



Perspektive 01/2017

Wachstum mit Bremsfaktoren – Steigende Transportkosten wegen LSVA-Tarifen

Die Euro-Zone befindet sich wieder auf Wachstums-kurs. Jedoch gibt es grosse Risikofaktoren. In der Schweiz war der Rückschlag von Ende 2016 wohl nur ein vorübergehender «Ausreisser nach unten». Die Experten bleiben weiter positiv, warnen aber vor Euphorie. Im Transportgewerbe ist die Auftragslage zu Beginn des Jahres durchzogen. Die LSVA-Mehr-kosten müssen bei der Kalkulation der Frachtpreise berücksichtigt werden.

Ausgangslage: Aufwärtstrend der Konjunktur – Auf und Ab in der Schweiz

Die Prognosen aus dem letzten Jahr haben sich bestä-tigt. Ganz allgemein kommt die **Konjunktur immer bes-ser in Fahrt**. Auch 2017 wird die Wirtschaft in der Euro-Zone weiter wachsen. Die Europäische Zentralbank EZB geht in ihrer aktuellen Beurteilung von einer Zunahme des Bruttoinlandprodukts (BIP) um 1,8 Prozent aus. Auf-fällig sind die erheblichen **Unterschiede zwischen den einzelnen EU-Staaten**. An der Spitze behauptet sich unangefochten Deutschland, am unteren Ende rangiert **Italien mit einer enormen staatlichen Verschuldung**. Noch grössere Finanzprobleme hat nur Griechenland, wo die nötigen Reformen weiterhin ausbleiben.

Weltweit gibt es jedoch **etliche Abwärtsrisiken**. Die ro-buste Entwicklung in den USA könnte, je nachdem wie die Regierung Trump nun vorgeht, durch **protektionis-tische Tendenzen** zurückgeworfen werden. In China ist die Konjunktur so schwach wie seit über 20 Jahren nicht mehr. Ebenso müssen der bevorstehende «Brexit», die Wahlen in Deutschland und Frankreich sowie die italieni-

sche Bankenkrise im Auge behalten werden. Allerdings dürfen die **politischen Faktoren nicht dramatisiert** werden (vgl. Perspektive 4/2016).

Wie im Ausland gibt es auch **in der Schweiz ein Auf und Ab**. Gemäss der definitiven Gesamtbilanz war 2016 doch nicht so berauschend wie zuerst angenommen. Vorab das letzte Quartal fiel enttäuschend aus, mit ei-ner BIP-Zunahme von nur 0,1 Prozent. Damit gehörte die **CH-Wirtschaft zu den Schlusslichtern in ganz Europa**, lediglich Griechenland und Finnland schnitten schlechter ab. Die Experten des Bundes gehen aller-dings davon aus, dass **keine negative Trendwende be-vorsteht**. Das zuständige Staatssekretariat für Wirtschaft seco bleibt weiter optimistisch und spricht von einem **vorübergehenden «Ausreisser nach unten»**. Auch die vorauseilenden Indikatoren, d.h. der Einkaufsma-nagerindex und das Stimmungsbarometer, sind positiv für 2017. Das Transportgewerbe darf deshalb ebenfalls zu-versichtlich bleiben.

Dennoch wäre **Selbstzufriedenheit fehl am Platz**. Auch zehn Jahre nach Ausbruch der Finanzkrise liegt das Wachstum vielerorts unter dem eigentlichen Potenti-al. Zur Hauptsache geht es nur dank der Konsumlust von privater Seite vorwärts. Hingegen sind die **Investitionen und Exportzahlen eher schwach**. Das Gefährliche da-ran ist, dass sofort wieder ein Rückschlag droht, wenn die Ausgabenfreudigkeit der Bürger irgendeinmal an ihre Grenzen stösst. Für eine verlässliche Entwicklung wäre eine **Wiederbelebung der Investitionen notwendig**. Der gegenwärtigen Konjunktur ist trotz aller positiven Prognosen noch nicht ganz zu trauen.



Wirtschaftliche Lage im Transportgewerbe: Große Unsicherheiten – tendenziell rückläufige Aufträge

Das Schweizer Transportgewerbe steht vor einem anspruchsvollen Jahr. Der Verlauf der Konjunktur und der Politik («Brexit», US-Protektionismus, Wahlen D/F) sorgen für **große Unsicherheit**. Befürchtet wird ein Einbruch der Handelszahlen und damit ein Rückgang der Aufträge. In vielen Transportsparten waren die **ersten Monate wenig verheissungsvoll**.

- **Stückgut:** Trotz einer punktuellen **Zunahme im Importverkehr** lagen die Volumen anfangs 2017 unter Vorjahresniveau. Große Sorgen macht zudem der anhaltende **Verdrängungswettkampf** unter den Marktteilnehmern. Dazu kommt eine auffällig schlechte Zahlungsmoral der Kunden, wie etliche Mitglieder melden. Je nachdem ergeben sich daraus Liquiditätsengpässe.
- **International:** Die überraschende Tendenz der letzten Monate hält weiter an. Noch immer läuft das zuvor lange darbende internationale Geschäft gut. Jedoch herrscht ein **enormer Preisdruck** – wohl härter als in jeder anderen Sparte.
- **Nah-/Baustellenverkehr:** In vielen Betrieben ist die **Grundauslastung zu gering**. Aufträge kommen oft sehr kurzfristig und in kleinen Volumen, was auf den Umsatz drückt und die Planung stark erschwert. Längerfristig spürbare und stabile Impulse erhoffen sich die Unternehmen durch die bevorstehende Strassenbautätigkeit nach dem NAF-Abstimmungserfolg.
- **Abfalltransport:** Die «ökologischen» Bedürfnisse der Auftraggeber nehmen stetig zu. Mehrere Städte sind dazu übergegangen, Kehrichtfahrzeuge mit Elektroantrieb zu kaufen – was zu **staatlichem Investitionsdruck** (Erneuerung der Flotten) führt. Umgekehrt besteht wenig Bereitschaft, die ausgewiesene Teuerung nach ASTAG-Index auszugleichen. Die zunehmende Komplexität von Submissionen ist für kleine Unternehmen kaum noch zu bewältigen.

• **Möbeltransport:** Die Auftragslage ist sehr durchzogen und von Gebiet zu Gebiet höchst unterschiedlich. Der gemeinsame Nenner sind **starke Schwankungen**. Es werden viele Offerten geschrieben, Zuschläge bleiben aber meist aus. Mit Argwohn wird das verstärkte Engagement der Post als Neumöbellieferant sowie anscheinend neu auch als Umzugsunternehmen beobachtet.

• **Krane:** Trotz Überkapazitäten in der Schweiz nimmt der Druck seitens Kunden zu, auch ausländische Krane einsetzen zu können. Von der Oberzolldirektion OZD wird daher eine **Aufhebung der geltenden Bewilligungspflicht geprüft** – was jedoch für die Fachgruppe Krane nicht in Frage kommt.

• **Holztransport:** Mit Vorstößen im Parlament – die jedoch gescheitert sind – hat die Holzindustrie versucht, das Gesamtgewicht für Rohholztransporte zu erhöhen und die LSVA-Tarife zu reduzieren. Auch wurde eine Studie zu den Transportkosten in Europa lanciert. Das Ziel ist klar: Pro Fuhré soll eine **grössere Menge Holz zum gleichen Preis** befördert werden können. Den Nachteil hätten die Transporteure, weshalb sich die Fachgruppe Holztransporte gegen die Vorstöße aussprach.

• **Tiertransport:** Der Pro-Kopf-Verbrauch von Fleisch hat letztes Jahr um 1 Prozent abgenommen. Zudem wurde viel mehr im Ausland eingekauft. Die Konsequenz ist, dass in der Schweiz **weniger Nutztiere geschlachtet** werden und die Aufträge für den Tiertransport zurückgehen – was den Konkurrenzkampf verschärft.

• **Reisebranche:** Das Kabotageproblem (vgl. Perspektive 4/2016) hat sich weiter verschärft. Der Bund plant offenbar eine gewisse Liberalisierung der «Fernbusse». Im «klassischen» Car-Geschäft, d.h. Auftragsfahrten, ist der Trend zu kurzfristigen Buchungen ungebrochen. Allerdings werden auch bei kleineren Aufträgen häufig Offerten verlangt. Dadurch nimmt der Aufwand zu, während die Margen sinken. Hingegen läuft es **bei Pauschalreisen etwas besser**. Hier ist das überzeugende Angebot offenbar wichtiger als der Preis. Erhebliche Probleme verursacht die neue Regulierungswut in Europa mit Entsende- und Mindestlohn gesetzen und mit MwSt-Vorschriften.



Preisentwicklung: Höhere Zinsen / mehr Inflation – LSVA als harter Kostentreiber

In der Geldpolitik wächst der **Druck für eine Normalisierung**. Kritiker der bisherigen Strategie mit rekordtiefen Zinsen, Geldschwemme und extrem lockerer Kreditvergabe sehen keinen Nutzen mehr. Befürchtet werden **unerwünschte Nebenwirkungen des Billiggeldes**, d.h. vorab die schlechende Enteignung der Sparer.

Nach Dezember 2015 und Dezember 2016 kam es daher am 15. März 2017 zu einer **weiteren Zinserhöhung in den USA** auf neu 0,75 Prozent. Zusätzliche Schritte nach oben sind geplant. Amerika weist damit die **Richtung hin zu mehr Vertrauen** in eine stabile Entwicklung der Weltwirtschaft. Trotzdem gibt es in der EU und damit auch **in der Schweiz vorderhand keine Zinserhöhung**. Die Europäische Zentralbank EZB, die den Takt vorgibt, hält einen Kurswechsel für verfrüht. Somit bleibt der **Druck auf den Schweizer Franken** hoch, was im Transportgewerbe deutlich zu spüren ist.

Im Euro-Raum bewegt sich dafür die **Inflation wieder im idealen Bereich**. Erstmals seit 2013 wurde das Ziel von 2 Prozent erreicht. Die Konjunktur erhält damit Auftrieb. Bei einer tieferen Inflation, d.h. stagnierenden Preisen, ist der Aufschwung hingegen gefährdet. Erfreulicherweise deutet sich **in der Schweiz ebenfalls eine Wende an**. Im Januar und Februar lag die Teuerung bei 0,3 Prozent bzw. 0,6 Prozent (jeweils gegenüber Vormonat). Allmählich dürfte die längere **Phase von sinkenden Preisen beendet** sein. Total wird für 2017 mit einer Inflationsrate von 0,3 Prozent gerechnet. Das ist deutlich weniger als im langjährigen Durchschnitt, ist aber für den Einkauf im Transportgewerbe doch zu beachten.

Ursache für die anziehende Teuerung ist vorab die **Preissteigerung am Erdölmarkt**. Wie angekündigt (vgl. Perspektive 4/2016), hat die Fördermenge seit Januar weltweit abgenommen. Der Beschluss der Opec, das Kartell der erdölexportierenden Länder, zur **Kürzung der Produktionsmengen** wurde überraschend konsequent umgesetzt. Ebenso herrscht derzeit eine sehr stabile Nachfrage. Mit rund 56 Dollar pro Barell ist daher der **Ölpreis doppelt so hoch** wie vor einem Jahr.

Als Folge setzt sich die langfristige **Preissteigerung bei den Treibstoffen** fort. Nach heftigen Ausschlägen nach oben Ende Januar kostet der Diesel derzeit 1,53 Rappen pro Liter (Woche 10) – **so hoch wie nie im ganzen 2016**. Insgesamt verschärft sich damit die angespannte Kosten situation im Transportgewerbe zusätzlich. Der grösste Negativfaktor, der sich noch stärker als angenommen auswirkt, sind die Änderungen bei der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA per 1. Januar 2017. Bei sehr vielen Fuhrparks schlägt die **Mehrbelastung durch die staatlich verordneten Tarife** voll durch. Gegenüber den Kunden müssen daher die Frachtpreise angehoben werden – wobei die **Rückmeldungen zur Umsetzung am Markt sehr verschieden** sind.

Die ASTAG kann deshalb nur empfehlen:

Bei der individuellen Selbstkostenkalkulation und damit der Preisgestaltung müssen die **höheren LSVA-Kosten zwingend eingerechnet** werden. Das Gleiche gilt für die Produktivitätsverluste aufgrund der Stauproblematik. Alles andere führt zu verzerrten Preisen, die nicht dem wahren Aufwand entsprechen.

Massnahmen

Aufgabe der ASTAG ist es, die Rahmenbedingungen für das Transportgewerbe in der Schweiz zu verbessern. Im Auftrag der rund 4'100 Mitglieder werden **Anliegen in die Politik** eingebracht, sei es auf eidgenössischer Ebene oder in den Kantonen. Dazu kommt die **Recherchearbeit und Wissensvermittlung** zu allen relevanten Themen des Güter- und Personentransports auf der Strasse – exklusiv für Mitglieder! In allen Bereichen hat die ASTAG in den letzten 3 Monaten wiederum grosse Anstrengungen unternommen und auch **wichtige Erfolge** erzielt:

- **Abstimmungssieg NAF:** Der Souverän hat mit 61,9 Prozent in allen Kantonen klar Ja gesagt zum neuen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds NAF. Damit ist die Finanzierung der Strasseninfrastruktur langfristig gesichert. Im Vorfeld der Abstimmung hatte sich die ASTAG – zusammen mit den Mitgliedern – stark für die Vorlage eingesetzt. Jetzt stehen Bund



und Kantone unmissverständlich in der Pflicht, für eine ausreichende, sprich: bedarfsgerechte Strasseninfrastruktur in allen Landesteilen zu sorgen. Dazu gehören sowohl die Beseitigung von Engpässen wie auch substantielle Kapazitätserweiterungen. Aufgrund der akuten Stauproblematik ist das Transportgewerbe zwingend auf eine rasche Realisierung angewiesen. Die ASTAG wird hier weiter Druck machen.

- **Kampf gegen Kabotage:** Die Zahl von illegalen Kabotagetransporten innerhalb der Schweiz mit Fahrzeugen, die im Ausland immatrikuliert sind, nimmt zu. Die ASTAG erhält fast täglich Verdachtsmeldungen von Mitgliedern. Das Hauptproblem besteht in der fehlenden Kontrolle und Durchsetzung der geltenden Kabotageregeln. Auch sind die Verantwortlichkeiten nicht eindeutig festgelegt. Deshalb sind Massnahmen der ASTAG bereits in Planung.
- **Spitzentreffen:** Die ASTAG-Direktion trifft sich regelmässig mit Politikern, Medien, Verwaltung und anderen Organisationen. Im ersten Quartal fanden erneut diverse Besprechungen statt, darunter mit dem Bundesamt für Umwelt BAFU, mit Schweiz Tourismus und mit der Stiftung FAR. Dabei kamen verschiedene Themen, die das Transportgewerbe im unternehmerischen Alltag betreffen, zur Sprache.
- **Unterstützung bei Entsende-/Mindestlohngesetzen:** Die neuen Bestimmungen zur Entsendung von Arbeitnehmenden in Deutschland, Frankreich, Österreich

und Italien, zusammen mit Mindestlohn-Vorschriften, sind eine gewaltige administrative Belastung für den Schweizer Strassentransport. Die ASTAG beteiligte sich deshalb an diversen Aktionen der International Road Transport Union (IRU), die auf eine Abschaffung oder zumindest Reduktion der Entsende- und Mindestlohnvorschriften abzielen. Auf der ASTAG-Website wurden zudem detaillierte Merkblätter exklusiv für die Mitglieder aufgeschaltet.

- **Workshop Abfalltransporte:** Für Abfalltransporte nach, aus und in Italien gilt eine neue Registrierungspflicht. Die Anmeldeformalitäten sind äusserst komplex. In der Schweiz sind zudem bei den zuständigen Behörden kaum Informationen erhältlich. Die ASTAG hat daher einen Workshop mit zwei Experten aus Bozen (Südtirol) und des deutschen Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), der «deutschen ASTAG», durchgeführt. Eingeladen waren interessierte Mitglieder.

- **Terminal-Infrastruktur:** In der Stadt Bern nimmt offenbar die Bereitschaft zu, das wenig zweckdienliche Car-Terminal im Neufeld endlich durch eine leistungsfähige, moderne Anlage zu ersetzen. Die ASTAG konnte ihre Standpunkte bei mehreren Gelegenheiten vertreten, zuletzt am 14. Februar 2017 an einem Unternehmeranlass.