisierte Prozesse zum Einbezug wichtiger Akteure. Relevante Entwicklungen werden dadurch nicht oder viel zu spät erkannt und es besteht das Risiko, die Planungs- und Gestaltungskompetenz für hoheitliche Belange (z.B. die Verkehrsinfrastruktur) zu verlieren. Die Vertreter aus der Wirtschaft mit ihrer Innovations- und Gestaltungskraft und ihrer Verantwortung für den Wirtschaftsverkehr sollten für die zukünftige Entwicklung des Gesamtverkehrssystems stärker einbezogen werden. Besonders innovative Lösungen und Beiträge von Unternehmen, welche die gewünschte Entwicklung (z.B. CO₂-freie Transporte) unterstützen, sollten honoriert und mit Anreizsystemen begünstigt werden. Nicht nur die für die Verkehrsplanung zuständigen Behörden, sondern auch die Unternehmen, welche im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Aktivität auf das Funktionieren eines Verkehrssystems angewiesen sind, sind somit gefordert. Eine sachliche und faktenbasierte Darstellung des Gesamtverkehrssystems könnte ein erster wichtiger Schritt Richtung Partizipation, Dialog und Aktivierung von Innovationspotentialen sein (siehe Abb. 7).

Unternehmen müssen als Leistungsträger im Verkehrsmarkt ihre unternehmerischen Handlungsspielräume ausnutzen,

FR Le trafic économique – qu’est-ce que c’est?

En raison des défis qui s’annoncent et des grandes tendances actuelles, le secteur des transports est en pleine phase de mutation. Les défis comme la croissance, le financement ou la décarbonisation ainsi que les tendances comme la numérisation, l’automatisation ou l’Industrie 4.0 contraignent les spécialistes à répondre à des questions inédites. La terminologie

jusqu’ici usuelle dans le domaine de la planification du trafic et la politique des transports, notamment les transports publics (TP), le transport individuel motorisé (TIM) et la mobilité se heurtent de plus en plus à leurs limites. Les changements génèrent des insuffisances dans la désignation du trafic et dans la description des évolutions observables.



6 | Problematik in der Gesamtverkehrsdefinition von Städten (grau hinterlegt) – Wirtschaftsverkehr als Teil des MIV (eigene Darstellung).

6 | Problématique pour la définition du trafic total dans les villes (sur fond gris) – trafic économique comme composante du TIM (présentation établie par nos soins).

indem sie Transportdienstleistungen anbieten und die in ihrem Eigentum stehende Infrastruktur entwickeln. Die Umbruchphase im Markt bietet zahlreiche Chancen für zukunftsorientierte Geschäftsmodelle. Sie sind gefordert, ihre vielseitigen und zum Teil heterogenen Interessen in den Verbänden gegenüber den Behörden zu bündeln und sich auf Stufe Bund, aber insbesondere auch auf Stufe Kanton und in den Agglomerationen im verkehrspolitischen Prozess zu engagieren.

Die Parteien sind gefordert, den Haushalten und Bürgern die Rolle des Wirtschaftsverkehrs im Gesamtverkehrssystem sachlich und fachlich korrekt zu vermitteln, damit eine Sensibilisierung für die Herausforderungen (Wachstum, Finanzierung, Entkarbonisierung) und der Einfluss wichtiger Trends (Digitalisierung, Automatisierung, E-Commerce) entsteht. Städte, welche die 2000-Watt-Gesellschaft anstreben, müssen ihren Bürgern erklären, wie die Wirtschaft einer 2000-Watt-Gesellschaft funktioniert und wie der damit verbundene Verkehr abgewickelt wird. Die Rollenvielfalt des Staates im Verkehrsmarkt (Eigentümer und Finanzie-

rer von Infrastruktur, Eigentümer und Finanzierer von Unternehmen, Besteller von Leistungen, Regulator) dürfte auf Akzeptanz stossen, solange die hoheitlichen und dem Staat zugedachten Aufgaben mit Kompetenz erfüllt und sachlich korrekt ausgeübt werden und die Marsch- und Zielrichtung nicht nur von den Haushalten, sondern auch von den ansässigen Unternehmen mitgetragen werden.

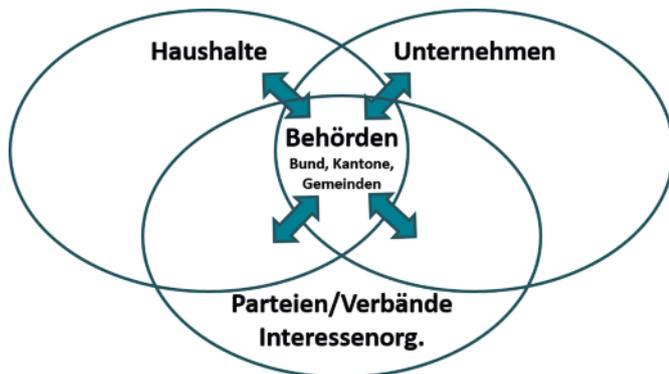
Die Behörden auf Stufe Bund, Kantone und Gemeinden stehen somit durch die Trendentwicklung ausgelöst und zum Teil auch politisch gewünschten Veränderungen im Verkehrs- und Transportmarkt vor einer sehr anspruchsvollen Change-Aufgabe.

Fazit

Eine gesamtheitliche Betrachtung des Verkehrs und eine Sensibilisierung für Verkehrssegmente und Akteurguppen, welche heute in Gestaltungs- und Entwicklungsprozessen der Zukunft vernachlässigt werden, stellt die Basis für die Versachlichung der Diskussion in der Verkehrspolitik dar. Mit der Aufnahme des Begriffs «Wirtschaftsverkehr» in das Vokabular und das Glossar der Verkehrspolitiker und Verkehrsfachleute wäre auf normativer Ebene ein erster Schritt erfüllt. Wird anerkannt, dass dieses Verkehrssegment und diese Akteurguppen existieren, ist eine wichtige Voraussetzung für einen konstruktiven Dialog und die Politik um die Werte im Verkehr und Transport geschaffen.

Quellen

- [1] Menge, J. (2011): Personenwirtschaftsverkehr im Prozess der Dienstleistungserstellung – Ursachen, Strukturen und räumliche Muster, Dissertation, Humboldt Universität zu Berlin, 2011.
- [2] TU Dresden (2006): Glossar Verkehrswesen und Verkehrswissenschaften, Definitionen und Erläuterungen zu Begriffen des Transport- und Nachrichtenwesens, Institut für Wirtschaft und Verkehr, 2006.
- [3] Ruesch, M. et al. (2013): Güterverkehrsplanung in städtischen Gebieten, Planungshandbuch, Fachpublikation des NFP 54, 2013.



7 | Zusammenwirken von Akteuren im verkehrspolitischen Prozess (eigene Darstellung).

7 | Interaction des acteurs dans le processus de politique des transports (présentation établie par nos soins).