

Produzentenpreisindex für den Güterverkehr April 2001 = 100

5

Preise
Prix
Prezzi

Grundlagen



OFS BFS UST

Office fédéral de la statistique
Bundesamt für Statistik
Ufficio federale di statistica
Uffizi federal da statistica

Neuchâtel, 2002

Die vom Bundesamt für Statistik (BFS) herausgegebene Reihe «Statistik der Schweiz» gliedert sich in folgende Fachbereiche:

- | | | | |
|----|---|----|---|
| 0 | Statistische Grundlagen und Übersichten | 11 | Verkehr und Nachrichtenwesen |
| 1 | Bevölkerung | 12 | Geldpolitik, Finanzmärkte und -akteure |
| 2 | Raum und Umwelt | 13 | Soziale Sicherheit |
| 3 | Arbeit und Erwerb | 14 | Gesundheit |
| 4 | Volkswirtschaft | 15 | Bildung und Wissenschaft |
| 5 | Preise | 16 | Kultur, Medien, Zeitverwendung |
| 6 | Industrie und Dienstleistungen | 17 | Politik |
| 7 | Land- und Forstwirtschaft | 18 | Öffentliche Finanzen |
| 8 | Energie | 19 | Rechtspflege |
| 9 | Bau- und Wohnungswesen | 20 | Gesellschaft in Bewegung (Querschnittsthemen) |
| 10 | Tourismus | | |
-

Produzentenpreisindex für den Güterverkehr April 2001 = 100

Grundlagen

Bearbeitung

Werner Schlegel
Verkehrs- und Umweltplanung, Zürich

Herausgeber

Bundesamt für Statistik

Auskunft: Thomas Gross, Sektion Preise und Verbrauch, BFS, Tel. 032 713 69 94
Alex Kuster, Sektion Preise und Verbrauch, BFS, Tel. 032 713 61 44

Bearbeitung: Sektion Preise und Verbrauch, BFS

Vertrieb: Bundesamt für Statistik
CH-2010 Neuchâtel
Tel. 032 713 60 60 / Fax 032 713 60 61

Bestellnummer: 510-0100

Preis: Fr. 7.–

Reihe: Statistik der Schweiz

Fachbereich: 5 Preise

Originaltext: Deutsch

Grafik/Layout: BFS

Copyright: BFS, Neuchâtel 2002
Abdruck – ausser für kommerzielle Nutzung –
unter Angabe der Quelle gestattet.

ISBN: 3-303-05508-4

Inhalt

1	Einführung	5	5	Veröffentlichungen	21
1.1	Vorgeschichte	5	6	Indizes von Transportkosten	22
1.2	Grundzüge des neuen Indexes im Überblick	5	6.1	Unterschiedliche Aussage von Preis- und Kostenindizes	22
1.3	Anwendungen	6	6.2	Der Transportkostenindex des ASTAG	22
1.4	Rechtliche Grundlagen und Datenschutz	7	6.3	KBOB-Teuerungsindex für Lastwagen- transporte im Nationalstrassenbau	22
2	Indextyp	7	6.4	Indexierungsgrundlagen in langfristigen Verträgen	23
2.1	Laspeyres - Preisindex	7	6.5	Anzuwendende Indizes bei Bau- transporten	23
2.2	Berücksichtigung des Wandels im Verkehrssektor durch erweitertes Laspeyres-Konzept	7			
3	Geltungsbereich	8	Anhang		
3.1	Abgrenzungen	8	Anhang 1	Export und Import von Transport- leistungen in der Volkswirtschaft- lichen Gesamtrechnung	26
3.2	Erfasste Verkehrsträger: Schiene und Strasse	8	Anhang 2	Erhebungsformulare	27
3.3	Berücksichtigung des gewerblichen Verkehrs	8	Anhang 3	CPA Güterverkehr Bahn und Strasse	36
3.4	Keine Berücksichtigung von Vorleis- tungen innerhalb des Verkehrssektors	8	Anhang 4	Kommentar zu den berücksichtigten und nicht berücksichtigten Positionen	37
3.5	Berücksichtigung der Leistungen inländischer Unternehmen	8	Anhang 5	Auswahl und Rekrutierung der Berichterstatter	40
3.6	Teilweise Berücksichtigung der inter- nationalen Transporte von inländischen Anbietern	9	Verzeichnis der Übersichten		
3.6.1	Internationale Bahntransporte	9	Übersicht 1	Geltungsbereich Produzenten- preisindex Güterverkehr	10
3.6.2	Internationale Strassentransporte	9	Übersicht 2	Beispiele von gängigen Massein- heiten für die Transportmenge	11
3.7	Kombiverkehr	10	Übersicht 3	Besondere Dienstleistungenn	11
3.8	Zusammenfassung Geltungsbereich	10	Übersicht 4	Formen von langfristigen Kunden- beziehungen	12
4	Erhebung und Berechnung	11	Übersicht 5	Beispiel eines Leistungsbündels im Transport	13
4.1	Preiserhebung	11	Übersicht 6	Aufbau der Erhebungsformulare	14
4.1.1	Preisbestimmende Merkmale	11	Übersicht 7	Erhebungsformulare für Teilmärkte	14
4.1.2	Methode der Leistungsbündel	12	Übersicht 8	Vorgehen zur Auswahl der Leistungsbündel	15
4.1.3	Erhebungsformulare	14	Übersicht 9	Gliederungs- und Gewichtungss- chema	19
4.1.4	Spezielle Erhebungsprobleme	15	Übersicht 10	Bruttoproduktionswert Verkehr	20
4.2	Berechnungs- und Aggregationsstufen	16	Übersicht 11	Berichterstatter und Preis- meldungen	21
4.3	Nomenklatur: Verwendung der «CPA»	18	Übersicht 12	Berücksichtigte Kosten im ASTAG – Kostenindex	22
4.4	Gewichtung	18	Übersicht 13	Anzuwendende Indizes bei Bau- transporten	23
4.4.1	Gliederungs- und Gewichtungsschema	18			
4.4.2	Gewichtung von Schiene und Strasse	18			
4.4.3	Gewichtung innerhalb der Bahntransporte	20			
4.4.4	Gewichtung innerhalb der Strassen- transporte	20			
4.4.5	Vervielfachungsfaktoren für einzelne Berichterstatter	21			
4.5	Erhebungsumfang	21			

1 Einführung

1.1 Vorgeschichte

Der Anstoss zur Erstellung eines Produzentenpreisindex für den Güterverkehr kam von zwei Seiten. Beim Bundesamt für Statistik (BFS) sah man die schrittweise Erweiterung des bestehenden Produzentenpreisindex durch den Einbezug von Dienstleistungen schon seit längerem vor. Ein direkter Anstoss kam von der Sektion Verkehrspolitik des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE)¹, die auf den Bedarf nach einem Preisindex für den Güterverkehr hinwies.

Lücken in der Preisstatistik – schrittweise Erweiterung des Produzentenpreisindex

Die Preisstatistik des Bundesamtes für Statistik erhebt mit dem Produzentenpreisindex (PPI) die Preise für die Produktion der inländischen Unternehmen. Bisher werden die Produkte der Land- und Forstwirtschaft, der Gewinnung von Steinen und Erden, der verarbeitenden Produktion, der Energiewirtschaft sowie des Baugewerbes erfasst². Bei der Erweiterung des Produzentenpreisindex auf den Bereich der Dienstleistungen bildet nun der Güterverkehr ein erstes, volkswirtschaftlich bedeutendes Element.

Lücken in der Verkehrsstatistik

Mit den Verkehrszählungen und den Transportstatistiken werden Daten erhoben, die geeignet sind, das Geschehen auf den Verkehrswegen zu beschreiben. Die Statistik zur Verkehrswirtschaft ist dagegen wenig entwickelt. Die Erhebung von Transportpreisen liefert wichtige Informationen über das Geschehen auf den Verkehrsmärkten. Als Ergebnis von Angebot und Nachfrage sind sie als Instrument der Marktbeobachtung in hohem Masse geeignet.

Realisierungsarbeiten

Die neuen Indizes wurden unter der Leitung des BFS und unter der Mitwirkung der Sektion Verkehrspolitik des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) entwickelt. Die Arbeiten wurden im Rahmen einer Begleitgruppe überprüft, in der Vertreter und Fachleute der Transportbranche Einsitz hatten. Die Bearbeitung des Projekts erfolgte durch Werner Schlegel, Verkehrs- und Umweltplanung, Zürich³.

1.2 Grundzüge des neuen Indexes im Überblick

Im Folgenden werden die wichtigsten Grundzüge des Indexes dargestellt. Die detaillierte Beschreibung der einzelnen Elemente findet sich in den weiteren Kapiteln.

Allgemeine Zielsetzung: Nachweis der Preisveränderungen

Der Produzentenpreisindex für den Güterverkehr erfasst die zeitliche Entwicklung der Marktpreise der im Gütertransport tätigen inländischen Unternehmen. Das Resultat wird in Form von halbjährlich aktualisierten Indizes (Basisperiode April 2001=100 Punkte) vorgelegt. Der Gesamtindex basiert auf den Teilindizes einzelner wichtiger Transportmärkte und Transportträger.

Beobachtung der Marktpreise

Die Preis- und Tariflisten von Unternehmen und Verbänden geben in vielen Fällen kein realistisches Bild der auf dem Markt realisierten Preise. Je nach Marktsituation, Kunde und Art des Auftrages werden die Preise differenziert. Der Produzentenpreisindex für den Güterverkehr beschreibt die Entwicklung der Transaktions- oder Marktpreise und umfasst damit auch die effektiven Abschläge (Rabatte) und Preisdifferenzierungen.

Konsistenz mit dem bestehenden preisstatistischen System

Der Produzentenpreisindex für den Güterverkehr ist Teil des heute bestehenden Produzentenpreisindex sowie, im weiteren Rahmen, Teil des preisstatistischen Systems der Schweiz. Seine Erhebung, Berechnung und Publikation sind deshalb mit den in der heutigen Preisstatistik angewendeten Vorgaben und Methoden konsistent.

Erfasste Verkehrsträger: Schiene und Strasse

In der Schweiz entfällt der grösste Teil der Transportleistungen im Güterverkehr auf den Strassen- und Bahnverkehr. Die Erhebung beschränkt sich deshalb auf die beiden Verkehrsträger Schiene und Strasse. Bei Bedarf kann die Erhebung auf weitere Verkehrsträger (Luftfracht und Binnenschifffahrt) ausgedehnt werden.

¹ Frühere Bezeichnung: Dienst für Gesamtverkehrsfragen des Generalsekretariats UVEK (Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation).

² BFS: Produzenten- und Importpreisindex, Mai 1993=100, Grundlagen, Bern 1995; BFS: Schweizerischer Baupreisindex, Oktober 1998=100, Grundlagen (Kurzüberblick), BFS aktuell, Neuchâtel, Oktober 1999.

³ Adresse: Lavaterstrasse 66, 8002 Zürich, Tel. 01 201 29 01; wschlegel@pop.agri.ch

Erfassung der eigentlichen Transportdienstleistung – Einbezug von Hilfs- und Nebentätigkeiten je nach Marktrealität

Die Grundlage für die Abgrenzung der erfassten Branchen bilden die Allgemeine Systematik der Wirtschaftszweige (NOGA) und die Güterklassifikation in Verbindung mit den Wirtschaftszweigen (CPA). Von den in den Abteilungen 60 bis 62 klassierten Personen- und Gütertransporten der verschiedenen Verkehrsträger wird nur der Güterverkehr erfasst.

Die Abteilung 63 der NOGA und CPA umfasst die Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr. Dazu gehören insbesondere Frachturnschlag, Lagerung und Spedition. Diese Dienstleistungen sind in der Realität oft im Preis eines einzelnen Transportvorganges inbegriffen und lassen sich nicht immer aus dem Gesamtpreis herauslösen. Die mit dem Preisindex Güterverkehr erfassten Preise können solche Tätigkeiten mitenthalten. Sie werden aber nicht in einem separaten Preisindex für die Hilfs- und Nebentätigkeiten des Güterverkehrs ausgewiesen.

Teilindizes, Gesamtindex und Integration in bestehende Preisindizes

Die Entwicklung der Transportpreise wird in Form von verschiedenen Teilindizes für einzelne Teilmärkte und Verkehrsträger sowie für den Güterverkehr insgesamt ausgewiesen. Das Resultat geht auch in die Gesamtberechnung des Produzentenpreisindex ein. Zudem werden die Preisindizes zum Güterverkehr und die Preisindizes zum Personenverkehr (Teil des Landesindex der Konsumentenpreise) zum Gesamtindex für Verkehrsleistungen aggregiert.

Transportkostenindizes

Transportkostenindizes messen die Entwicklung der Kosten, die dem Anbieter bei der Erbringung der Transportdienstleistung entstehen, wie z.B. die Kosten für Personal, Fahrzeug, Energie, Steuern usw. Für den Strassenverkehr wird ein solcher Index jährlich durch den Schweizerischen Nutzfahrzeugverband ASTAG herausgegeben.

1.3 Anwendungen

Volkswirtschaft: Preisindizes als wirtschaftliche Indikatoren und Mittel zur Preisbereinigung

Die Beobachtung der Preisentwicklung ist in der Marktwirtschaft von grosser Bedeutung. Deshalb ist ein konsis-

tenten und möglichst vollständiges preisstatistisches System erwünscht. Die Preisbeobachtung dient verschiedenen Zwecken:

- Inflationsmassstab,
- Konjunkturindikator⁴,
- Branchenvergleiche,
- Volkswirtschaftliche Analysen.

Zudem dienen die Preisindizes der Preisbereinigung (meist Deflationierung) der verschiedenen nominellen Wertgrössen der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung (VGR) sowie der Produktions-, Umsatz- und Wertschöpfungsstatistiken zur Eruierung der realen Vorgänge der Volkswirtschaft.

Verkehrswirtschaft: Preisindizes als Informationen für die Branche sowie für Analysen

Preisindizes für den Güterverkehr bieten der Branche selbst bedeutende Informationen. Die Erträge hängen nicht nur vom Kostenverlauf, sondern wesentlich auch von der Entwicklung der auf dem Markt realisierten Preise ab. Preisverlaufvergleiche erlauben die Analyse der Konkurrenzsituation in verschiedenen Teilmärkten. Sie ermöglichen es der einzelnen Unternehmung, ihre eigene Preisgestaltung mit der durchschnittlichen Preisgestaltung der Gesamtheit der Unternehmen im Zeitablauf zu vergleichen. Preisindizes tragen insgesamt dazu bei, dass sich die Branche innerhalb der gesamten Volkswirtschaft und der einzelne Transporteur innerhalb der Branche situieren können. Die damit verbundene Erhöhung der Markttransparenz ist sowohl betriebswirtschaftlich wie volkswirtschaftlich ein Gewinn.

Preisindizes bieten auch wichtige Informationen zu umfassenderen Analysen im Verkehrssektor. Beispiele sind etwa die zeitliche Veränderung der Wettbewerbsstellung der einzelnen Verkehrsträger und ihre internationale Konkurrenzfähigkeit. Auch die Entwicklung der Produktivität, welche nur mit preisbereinigten, realen Grössen zu messen ist, kann wichtige Aufschlüsse bringen.

Überprüfung von politischen Massnahmen

Der Verkehrssektor wird über die Bereitstellung und Finanzierung der Infrastruktur, über Gebote und Verbote sowie über Produktionssteuern, Subventionen und Abgaben stark durch politische Massnahmen beeinflusst. Es ist notwendig, die Auswirkungen solcher Massnahmen vorgängig zu schätzen und nachträglich zu überprüfen. Eine der Schlüsselgrössen ist häufig die er-

⁴ In dieser Beziehung dürfte insbesondere die Transportmenge ein interessanter, allenfalls vorläufiger Indikator der Konjunktorentwicklung sein. In den Transportpreisen widerspiegeln sich einerseits die kurzfristige konjunkturelle Situation, andererseits die längerfristige Marktlage im Transportsektor (z.B. Kapazitäten).

wartete beziehungsweise tatsächlich erfolgte Auswirkung auf die Transportpreise. Dazu braucht es als Grundlage eine kontinuierliche Preisstatistik.

Indexierungen bei langfristigen Planungen und in Verträgen

In vielen langfristigen Planungen und Verträgen gibt es Klauseln zur Anpassung (Indexierung) von Beträgen an die Teuerungsentwicklung. Dabei können je nach Situation Preisindizes oder Kostenindizes zur Anwendung gelangen (vgl. ausführlicher Kap. 6).

1.4 Rechtliche Grundlagen und Datenschutz

Die rechtliche Grundlage bildet das Bundesstatistikgesetz vom 9. Oktober 1992, das auf den 1. August 1993 in Kraft gesetzt wurde. Dazu gehören die Verordnung vom 30. Juni 1993 über die Organisation der Bundesstatistik und die Verordnung vom 30. Juni 1993 über die Durchführung von statistischen Erhebungen des Bundes, in deren Anhang die Erhebung über Produzenten- und Importpreise erwähnt ist.

Die Erhebungsstelle (BFS) hält sich an die restriktiven Datenschutzvorschriften des Bundes, wie sie im erwähnten Bundesstatistikgesetz sowie im Bundesgesetz über den Datenschutz vom 19. Juni 1992 festgelegt sind. Die Namen und die Einzelangaben der Berichtersteller werden vertraulich behandelt und nur für statistische Zwecke verwendet.

2 Indextyp

2.1 Laspeyres-Preisindex

Wie in der preisstatistischen Praxis üblich wird auch für den Produzentenpreisindex des Güterverkehrs ein Laspeyres-Preisindex verwendet. Dieser Preisindex misst die im Laufe der Zeit eintretende Preisentwicklung für ein fest definiertes und konstant gehaltenes Gliederungs- und Gewichtungsschema (Kap. 4.4.1), das für die Basisperiode bestimmt wird. Die Preisentwicklung wird in Form eines Indexes dargestellt, der in der Basisperiode (April 2001) gleich 100 ist. Er kann mit der folgenden Formel dargestellt werden⁵:

$$(1) \quad I_i^t = \frac{\sum_{i=1}^n q_i^0 p_i^0 \frac{p_i^t}{p_i^0}}{\sum_{i=1}^n q_i^0 p_i^0} = \sum_{i=1}^n g_i^0 I_i^t$$

wobei

$$(2) \quad g_i^0 = \frac{q_i^0 p_i^0}{\sum_{i=1}^n q_i^0 p_i^0} \quad (3) \quad I_i^t = \frac{p_i^t}{p_i^0}$$

i = Gut i , Indexposition i

I_i^t = Indexstand im Berichtsmonat t

q_i^0 = abgesetzte Menge des Gutes i im Basismonat

p_i^0 = Preis des Gutes i im Basismonat

p_i^t = Preis des Gutes i im Berichtsmonat

$q_i^0 p_i^0$ = Verkäufe des Gutes i im Basismonat (Verkäufe = Umsatz = Menge mal Preis)

g_i^0 = Umsatzanteil des Gutes i am Gesamtumsatz der Branche im Basismonat

Das Gliederungs- und Gewichtungsschema sollte periodisch (z.B. alle fünf Jahre) angepasst werden, damit die Repräsentativität des Indexes nicht leidet.

2.2 Berücksichtigung des Wandels im Verkehrssektor durch erweitertes Laspeyres-Konzept

Der Verkehrssektor ist, wie die gesamte Volkswirtschaft, einem steten Wandel unterworfen. Der Berechnungsmodus ist deshalb so flexibel zu gestalten, dass neu auftretende Varianten von Transportdienstleistungen laufend in den Index aufgenommen und bedeutungslos gewordene gestrichen werden können. Dies ist durch die Wahl eines erweiterten Laspeyres-Konzepts, welches auch in der übrigen Preisstatistik angewendet wird, möglich. Es erlaubt den Berichterstellern, auf ihren Preismeld formularen Ersatzvorschläge für bestehende Transportdienstleistungen anzubringen. Der einzelne Berichtersteller wird dazu von der Erhebungsstelle sogar aufgefordert, damit er Preise für Produkte meldet, die das Unternehmen auf dem Markt effektiv anbietet und die in seiner Angebotspalette eine gewisse Bedeutung haben.

Ein solchermassen erweitertes Laspeyres-Konzept ist notwendig, damit die dem Index zugrundeliegenden Preismeldungen die jeweils aktuellen Gegebenheiten auf dem Transportmarkt widerspiegeln. Falls eine entsprechende Änderung zwischen dem bisherigen und dem neu gemeldeten Produkt bedeutend ist, wird die neue Meldung indexneutral behandelt, das heisst, es wird eine neue Einzelpreisreihe eröffnet oder es erfolgt eine Verkettung mit der entsprechenden bisherigen Preisreihe (ohne Beeinflussung des Resultats des Gesamtindex). Falls die Änderung eher unbedeutend ist und einen nur minimalen Einfluss auf den Preis hat, kann die bisherige Preisreihe direkt fortgesetzt werden⁶.

⁵ Der mit Formeln ungeübte Leser kann diese überspringen, da der Text auch ohne die Formel verständlich ist.

⁶ Vgl. ausführlicher: BFS: Produzenten- und Importpreisindex, Mai 1993=100, Grundlagen, Bern 1995, Kapitel 2.2.4

3 Geltungsbereich

3.1 Abgrenzungen

Der Produzentenpreisindex für den Güterverkehr kann nur einen Teil aller Transportleistungen abdecken. Abgrenzungsfragen ergeben sich bei den folgenden Merkmalen von Verkehrsleistungen:

- Verkehrsträger
- Werkverkehr/gewerblicher Verkehr
- Nationaler/internationaler Verkehr
- Kombiverkehr

Die Abgrenzungen erfolgen aufgrund von konzeptionellen Überlegungen, der Bedeutung der Verkehrsleistungen, der Anwenderbedürfnisse und erhebungspraktischer Erwägungen.

3.2 Erfasste Verkehrsträger: Schiene und Strasse

Der Preisindex Güterverkehr deckt die beiden Verkehrsträger Schiene und Strasse ab. Auf diese entfällt in der Schweiz der weitaus grösste Teil der Gütertransporte. Nicht berücksichtigt werden Binnenschifffahrt, Luftfracht und Rohrleitungen. Bei Bedarf kann die Erhebung auf weitere Verkehrsträger ausgedehnt werden.

3.3 Berücksichtigung des gewerblichen Verkehrs

Gewerblicher Verkehr ist definiert als «Güterbeförderung für Dritte gegen Bezahlung»⁷. Im Gegensatz dazu bedeutet Werkverkehr gemäss der Gütertransportstatistik «Güterbeförderung für eigene Zwecke». Der Werkverkehr hat vor allem im Nahverkehr bis 25 km eine starke Stellung.

Beim Werkverkehr handelt es sich um zwei Gruppen von Dienstleistungen:

- Transportleistungen mit eigenen Fahrzeugen innerhalb der gleichen Unternehmung. Häufige Fälle sind die internen Transporte der Grossverteiler (Transport als Vorleistungen innerhalb des gleichen Betriebes).
- Transportleistungen für Käufer der vom Fahrzeughalter erstellten oder gehandelten Produkte. Die Transportleistung wird direkt einem Dritten erbracht, die Abrechnung erfolgt aber nicht separat, sondern zusammen mit dem verkauften Produkt. Häufige Fälle sind Transporte von Heizöl und Baumaterial.

In beiden Fällen konkurriert der Erbringer der Transportleistung auf einem Gütermarkt, nicht auf einem Transportmarkt. Wie er die Transportleistung verrechnet,

ist nicht isolierbar von seiner Preisgestaltung auf dem Gütermarkt. Auch dann, wenn der Betrieb diesen Transportleistungen eine betriebswirtschaftliche Kalkulation zugrundelegt, handelt es sich nicht um Preise, sondern um Kosten.

Der Produzentenpreisindex für den Güterverkehr erfasst die auf dem Markt erzielten Preise. Solche gibt es nur im gewerblichen Verkehr.

3.4 Keine Berücksichtigung von Vorleistungen innerhalb des Verkehrssektors

Innerhalb des Verkehrssektors gibt es vielfältige Vorleistungsbeziehungen. Grundsätzlich werden die Dienstleistungen an der Schnittstelle vom Verkehrssektor zu den übrigen Sektoren erfasst, nicht jedoch Leistungen innerhalb des Verkehrssektors selber. Diese Abgrenzung ist für die beiden folgenden Bereiche nötig.

Vertragsfahrer werden nicht berücksichtigt

Unter Vertragsfahrern werden selbständig erwerbstätige Personen mit eigenem Fahrzeug verstanden, die im Auftrag von Transportunternehmen Transporte durchführen, aber gegenüber den Endnachfragern von Transportleistungen keinen selbständigen Marktauftritt haben. Ihre Dienstleistungen sind bereits bei denjenigen Transportunternehmen erfasst, die mit dem Auftrag des Kunden betraut sind. Dagegen werden die häufigen Vertragsverhältnisse zwischen Unternehmen ausserhalb des Transportsektors und Transportunternehmen (wie z.B. die Tankstellenbelieferung) erfasst.

Operators und free access im Bahnverkehr

Vergleichbare Vorleistungsbeziehungen bestehen auch im Bahnverkehr. Im kombinierten Verkehr organisieren die Operators den Verkehr zwischen den Terminals. Die Bahngesellschaften stellen Netz und Traktion zur Verfügung. Erfasst werden in der Regel⁸ die Leistungen an der Schnittstelle zwischen dem Operator und den Nachfragern nach Transporten. Die Leistungen innerhalb des Transportsektors, in diesem Falle die Leistungen, welche die Bahngesellschaften dem Operator erbringen, werden dagegen ausgeklammert.

3.5 Berücksichtigung der Leistungen inländischer Unternehmen

Der Produzentenpreisindex erfasst die gesamte Produktion der im Inland tätigen Unternehmen, unabhängig davon, ob sie im Inland abgesetzt oder exportiert wird⁹.

⁷ BFS, Gütertransporte auf der Strasse, Erhebung 1998, Seiten 27 und 29.

⁸ Kriterium ist immer, dass ein Marktpreis vorhanden ist und nicht eine kalkulatorische Grösse.

⁹ Vgl. dazu auch Anhang 1.

Als inländische (gebietsansässige) Anbieter gelten gemäss volkswirtschaftlicher Gesamtrechnung auch Unternehmen, deren Hauptsitz im Ausland ist, die aber in der Schweiz eine Niederlassung (z.B. ein Verkaufsbüro mit Entscheidungsfreiheit und vollständiger Rechnungsführung) haben.

Durch die Berücksichtigung der inländischen Anbieter werden die Leistungen im nationalen Verkehr (Binnenverkehr) praktisch vollständig abgedeckt. Das zur Zeit noch bestehende Kabotageverbot¹⁰ schliesst ausländische Unternehmen vorläufig vom Binnenverkehr auf der Strasse noch weitgehend aus. Im nationalen Bahntransport gibt es keine ausländischen Anbieter.

3.6 Teilweise Berücksichtigung der internationalen Transporte von inländischen Anbietern

Für den Einbezug von internationalen Transporten in die Indexberechnung gibt es mehrere Gründe:

- (a) Im Konzept des bestehenden Produzentenpreisindex wird nicht unterschieden, ob die damit erfassten inländischen Anbieter ihre Leistungen auf dem Binnenmarkt anbieten oder exportieren. Konzeptionelle Gründe sprechen deshalb für den Einbezug der internationalen Transporte inländischer Unternehmen.
- (b) Die Transportleistungen von inländischen Anbietern im internationalen Verkehr sind von einiger Bedeutung. Vor allem bei der Bahn machen die internationalen Transporte (Verkehr zwischen der Schweiz und dem Ausland sowie Transitverkehr) rund 70% der gesamten Transportleistungen aus. Im Strassentransport handelt es sich im Wesentlichen um Transporte, die beim Import und Export von Gütern getätigt werden. Der Einbezug der internationalen Transporte drängt sich auf, um die Bahn ihrem Gewicht entsprechend überhaupt berücksichtigen zu können.
- (c) Es besteht ein Interesse der Anwender, auch die Daten für die Entwicklung der Transportpreise im internationalen Verkehr zur Verfügung zu haben.

3.6.1 Internationale Bahntransporte

Im Bahntransport ist zu unterscheiden zwischen dem internationalen Systemverkehr einerseits sowie dem Ganzzugverkehr im freien Netzzugang und dem Kombiverkehr mit Operators andererseits.

Internationaler Systemverkehr

Im internationalen Systemverkehr (Einzelwagenladungsverkehr und Ganzzüge) wird bei einer Netzgrenze (im Normalfall dem Grenzbahnhof) die Ladung in die Verantwortung der Nachbargesellschaft übergeben. Die einzelnen Gesellschaften haben einen je eigenen Marktauftritt mit eigenen Preisen. Nach der Übergabe des Transportes an der Grenze erbringt die übernehmende Gesellschaft die Leistungen von Traktion, Netz, Rangier- und Abhol/Zustelldienst. Andere, ebenfalls mit dem spezifischen Transport erbrachte Leistungen (wie z.B. die Bereitstellung von Wagen) werden in einem internationalen Clearingsystem abgerechnet.

In der vorliegenden Erhebung wird für den Transitverkehr die Leistung von Grenze zu Grenze erfasst (d.h. die von der schweizerischen Gesellschaft erbrachte Dienstleistung). Beim Ziel-Quellverkehr (Verkehr zwischen der Schweiz und dem Ausland) wird in der Regel die Leistung von Anschlussgleis zu Anschlussgleis erfasst.

Internationaler Verkehr im free access und Kombiverkehr der Operators

Beim internationalen Verkehr im free access handelt es sich ausschliesslich um Ganzzugverkehr. An den Netzgrenzen der Gesellschaften erfolgt keine institutionelle Übergabe. Die Gesellschaft, welche den Transport durchführt, kauft eine Vorleistung ein, ist aber in der Festlegung von Dienstleistungsumfang und Preisen frei. Die gleichen Feststellungen gelten für den Kombiverkehr, den die Operators durchführen. Der ökonomische Unterschied liegt vor allem im Dienstleistungsumfang, den die Netzbetreiber erbringen.

In der vorliegenden Erhebung wird immer der Preis für die gesamte Dienstleistung der Transportunternehmung bzw. des Operators erfasst.

3.6.2 Internationale Strassentransporte

Bei den internationalen Strassentransporten beschränkt sich die Erhebung auf die Leistungen von gebietsansässigen Gesellschaften. Dies hat aber nicht unbedingt zur Folge, dass die Transporte von einem inländischen Fahrzeughalter durchgeführt werden.

- Grosse schweizerische Transportunternehmen haben ausländische Tochterunternehmen, ausländische Trans-

¹⁰ Kabotage: Inländischer Strassenverkehr von im Ausland angemeldeten Kraftfahrzeugen. In der Schweiz nach Art. 115 der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen im Strassenverkehr verboten. In der EU aufgrund der Verordnung Nr. 3118/3 des Rates vom 25. Oktober 1993 erlaubt. Im Landverkehrsabkommen mit der EU ist für die Übergangsfrist bis 2005 eine eingeschränkte «grosse Kabotage» vorgesehen, ab 2005 ist die «grosse Kabotage» frei.

portunternehmen schweizerische Geschäftsstellen. Die den Transport organisierende Gesellschaft ist wohl inländisch. Der mit der Ausführung des Transportes beauftragte Betrieb ist damit aber nicht bestimmt.

- Beim Plattformverkehr mit Vorlauf (Versender bis Plattform), Hauptlauf (Plattform – Plattform) und Nachlauf (Plattform bis Empfänger) wird oft ein Teil der Transportleistungen von inländischen, ein Teil von ausländischen Transportunternehmen erbracht.

Die für den internationalen Verkehr erhobenen Preise beziehen sich immer auf die gesamte auf dem Markt angebotene (grenzüberschreitende) Transportleistung.

3.7 Kombiverkehr

Unter Kombiverkehr werden der unbegleitete Kombiverkehr (UKV) und der begleitete Kombiverkehr (RLS) verstanden, der die Bahntransporte zwischen den Terminals sowie die Vor- und Nachläufe auf der Strasse umfasst.

In der Preiserhebung werden nicht die ganzen Transportstrecken zwischen Versender und Empfänger berücksichtigt, sondern lediglich der Transport von Terminal zu Terminal inkl. der Terminaldienstleistungen.

3.8 Zusammenfassung Geltungsbereich

Übersicht 1: Geltungsbereich Produzentenpreisindex Güterverkehr

Verkehrsträger	Berücksichtigung von Schiene und Strasse; Spätere Berücksichtigung weiterer Verkehrsträger möglich.
Werkverkehr/gewerblicher Verkehr	Berücksichtigung des gewerblichen Verkehrs; Nichtberücksichtigung des Werkverkehrs.
Vorleistungen innerhalb des Verkehrssektors	Vorleistungen innerhalb des Transportsektors (insbesondere Vertragsfahrer für Transportunternehmen und Entgelt für die Benutzung des Schienennetzes) werden nicht separat erfasst, sind aber in den Endpreisen als Kostenbestandteil enthalten.
Inländische/ausländische Unternehmen	Es werden die Leistungen inländischer Transportunternehmen erfasst. Ausländische Transportunternehmen ohne Geschäftsstelle in der Schweiz werden nicht berücksichtigt.
Internationaler Verkehr	Teilweise Berücksichtigung.
Kombiverkehr	Berücksichtigung der Leistungen von Terminal zu Terminal inkl. Terminaldienstleistungen.

4 Erhebung und Berechnung

4.1 Preiserhebung

4.1.1 Preisbestimmende Merkmale

Transportmenge und Transportdistanz

In den Transportstatistiken werden die physischen Leistungen der Transporteure gemeinhin gemessen in Tonnenkilometern (Transportmenge multipliziert mit der Transportdistanz). Für die Berechnung eines Preisindex kann jedoch nicht auf einen Preis pro Tonnenkilometer basiert werden. Die Preise sind sowohl in Bezug auf die Transportdistanz wie in Bezug auf die Sendungsgrösse degressiv. Der Durchschnittspreis pro Tonnenkilometer (Gesamterträge dividiert durch die Transportleistung) verändert sich deshalb nicht allein aufgrund von Preisveränderungen, sondern auch aufgrund von Veränderungen in der Struktur der Transportleistungen.

Unterschiedliche Masseinheiten für die Transportmenge

Das Gewicht wird in vielen Teilmärkten als Masseinheit für die transportierte Menge verwendet. Diese Masseinheit wird aber je nach Gegebenheit ergänzt oder ersetzt (Übersicht 2).

Der Preisindex für den Güterverkehr stellt jeweils auf jene Masseinheit ab, in welcher die Preise auf den Transportmärkten effektiv gebildet werden.

Distanzen und Destinationen

Die Distanzen sind zwar ein wichtiges preisbildendes Merkmal. Der Preis pro definierte Sendung kann aber bei gleicher Distanz differieren in Abhängigkeit der Destination. So kosten im Binnenverkehr Transporte bei gleicher Distanz in die Berggebiete mehr als innerhalb des Mittelandes. Allgemein ausgedrückt kosten Transporte zwischen Destinationen mit gesamthaft hohem Transportaufkommen weniger als Transporte in periphere Gebiete.

Distanzen und Zeitaufwand

Aufgrund der Transportdistanzen kann der Transportanbieter mittels Erfahrungswerten die zeit- und kilometerabhängigen Kosten für den Fahrzeugeinsatz berechnen und darauf aufbauend einen Preis offerieren. In einigen Teilmärkten wird für die Bestimmung der Leistung der Fahrzeugeinsatz inkl. Fahrer, gemessen in Stunden, verwendet. Beispiele sind etwa Schwertransporte mit Spezialfahrzeugen oder Belagstransporte, bei denen die Umschlagzeiten wichtiger sind als die Fahrzeiten.

Dienstleistungsumfang

Neben der Transportleistung im engeren Sinn, der Verschiebung einer bestimmten Menge über eine bestimmte Distanz, umfasst die Dienstleistung andere Komponenten (Übersicht 3).

Übersicht 2: Beispiele von gängigen Masseinheiten für die Transportmenge

Masseinheit	Beispiel
Gewicht in kg oder t Volumen in m ³ Ladefläche in m ² Ladeeinheit Fuhre, Wagen, Züge	Normstückgut, Tank- und Silotransporte Oft verwendet bei Schüttgütern Stückgutverkehr für leichte oder sperrige Güter Containerverkehr (Schiene und Strasse) allenfalls differenziert nach Grösse des Containers Oft verwendet bei Pendelverkehren

Übersicht 3: Besondere Dienstleistungen

Art der Dienstleistung	Beispiel
Ausrüstung der Fahrzeuge Verladeeinrichtungen Transportgefäss für Verlad durch Auftraggeber Zwischenlagerung Kommissionierung Zollabfertigung	Kühltransporte, Gefahrguttransporte Kran für Baustoffe wie z.B. Röhren oder Stahl Bahntransporte, Wechselbehälter, Mulden häufig bei Pneutransporten häufig bei Belieferung Detailhandel Normdienstleistung bei Auslandstransporten

Der Bedarf solcher Zusatzleistungen hängt eng mit der Art der Transporte zusammen. Sie sind denn auch oft standardisiert und in den jeweiligen Preisen oder Tarifen bereits berücksichtigt. In andern Fällen werden sie als Zuschläge zur Normdienstleistung verstanden und separat in Rechnung gestellt.

Dienstleistungsqualität

Schwieriger zu erfassen und zu quantifizieren sind Dienstleistungsqualitäten wie die sofortige Abrufbarkeit, die Ankunftspräzision, die Zuverlässigkeit und ähnliche Faktoren. Es sind Faktoren, die beim einzelnen Transporteur nicht als preisdifferenzierende Merkmale erscheinen, sondern zum Marktauftritt des Anbieters gehören und die eine Unternehmung gegenüber den Konkurrenten auszeichnet. Es kommt dazu, dass sich solche Qualitäten in den oft langjährigen Beziehungen zwischen dem Transporteur und dem Kunden einspielen. Die Dienstleistungsqualität ist für die Preisbildung zwar wichtig. Die Preise differieren aber weniger in Bezug auf die Anforderungen des Einzeltransportes, sondern auf die Ansprüche, die ein Kunde an die Transportqualität insgesamt stellt.

Verkaufskonditionen

Bei einem Teil der Aufträge, den das Transportgewerbe ausführt, handelt es sich um Einzelaufträge. Dazu gehören etwa Transporte für Kleinkunden, die zu Normkonditionen durchgeführt werden, oder um Aufträge, die auf dem Spotmarkt akquiriert werden zur Verbesserung der Auslastung. Der grosse Teil des Umsatzes der Transportunternehmen basiert jedoch auf festen Kundenbeziehungen, und die spezifischen Dienstleistungen sowie die Preiskonditionen werden in Verträgen oder Vereinbarungen festgehalten. Die folgenden Vereinbarungsformen sind häufig (Übersicht 4).

Während Rahmenvereinbarungen meistens sehr einfache Inhalte haben (Preis und Rabatt), besteht bei den Transportverträgen ein grosses Spektrum in der Aufgabenabgrenzung zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer. Es kann sich um Outsourcing-Modelle handeln, bei welcher der Auftraggeber die Logistikleistungen selber erbringt und die Transportunternehmung eine reine Carrierleistung erbringt. Es gibt aber auch die Fälle, in welchen die Transportunternehmung einen grossen Aufgabenumfang bis zur Lagerbewirtschaftung und Kommissionierung zu erledigen hat.

In jedem Fall ist die Art der Kundenbeziehung ein sehr wichtiges preisbildendes Merkmal.

4.1.2 Methode der Leistungsbündel

An die erhobenen Daten werden zwei wichtige Qualitätsansprüche gestellt:

- (a) Es sollen auf dem Markt tatsächlich realisierte Transaktionspreise erfasst werden. Da sich Transportdienstleistungen aufgrund der Transportmenge, der Distanz, der Destination, des Dienstleistungsumfangs, der Dienstleistungsqualität und der ausgehandelten Verkaufskonditionen unterscheiden, bezieht sich der tatsächlich realisierte Preis immer auf eine ganz bestimmte Kombination dieser Merkmale.
- (b) Um die reine Preisbewegung zu messen, müssen in der Abfolge der Erhebungsperioden die Preise für die immer gleichen Dienstleistungen gemeldet werden. Wenn z.B. die Transporteure ihre Angebote in Richtung von Gesamtdienstleistungen erweitern, ist dies eine Veränderung des Dienstleistungsumfanges und die damit verbundene Preisveränderung darf nicht in den Preisindex eingehen.

Übersicht 4: Formen von langfristigen Kundenbeziehungen

Art der Vereinbarung	Inhalt	Beispiele
Transportvertrag	Transportleistungen und Preise werden für eine Periode, meist ein Jahr, festgelegt.	Tankstellenbelieferung, Milchsammeltransporte, Ganzzüge Mineralölprodukte, Zementtransporte Bahn, Kühltransporte.
Rahmenvereinbarung	Preise für kontinuierlich anfallende Transporte werden vereinbart. Der Einzeltransport wird bestellt.	Stückguttransporte für Grosskunden, Einzelwagenladungsverkehr, Kombiverkehr mit Grosskunden.
Grosser Einzelauftrag	Definierte Preise für einen einzelnen, zeitlich befristeten Grossauftrag.	Aushubtransporte Grossbaustellen Strasse oder Bahn. Grosse Holztransporte.
Informelle Abmachungen	Grundlagen und Rabatte gelten für mehrere Aufträge, Mengenrabatte für Gesamtleistung.	Kleinere Baustellen mit Transporten für Aushub, Beton, Belag, Bauabfall. Begleiteter und unbegleiteter Kombiverkehr.

Übersicht 5: Beispiel eines Leistungsbündels im Transport

Teilmarkt:	Transport von palettierten Produkten
Sendungsgrösse:	Wagenladung, 12 t, palettiert
Transportdistanz:	Überlandtransport mittlere Distanz, 120 km, Lastrichtung
Dienstleistungsumfang:	Auflad/Ablad: inklusive 1 h Versicherung: normal, keine separate Rechnungsstellung
Dienstleistungsqualität:	Termintransport innerhalb von 24 Stunden
Art der Kundenbeziehung und Art des Auftrages (Verkaufskonditionen):	Rahmenvereinbarung mit einem Grosskunden

Um diese Anforderungen an die Datenqualität zu gewährleisten, wird die Erhebungsmethode mittels *Leistungsbündeln* gewählt. Wie das Beispiel in Übersicht 5 zeigt, ist ein Leistungsbündel im Wesentlichen die strukturierte Beschreibung einer Transportdienstleistung analog einem Produktebeschrieb.

Jede neue Kombination der preisbildenden Merkmale ist dabei zu interpretieren als ein neues Leistungsbündel, das mit den anderen nur beschränkt vergleichbar ist.

Bei der Erhebung eines Preisindexes für den Güterverkehr geht es nun darum, für eine repräsentative Auswahl von solchen (Dienst-)Leistungsbündeln periodisch die Preise zu erheben. Dabei genügt es, wenn von den Berichterstattern in der Abfolge der Erhebungsperioden die Preise für gleich bleibende Leistungsbündel gemeldet werden. Dagegen ist es nicht notwendig, dass die einzelnen Leistungsbündel eines Teilmarktes untereinander direkt vergleichbar sind. So können z.B. für einen Teilindex «Öltransporte» durchaus die Einzelpreise für unterschiedliche Transportdistanzen gemeldet werden. Es muss nur gewährleistet sein, dass die Preismeldungen für die Folgeperioden sich auf die gleichen Transportdistanzen beziehen wie in der Vorperiode¹¹.

Mit der Methode der Leistungsbündel werden die Anforderungen an die Datenqualität insofern erfüllt, als damit Transaktionspreise erfasst werden können, welche der Marktrealität entsprechen. Der Heterogenität im Dienstleistungsangebot der Transportbranche wird Rechnung getragen. Kritische Einwendungen zur Methode ergeben sich aus der Anforderung, für mehrere Erhebungsperioden den Preis für das immer gleiche Leistungsbündel zu melden:

- (a) Es gibt Transportbranchen, für die diese Forderung schwierig einzulösen ist. Als Beispiel können die Baustellentransporte erwähnt werden, wo sich die

Transportbedingungen nach Art und Lage der Baustelle immer wieder verändern und kaum je für 2 Erhebungsperioden identische Transportaufträge durchgeführt werden. Für die Baustellentransporte ist es denn auch nötig, die Methode etwas zu modifizieren. In andern Branchen dagegen, z.B. bei internationalen Sammelguttransporten, gibt es Standardprodukte, die vom Transporteur sozusagen fahrplanmässig angeboten werden.

- (b) Die Anforderung an die Vergleichbarkeit führt dazu, dass vor allem die Preise für Standardprodukte und häufig angefahrene Destinationen gemeldet werden. Da mit solchen Standardprodukten ein hoher Umsatzanteil erfasst wird, ist die Aussagekraft des Preisindexes trotzdem nicht in Frage gestellt.
- (c) Die Anforderung an die Vergleichbarkeit dürfte auch dazu führen, dass eher Preise innerhalb von Verträgen bzw. Vereinbarungen gemeldet werden und Aufträge von Einzelkunden weniger berücksichtigt werden. Damit werden kurzfristige Bewegungen in der Preisentwicklung sehr wahrscheinlich unterschätzt. Entscheidend ist aber wieder der Umsatzanteil von Vertragsaufträgen und Einzelaufträgen.

Die Anwendung des erweiterten Laspeyres-Konzepts (Kapitel 2.2) lässt es zu, dass Veränderungen in den angebotenen Transportdienstleistungen berücksichtigt werden, ohne dass das Prinzip der Messung der reinen Preisentwicklung verletzt wird. Wenn ein einmal definiertes Leistungsbündel nicht mehr aktuell und für die Produktpalette des Berichterstatters nicht mehr repräsentativ ist oder wenn im Markt neue Dienstleistungskombinationen verlangt werden, kann das bisherige Leistungsbündel durch ein neues ersetzt werden. Die Integration des neuen Leistungsbündels in den Index erfolgt in der Regel indexneutral. Die Erhebungsstelle

¹¹ Für die Berechnung von Durchschnittspreisen dagegen müssten die Leistungsbündel in bezug auf die Transportleistung, den Dienstleistungsumfang, die Dienstleistungsqualität und die Verkaufskonditionen homogen sein.

klärt in solchen Fällen jedoch beim Berichterstatter ab, ob beim neuen Leistungsbündel der reine Preisunterschied zu einem bisherigen Leistungsbündel mit hinreichender Genauigkeit festgestellt werden kann. Ist dies möglich, geht dieser Preisunterschied in den Index ein. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass mit neuen Leistungsbündeln oder Angeboten auch Preisanpassungen verbunden sein können.

Auswahl der Leistungsbündel

Die Leistungsbündel wurden teilweise von den Berichterstatlern selber, zum grossen Teil aber in Zusammenarbeit mit der Erhebungsstelle definiert. Im Hinblick auf die Repräsentativität der Ergebnisse musste beachtet werden, dass das oder die für die Berichterstatter definierten Leistungsbündel typisch für seine Angebotspalette sind. So kann ein Berichterstatter beispielsweise mehrere Leistungsbündel definieren, die sich betreffend Destination und Grösse der Sendung sowie allenfalls in Dienstleistungsumfang und -qualität unterscheiden. Die Zahl der definierten Leistungsbündel ist frei.

4.1.3 Erhebungsformulare

Die Erhebung wird mittels eines Pendelformulars durchgeführt. Die Erhebungsstelle sendet dem Berichterstatter das ausgefüllte Formular aus der Vorperiode zu, das mit den neu eingetragenen Preisen zurück geschickt wird¹². Die Erhebungsformulare umfassen 3 Teile (Übersicht 6).

Definition der Leistungsbündel

Die Leistungsbündel werden für die erste Erhebungsperiode definiert. Für die folgenden Erhebungsperioden wird nur noch der Preis für das gleiche Leistungsbündel gemeldet.

Mit der Liste zur Definition der Leistungsbündel (Teil 2 des Erhebungsformulars) werden die folgenden Ziele verfolgt.

- Dem Berichterstatter wird eine Struktur zur Definition der Transportdienstleistung gegeben.
- Der Berichterstatter erhält ein Kontrollinstrument, damit er für jede Erhebungsperiode den Preis für die gleiche Dienstleistung meldet.
- Die Erhebungsstelle kann den gemeldeten Preis einer Indexposition zuordnen (z.B. Öltransporte Strasse).
- Die Erhebungsstelle kann die Repräsentativität der Leistungsbündel abschätzen und für unterdotierte Branchen, Distanzen und Destinationen neue Berichterstatter suchen.

Preisangaben

In den Erhebungsformularen wird unterschieden zwischen dem Preis für den Transport inkl. Normdienstleistung, den separat verrechneten Dienstleistungen und dem schlussendlich interessierenden Nettopreis. Dieser systematische Aufbau erwies sich jedoch in den

Übersicht 6: Aufbau der Erhebungsformulare

Teil 1	Notwendige Angaben für die Kommunikation zwischen Berichterstatter und Erhebungsstelle (Adresse, Kontaktperson, Rücksendetermin usw.) sowie Anleitung zum Ausfüllen des Formulars
Teil 2	Beschreibung des Leistungsbündels (Transport und weitere Dienstleistungen)
Teil 3	Preismeldungen

Übersicht 7: Verschiedene Erhebungsformulare für die Teilmärkte

Formular	Teilmarkt
Strassentransporte ohne Bautransporte	Sammelgut und Wagenladungen national und international, Öl, Silo.
Bautransporte Strasse	Ein eigenes Formular für die Bautransporte auf der Strasse ist notwendig, weil die Definition der Aufträge stark von andern Transporten abweicht.
Bahntransporte	Für die Bahntransporte braucht es ein eigenes Formular, weil die Spezifikation der Fahrzeuge und der Art der Verkehre von denen der Strasse stark abweicht.

¹² Vgl. dazu die Erhebungsformulare im Anhang 2.

meisten Fällen als nicht notwendig. Dagegen wurden die freien Spalten oft benutzt, um noch genauere Spezifikationen anzugeben.

Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ist in den Preisen enthalten, nicht jedoch die Mehrwertsteuer. Die Preise werden in Schweizerfranken gemeldet bzw. umgerechnet. Rabatte werden abgezogen.

Verschiedene Erhebungsformulare

Im Hinblick auf die Definition der Leistungsbündel hat es sich gezeigt, dass ein einziges Formular für alle Teilmärkte zu viele Kriterien aufnehmen müsste. Deshalb wurden 3 verschiedene Erhebungsformulare benutzt (Übersicht 7, S. 14).

4.1.4 Spezielle Erhebungsprobleme

Auswahl der Leistungsbündel

Den Transporteuren wurde empfohlen, für die Auswahl der Leistungsbündel nach den in Übersicht 8 beschriebenen Schritten vorzugehen.

Ein solches Vorgehen setzt immer schon voraus, dass der Berichtersteller sich in der Logik der Preiserhebung bewegen kann. Dies konnte nicht vorausgesetzt werden. Für die Strukturierung von Marktsegmenten und typischen Transporten war jeweils ein Gespräch notwendig, damit die Fragestellung und die Auswahl der Transporte effizient und in Bezug auf die Preiserhebung sachdienlich vorgenommen werden konnte.

Es erwies sich dann meistens, dass die Produktpalette eines Betriebes recht gut definiert werden konnte, ohne dass die Berichtersteller statistische Analysen ihres Betriebes zu machen brauchten.

Definition der Leistungsbündel

Die Berichtersteller hatten oft die Tendenz, ihre Leistungsbündel nicht so zu definieren, dass sie für eine periodische Preiserhebung geeignet waren. Teilweise waren die Angaben zu genau, teilweise zu ungenau.

Zu genaue Angaben wurden etwa oft bei den Gewichten gemacht, obwohl, um ein Beispiel zu nennen, nur von Bedeutung ist, ob für ein Palett das Frachtgewicht und nicht das tatsächliche Gewicht preisbildend ist. So war oft zu klären, welche Gewichtsspanne für den Preis von Bedeutung ist, damit in der Folgerhebung ein vergleichbarer Transport gefunden werden kann. Ähnliche zu genaue Definitionen gab es auch bei den Destinationen. So muss nicht eine spezifische, aber nicht immer angefahrte Destination angegeben werden, wenn für die Preisberechnung ein Zonentarif angewendet wird.

Auf der andern Seite gab es auch zu wenig spezifizierte Angaben, indem der Berichtersteller als typischen Auftrag für einen bestimmten Kunden 2-5 Palett angibt, obwohl der Preis direkt mit der Anzahl Palett zusammenhängt.

Es zeigte sich auch, dass es zum Beispiel bei rund 5000 effektiv pro Tag durchgeführten Stückgutsendungen eines Mittelbetriebes einen sehr guten Überblick über die Geschäftstätigkeit der Unternehmung und ein gutes Verständnis für das Ziel der vorliegenden Statistik verlangte, um vielleicht 10 typische Sendungen auszuwählen.

Grösse der Sendung und Grösse des Auftrages

Die Grösse der Sendung, sei sie nun in Gewicht, Lade- fläche, Ladeeinheiten (Container, Mulden) oder Ganzladungen gemessen, ist für viele Transporte die massgebende preisbildende Grösse. Auch wenn im Rahmen einer Jahresvereinbarung sehr viele Einzelsendungen durchgeführt und abgerechnet werden, ist doch die Grösse der Einzelsendung für den Preis bestimmend.

Insbesondere bei Bautransporten ist jedoch für den Preis nicht die einzelne Ladung, sondern der gesamte Auftrag, z.B. der Abtransport von 500m³ Aushubmaterial bestimmend. In diesen Fällen mussten typische Auftragsmengen definiert werden.

Es gibt auch Fälle, in denen in der Jahresvereinbarung eine Menge definiert ist, für die der abgesprochene Preis gilt. Bei Unter- oder Überschreitung der Zielmenge

Übersicht 8: Vorgehen zur Auswahl der Leistungsbündel

Arbeitsschritt	Beispiel
Bestimmen der wichtigen Marktsegmente des Betriebes	Wagenladungen international, Sammelguttransporte national.
Auswahl von typischen Transporten eines Marktsegmentes	Genaue Destination, Kundengruppe, Warengruppe, Grösse der Sendung.
Definition der ausgewählten Transporte aufgrund des Erhebungsformulars	Angabe aller Merkmale, die für diesen Transport in Bezug auf die Preisbildung wichtig sind.

werden nachträglich die Rabatte angepasst. In diesen Fällen wird nicht auf den endgültigen Preis nach Feststellung der tatsächlich transportierten Menge abgestellt, sondern auf den abgesprochenen Preis für die Zielmenge.

Sendungen in Lastrichtung und Gegenlastrichtung

Der Auslastungsgrad der eingesetzten Fahrzeuge beeinflusst die Ertragssituation des Anbieters und seine Preise wesentlich. Er ist damit einer der massgebenden Faktoren für seine Wettbewerbsfähigkeit. Das Erreichen einer hohen Auslastung gehört deshalb zu den wichtigen Aufgaben der Transportunternehmung. Die Transportunternehmen dazu strategische Maßnahmen wie Fusionen, Zusammenarbeitsvereinbarungen, Konzentration auf bestimmte Destinationen oder Regionen. Auch die tägliche Arbeit der Disponenten besteht immer wieder darin, die Transporte so zusammenzustellen, dass eine hohe Auslastung erreicht wird bzw. auf dem Spotmarkt Transporte zum Auffüllen von restlicher Ladefläche zu finden. Dabei erreichen in der Regel grosse Unternehmen mit guter Marktdurchdringung auf allen wichtigen Destinationen sowohl für die Hin- wie für die Rücktransporte eine hohe Auslastung. Manchmal spezialisieren sich kleinere Unternehmen auf die Vor- und Nachläufe (Feinverteilung) in der eigenen Region und geben den Hauptlauf an eine andere Unternehmung ab, um den eigenen Auslastungsgrad hoch zu halten. Für die Preiserhebung sind in diesem Zusammenhang die folgenden drei Fälle von Bedeutung:

- (a) Normalerweise bieten die Transportunternehmen einen Transport in Lastrichtung zu einem Preis nach den gängigen Konditionen an, und zwar unabhängig davon, ob sie einen Rücktransport durchführen können oder nicht. Das Transportunternehmen erachtet es als seine eigene Aufgabe, einen Rücktransport zu organisieren oder allenfalls den Hintransport durch eine andere Unternehmung durchführen zu lassen.
- (b) Der Nachfrager nach Transportleistungen hat selber ein Potenzial für Hin- und Rücktransporte. Solche Kunden erhalten meistens einen generell hohen Rabatt, der nicht von Fall zu Fall nach Last- und Gegenlastrichtung unterschieden wird.
- (c) Die Preise sind nach Richtungen unterschiedlich (z.B. Kombiverkehr mit den Seehäfen). In solchen Fällen werden die Preise für beide Richtungen erfasst.

Spediteure

Spediteure sind Transportintermediäre. Sie bieten dem Verlader ein Gesamtpaket an, welches alle notwendigen Leistungen zwischen Versand und Empfang umfasst. Gegenüber dem Transporteur (meist ein reiner Carrier) treten sie als Nachfrager von Transportleistungen auf.

In der Realität ist die Abgrenzung der Aufgaben zwischen Spediteuren und Transportunternehmen fließend: Die gesamten Leistungen im Zusammenhang mit den Grenzüberritten (Zollformalitäten, Währungsrisiken) können inzwischen auch von Transportunternehmen erbracht werden. Wenn es im internationalen Landverkehr um den Transport ganzer Wagenladungen geht, braucht es den Spediteur als Intermediär kaum mehr. Im internationalen Stückgutverkehr sind aber nur internationale Unternehmen, seien es Spediteure, seien es Transportunternehmen, konkurrenzfähig.

Für die vorliegende Erhebung werden bei den Spediteuren zur Hauptsache deren Verkaufspreise für Stückgüter im europäischen Landverkehr erfragt. Dabei besteht häufig die Situation, dass die Spediteure als inländische Unternehmen teilweise auch die Leistungen von ausländischen Carriern nachfragen.

Die Dienstleistung der Spediteure wird auch beansprucht, wenn in einer Transportkette mehrere Verkehrsmittel eingesetzt werden (der Normalfall im Interkontinentalverkehr). Hier würde es sich tatsächlich anbieten, die Spediteure als Nachfrager auf dem Transportmarkt zu behandeln, weil ja immer nur der Preis des einzelnen Verkehrsträgers interessiert. Dieser Fall des Spediteurs als Nachfrager kommt in einigen Leistungsbündeln vor. Für solche Teilaufträge innerhalb einer Transportkette sind jedoch Preismeldungen von Transportunternehmen häufiger, die vor allem im Auftragsverhältnis von Spediteuren arbeiten (z.B. Containerverkehr auf der Strasse, teilweise Kombiverkehr auf der Bahn).

4.2 Berechnungs- und Aggregationsstufen

Die Preismeldungen müssen so bearbeitet werden, dass sie zu den Teilindizes und dem Gesamtindex zusammengeführt werden können. Das im folgenden aufgeführte, hypothetische Beispiel soll einen Überblick über die verschiedenen Berechnungs- und Aggregationsstufen des Produzentenpreisindexes für den Güterverkehr geben.

1. Stufe: Liste der Einzelpreise

Auf der ersten Stufe werden für jede Periode die individuellen Preismeldungen der einzelnen Berichtersteller für eine Indexexposition des Teilschemas Güterverkehr zusammengestellt.

2. Stufe: Berechnung der Elementarindizes

Auf der zweiten Stufe werden für die einzelnen Preismeldungen Elementarindizes mit einer festen Basis (April 2001=100) berechnet. Damit wird vermieden, dass eine Preisreihe mit einem höheren absoluten Niveau das Resultat stärker beeinflusst als eine solche mit

Berechnungsstufe 1: 60.24.11, Kühl- und Gefriertransporte Strasse: Preismeldungen

Berichterstatter	Nummer der Preismeldung	April 2001	Oktober 2001	April 2002
Berichterstatter 1	1	120.—	125.50	127.—
Berichterstatter 1	2	140.—	139.—	139.—
Berichterstatter 2	1	150.—	150.—	152.—
Berichterstatter 3	1	115.—	111.80	112.—

Berechnungsstufe 2: 60.24.11, Kühl- und Gefriertransporte Strasse: Elementarindizes (April 2001=100)

Berichterstatter	Nummer der Preismeldung	April 2001	Oktober 2001	April 2002
Berichterstatter 1	1	100.0	104.6	105.8
Berichterstatter 1	2	100.0	99.3	99.3
Berichterstatter 2	1	100.0	100.0	101.3
Berichterstatter 3	1	100.0	97.2	97.4

Berechnungsstufe 3: 60.24.11, Kühl- und Gefriertransporte Strasse: Preisindex (April 2001=100)

Indexposition	Anzahl Preismeldungen	April 2001	Oktober 2001	April 2002
Kühltransport Strasse	4	100.0	100.3	101.0

Berechnungsstufe 4: Produzentenpreisindex Güterverkehr (April 2001=100)

Nummer	Indexposition	Gewicht	April 2001	Oktober 2001	April 2002
60.10.2	Güterverkehr Eisenbahn	25.00	100.0		
60.10.22	Erdölprodukte in Tankwagen	3.00	100.0		
60.10.241	Unbegleiteter Kombiverkehr	4.75	100.0		
.....					
60.24	Güterverkehr Strasse	75.00	100.0		
60.24.11	Kühl- und Gefriertransporte	7.35	100.0	100.3	101.0
60.24.12	Erdölprodukte in Tankwagen	3.90	100.0		
.....					
	Total Güterverkehr	100.00	100.0		

einem tieferem Niveau. Dieser Berechnungsschritt ermöglicht es den Berichterstatlern, für ihre Marktsituation typische Leistungsbündel auszuwählen, ohne dabei durch irgendwelche Anforderungen an das absolute Niveau der entsprechenden Preise eingeschränkt zu sein.

3. Stufe: Berechnung des Indexwertes für eine Indexposition

Auf der dritten Stufe wird zur Bestimmung des Indexwertes der Indexposition das arithmetische Mittel der einzelnen Elementarindizes berechnet¹³.

4. Stufe: Berechnung des Gesamtindexes für den Güterverkehr

Auf der vierten Stufe werden die Preisindizes für die beiden Transportträger Schiene und Strasse berechnet, indem das gewichtete Mittel der Indizes für die einzelnen Indexpositionen gebildet wird. In derselben Weise wird der Gesamtindex «Güterverkehr» berechnet.

Die Teil- und Gesamtindizes haben also den Wert 100 im April 2001. Die weitere Entwicklung der Indizes beinhaltet immer einen relativen Vergleich zu dieser Basisperiode. Wenn zu Beginn des Jahres 2001 die Preise beispielsweise tief sind und sie nachher wieder anziehen

¹³ In der Praxis ist der Berechnungsvorgang etwas komplexer, da in einer Erhebungsperiode gewisse Preisreihen bzw. Elementarindizes wegfallen und andere neu auftreten können (z.B. bei einem Wechsel der Berichterstatter oder wenn ein Berichterstatter seine Preismeldungen durch eine oder mehrere neue Reihen den veränderten Verhältnissen anpasst (vgl. dazu Kap. 2.2)). Im Beispiel weggelassen wurde auch der Fall, in welchem die Preismeldungen eines Berichterstatters wegen seines hohen Marktanteils einen Vervielfachungsfaktor erhalten.

sollten, stiege der Index später auf einen Wert über 100. Dieser Indexwert dürfte jedoch nicht so interpretiert werden, dass die entsprechenden absoluten Preise in Franken in den späteren Perioden besonders hoch seien, sondern nur, dass die Preise im Vergleich zum April 2001 entsprechend angestiegen sind. Der Indexwert ist also, wie bei allen Preisindizes, immer als relative Bewegung im Vergleich zur einmal definierten Basisperiode zu sehen.

5. Stufe: Integration in den Produzentenpreisindex

Auf der fünften Stufe wird der Produzentenpreisindex für den Güterverkehr in den bisherigen Produzentenpreisindex integriert. Es wird ein Gesamtindex aller im Produzentenpreisindex erfassten Branchen berechnet: Land- und Forstwirtschaft, Gewinnung von Steinen und Erden, verarbeitendes Gewerbe und Industrie, Energieversorgung, Baugewerbe, Güterverkehr. Zu diesem Zweck müssen der bestehende Produzentenpreisindex und der 1998 realisierte Baupreisindex auf die Basis des zuletzt hinzugekommenen Indexes (Güterverkehr) umbasiert und die entsprechenden Gewichtungen der drei Teilindizes zueinander festgelegt werden.

6. Stufe: Zusammenfassung zum Preisindex Transport

Der Preisindex Personenverkehr aus dem Landesindex der Konsumentenpreise und der Preisindex Güterverkehr werden bei Bedarf zu einem Preisindex Transport aggregiert. Dabei ist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass im Preisindex Personenverkehr die Mehrwertsteuer einbezogen ist (Methode des Landesindex der Konsumentenpreise), im Preisindex Güterverkehr dagegen nicht.

4.3 Nomenklatur: Verwendung der «CPA»

Als Nomenklatur wird die «Güterklassifikation in Verbindung mit den Wirtschaftszweigen» (CPA¹⁴) der EU verwendet, deren wesentliche Unterscheidungskriterien der Verkehrsträger und die Art des eingesetzten Transportgefässes ist. Mit dem Transportgefäss wird ein wichtiges preisbildendes Merkmal berücksichtigt, auch deshalb, weil die preisrelevanten Verladevorgänge direkt mit der Art des Transportgefässes zusammenhängen. Dagegen ist es meistens nicht wichtig, welche Art von Gütern mit einem bestimmten Transportgefäss transportiert werden. Damit bilden die CPA-Positionen auch aus der Sicht der Transportbranche sinnvolle Einheiten.

Die CPA ist zudem konsistent mit der NOGA (Systematik der Wirtschaftszweige) und damit auch mit dem bestehenden Produzentenpreisindex sowie der Wirt-

schaftsstatistik generell. Sie erfüllt als Nomenklatur der EU auch die Anforderungen an die internationale Vergleichbarkeit.

In der praktischen Umsetzung der CPA für den vorliegenden Index (siehe Schema in Kap. 4.4) wurden einige Positionen weiter differenziert (7- und 8-stellige Codes), andere weggelassen (fehlende Codes bei durchgehender Nummerierung)¹⁵. Zusätzliche Differenzierungen einzelner Teilmärkte wurden vorgenommen, um homogene Dienstleistungsgruppen zu bilden oder weil dafür ein klar ausgewiesenes Anwenderbedürfnis besteht. Einige in der CPA Nomenklatur vorgesehene Teilmärkte werden vorerst nicht erfasst. Dies ergab sich teilweise aufgrund der geringen Bedeutung dieser Märkte, teilweise aufgrund von speziellen Erhebungsproblemen. Im Anhang 4 werden die berücksichtigten und nicht berücksichtigten Positionen im einzelnen kommentiert.

4.4 Gewichtung

4.4.1 Gliederungs- und Gewichtungsschema

In der Übersicht 9 wird das Gliederungs- und Gewichtungsschema wiedergegeben.

Die tiefsten gewichteten Positionen werden «Indexpositionen», die tiefsten ungewichteten Positionen «Erhebungspositionen» genannt. Die Ergebnisse der Erhebungspositionen werden in der Regel nicht publiziert, sondern dienen der internen Analyse.

In den folgenden Abschnitten werden die Datenquellen und Schätzmethode zur Gewichtung der einzelnen Positionen erläutert.

4.4.2 Gewichtung von Schiene und Strasse

Ein in sich konsistenter Datenbestand wird von der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung bzw. von der Produktions- und Wertschöpfungsstatistik bereitgestellt. Allerdings sind die dort vorgenommenen Sektorabgrenzungen noch nicht genügend detailliert (die erfassten Unternehmungen erbringen nicht allein Leistungen im Güterverkehr). Eine ähnliche Problematik besteht auch, wenn die Umsatzangaben aus der Betriebszählung 1995 verwendet werden, da sich die Umsätze nicht auf Güterverkehrsleistungen, sondern auf die gesamten Leistungen der erfassten Unternehmen beziehen (inkl. Personentransport sowie Neben- und Hilfstätigkeiten).

¹⁴ CPA für Classification statistique des produits associée aux activités. Siehe Anhang 3.

¹⁵ Vollständiges CPA-Schema siehe Anhang 3.

Übersicht 9: Gliederungs- und Gewichtungsschema

Indexposition	Erhebungsposition	Titel	Gewicht
Total		Güterverkehr	100.000
60.10.2		Güterverkehr Eisenbahn	25.000
60.10.22	60.10.221	Erdölprodukte in Tankwagen	3.000
	60.10.222	Erdölprodukte in Tankwagen national	–
		Erdölprodukte in Tankwagen international	–
60.10.24		Kombinierter Verkehr	5.500
60.10.241		Unbegleiteter Kombiverkehr	4.750
60.10.242		Begleiteter Kombiverkehr	0.750
60.10.27		Sonstiger Güterverkehr	16.500
60.10.271		Gedeckte Normwagen	7.000
60.10.2711		Gedeckte Normwagen national	4.000
60.10.2712		Gedeckte Normwagen international	3.000
60.10.272		Andere Wagenkategorien	9.500
60.10.2721		Andere Wagenkategorien national	4.750
60.10.2721.1		Offene Normwagen national	2.250
60.10.2721.2		Spezialwagen national	2.500
60.10.2722		Andere Wagenkategorien international	4.750
60.10.2722.1		Offene Normwagen international	3.250
60.10.2722.2		Spezialwagen international	1.500
60.24		Güterverkehr Strasse	75.000
60.24.11	60.24.111	Kühl-, Gefrier- und Isothermtransporte	7.350
	60.24.112	Kühltransporte national	–
		Kühltransporte international	–
60.24.12		Erdölprodukte in Tankwagen	3.900
60.24.14		Container	2.475
60.24.17		Sonstige Spezialfahrzeuge	21.675
60.24.171		Bautransporte (Kipper, Mulden, Beton, Belag)	15.000
	60.24.1711	Aushub/Kies	–
	60.24.1712	Muldentransporte	–
	60.24.1713	Beton, Belag	–
60.24.172		Andere Spezialfahrzeuge	6.675
	60.24.1721	Silo/Tank	–
	60.24.1722	Tieflader	–
60.24.2		Sammelguttransporte	39.600
60.24.21		Sammelguttransporte national	28.275
	60.24.211	Stückgut national	–
	60.24.212	Wagenladungen national	–
60.24.22		Sammelguttransporte international	11.325
	60.24.221	Stückgut international	–
	60.24.222	Wagenladungen international	–

Im Rahmen des Nationalen Forschungsprogrammes Nr. 41, Verkehr und Umwelt, wurde im Projekt «Nutzen des Verkehrs» der in der Übersicht 10 dargestellte Bruttoproduktionswert für die beiden Verkehrsträger Schiene und Strasse bezogen auf das Jahr 1995 aufgeführt¹⁶. Die Werte entstammen der Input-Output-Matrix.

Der Bruttoproduktionswert des Bahngüterverkehrs ist unseres Erachtens eher zu hoch eingesetzt, wenn bedacht wird, dass die SBB im Jahr 1995 aus dem Güterverkehr einen Ertrag von 1033 Millionen Franken erzielten und einen Anteil von 94% der gesamten Leistungen im Bahnverkehr gemessen in Tonnenkilometern erbrachten. Wir haben deshalb auf die ursprüngliche Schätzung von 25% im Detailkonzept zurückgegriffen.

¹⁶ Rico Maggi, Martin Peter, Jürg Mägerle, Markus Maibach: Nutzen des Verkehrs; NFP 41 Bericht D10, Bern 2000, Seite 52.

Übersicht 10: Bruttoproduktionswert Verkehr

Verkehrsträger	Bruttoproduktionswert in Mio Fr.	Anteil
Bahngüterverkehr	2 295	28.7%
Strassengüterverkehr (gewerblicher Verkehr)	5 704	71.3%
Total	7 999	100.0%

4.4.3 Gewichtung innerhalb der Bahntransporte

Für die Gewichtung der Bahntransporte sind drei Bearbeitungsschritte notwendig:

- Aufgrund der Ertragsstatistik der SBB nach Eurostat-Warengruppen werden die Erträge der SBB den einzelnen Nomenklaturpositionen zugeschrieben. Diese Zuschreibung erfolgt getrennt nach nationalem und internationalem Verkehr. Grundsätzlich bestehen aber keine Angaben zu den verwendeten Transportgefässen. Sie lassen sich aber für jede Warenposition abschätzen.
- Aufwertung der Erträge der SBB durch die Erträge der andern Gesellschaften und des free access Verkehrs. Die SBB sind bei den meisten Verkehren immer noch dominierend.
- Aufwertung der Erträge aus dem Kombiverkehr durch die Leistungen der Operators. Bei den Operators kann der grösste Teil der in den Geschäftsberichten ausgewiesenen Vorleistungen als Kosten für Netz und Traktion verstanden werden. Aus dem Ertrag der SBB aus dem kombinierten Verkehr einerseits und dem Quotienten Vorleistungen/Umsatz der Operateure ergibt sich der Ertrag des Kombiverkehrs.

4.4.4 Gewichtung innerhalb der Strassentransporte

Für die Gewichtung der Teilmärkte innerhalb der Strassentransporte liegen keine veröffentlichten, detaillierten Umsatzstatistiken vor. Bisher bilden die Gütertransportstatistiken die einzige, den ganzen Sektor abdeckende Grundlage. Bei der hier vorgelegten Schätzung wurden die Transportleistungen für das Jahr 1998¹⁷ mit Hilfe von ASTAG-Tarifen zu approximativen Umsätzen umgerechnet. Es wurde in folgenden Schritten vorgegangen:

- Zuteilung der Transportleistungen zu den einzelnen Indexpositionen aufgrund der Angaben zu den Transportgefässen, den Warengruppen und der Unterteilung Inland-/Auslandverkehr.

- Verteilung der Transportleistungen nach Distanzen und Sendungsgrössen.
- Tarife für die der Verteilung der Transportleistung entsprechenden Distanzen und Sendungsgrössen, umgerechnet in Tarif pro tkm.
- Berechnung der Umsätze pro Teilmarkt.

Der erste Schritt, die Zuschreibung der Transportleistungen zu Indexpositionen, konnte aufgrund der Gütertransportstatistik 1998 für einzelne Teilmärkte approximativ vorgenommen werden. Besondere Probleme ergaben sich beim Bauverkehr und beim internationalen Verkehr. Die ausgewiesenen Ergebnisse für den Bauverkehr sind insgesamt nicht plausibel. Deshalb wurde auf der Grundlage des Totals an Fahrzeugkilometern, dem Total der transportierten Tonnen und verschiedener Koeffizienten, für die aus der Gütertransportstatistik 1993 Vergleichswerte zur Verfügung standen, eine eigene Schätzung gemacht, die zu einem reduzierten Betrag der Transportleistungen für den Bauverkehr führten. Für die Schätzung der Transporte schweizerischer Anbieter im Ausland wurden die Angaben zu den Fahrzeugkilometern im Ausland verwendet.

Die Aufteilung der Transportleistungen nach Gruppen von Transportdistanzen (zweiter Schritt) beruht auf den veröffentlichten Ergebnissen der Gütertransportstatistik. Die Aufteilung der Leistungen nach Grösse der Sendung ist vor allem für den Kühl- und Stückguttransport von Bedeutung. Sie wurde einer Spezialauswertung der Gütertransportstatistik entnommen.

Mit der Verwendung von Tarifen (dritter Schritt) werden die pro Teilmarkt unterschiedlichen Transportdistanzen und Sendungsgrössen als wichtige preisbildende Merkmale berücksichtigt. Nur so ist eine akzeptable Schätzung der gesuchten Umsatzrelationen zwischen den einzelnen Teilmärkten möglich.

Mit diesen Elementen kann die gesuchte Umsatzgewichtung der Teilmärkte (vierter Schritt) vorgenommen werden.

¹⁷ Bundesamt für Statistik: Gütertransporte auf der Strasse, Inländische Nutzfahrzeuge im Werktagsverkehr 1998, Neuchâtel 2001.

4.4.5 Vervielfachungsfaktoren für einzelne Berichterstatter

Einzelne Berichterstatter mit besonders hohen Umsätzen erhalten Vervielfachungsfaktoren. Die entsprechenden Preise erhalten dann ein erhöhtes Gewicht in der Berechnung.

Bei den Strassentransporturen wurde im Rahmen der Interviews jeweils der Fahrzeugbestand des Unternehmens bzw. die durchschnittliche Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge inkl. Vertragsfahrer erfragt. Die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge kann als brauchbarer Indikator für die Umsatzdifferenzen zwischen den einzelnen Anbietern betrachtet werden. Im Normalfall liefern zwar grosse Unternehmen auch eine entsprechend grössere Zahl von Preisen, womit sich ihre grössere Marktbedeutung auch in der Indexberechnung widerspiegelt. Es gibt aber einzelne Betriebe mit sehr homogenen Angeboten und entsprechend wenigen Preismeldungen, für die dann ein Vervielfachungsfaktor notwendig wird.

Bei den Bahnen wurden die Erträge der Gesellschaften bzw. der Business Units der SBB als Indikator für deren Bedeutung genommen. Auch bei den Bahnen erhalten deshalb einzelne Gesellschaften bzw. Business Units einen Vervielfachungsfaktor.

4.5 Erhebungsumfang

Die zentrale Gruppe bei den Berichterstattern bilden, entsprechend der Anlage der Erhebung, die Transportunternehmen, das heisst die Anbieter von Transportdienstleistungen.

Zusätzlich werden die folgenden Gruppen von Nachfragern nach Transportdienstleistungen einbezogen:

- Spediteure für den internationalen Transport. Der wesentliche Grund besteht darin, dass im internationalen Stückguttransport die Spediteure nach wie vor

eine starke Stellung haben. Kleinere und mittlere Transportunternehmen, die internationale Transporte durchführen, haben sich eher auf Wagenladungen spezialisiert.

- Eine weitere wichtige Gruppe von Nachfragern sind die grossen Erdölgesellschaften. Sie haben die eigenen Flotten zum grossen Teil aufgegeben und beauftragen spezialisierte Transportunternehmen. Bei den Erdöltransporten lässt sich die Erhebung vereinfachen, wenn die Preise auch bei den Nachfragern und nicht allein bei den Anbietern von Transporten erfragt werden.
- Eine dritte wichtige Gruppe von Nachfragern von Transporten sind die Grossverteiler. Die entsprechenden Preise beziehen sich auf Transportverträge zwischen spezialisierten Transportunternehmen und den Grossverteilern. Der Werkverkehr ist nicht eingeschlossen.
- Schliesslich sind bei den Betontransporten einige Kies- und Betonwerke als Transportnachfrager berücksichtigt worden. Der Beton wird franko Baustelle geliefert. Die Kies- und Betonwerke bezahlen aber an die Carriers einen Marktpreis.

Für die Preiserhebung konnten gesamthaft rund 100 Berichterstatter gefunden werden, die insgesamt rund 550 Preisangaben liefern (Übersicht 11).

Bei den Strassentransporten wurde die Zahl der Unternehmungen und der Preismeldungen gerundet, weil sich schon in der Phase der Rekrutierung die Grundlagen immer wieder veränderten, Gründe sind etwa Fusionen, Veränderungen im Angebot oder auch nur Wechsel der Ansprechpartner.

5 Veröffentlichungen

Die Resultate werden nach jeder definitiven Berechnung in verschiedener Form den Benutzern zur Verfügung gestellt.

Übersicht 11: Berichterstatter und Preismeldungen (Stand 2001/2002)

Verkehrsträger	Merkmal Berichterstatter	Berichterstatter	Preismeldungen
Schiene	Bahngesellschaften	2	90
	Operators	3	100
	Total	5	190
Strasse	Unternehmungen > 100 Fahrzeuge	12	75
	Unternehmungen 50-99 Fahrzeuge	20	115
	Unternehmungen 10-49 Fahrzeuge	40	130
	Unternehmungen 1-9 Fahrzeuge	20	45
	Total	92	365
Schiene + Strasse		97	555

Separater Tabellenset

Dieser Tabellenset besteht aus einer oder mehreren Tabellen, die auf losen A4-Blättern an diejenigen Benutzer abgegeben werden, welche gezielt nur die Resultate des Preisindex für den Güterverkehr brauchen. Der Tabellenset wird den Berichterstatern nach Wunsch bei Vorliegen der Resultate zugeschickt, sonst den Erhebungsunterlagen beigelegt.

Veröffentlichung der Resultate in bestehenden laufenden preisstatistischen Publikationen

Die Resultate werden in den monatlichen Publikationen «Produzenten- und Importpreisindex» (Herausgeber: BFS) aufgeführt. Das neue Halbjahresergebnis wird jeweils auch in der dann aktuellen Pressemitteilung zum Produzenten- und Importpreisindex aufgeführt.

Veröffentlichung der Resultate in andern Publikationen

Die Resultate können auch – insgesamt oder auszugsweise – regelmässig in andern Publikationen, etwa anderer Bundesämter oder des ASTAG, veröffentlicht werden.

A-la-carte-Auswertungen

Auf Wunsch werden spezielle A-la-carte-Auswertungen erstellt, wenn sich die entsprechende Datenbasis dafür eignet. Bei grösserem Aufwand der Erhebungsstelle ist eine Gebühr zu entrichten.

6 Indizes von Transportkosten

6.1 Unterschiedliche Aussage von Preis- und Kostenindizes

Die Preisindizes zeigen die Entwicklung der Marktpreise für Transportdienstleistungen. Es sind diejenigen Preise, die unter den bestehenden Angebots- und Nachfrageverhältnissen am Markt effektiv realisiert wurden.

Kostenindizes zeigen die Entwicklung der Kosten, die für die Erbringung einer bestimmten Transportleistung notwendig sind, d.h. die Preisentwicklung von Treibstoff, Reparatur, Versicherungsleistungen, die Entwicklung der Löhne, der Lohnnebenkosten, der Steuern und Abgaben. Ein Kostenindex kann interpretiert werden als Preisindex der Güter- und Dienstleistungen, die für den Einsatz von Fahrzeugen notwendig sind. Die Kosten für die Erbringung von Transportleistungen und die Marktpreise für Transporte können sich zeitweise durchaus in einer Scherenbewegung auseinander entwickeln.

6.2 Der Transportkostenindex des ASTAG

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG veröffentlicht die Entwicklung der Kosten für den Einsatz von Nutzfahrzeugen. Grundlage bilden Kalkulationstabellen zur Berechnung der Selbstkosten der einzelnen Fahrzeugkategorien. Für jede berücksichtigte Fahrzeugkategorie werden 29 einzelne Kostenpositionen aufgeführt (Übersicht 12).

Für die zeitliche Fortschreibung der Kosten wird die Entwicklung für jede einzelne Kostenposition ausgewiesen. Die Veränderung aller Kostenpositionen ergibt die Veränderung der Kosten eines bestimmten Fahrzeugtypes. Im ASTAG-Kostenindex werden die Kosten für 6 Fahrzeuggruppen mit insgesamt 21 Fahrzeugtypen gemäss ihrem Gewicht berücksichtigt. Der ASTAG-Kostenindex ist mithin ein Mass für die Entwicklung der Selbstkosten im Durchschnitt aller eingesetzten Nutzfahrzeuge.

Der ASTAG-Kostenindex wird zur Zeit eine Totalrevision unterzogen.

6.3 KBOB-Teuerungsindex für Lastwagentransporte im Nationalstrassenbau

Die «Koordination der Bau- und Liegenschaftsorgane des Bundes» KBOB veröffentlicht den Teuerungsindex für Lastwagentransporte im Nationalstrassenbau (im folgenden KBOB-Index genannt). Er beruht grundsätzlich auf der gleichen Grundlage wie der ASTAG-

Übersicht 12: Berücksichtigte Kosten im ASTAG-Kostenindex für das Einzelfahrzeug

Kostengruppe	Positionen	Beispiele
A Kilometerabhängige Kosten	7	Treibstoff, Bereifung, Reparatur, LSVA
B Fahrpersonalkosten	7	Löhne für Fahrer, Ablöser, Belader, Lohnnebenkosten
C Betriebsgemeinkosten	10	Steuern, Versicherungen, Garage, Abschreibung
D Verwaltungsgemeinkosten	5	Löhne und Gemeinkosten Disposition und Verwaltung, Zins auf Umlaufkapital
A+B+C+D Selbstkosten	29	

Kostenindex. Die Resultate von KBOB-Index und ASTAG-Kostenindex weichen jedoch aus den folgenden Gründen voneinander ab:

- (a) Der KBOB-Index bezieht sich lediglich auf die Kippertransporte und nicht auf alle Fahrzeugkategorien.
- (b) Nicht alle in den ASTAG-Index eingehenden Kosten werden von der KBOB als teuerungsberechtigt anerkannt.
- (c) Bei einzelnen Positionen werden für die Fortschreibung andere Grundlagen benutzt.

Der KBOB-Index bleibt anerkannte Grundlage für die Berechnung der Teuerung von Transporten im Nationalstrassenbau. Er wurde für andere Transportaufträge mit Indexklausel ebenfalls als Indexierungsgrundlage verwendet.

6.4 Indexierungsgrundlagen in langfristigen Verträgen

Transportverträge mit längerer Laufzeit (z.B. 5 Jahre) enthalten oft eine Indexklausel zur Anpassung der Beträge an die Teuerungsentwicklung. Es stellt sich nun die Frage, ob diese Teuerung an einem Preisindex oder an einem Kostenindex zu messen ist.

Eine Indexierung aufgrund des Preisindex bedeutet, dass der Vertrag im Sinne eines Bench-Markings den jeweils aktuellen Marktverhältnissen angepasst wird.

Eine Indexierung aufgrund des Kostenindex bedeutet, dass die zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses ausgehandelten Preise nicht mehr verändert werden aufgrund von Entwicklungen auf dem Transportmarkt selber, sondern nur noch, wenn sich die Bedingungen auf dem Beschaffungsmarkt verändern.

Welche Indizes verwendet werden müssen, ist Angelegenheit der Vertragspartner. Im Baugewerbe gibt es allerdings klare Regeln, wann Preisindizes, wann Kostenindizes zu verwenden sind.

Preisindizes werden verwendet für die Anpassung von Beträgen bei Planungen vor Vertragsabschluss. Dies ist etwa notwendig, um die geschätzten Kosten von Bauprojekten immer wieder zu aktualisieren.

Kostenindizes werden verwendet für die Anpassung von Beträgen zwischen Vertragsabschluss und Bauabrechnung.

Das Baugewerbe hat für diese Indexierungen ein gut ausgebautes Instrumentarium. Die exemplarische Regelung im Baugewerbe kann nicht auf alle Branchen übertragen werden.

6.5 Anzuwendende Indizes bei Bautransporten

Die Preis- und die Kostenindizes des Güterverkehrs bilden auch einen Bestandteil im Rahmen der Regelungen zur Berechnung von Preisänderungen im Bauwesen durch die «Koordination der Bau- und Liegenschaftsorgane des Bundes (KBOB)». Es gelten die in Übersicht 13 erwähnten Regelungen.

Bei Baustellen, die mit dem Produktionskostenindex abgerechnet werden, ist nur der Bauunternehmer direkter Vertragspartner des Bauherrn. Die Bautransporte werden zu den jeweils aktuellen Tagespreisen durchgeführt. Analog den Materialien und den übrigen Produktionsmitteln werden in diesem Falle die Bautransporte mit dem Preisindex für den Güterverkehr, Branche Bautransporte, indexiert.

Bei grossen Baustellen mit mehr als 5 Millionen Franken Vertragsumme und einer Vertragsdauer von mehr als 2 Jahren fallen meistens auch grosse Transportvolumen an. Der Transportunternehmer ist bei solchen Bauvorhaben ins Projekt eingebunden (Subunternehmervertrag oder ARGE) oder vom Bauherrn mit dem Transport direkt beauftragt. In solchen Fällen wird der gesamte Transportauftrag im Rahmen eines Submissionsverfahrens vergeben. Nach Vertragsabschluss gilt deshalb – analog zu den Bauleistungen – auch für die Transporte der Kostenindex. Es gilt der Teuerungsindex für Lastwagentransporte im Nationalstrassenbau.

Übersicht 13: Anzuwendende Indizes bei Bautransporten

Anzuwendender Index	Indexierungsverfahren für die Bauabrechnung	Art der Verträge
Preisindex Bautransporte	Produktionskostenindex PKI des Schweizerischen Baumeisterverbandes SBV	Aufträge im Bauhauptgewerbe mit einer Vertragssumme ab ca. 2 Millionen Franken, für die eine Sparte im PKI definiert ist, und einer Bauzeit von nicht mehr als 2 Jahreswechseln
Kostenindex Kippertransporte	Objektindex-Verfahren OIV	Aufträge mit einer Vertragssumme ab ca. 5 Millionen Franken, für die keine Sparte im PKI definiert ist, und einer Vertragsdauer von mehr als 2 Jahren.

Anhänge

Anhang 1	Export und Import von Transportleistungen in der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung
Anhang 2	Erhebungsformulare: - Strassentransporte ohne Bautransporte - Strassentransporte Bau - Bahntransporte
Anhang 3	CPA Güterverkehr Bahn und Strasse
Anhang 4	Kommentar zu den berücksichtigten und nicht berücksichtigten Positionen
Anhang 5	Auswahl und Rekrutierung der Berichterstatter

Anhang 1: Export und Import von Transportleistungen in der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung

Art des Verkehrs	Beschreibung	Behandlung in der VGR	Behandlung im Preisindex Güterverkehr
Transport einer schweizerischen Ware im Inland	Quelle: Schweiz Ziel: Schweiz	<u>Inländischer (Gebietsansässiger) Transporteur:</u> Inländische Dienstleistungsproduktion für das Inland. <u>Ausländischer (Nicht-Gebietsansässiger) Transporteur:</u> Ausländische Dienstleistungsproduktion für das Inland. Dies ist ein Dienstleistungsimport. Wegen dem Kabotageverbot jedoch minimale Bedeutung.	Einbezogen. Nicht einbezogen.
Transport einer schweizerischen Ware, die von einem Ausländer erworben wird.	Quelle: Schweiz Ziel: Ausland	<u>Inländischer Transporteur:</u> Die gesamte Dienstleistungsproduktion ist inländisch, da von einem gebietsansässigen Unternehmen getätigt. Der Transport von der Quelle (Startort) bis zur schweizerischen Grenze ist Dienstleistungsproduktion für das Inland (Definition des Exportpreises der Ware ab Schweizer Grenze ¹⁸), der Transport ab der schweizerischen Grenze bis zum Ziel (Bestimmungsort) ist Dienstleistungsproduktion für das Ausland. Nur dieser Teil wird als Dienstleistungsexport betrachtet. <u>Ausländischer Transporteur:</u> Die gesamte Dienstleistungsproduktion wird von einem Nicht-Gebietsansässigen Unternehmen getätigt. Der Transport von der Quelle bis zur schweizerischen Grenze ist Dienstleistungsproduktion, die von einem Inländer erworben wird (Definition des Exportpreises der Ware ab Schweizer Grenze ¹⁸). Es ist somit ein Import von Transportdienstleistungen. Der Transport ab der schweizerischen Grenze bis zum Ziel ist Dienstleistungsproduktion im Ausland, das vom Ausland erworben wird. Es ist somit für das schweizerische Wirtschaftsgebiet nicht relevant.	Einbezogen. Nicht einbezogen.
Transport einer ausländischen Ware, die von einem Inländer erworben wird	Quelle: Ausland Ziel: Schweiz	<u>Inländischer Transporteur:</u> Die gesamte Dienstleistungsproduktion wird von einem gebietsansässigen Unternehmen getätigt. Der Transport von der Quelle (im Ausland) bis zur schweizerischen Grenze wird als Dienstleistungsexport betrachtet (Definition des Importpreises der Ware ab Schweizer Grenze ¹⁹ ; die Transportdienstleistung wird somit vom ausländischen Warenproduzenten gekauft). Der Transport ab der schweizerischen Grenze bis zum Ziel (Käufer) in der Schweiz ist Dienstleistungsproduktion für das Inland. <u>Ausländischer Transporteur:</u> Die gesamte Dienstleistungsproduktion wird von einem Nicht-Gebietsansässigen Unternehmen getätigt. Der Transport von der Quelle bis zur Grenze wird als Dienstleistungsproduktion im Ausland für das Ausland betrachtet (Definition des Importpreises ¹⁹ der Ware ab Schweizer Grenze). Der Transport von der schweizerischen Grenze zum Ziel ist ein Dienstleistungsimport.	Einbezogen. Nicht einbezogen.
Transitverkehr	Quelle: Ausland Ziel: Ausland	<u>Inländischer Transporteur:</u> Der Transport ist Dienstleistungsexport, da er für einen Ausländer getätigt wird. <u>Ausländischer Transporteur:</u> Der Transport ist Dienstleistungsproduktion vom Ausland für das Ausland.	Einbezogen. Nicht einbezogen.

¹⁸ Entspricht der Verrechnung nach fob (free on board).

¹⁹ Entspricht der Verrechnung nach cif (cost, insurance, freight). Es wäre aber auch eine Verrechnung nach fob möglich.

Anhang 2



Office fédéral de la statistique
Bundesamt für Statistik
Ufficio federale di statistica
Uffizi federal da statistica

Produzentenpreisindex Güterverkehr

Erhebungsformular
Strassentransporte ohne Bautransporte

Die Erhebungsstelle

Sachbearbeiter/in

Telefon

Fax

E-Mail

A. Kuster, Bundesamt für Statistik, 2010 Neuchâtel

032 713 61 44

032 713 63 41

alex.kuster@bfs.admin.ch

Erhebung

Erhebung		Rücksendetermin		
Jahr	Monat	Tag	Monat	Jahr

Angaben zum Berichterstatter

Tragen Sie bitte die notwendigen Angaben ein.

Name der Firma

Strasse

Adresse

Sachbearbeiter/in

Telefon

Fax

E-Mail

Rückfragen? Rufen Sie unseren Sachbearbeiter an



Merkmale der Transportdienstleistung, für die der Preis gemeldet wird
Strassentransporte ohne Bautransporte
Transportgut
Warenart, z.B. Nahrungsmittel
Warenart

Merkmale des Fahrzeuges
Kreuzen Sie bitte an, mit welchem Transportgefäss das Transportgut transportiert wird.

☐ Brücke mit Verdeck
☐ Brücke ohne Verdeck
☐ Container
☐ Auflieger
☐ Wechselbrücke
☐ Kühlfahrzeug
☐ Tank
☐ Andere (welche)

☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐
Merkmale des Transportgutes
In der nebenstehenden Auswahl sind Merkmale des Transportgutes aufgezählt, die für den Verlad oder den Transport von Bedeutung sein können. Kreuzen Sie das Zutreffende bitte an.

☐ Kleincontainer
☐ Sammelgut
☐ Wagenladung
☐ Gefahrgut
☐ Flüssigkeit
☐ Schüttgut
☐ Andere (welche)

☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐
Grösse der Sendung
Geben Sie bitte die Grösse der Sendung in der für den vorliegenden Transport zutreffenden Einheit an. Beachten Sie, dass die Grösse der einzelnen Sendung gefragt ist.

☐ Gewicht t
☐ Volumen m³ bzw. l
☐ Palet Anzahl
☐ Rollcontainer Anzahl
☐ Ladefläche m²
☐ Containereinheiten
☐ anderes Mass (welches)

Transportstrecke
Machen Sie bitte die notwendigen Angaben für die Identifikation der Destination und der Distanz. Die Anzahl von Auflade- bzw. Abladestellen nur dann auszufüllen, wenn für die gemeldete Sendung notwendig.

Verladeort
 Abladeort
 einfache Distanz km
 Anzahl Aufladestellen
 Anzahl Abladestellen

Dienstleistungen
Kreuzen Sie bitte an, welche weiteren Dienstleistungen zum Transportauftrag gehören.

☐ Bereitsstellung Transportgefäss
☐ Auflad/Ablad
☐ Einsatz Ladekran
☐ Versicherung Transportgut
☐ Zollabfertigung
☐ Kommissionierung
☐ Andere (welche)

☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐
Qualitätsmerkmale des Transportes
Geben Sie bitte an, welche besonderen Qualitätsanforderungen Sie bei diesem Transport erbringen müssen.

☐ Normaltransport (48 h)
☐ Termintransport (24 h)
☐ Expressstransport
☐ Transport nach Fahrplan
☐ Andere (welche)

☐
☐
☐
☐
☐
Kunde
Geben Sie bitte die Art der Kundenbeziehung an. Wenn es für Sie für die Identifikation des Transportes hilfreich ist, können Sie auch Kunden- und Auftragsnummer angeben.

☐ Stammkunde
☐ Einzelkunde
 Kundennummer
 Auftragsnummer

☐
☐

Art des Auftrages
Kreuzen Sie bitte an, um welche Art von Auftrag es sich beim Transport handelt

☐ Vertragsauftrag
☐ Einzelauftrag

☐
☐

Geben Sie bitte den tatsächlich realisierten Preis für den Transportauftrag an (keine Listenpreise)

Für die Statistik genügt grundsätzlich die Angabe des Nettopreises. Wenn es für Sie hilfreich ist, können Sie unterscheiden zwischen dem Preis für den Transport inkl. Normdienstleistung und den weiteren, separat verrechneten Dienstleistungen.

Preis Transport inkl. Normdienstleistung
 + *Weitere, separat verrechnete Transportdienstleistungen*
 - *Rabatte*
 = *Nettopreis ohne Mehrwertsteuer*

Die Mehrwertsteuer ist bei den Preisangaben nicht einzurechnen.

Jahr	Periode	Transport inkl. Normdienstleistung	Separat verrechnete Dienstleistung	Nettopreis
2001	April			
	Oktober			
2002	April			
	Oktober			
2003	April			
	Oktober			
2004	April			
	Oktober			

Besten Dank für Ihre Mitarbeit.

Die Namen und Einzelangaben der Berichterstatter werden vertraulich behandelt, entsprechend den strengen Datenschutzvorschriften des Bundes. Die publizierten Daten lassen keine Rückschlüsse auf die einzelnen Berichterstatter zu.

Die Erhebungsstelle

Sachbearbeiter/in
Telefon
Fax
E-Mail

A. Kuster, Bundesamt für Statistik, 2010 Neuchâtel
032 713 61 44
032 713 63 41
alex.kuster@bfs.admin.ch

Erhebung

Erhebung		Rücksendetermin		
Jahr	Monat	Tag	Monat	Jahr

Angaben zum Berichterstatter

Tragen Sie bitte die notwendigen Angaben ein.

Name der Firma
Strasse
Adresse
Sachbearbeiter/in
Telefon
Fax
E-Mail

Rückfragen? Rufen Sie unseren Sachbearbeiter an

Merkmale der Transportdienstleistung, für die der Preis gemeldet wird

Strassentransporte Bau

Transportgut

Kreuzen Sie bitte die Art des Transportgutes an

 Aushub
 Kies
 Baumaterial
 Beton
 Belag
 Bauabfälle
 Andere (welche)

Merkmale des Fahrzeuges

Kreuzen Sie bitte an, mit welchem Fahrzeugtyp der Transport durchgeführt wird.

 Kipper 2 Achs
 Kipper 3 Achs
 Kipper 4 Achs
 Kipp-Sattelmotorfahrzeug
 Muldenfahrzeug
 Mfz für Abrollcontainer
 Betonfahrmischer
 Andere (welche)

Verrechnungsart

Geben Sie bitte an, auf welcher Basis der Transport abgerechnet wird

 Akkord
 Zeit
 Mulden (Grösse in m³)
 Container (Grösse in m³)
 anderes Mass (welches)

Grösse der Sendung

Geben Sie bitte die Grösse der Sendung in der für den vorliegenden Transport zutreffenden Messgrösse an.

 Volumen m³
 Gewicht t
 Stunden
 Anzahl Mulden/Container
 Anzahl Führen
 anderes Mass (welches)

Transportstrecke

Machen Sie bitte die notwendigen Angaben für die Identifikation der Destination und der Distanz.

 Verladeort
 Abladeort
 einfache Distanz km

Dienstleistungen

Kreuzen Sie bitte an, welche weiteren Dienstleistungen zum Transportauftrag gehören.

 Auflad maschinell
 Bereitstellung Mulden
 Bereitstellung Abrollcontainer
 Einsatz Thermomulde
 Einsatz Ladekran
 Einsatz Betonpumpe (Länge)
 Einsatz Förderband (Länge)
 Andere (welche)

Kunde

Geben Sie bitte die Art der Kundenbeziehung an. Wenn es für Sie für die Identifikation des Transportes hilfreich ist, können Sie auch Kunden- und Auftragsnummer angeben.

 Stammkunde
 Einzelkunde
 Kundennummer
 Auftragsnummer

Art des Auftrages

Kreuzen Sie bitte an, um welche Art von Auftrag es sich beim Transport handelt

 Vertragsauftrag
 Einzelauftrag

Geben Sie bitte den tatsächlich realisierten Preis für den Transportauftrag an (keine Listenpreise)

Für die Statistik genügt grundsätzlich die Angabe des Nettopreises. Wenn es für Sie hilfreich ist, können Sie unterscheiden zwischen dem Preis für den Transport inkl. Normdienstleistung und den weiteren, separat verrechneten Dienstleistungen.

Preis Transport inkl. Normdienstleistung
 + Weitere, separat verrechnete Transportdienstleistungen
 - Rabatte
 = Nettopreis ohne Mehrwertsteuer

Die Mehrwertsteuer ist bei den Preisangaben nicht einzurechnen.

Beachten Sie bitte, dass Sie bei den Merkmalen der Transportdienstleistung einen Auftrag genau definiert haben. Ueberprüfen Sie bitte, dass für die aktuelle Berichtsperiode der Preis für die genau gleiche Dienstleistung gemeldet wird. Unter Umständen müssen Sie einen aktuell ausgeführten Transport dieses Typs auf die angegebene Grundlage umrechnen.

Jahr	Periode	Preis Transport inkl. Normdienstleistung	Separat verrechnete Dienstleistung	Nettopreis
2001	April			
	Oktober			
2002	April			
	Oktober			
2003	April			
	Oktober			
2004	April			
	Oktober			

Besten Dank für Ihre Mitarbeit.

Die Namen und Einzelangaben der Berichterstatter werden, entsprechend den strengen Datenschutzvorschriften des Bundes, vertraulich behandelt. Es werden nur Zahlen publiziert, die keine Rückschlüsse auf die einzelnen Berichterstatter ermöglichen.

Die Erhebungsstelle

Sachbearbeiter/in

Telefon

Fax

E-Mail

A. Kuster, Bundesamt für Statistik, 2010 Neuchâtel

032 713 61 44

032 713 63 41

alex.kuster@bfs.admin.ch

Erhebung

Erhebung		Rücksendetermin		
Jahr	Monat	Tag	Monat	Jahr

Angaben zum Berichterstatter

Tragen Sie bitte die notwendigen Angaben ein.

Name der Firma

Strasse

Adresse

Sachbearbeiter/in

Telefon

Fax

E-Mail

Rückfragen? Rufen Sie unseren Sachbearbeiter an

Merkmale der Transportdienstleistung, für die der Preis gemeldet wird
Bahntransporte
Transportgut

Warenart, z.B. Nahrungsmittel

Warenart

Merkmale von Transportgut und -gefäss

In der nebenstehenden Auswahl sind Merkmale von Transportgut und -gefäss aufgeführt, die für die Zuordnung des Transportes zu einer Indexposition von Bedeutung sind. Kreuzen Sie das Zutreffende bitte an.

Temperaturregelung notwendig
Erdölprodukte in Tankwagen
Container/Wechselbehälter/Auflieger
Sammelgut
Gefahrgut
Schüttgut
Lose Güter
Einzelteile (z.B. Stahlrohre)
Holz
Andere (welche)

☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐

Merkmale des Güterfahrzeuges

Geben Sie bitte an, mit welchem Fahrzeugtyp der Transport durchgeführt wird.

Wagentyp (z.B. Uacs)
Charakterisierung (z.B. Silo)
Anzahl Achsen
Länge
t Gesamtgewicht
Weitere Angaben

Grösse der Sendung

Geben Sie bitte die Grösse der Sendung in der für den vorliegenden Transport zutreffenden Messgrösse an.

Ganzzug
EWLV
Anzahl Einheiten
Gewicht in t
anderes Mass (welches)

Transportstrecke

Machen Sie bitte die notwendigen Angaben für die Identifikation der Destination und der Distanz sowie der allfälligen im Preis berücksichtigten Leertransporte

Binnenverkehr
Export/Import/Transit
Verladeort
Abladeort
Transportdistanz km
notwendige Ueberfuhr in km
notwendiger Leertransport in km

Dienstleistungen

Kreuzen Sie bitte an, welche Dienstleistungen zum Transport gehören

Infrastruktur (Freiverlad/Terminal)
Zustellen/Abholen (Anschlussgleis)
Bereitstellung Transportgefäss
Lademittel
Auflad/Ablad
Versicherung
Zollabfertigung
Andere (welche)

☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐

Qualitätsmerkmale des Transportes

Geben Sie bitte an, in welcher Art der Transport abgewickelt wird.

Systemverkehr (R 329.1)
Ganzzugverkehr nach Fahrplan
Extrazug
Andere (welche)

☐
☐
☐
☐

Kunde

Geben Sie bitte die Art der Kundenbeziehung an. Wenn es für die Identifikation des Transportes hilfreich ist, können Sie auch Kunden- und Auftragsnummer angeben.

Stammkunde
Einzelkunde
Kundennummer
Auftragsnummer

☐
☐

Geben Sie bitte den tatsächlich realisierten Preis für den Transportauftrag an (keine Listenpreise)

Für die Statistik genügt grundsätzlich die Angabe des Nettopreises. Wenn es für Sie hilfreich ist, können Sie unterscheiden zwischen dem Preis für den Transport inkl. Normdienstleistung und den weiteren, separat verrechneten Dienstleistungen.

Preis Transport inkl. Normdienstleistung
 + *Weitere, separat verrechnete Transportdienstleistungen*
 - *Rabatte*
 = *Nettopreis ohne Mehrwertsteuer*

Die Mehrwertsteuer ist bei den Preisangaben nicht einzurechnen.

Jahr	Periode	Preis Transport inkl. Normdienstleistung	Separat verrechnete Dienstleistung	Nettopreis
2001	April			
	Oktober			
2002	April			
	Oktober			
2003	April			
	Oktober			
2004	April			
	Oktober			

Besten Dank für Ihre Mitarbeit.

Die Namen und Einzelangaben der Berichterstatter werden vertraulich behandelt, entsprechend den strengen Datenschutzvorschriften des Bundes. Es werden nur Zahlen publiziert, die keine Rückschlüsse auf die einzelnen Berichterstatter ermöglichen.

Anhang 3: CPA Güterverkehr Bahn und Strasse

60.10.2	Leistungen bei der Güterbeförderung mit Eisenbahn
60.10.21	Leistungen bei der Güterbeförderung mit Kühlwagen
60.10.22	Leistungen bei der Beförderung von Erdölprodukten in Tankwagen
60.10.23	Leistungen bei der Beförderung von anderen Flüssigkeiten und Gasen in Tankwagen
60.10.24	Leistungen bei der Güterbeförderung in Containern
60.10.25	Leistungen bei der Beförderung von Postsendungen
60.10.26	Leistungen bei der Beförderung von Schüttgut
60.10.27	Leistungen bei der sonstigen Güterbeförderung
60.24	Leistungen bei der Güterbeförderung im Strassenverkehr
60.24.1	Leistungen bei der Güterbeförderung im Strassenverkehr mit Spezialfahrzeugen
60.24.11	Leistungen bei der Güterbeförderung in Kühlwagen
60.24.12	Leistungen bei der Beförderung von Erdölprodukten in Tankwagen
60.24.13	Leistungen bei der Beförderung von anderen Flüssigkeiten und Gasen in Tankwagen
60.24.14	Leistungen bei der Güterbeförderung in Containern
60.24.15	Leistungen bei der Beförderung von Möbeln
60.24.16	Leistungen bei der Beförderung von Schüttgut
60.24.17	Leistungen bei der Beförderung mit Spezialfahrzeugen, a.n.g
60.24.2	Leistungen bei der Güterbeförderung im Strassenverkehr mit gewöhnlichen Fahrzeugen
60.24.21	Leistungen bei der Beförderung von Postsendungen
60.24.22	Leistungen bei der sonstigen Güterbeförderung
60.24.3	Leistungen bei der Vermietung von Lastkraftwagen mit Fahrer

CPA (Classification statistique des produits associée aux activités) = Güterklassifikation in Verbindung mit den Wirtschaftszweigen der EU

Quelle: Eurostat, CPA Ausgabe 1996

Anhang 4: Kommentar zu den berücksichtigten und nicht berücksichtigten Positionen

Bahntransporte

Kühltransporte (CPA 60.10.21)

Ursprünglich war vorgesehen, die Kühltransporte sowohl für die Bahn wie auch für die Strasse zu erfassen. Im Zuge der Erhebung hat es sich gezeigt, dass die Kühltransporte mit der Bahn ein sehr kleines Marktsegment sind mit wenigen Anbietern und Nachfragern. Auf die Erhebung der Kühltransporte mit der Bahn wird deshalb verzichtet.

Erdöltransporte in Tankwagen (CPA 60.10.22)

In der vorliegenden Erhebung werden mit den Erdöltransporten in Tankwagen Ganzzugtransporte zwischen den Raffinerien bzw. den Binnenhäfen und den grossen Erdöllagern erfasst. Es sind Transporte, bei denen der Wettbewerb zwischen den einzelnen Bahngesellschaften im Zuge des free access eine bedeutende Rolle spielt.

Der Einzelwagenladungsverkehr wird in dieser Branche nicht erfasst, auch wenn er noch eine gewisse Rolle spielt.

Zur Zeit kann aufgrund der zu kleinen Anzahl von Preismeldungen eine Unterscheidung in nationalen und internationalen Verkehr nicht vorgenommen werden.

Andere Flüssigkeiten in Tankwagen (CPA 60.10.23)

Die in der CPA vorgesehene Position «Andere Flüssigkeiten in Tankwagen» wird nicht als eigene Position berücksichtigt. Neben dem Transport von gefährlichen Gütern handelt es sich v.a. um Lebensmitteltransporte. Zwar beziehen sich einzelne Preismeldungen auf solche Transporte. Sie werden der Position 60.10.272 zugeteilt.

Es wurde auch erwogen, bei dieser Position den Transport von gefährlichen Gütern zu erfassen. Gefährliche Güter werden aber auch mit anderen Fahrzeugen transportiert.

Unbegleiteter Kombiverkehr (CPA 60.10.241)

Der unbegleitete Kombiverkehr ist in der Nomenklatur der CPA als Bahntransport aufgeführt, obwohl er definitionsgemäss mehrere Verkehrsträger in einer Transportkette umfasst. Eine solche Ausweitung wurde aus zwei Gründen nicht vorgenommen:

- Der Gesamtpreis des Transportes hängt sehr stark von den relativen Anteilen der Strecken zusammen, die auf den einzelnen Verkehrsträger entfallen. Wird nur der Bahnanteil erfasst, ergeben sich besser interpretierbare Daten.

- Für den Bahntransport gibt es spezialisierte Operatoren, welche die Dienstleistung von Terminal zu Terminal anbieten. Für alle Kombinationen von Verkehrsträgern würde es schwierig, die Berichterstatter zu finden.

Die Position erfasst also den unbegleiteten Kombiverkehr (Container, Wechselbehälter und Auflieger) von Terminal zu Terminal inklusive Terminaldienstleistungen. Der Vor- und Nachlauf auf der Strasse wird nicht im Gesamtpreis des Kombiverkehrs erfasst.

Im unbegleiteten Kombiverkehr werden nur die internationalen Transporte erfasst, weil der nationale Kombiverkehr zur Zeit noch unbedeutend ist.

Begleiteter Kombiverkehr (CPA 60.10.242)

Im begleiteten Kombiverkehr werden analog zum unbegleiteten Kombiverkehr die Leistungen von Terminal zu Terminal erfasst. Der Platz für den Chauffeur ist im Preis inbegriffen.

Bisher war für den begleiteten Kombiverkehr kein nationaler Transport vorgesehen. Sollten die Angebote, die im Zusammenhang mit der zeitweiligen Schliessung des Gotthardstrassentunnels (21.Okt. bis 20.Dez.2001) eingeführt wurden, längerfristigen Bestand haben, könnten auch die nationalen Transporte erfasst werden.

Silotransporte (CPA 60.10.26)

Die Silotransporte bilden einen spezialisierten Teilmarkt. Es handelt sich um Transporte von Schüttgütern mit speziellen Verladeeinrichtungen (oft pneumatische Entladung). Die Abgrenzung dieser Transporte von Tanktransporten einerseits und gedeckten Wagen mit Schwerkraftentladung andererseits ist im Zusammenhang mit der Preisbildung schwierig. Ursprünglich wurde davon ausgegangen, dass die Silotransporte nicht als eigene Position ausgewiesen werden können. Im Rahmen der Preiserhebung hat es sich dann aber gezeigt, dass vor allem beim Verkehrsträger Bahn recht viele solcher Spezialwagen im Einsatz sind und die entsprechenden Preise gemeldet werden. Da es sich um verschiedene Wagenkategorien handelt, die nur z.T. als Silo klassiert sind, werden sie der Position 60.10. 272 zugeschlagen.

Gedeckte Normwagen (CPA 60.10.271)

Es handelt sich hier um klassischen Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) mit Kunden, die über Anschlussgleise verfügen. Bei den ebenfalls erfassten

Kurswagen im Rahmen des Cargo Domizil Konzeptes handelt es sich um Stückgüter, die für den Hauptlauf auf die Bahn, für Vor- und Nachlauf auf die Strasse verladen werden. Diese Preise sind ein Vorleistungspreis für die Betreiber des Cargo Domizil. Obwohl es sich damit um eine Vorleistung innerhalb des Verkehrssektors handelt, werden die entsprechenden Transporte erfasst.

Die Transporte mit gedeckten Normwagen werden für nationale und internationale Transporte gesondert aufgeführt.

Andere Wagenkategorien (CPA 60.10.272)

Unter den andern Wagenkategorien werden drei grosse Gruppen erfasst:

- Offene Wagen, die im klassischen Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) eingesetzt werden.
- Flachwagen für Holztransporte und Metalltransporte
- Spezialwagen wie z.B. Wagen mit Schwerkraftentladung.

Es werden nationale und internationale Transporte ausgewiesen.

Strassentransporte

Kühl-, Gefrier- und Isothermtransporte (CPA 60.24.11)

Die Kühltransporte auf der Strasse umfassen Kühl-, Gefrier- und Isothermtransporte. Sie werden im Normalfall durch die gleichen Anbieter durchgeführt. Mit den Kühlfahrzeugen können grundsätzlich auch andere Transporte durchgeführt werden, was v.a. bei Rücktransporten sehr oft geschieht (Leergebinde der gleichen Kunden). Solche Möglichkeiten beeinflussen auch die Preise für Kühltransporte, weil die Auslastung erhöht wird. Der Preisindex erfasst aber nur die Transporte, die tatsächlich ein Kühlaggregat notwendig haben.

Erdölprodukte in Tankwagen (CPA 60.24.12)

Beim Transport von Erdölprodukten in Tankwagen auf der Strasse können zwei grosse Transportgruppen unterschieden werden:

- Belieferung von Haushalten und Unternehmungen mit Heizöl
- Tankstellenbelieferung mit Treibstoffen

Die Belieferung mit Heizöl ist in sehr vielen Fällen ein Werkverkehr der Heizöllieferanten. Die Transportpreise sind dabei nicht eigens ausgewiesen.

Für die Tankstellenbelieferung dagegen werden spezialisierte Transporteure beauftragt. Dabei entsteht ein Transportpreis, der unabhängig vom Produktpreis erhoben werden kann.

Im Preisindex werden Preise für die Heizöl- wie für die Tankstellentransporte erfasst. Die Tankstellentransporte sind aber gegenüber den Heizöltransporten eher überrepräsentiert

Containertransport (CPA 60.24.14)

Der Begriff «Container» umfasst eine grosse Palette von Transportgefässen, denen gemeinsam ist, dass sie unabhängig von der Zugmaschine bereitgestellt und nach dem Verlad abgeholt werden. Aufgrund ihrer Funktion können grob zwei Gruppen unterschieden werden:

- Container, die in Transportketten eingesetzt werden (Strasse mit Bahn, Binnen- oder Hochseeschifffahrt, allenfalls mit mehreren Verkehrsträgern). Sie werden vor allem im Hinblick auf einen rationellen Umlad zwischen den Verkehrsmitteln und zur Sicherung des Transportgutes eingesetzt.
- Container, die vom Transporteur gestellt und abgeholt, aber vom Verloader selber geladen werden. Es sind Gefässe, die oft für Abfälle (Industrie und Bau) gebraucht werden. Es handelt sich im Normalfall um Mulden und Abrollcontainer. Ihre Hauptfunktion besteht darin, ein Transportgefäss für eine längere Verladezeit ohne Zugmaschine zur Verfügung zu haben.

Die Position Containertransporte umfasst die klassischen See- und Landcontainer. Es kann sich dabei zwar um selbständige Strassentransporte handeln. Im Wesentlichen handelt es sich aber um das Koppelprodukt zum kombinierten Verkehr auf der Bahn und um Gebinde, die im Verkehr mit den Binnenhäfen zu transportieren sind.

Die Containertransporte werden nur für den nationalen Verkehr erfasst. Sie gehören aber als Vor- und Nachläufe meist zu einer Transportkette im internationalen Verkehr.

Bautransporte (CPA 60.24.171)

Unter «sonstigen Spezialfahrzeugen» gemäss CPA sind die Fahrzeuge, die im Baustellenverkehr eingesetzt werden, eine sehr wichtige Gruppe. Es wird deshalb eine Untergruppe Bautransporte gebildet. Sie umfasst die folgenden drei Fahrzeugkategorien:

- Kipper für den Transport von Aushub und Kies
- Fahrzeuge für den Transport von Bauabfällen (meist Kipper mit besonderen Verladeeinrichtungen für Mulden oder Container)

- Fahrzeuge für den Transport von Beton und Belägen (sehr oft Kipper mit Spezialaufbau).

Daneben kommen im Bauverkehr bei der Anlieferung von Produkten viele andere Fahrzeugtypen zum Einsatz. Die entsprechenden Transporte können jedoch als Sammelguttransporte, Tank-, Silo- und andere Spezialtransporte klassiert werden und erscheinen bei den entsprechenden Fahrzeugkategorien.

Andere Wagentypen, andere Spezialfahrzeuge (CPA 60.24.172)

Die Position umfasst vor allem Tank- und Silofahrzeuge sowie Tieflader für Spezialtransporte.

Sammelguttransporte (CPA 60.24.2)

Die Sammelguttransporte betreffen bei der Strasse im Wesentlichen die sogenannten Überlandtransporte mit Brückenaufbauten. Die Grösse der Sendung ist dabei nicht vorgegeben. Es kann sich um Ganzladungen, Teilladungen oder um kleinere Sendungen, eben Sammelgüter handeln. Bei kleinen Sendungen wird der Transport oft im Plattformverkehr mit Vorlauf, Hauptlauf und Nachlauf organisiert. Bei grossen Sendungen wird die noch vorhandene Ladefläche aufgefüllt, ohne den ganzen Transport neu zusammenzustellen. Kleine Anbieter müssen sich oft auf den Verkehr von ganzen Wagenladungen oder auf den Vor- und Nachlauf im Stückgutverkehr spezialisieren. Grosse Anbieter transportieren alle Sendungsgrössen.

Für den Sammelguttransport werden sowohl die Preise für den nationalen wie für den internationalen Verkehr ausgewiesen.

Vermietung von Lastkraftwagen mit Fahrer (CPA 60.24.3)

In der CPA werden die sogenannten Vertragsfahrer als eigene Position aufgeführt. Die Vertragsfahrer führen nicht einzelne Transportaufträge durch und rechnen diese ab, sondern stellen das Fahrzeug und den Fahrer zu festen Bedingungen einem einzelnen Kunden zur Verfügung. Meistens ist dieser Kunde eine Transportunternehmung. Es handelt sich dann bei den Vertragsfahrten um eine Vorleistungsbeziehung innerhalb der Transportbranche. Die erbrachte Leistung ist mit den Leistungsbündeln des Transportunternehmers, der den Vertragsfahrer beansprucht, schon berücksichtigt.

Strasse und Bahn: Postsendungen (CPA 60.10.25, 60.24.21)

Bei den Postsendungen handelt es sich um einen spezialisierten Haus-zu-Haus-Service, der institutionell abgegrenzt ist, und nur teilweise als Güterverkehr interpretiert werden kann. Der Produzentenpreisindex für den Güterverkehr lässt es konzeptionell zu, dass bei Bedarf eine Position Parcel-Service aufgenommen wird. Zur Zeit wird diese Position aber nicht erhoben. In den Bahntransporten ist der Transport der Postcontainer erfasst.

Anhang 5: Auswahl und Rekrutierung der Berichterstatter

Auswahl Strassentransporte

Es standen die Adresslisten des Betriebs- und Unternehmensregisters und die Adresslisten der ASTAG-Mitglieder zur Verfügung. Das Betriebs- und Unternehmensregister lässt eine Strukturierung der Betriebe aufgrund der Betriebsgrösse gemessen in Beschäftigten und der Regionen zu. Erfasst sind alle Betriebe, die als reine Transportbetriebe betrachtet werden können. Die Zuordnung zur NOGA-Position 60.24, Güterbeförderung im Strassenverkehr, gibt noch keinen Hinweis, ob der entsprechende Betrieb überhaupt über eine Flotte verfügt.

Die Listen des ASTAG erfassen alle Mitglieder des Verbandes. Die Mitgliedschaft ist freiwillig, die Liste also nicht vollständig. Auch gibt es viele branchenfremde Unternehmen, die über eine eigene Flotte verfügen (z.B. Strassenverkehrsämter). Die Grösse der Betriebe wird gemessen an der Anzahl der Fahrzeuge. Die Grösse wird aber systematisch unterschätzt, weil die Höhe der Mitgliederbeiträge von der Anzahl der Fahrzeuge abhängig ist. Die Liste des ASTAG hat aber den Vorteil, dass die Betriebe aufgrund der Fachgruppenzugehörigkeit grob einer Branche zugeteilt werden können.

Für die Liste der angeschriebenen Betriebe wurden nur jene Betriebe berücksichtigt, die mindestens 10 Fahrzeuge im Einsatz haben. Schlussendlich dienten die Adresslisten aber lediglich dazu, um einen gut strukturierten Einstieg in den Markt zu finden. Die Frage an die besuchten Transportunternehmer, welches ihre wichtigsten Konkurrenten seien, führte zu besseren Grundlagen als die Adresslisten. Dies gilt vor allem für Transporteure, die in regionalen Märkten anbieten (gesamter Nahverkehr).

Auswahl Bahntransporte

Bei den Bahntransporten ist die Zahl der Anbieter von Anfang an stark beschränkt. Im EWL (Einzelwagenladungsverkehr) genügen die SBB als Berichterstatter, weil sie mit der ganzen Systemführung beauftragt sind.

Im Ganzzugverkehr und im internationalen Verkehr ist die SBB zwar nach wie vor der mit Abstand grösste Anbieter. Mit dem freien Netzzugang erhalten aber auch andere Unternehmen die Möglichkeit, Bahntransporte anzubieten. Im Laufe der Realisierung des vorliegenden Preisindex kam dieser Markt aber erst in Fluss. So gab es z.B. den Fall, dass ein grosser Transportauftrag, der während der Piloterhebung bei der einen Gesellschaft als Referenztransport gemeldet wurde, bei der ersten Vollerhebung von einer andern Gesellschaft durchgeführt wurde.

Für den begleiteten Kombiverkehr wurden die grössten Operators angefragt. Auch hier ist der Markt stark in Bewegung, indem die Anbieter von Kombitransporten ihre Bahnleistungen teilweise selbständig einkaufen, teilweise aber über die grossen Operators durchführen.

Beteiligung

Die spontane Reaktion der Transportunternehmer auf die Aussicht, bei einer neuen Statistik mitzuwirken, war im Allgemeinen ablehnend. Es gibt dazu mehrere Gründe:

- Die verwendeten Tarifsysteme im Transportsektor sind zwar allgemein bekannt und werden als Kalkulationsgrundlage auch verwendet. In den Verhandlungen mit den Kunden geht es jedoch immer wieder um die Höhe der Rabatte und diese Abmachungen sind selbstredend nicht für die Öffentlichkeit bestimmt. In den Gesprächen mit den Transporteuren konnte meistens geklärt werden, dass die vorliegende Statistik keine Betriebsinterna ausplaudert. Voraussetzung war allerdings, dass die Verantwortlichen zu einem Gespräch überhaupt bereit waren.
- Die ganze Projektphase fiel in die Zeit des Abstimmungskampfes über die LSVA und deren Einführungsphase. Neben der Verunsicherung über die Wirkung der LSVA bestand ein grosses Misstrauen gegenüber allen staatlichen Institutionen. Auch andere Erhebungen litten unter dieser grundsätzlich reservierten Stimmung. Zwar wurde das Projekt vom ASTAG unterstützt, aber die Mitglieder erlauben sich durchaus eine verbandsunabhängige Meinung.
- Nach Jahren der Rezession mit sinkenden Transportpreisen bestand die Angst, mit einem Preisindex den Kunden nur weitere Argumente zu liefern, um die Preise weiter zu drücken.

Bei den Strassentransportern ist es bisher nicht gelungen, einige der grössten Unternehmen zur Mitarbeit zu überzeugen. Im weiteren findet zur Zeit eine Konzentrationsbewegung statt, die sich vor allem bei Transporteuren im Stückgutbereich manifestiert. Es wird auch bei den Strassentransporten in den nächsten Jahren darum gehen, gewisse Lücken zu schliessen und die Konzentrationsbewegungen kontinuierlich einzubeziehen.

Der Verkehr bei den Bahnen ist zur Zeit im Zusammenhang mit dem freien Netzzugang stark im Umbruch begriffen. Dies bedeutet, dass in den nächsten Jahren diesen Strukturveränderungen in dem Sinne Rechnung getragen werden muss, dass weitere Berichterstatter zur Mitarbeit überzeugt werden müssen. Die Zahl der Preismeldungen ist zwar recht hoch, der Kreis der Berichterstatter muss aber noch erweitert werden.

Publikationsprogramm BFS

Das Bundesamt für Statistik (BFS) hat – als zentrale Statistikstelle des Bundes – die Aufgabe, statistische Informationen breiten Benutzerkreisen zur Verfügung zu stellen.

Die Verbreitung der statistischen Information geschieht gegliedert nach Fachbereichen (vgl. Umschlagseite 2) und mit verschiedenen Mitteln:

<i>Diffusionsmittel</i>	<i>Kontakt</i>	<i>Diffusionsmittel</i>	<i>Kontakt</i>
Individuelle Auskünfte	032 713 60 11	Online-Datenbank	032 713 60 86
Das BFS im Internet	http://www.statistik.admin.ch	Publikationen zur vertieften Information (zum Teil auch als Diskette)	032 713 60 60
Medienmitteilungen zur raschen Information der Öffentlichkeit über die neusten Ergebnisse	032 713 60 11		

Nähere Angaben zu den verschiedenen Diffusionsmitteln liefert das alle 2 Jahre nachgeführte **Publikationsverzeichnis**. Es ist auf dem Internet abzurufen oder kann gratis über Tel. 032 713 60 60 bezogen werden.

Preisstatistik

Methoden

- Der neue Landesindex der Konsumentenpreise:
Mai 2000 = 100. Methodenübersicht, BFS aktuell, Neuchâtel November 2000.
- Produzenten- und Importpreisindex, Mai 1993 = 100. Grundlagen, Bern 1995.
- Schweizerischer Baupreisindex, Oktober 1998 = 100. Grundlagen (Kurzüberblick), BFS aktuell, Neuchâtel Oktober 1999.
- Produzentenpreisindex für den Güterverkehr, April 2001 = 100. Grundlagen, Neuchâtel 2002

Resultate

- Landesindex der Konsumentenpreise (monatlich)
- Mietpreis-Strukturerhebung 1996.
Detailergebnisse, Bern 1998.
- Produzenten- und Importpreisindex (monatlich)
- Produzentenpreise in der Landwirtschaft (monatlich)
- Holzpreise (dreimal pro Jahr)
- Produzenten- und Importpreise ausgewählter Produkte für das Baugewerbe (monatlich)
- Schweizerischer Baupreisindex (halbjährlich)

Der Produzentenpreisindex für den Güterverkehr zeigt die Preisentwicklung des schweizerischen Gütertransports auf Schiene und Strasse insgesamt sowie für die einzelnen Teilmärkte auf. Die Preiserhebungen werden halbjährlich im April und im Oktober durchgeführt.

In der vorliegenden Publikation werden die methodischen Grundlagen der Erhebung und der Berechnung beschrieben (Indextyp, Geltungsbereich, Erhebung mit Hilfe typischer Leistungsbündel, Berechnung, Aggregation, Nomenklatur, Gewichtung). Zudem wird auf die rechtlichen Grundlagen, die Anwendungen sowie die Form der Veröffentlichung eingegangen. Schliesslich wird auch der Unterschied zwischen Preis- und Kostenindizes im Transportsektor erläutert.