



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung

BAV Datenkompetenzzentrum Güterverkehr

Alpenquerender Güterverkehr durch die Schweiz

Kennzahlen 2020 und Interpretation der Entwicklung

Erstellt im Rahmen der Projektorganisation Monitoring Flankierende Massnahmen – MFM

März 2021



BAV-D-703B3401/421

Inhaltsverzeichnis

1	Mengenentwicklung alpenquerender Verkehr	3
	Übersicht	3
1.1	Strassengüterverkehr	3
1.2	Schienengüterverkehr	4
1.3	Wirtschaftliche Entwicklung und Handelsaktivitäten als wichtigste Treiber im alpenquerenden Güterverkehr	7
1.4	Gesamtverkehr und Modalsplit	7
2	Umweltmonitoring (Luftbelastung)	9
	Anhang	11
	Zusatzinformationen Alpenquerender Schienengüterverkehr	11
	Kapazitätsauslastung Schienengüterverkehr	11
	Qualitätsmonitoring	13
	Vertiefung: Wirkungen der Coronakrise auf den alpenquerenden Güterverkehr	14

1 Mengenentwicklung alpenquerender Verkehr

Übersicht

Anzahl schwere Güterfahrzeuge (in 1'000)	2020				2019	2020	
	1. Semester		2. Semester				
	Total	(+/-)	Total	(+/-)	Total	Total	(+/-)
CH (Total)	413	-11.0%	449	+3.6%	898	863	-4.0%
Gotthard	302	-10.3%	326	+6.6%	643	628	-2.3%
San Bernardino	57	-13.1%	61	-8.5%	131	117	-10.8%
Simplon	41	-9.7%	49	+10.9%	89	90	+0.5%
Gr. St. Bernhard	14	-19.6%	13	-23.1%	34	27	-21.3%
Gesamt CH (Lasten-, Sattelzüge)	375	-10.9%	401	+3.7%	808	776	-3.9%
Brenner (Lasten-, Sattelzüge)	1'106	-11.8%	1'207	-0.7%	2'469	2'314	-6.3%

Nach Verkehrsträger (Angaben in 1'000)	2020				2019	2020	
	1. Semester		2. Semester				
	Total	(+/-)	Total	(+/-)	Total	Total	(+/-)
Netto-Nettotonnen	17'057	-11.6%	17'748	+1.2%	36'827	34'805	-5.5%
Total CH Strasse und Schiene	4'731	-10.7%	5'066	+3.7%	10'178	9'797	-3.7%
Schiene CH	12'326	-11.9%	12'682	+0.2%	26'649	25'008	-6.2%
<i>Schiene Gotthard Total</i>	<i>7'352</i>	<i>-8.9%</i>	<i>7'940</i>	<i>+12.7%</i>	<i>15'111</i>	<i>15'292</i>	<i>+1.2%</i>
<i>Schiene Simplon Total</i>	<i>4'974</i>	<i>-16.1%</i>	<i>4'743</i>	<i>-15.4%</i>	<i>11'538</i>	<i>9'716</i>	<i>-15.8%</i>
WLV Gotthard	2'188	-17.5%	2'349	+1.4%	4'969	4'537	-8.7%
WLV Simplon	594	-31.8%	550	-29.3%	1'650	1'144	-30.6%
WLV Total	2'782	-21.1%	2'899	-6.3%	6'618	5'681	-14.2%
UKV Gotthard	5'164	-4.6%	5'590	+18.2%	10'142	10'754	+6.0%
UKV Simplon	3'887	-9.1%	3'741	-9.7%	8'422	7'628	-9.4%
UKV Total	9'051	-6.6%	9'331	+5.2%	18'564	18'383	-1.0%
Rola Total (Simplon)	492	-36.8%	452	-34.2%	1'467	945	-35.6%

Legende: schwere Güterfahrzeuge = Güterfahrzeuge > 3.5 t

(+/-) = prozentuale Abweichung gegenüber der entsprechenden Vorjahresperiode

Sämtliche Zahlen sind provisorisch und können unter Umständen noch grösseren Änderungen unterliegen

Tabelle 1: Entwicklung der alpenquerenden Fahrten schwerer Güterfahrzeuge durch die Schweiz und Transportaufkommen im alpenquerenden Güterverkehr auf Strasse und Schiene im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr 2019¹.

Vorbemerkung

Im Jahr 2019 führte das BAV die Haupterhebung zum alpenquerenden Güterverkehr durch. Die alle fünf Jahre durchgeführte Haupterhebung basiert auf umfangreichen Befragungen und vertieften Analysen. Sie liefert erweiterte Erkenntnisse über die Struktur des alpenquerenden Güterverkehrs, beispielsweise über Quelle, Ziel, Beladungen und Warengruppen der Transporte. Aus der neuesten Haupterhebung, die den Zeitraum 2014 bis 2019 abdeckt, geht unter anderem hervor, dass die durchschnittlichen Ladungsgewichte der Lastwagen in diesem Zeitraum um 6 Prozent abgenommen haben. Grund dürfte die verschärfte Konkurrenz im internationalen Strassengüterverkehr sein, die den Anteil der Leerfahrten erhöht hat. Dies hat Auswirkungen auf die in früheren Semesterberichten publizierten Daten: Der Anteil der Schiene am gesamten alpenquerenden Güterverkehr war höher als in den letzten Jahren angenommen. Das BAV hat die Werte für 2019 mit der Publikation des aktuellen Semesterberichts nachträglich korrigiert.

1.1 Strassengüterverkehr

- Der alpenquerende Strassengüterverkehr im Jahr 2020 war von einem sehr wechselhaften Verlauf geprägt. Während im 1. Semester starke Mengenrückgänge als Folge der Covid-19-Krise und den in den verschiedenen Ländern ergriffenen Schutzmassnahmen zu verzeichnen waren, ist für das 2. Semester ein leichtes Mengenwachstum feststellbar (siehe Vertiefung im Anhang).
- In der Summe fuhren im Vergleich zum Vorjahr -4.0 % weniger schwere Güterfahrzeuge durch die Schweizer Alpen. Die Fahrtanzahl betrug 2020 863'000 Fahrten, das sind 25'000 Fahrten weniger

¹ Die Anzahl der schweren Güterfahrzeuge entstammt den LSVA-Kontrollanlagen. Die Werte können sich rückwirkend leicht verändern, wodurch sich gegenüber früheren Berichten ggf. leicht abweichende Zahlen erklären lassen.

- als im Vorjahr. Damit beträgt die Zahl der Fahrten im Jahr 2020 über ein Drittel weniger als im Referenzjahr 2000 (-38.6 %).
- Dieser Wert liegt 213'000 Fahrten über dem Zielwert von 650'000 Fahrten, welcher gemäss Art. 3 des Bundesgesetzes über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene spätestens im Jahr 2018 zu erreichen gewesen wäre.
 - Im 2. Semester 2020 nahm die Zahl schwerer Güterfahrzeuge im alpenquerenden Güterverkehr gegenüber dem 2. Halbjahr des Vorjahres um +3.6 % auf 449'000 Fahrten zu; das sind rund 15'000 Fahrzeuge mehr als im 2. Semester 2019.
 - Das 2. Semester 2020 war im Strassengüterverkehr nur durch vereinzelte unfall- und baustellenbedingte Sperrungen beeinträchtigt.
 - Hauptursache für den Zuwachs im 2. Semester ist der mit den im Zuge der Covid-19-Krise erfolgten europaweiten Öffnungsschritten verbundene gesamtwirtschaftliche Nachholeffekt. Dieser war im Strassengüterverkehr vor allem in den Monaten Juli/August zu verzeichnen, in denen die Fahrtenzahl im Mittel rund 10 % höher lag als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Auch danach blieb der alpenquerende Strassengüterverkehr trotz anhaltender europaweiter Pandemiesituation gegenüber dem Vorjahr stabil (siehe auch Abbildung 1).
 - An den beiden wichtigsten schweizerischen Alpenübergängen ging das Verkehrsaufkommen 2020 gegenüber 2019 zurück. Am San Bernardino (13.6 % aller Fahrten) betrug der Rückgang gegenüber 2019 -10.8 %, am Gotthard (72.8 % aller Fahrten) ging der Verkehr gegenüber dem Vorjahr um -2.3 % zurück. Am stärksten fiel der Rückgang am Grosse St. Bernhard aus (-21.3 %), wohingegen am Simplon (10.4 % aller alpenquerenden Fahrten) die Zahl gegenüber dem Vorjahr quasi unverändert blieb (+0.5 %).
 - Am Brenner ging die Zahl der Fahrten ebenfalls deutlich zurück: sie reduzierte sich im Jahr 2020 um -6.3 % auf 2.3 Mio. Fahrten; 2019 waren es noch 2.5 Mio. Fahrten gewesen. Damit fiel der Rückgang deutlicher aus als auf den Alpenübergängen der Schweiz.
 - Das Transportaufkommen (in Tonnen) auf der Strasse (-3.7 %) ging 2020 gegenüber dem Vorjahr in gleichem Masse wie die Anzahl der alpenquerenden Fahrten (-4.0 %) zurück. Die durchschnittliche Beladung der schweren Güterfahrzeuge über die Schweizer Alpen lag 2020 bei 11.3 Tonnen pro Fahrzeug und war gegenüber 2019 unverändert.

1.2 Schienengüterverkehr

- Auf der Schiene überquerten 2020 insgesamt rund 25 Mio. Tonnen die beiden Schweizer Alpenübergänge. Die Covid-19-Krise führte dazu, dass das Transportaufkommen im alpenquerenden Schienengüterverkehr deutlich unter dem Vorjahreswert liegt (- 6.2 %). Absolut resultiert daraus ein Aufkommensrückgang von etwa 1.6 Mio. Tonnen gegenüber dem Vorjahr.
- Der alpenquerende Schienengüterverkehr liegt somit etwa 3.7 Mio. Tonnen unter dem Niveau des Jahres 2016, als das mit 28.7 Mio. Tonnen bisher höchste Aufkommen erreicht wurde.
- Dieser Rückgang ist wie im Strassenverkehr auf den Rückgang der Industrieproduktion in Europa infolge der Massnahmen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie zurückzuführen (s. Vertiefung im Anhang). Der im 2. Semester erfolgte Aufholeffekt im Schienengüterverkehr fiel jedoch deutlich niedriger aus als auf der Strasse: Während im 1. Halbjahr 2020 der Rückgang -11.9 % betrug, wurde im 2. Halbjahr das Niveau des Vorjahressemesters erreicht (+0.2 %). Dieser gegenüber der Strasse niedrigere Erholungseffekt der Schiene ist auch dadurch bedingt, dass die Aufholphase für den Schienengüterverkehr von Juni bis September 2020 in einen Zeitraum fiel, als die Schiene auf der Simplon-Achse wegen Bauarbeiten mit besonderen Kapazitäts- und Produktionsbeschränkungen konfrontiert war (siehe unten).
- Die Detailbetrachtung der Schienenachsen zeigt einen Rückgang auf beiden Bahnachsen durch die Schweiz, wobei das Aufkommen am Simplon (-15.8 %) deutlich zurückging. Ursache hierfür ist vor allem die dreiwöchige Totalsperre der Strecke zwischen Iselle und Domodossola vom 16. August bis 6. September 2020. Am Gotthard war dagegen eine Aufkommenszunahme von +1.2 % zu verzeichnen, welche grossteils auf Achsenverschiebungen infolge der Totalsperre am Simplon zurückzuführen ist. Der Anteil der Gotthard-Achse am gesamten alpenquerenden Schienengüterverkehr durch die Schweiz betrug 2020 60.9 %, was gegenüber 2019 einen Anstieg um 3 Prozentpunkte bedeutet.

- Im Jahr 2020 mussten infolge der Covid-19-Krise sämtliche Produktionsformen im alpenquerenden Schienengüterverkehr Verluste hinnehmen. Dabei fiel der Rückgang beim unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) mit -1.0 % moderat aus. Das Aufkommen im Wagenladungsverkehr (WLV) ging gegenüber dem Vorjahr um -14.2 %, jenes der Rollenden Landstrasse (Rola) um -35.6 % zurück.
- Das Transportaufkommen des WLV lag im Jahr 2020 bei 5.7 Mio. Tonnen, was einem Rückgang um -14.2 % entspricht. Die Aufkommensreduktion erfolgte vor allem am Simplon (-30.6 %), für den sowohl im 1. Halbjahr (-31.8 %) als auch im 2. (-29.3 %) ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen war. Am Gotthard war im 1. Halbjahr 2020 ebenfalls noch ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen (-17.5 %); im 2. Halbjahr 2020 wuchs hingegen das Aufkommen am Gotthard leicht (+1.4 %). Die Entwicklung im WLV dürfte zu grossen Teilen auf den Rückgang der Transporte für die Automobilindustrie zurück zu führen sein. Mit zeitweisen Werksschliessungen gingen die Transporte sowohl von Neuwagen als auch Vorprodukten deutlich zurück.
- Der UKV konnte sich im Pandemiejahr 2020 relativ stabil halten. Insgesamt wurden 2020 18.4 Mio. Tonnen transportiert, was einem Rückgang von etwa 180'000 Tonnen bzw. -1.0 % gegenüber 2019 entspricht.
- Dabei verlief die Entwicklung auf den beiden Schienenachsen nicht gleichförmig: Am Gotthard wuchs das Aufkommen gegenüber 2019 um +6.0 %. Massgeblich hierfür war das Wachstum im 2. Semester (+18.2 %). Hingegen war im 1. Halbjahr 2020 noch ein Rückgang des UKV am Gotthard von -4.6 % zu beobachten. Die Simplon-Achse verzeichnete dagegen einen deutlichen Aufkommensrückgang im UKV (-9.4 %), der im 1. Halbjahr (-9.1 %) ähnlich ausfiel wie im 2. Halbjahr (-9.7 %). Ursache für den Rückgang des UKV am Simplon im 2. Halbjahr 2020 sind die beschriebenen Einschränkungen auf der Simplon-Achse und die damit verbundene Umleitung von Verkehren auf die Gotthard-Achse.
- Die insgesamt weitgehend stabile Performance des UKV im Jahr 2020 zeugt von dessen tragender Rolle für die Arbeitsteilung in der europäischen Industrieproduktion und der Eignung, auch in der Pandemielage funktionierende Transportketten bereitzustellen.
- Die Rola verzeichnete 2020 einen Rückgang des Aufkommens um -35.6 %. Zum einen führte der Covid-19-bedingte Nachfragerückgang zu einer Reduktion des Angebots. Zudem konnten pro Begleitwagen auf Grund der Social-Distancing Vorgaben deutlich weniger Lastwagenchauffeurinnen/-chauffeure und als Konsequenz auch weniger Lastwagen pro Zug mitgeführt werden. Im Jahr 2020 ging daher die Anzahl der transportierten schweren Güterfahrzeuge gegenüber 2019 um 30'600 Fahrzeuge auf 56'000 Fahrzeuge im Jahr 2020 zurück.
- Der alpenquerende Schienengüterverkehr litt, wie auch der Strassenverkehr, im 1. Halbjahr 2020 spürbar unter den Einbrüchen in der Industrieproduktion infolge der Covid-19-Pandemie. In einzelnen Kalenderwochen im 1. Semester 2020 transportierte die Schiene nur mehr die Hälfte der Güter des Vorjahres. Zusätzlich war der Schienengüterverkehr auf der Rheintalbahn in Deutschland als wichtigster Zulaufstrecke zu den Alpentransversalen infolge des Unfalls bei Auggen (2. April 2020) für eine Woche blockiert, was zu Umleitungen und Ausfällen von Zügen führte. Im 2. Semester stabilisierte sich der Schienengüterverkehr, fand aber insbesondere durch die Kapazitätseinschränkungen auf der Simplon-Achse infolge von Bauarbeiten weiterhin erschwerte Produktionsbedingungen vor.
- Diese Entwicklungen haben zur Folge, dass der Anteil des UKV am alpenquerenden Schienengüterverkehr um 3.8 Prozentpunkte auf 73.5 % zunahm. Hingegen ging der Anteil des WLV um -2.1 Prozentpunkte auf 22.7 % zurück, derjenige der Rola sank um -1.7 Prozentpunkte auf 3.8 %.
- Die Marktanteile der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im alpenquerenden Güterverkehr waren 2020 gegenüber 2019 nur kleineren Veränderungen unterworfen. SBB Cargo International bleibt Marktführerin mit einem Marktanteil von 43.0 % im Jahr 2020 (+3.5 Prozentpunkte gegenüber 2019). Zweitwichtigster Traktionär im alpenquerenden Schienengüterverkehr bleibt BLS Cargo mit 28.6 % (+0.5 Prozentpunkte gegenüber 2019) vor SBB Cargo mit 21.4 %. Beide EVU unter dem Dach der SBB decken somit weiterhin über zwei Drittel (71.6 %) des alpenquerenden Schienengüterverkehrsmarkts ab. Der Anteil sonstiger Unternehmen ist gering und betrug im Jahr 2020 7.0 % (-1.8 Prozentpunkte gegenüber 2019). DB Cargo hat hier den grössten Anteil (4.3 %).

Marktanteile in % an Netto- netto-Tonnen	2019			2020			Veränderung (in %-Punkten)
	Gotthard	Simplon	Total	Gotthard	Simplon	Total	Total 2019 - 2020
SBB Cargo Int.	46.7%	30.1%	39.5%	50.4%	31.4%	43.0%	+3.5%
BLS Cargo	8.3%	54.1%	28.1%	10.9%	56.4%	28.6%	+0.5%
SBB Cargo	37.8%	5.2%	23.6%	33.1%	3.1%	21.4%	-2.2%
DB Cargo	1.2%	10.6%	5.3%	1.6%	8.6%	4.3%	-1.0%
TX Logistik	4.4%	0.0%	2.5%	2.3%	0.0%	1.4%	-1.1%
Railcare	1.5%	0.0%	0.9%	1.5%	0.0%	0.9%	+0.0%
Andere	0.2%	0.1%	0.1%	0.3%	0.5%	0.4%	+0.2%

Tabelle 1: Marktanteile der wichtigsten Akteure im alpenquerenden Güterverkehr in % (Anteile an Netto-netto-Tonnen, Werte auf eine Nachkommastelle gerundet).

1.3 Wirtschaftliche Entwicklung und Handelsaktivitäten als wichtigste Treiber im alpenquerenden Güterverkehr

- Wichtiger Einflussfaktor für die Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs durch die Schweiz ist die wirtschaftliche Entwicklung im europäischen Umfeld, insbesondere in Italien.
- Die Corona-Krise führte zu einem starken Absinken des BIP aller betrachteten Wirtschaftsräume, insbesondere im 2. Quartal, in dem sich die Krise der Industrieproduktion in Europa manifestierte. Dieser Rückgang schwächte sich in im 3. und 4. Quartal wieder ab.
- Die nachfolgende Abbildung zeigt die quartalsweise Veränderung des BIP seit 2018.

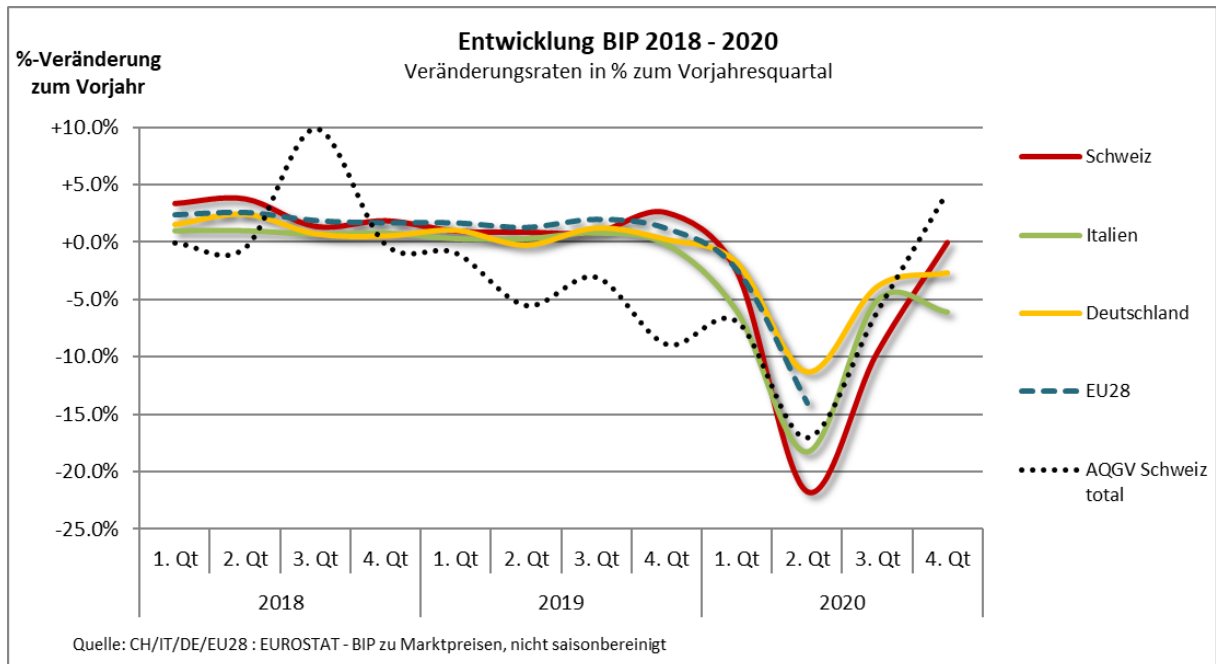


Abbildung 1: Entwicklung des Brutto-Inlandprodukts, dargestellt in %-Abweichung zum jeweiligen Vorjahresquartal.

- Eng verknüpft mit der wirtschaftlichen Entwicklung ist auch die Entwicklung der Aussenhandelsaktivitäten. Ein Grossteil des alpenquerenden Verkehrs in der Schweiz besteht aus Verkehr von und nach Italien. Deshalb gibt es zwischen der Entwicklung des Intra-EU-Handels von Italien und der Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs einen direkten Zusammenhang.
- Die Handelsdaten für die Quartale 2, 3 und 4/2020 lagen bei Redaktionsschluss noch nicht vor, sie dürften sich aber ähnlich dem BIP entwickeln. Der Semesterbericht 1-2021 wird diese Zahlen darstellen.

1.4 Gesamtverkehr und Modalsplit

- Im Jahr 2020 wurden insgesamt 34.8 Mio. Tonnen im alpenquerenden Güterverkehr transportiert. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einem Rückgang um -2.0 Mio. Tonnen oder -5.5 %.
- Entsprechend der Massnahmen zur Eindämmung von Covid-19 fiel der Rückgang im 1. Semester 2020 besonders stark aus (-11.6 %). Im 2. Halbjahr konnte sich der Verkehr etwas erholen und verzeichnete einen leichten Zuwachs in Höhe von +1.2 %. Es zeigt sich, dass die Covid-bedingten Aufkommensverluste im alpenquerenden Güterverkehr auf der Strasse wie auch auf der Schiene weitgehend auf das 1. Semester 2020 begrenzt waren.

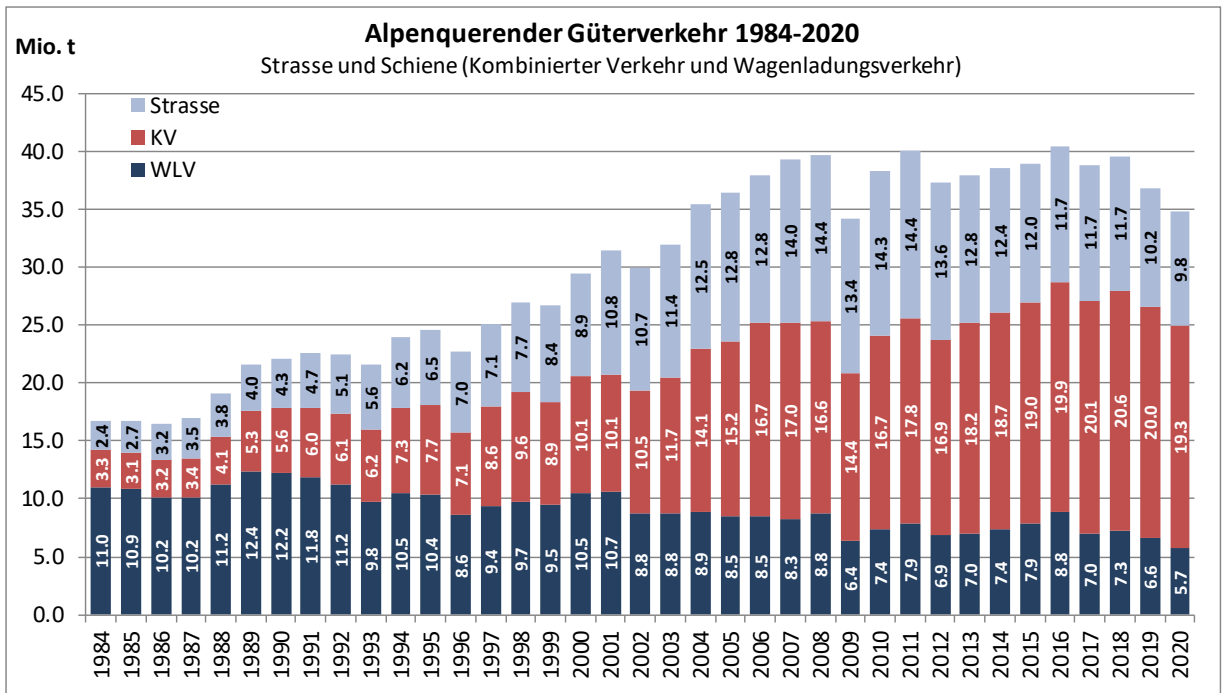


Abbildung 2: Entwicklung des alpenquerender Güterverkehrs 1984-2020.

- Der relativ höhere Aufkommensrückgang auf der Schiene im Vergleich zur Strasse führt dazu, dass sich der Bahnanteil am gesamten alpenquerenden Güterverkehr 2020 gegenüber dem Vorjahr um 0.5 Prozentpunkte auf 71.9 % reduziert (siehe Abbildung 3).

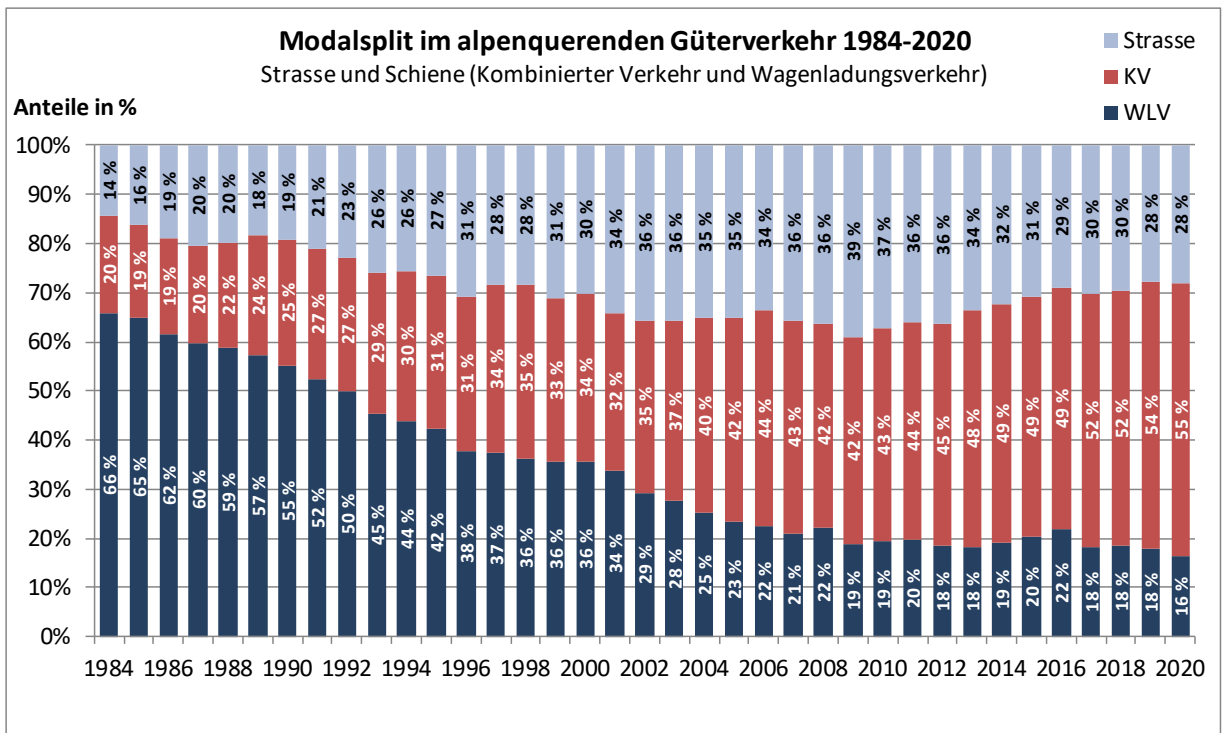


Abbildung 3: Entwicklung des alpenquerender Güterverkehrs 1984-2020.

2 Umweltmonitoring (Luftbelastung)

Das Projekt Monitoring flankierende Massnahmen Umwelt (MfM-U), welches vom BAFU mit den Kantonen entlang der A2 und A13 betrieben wird, misst die Luftschadstoff- und Lärmbelastung entlang dieser wichtigen Transitachsen (Gotthard und San Bernardino). Dieses Kapitel des Semesterberichts stellt die wichtigsten Ergebnisse der entsprechenden Luftschadstoffmessungen vor.

- Die Stickoxid-Belastung (NO_x) entlang der A2 und A13 nimmt kontinuierlich ab. An allen Messstationen wurden 2020 neue Tiefstwerte erreicht.
- Die NO₂-Belastung hat seit Messbeginn abgenommen. Diese Abnahme war in der ersten Dekade nach Messbeginn noch weniger ausgeprägt. Danach ist die NO₂-Reduktion v.a. bei den am stärksten belasteten Standorten deutlich zu sehen. Entlang der A2 wurde der Immissionsjahresgrenzwert erstmals seit Messbeginn auch bei Moleno A2 in der Riviera zwischen Biasca und Bellinzona eingehalten. Überschritten wurde der Immissionsgrenzwert noch bei Camignolo A2 in der Südschweiz und im Raum Basel.
- Die PM10-Belastung hat seit Messbeginn überall abgenommen. In den letzten drei Jahren lagen die Messwerte an allen Stationen unter dem Immissionsjahresgrenzwert.
- Die Russbelastung ist seit Messbeginn bei allen Messstationen stark gesunken, liegt aber noch über dem aus gesundheitlicher Sicht akzeptablen Bereich.

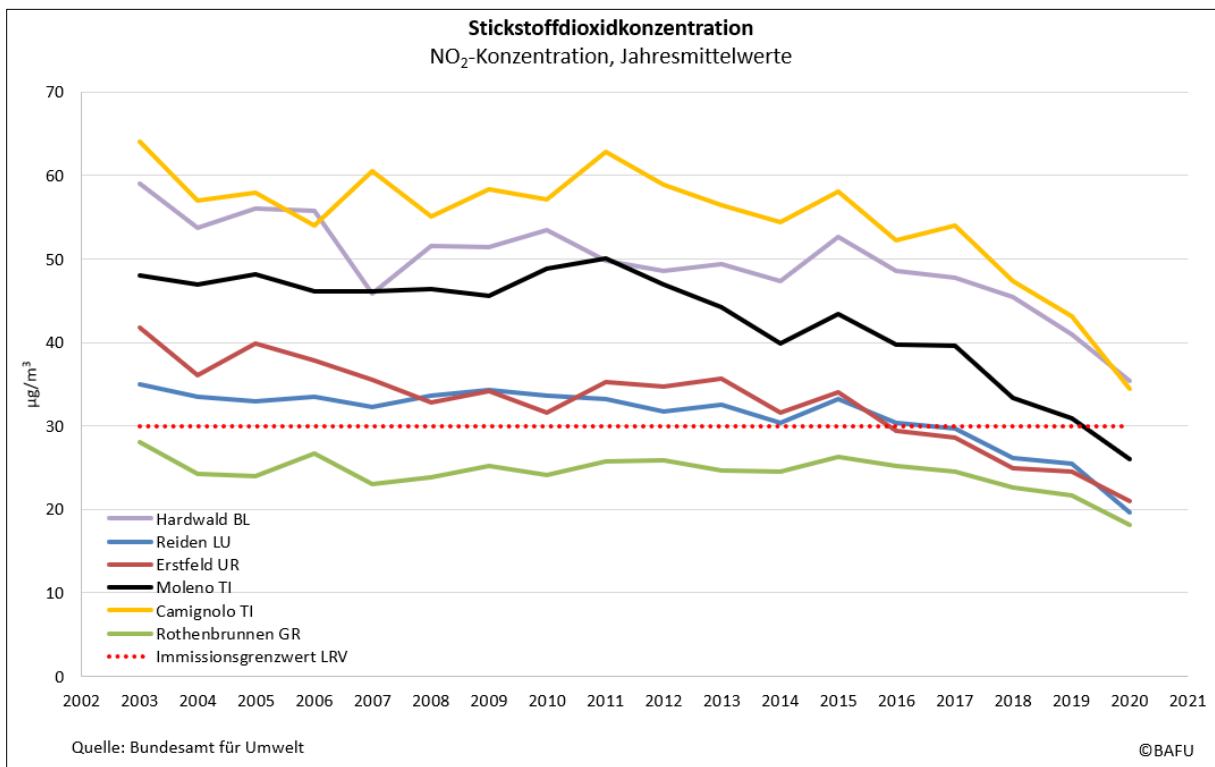


Abbildung 4: Jahresmittelwerte der NO_x-Konzentration seit 2003

Die Abnahme der Belastung mit NO_x und Russ – wie sie auch an den ebenfalls unmittelbar an Autobahnen gelegenen NABEL-Standorten Härkingen und Sion registriert wird – zeigt deutlich die verbesserten Emissionseigenschaften der Fahrzeuge aufgrund der starken Zunahme von EURO VI-Fahrzeugen.

Die Verbesserung der lufthygienischen Eigenschaften wurde auch im Vergleich der Resultate der Flechtenuntersuchung 2018 mit der Erstuntersuchung 2003 bestätigt: es konnte eine deutliche Reduktion des Gehaltes an polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) und Schwermetallen in Flechten nachgewiesen werden.

Für die nächsten Jahre wird mit der Durchdringung an EURO VI-Fahrzeugen sowie der Weiterentwicklung der Abgasnormen eine weitere Absenkung der NO_x-Emissionen erwartet. Dies unter der Voraussetzung, dass die Abgasnormen konsequent eingehalten werden und die Abgastechnologie voll wirkt. Aufgrund komplexer atmosphärenchemischer Prozesse muss die NO_x-Belastung weiter gesenkt werden, damit sich dies auch in einer weiteren Abnahme der NO₂-Belastung auswirkt und dessen Grenzwert überall eingehalten werden kann.

Anhang

Zusatzinformationen Alpenquerender Schienengüterverkehr

Kapazitätsauslastung Schienengüterverkehr

Im Rahmen des Güterverkehrsobservatoriums Schweiz-EG wurde eine systematische Erfassung der Inanspruchnahme der zur Verfügung stehenden Trassen erarbeitet. Seit Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels beträgt die Kapazität für den Güterverkehr insgesamt 302 Züge pro Tag und Richtung. Grundsätzlich stehen somit folgende Trassenkapazitäten für den alpenquerenden Schienengüterverkehr auf den beiden Nord-Süd-Achsen zur Verfügung:

Achse	Kapazität Güterverkehr Anzahl Züge pro Tag, beide Richtungen
Lötschberg-Simplon-Achse	110
Gotthard-Achse	192
Summe	302

Tabelle 2: Übersicht über die Trassenkapazitäten auf den Nord-Süd-Achsen im alpenquerenden Güterverkehr (von Grenze zu Grenze).

In den folgenden Abbildungen ist die Auslastung der Schienenkapazitäten für den Zeitraum 2019-2020 für die Gotthard- sowie die Lötschberg-Simplon-Achse dargestellt².

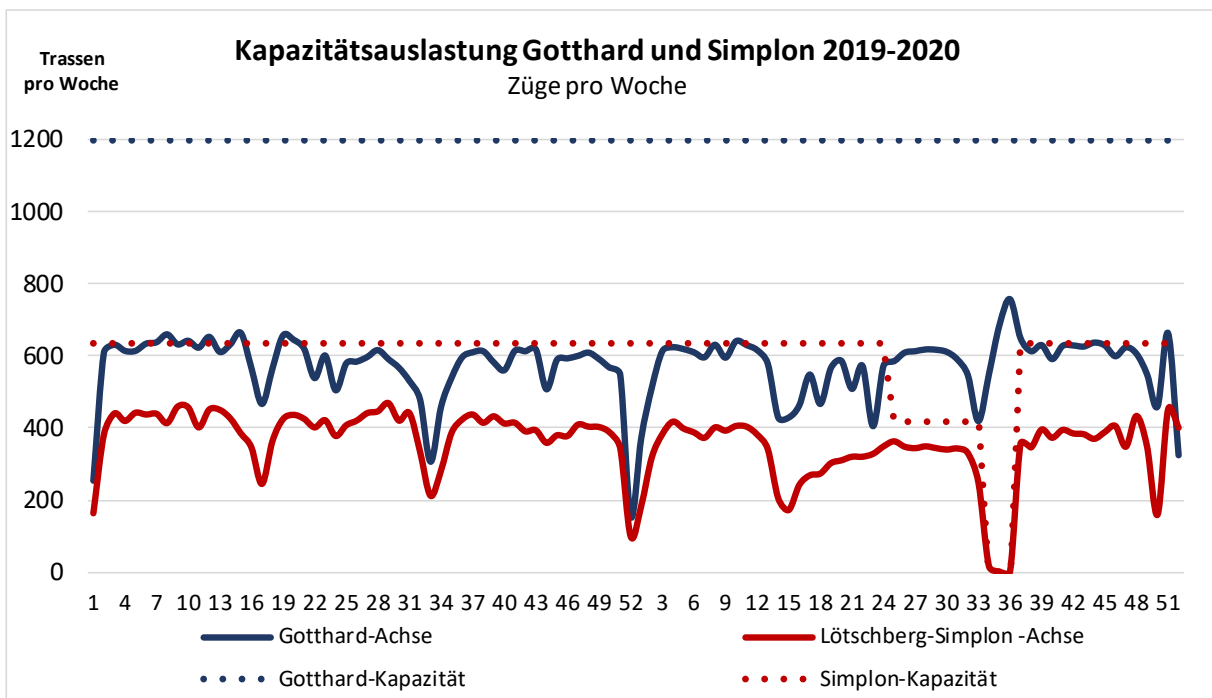


Abbildung 5: Kapazitätsauslastung auf der Gotthard- und der Lötschberg-Simplon-Achse 2019-2020. Kapazitäten: Trassen für den alpenquerenden Güterverkehr von Grenze zu Grenze (d.h. Basel – Chiasso/Luino bzw. Domodossola).

² Üblicherweise stehen am Gotthard seit 11.12.2016 wöchentlich ca. 1'065 Trassen und am Lötschberg/Simplon wöchentlich 633 Trassen zur Verfügung, wobei jeweils die Kapazität am Wochenende aufgrund der Wochenganglinie nicht voll gewichtet wird. Die wöchentlichen Unterhaltsfenster im GBT und die daraus resultierende Trassierung einzelner Züge über die Bergstrecke reduzieren die Kapazitäten, indem in einem Zeitraum von etwa 6-8 Stunden während drei Nächten nur 50% der Kapazität vorhanden ist. Entsprechend werden die 192 täglich zur Verfügung stehenden Trassen für die Berechnung der Wochenkapazität mit einem Faktor 6,25 statt 7,0 multipliziert. Diese Trassenzahlen werden als konstant unterstellt, auch wenn die faktische Verfügbarkeit aufgrund von Bau- und Unterhaltsarbeiten und witterungs- oder unfallbedingten Sperrungen geringer sein kann.

- Am Simplon war das 3. Quartal von zahlreichen Baumassnahmen im Simplontunnel mit teilweise eingleisigem Betrieb sowie der bereits genannten Totalsperre des Abschnitts Iselle-Domodossola geprägt. Die Auslastung der Kapazitäten betrug im 2. Semester 2020 51.3 % und lag somit um -10.2 Prozentpunkte tiefer als im gleichen Semester des Vorjahres.
- Am Gotthard lag die Gesamtauslastung über das zweite Semester 2020 bei 47.9 % und damit 3.9 Prozentpunkte höher als 2019. Wichtigster Grund dafür sind die Umleitungen von Verkehren auf der Simplonstrecke während der dortigen Bauarbeiten.

Qualitätsmonitoring

Die Entwicklung der Qualität, insbesondere der Pünktlichkeit des alpenquerenden Schienenverkehrs ist ein entscheidender Faktor für den Verlagerungserfolg. Das integrierte Qualitätsmonitoring des BAV für den kombinierten Verkehr soll

- die Qualitätsentwicklung (v.a. im alpenquerenden kombinierten Verkehr) laufend überwachen und anhand einfacher Indikatoren kommunizieren, sowie
- Defizite und Schwachstellen bei der Qualitätsentwicklung frühzeitig erkennen, um entsprechende Massnahmen einleiten zu können.

Dazu werden die Rola- und UKV-Operateure zu Verspätungen und Servicequalität auf jeder Relation befragt. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Entwicklung der Pünktlichkeit in den vergangenen beiden Jahren 2019 und 2020:

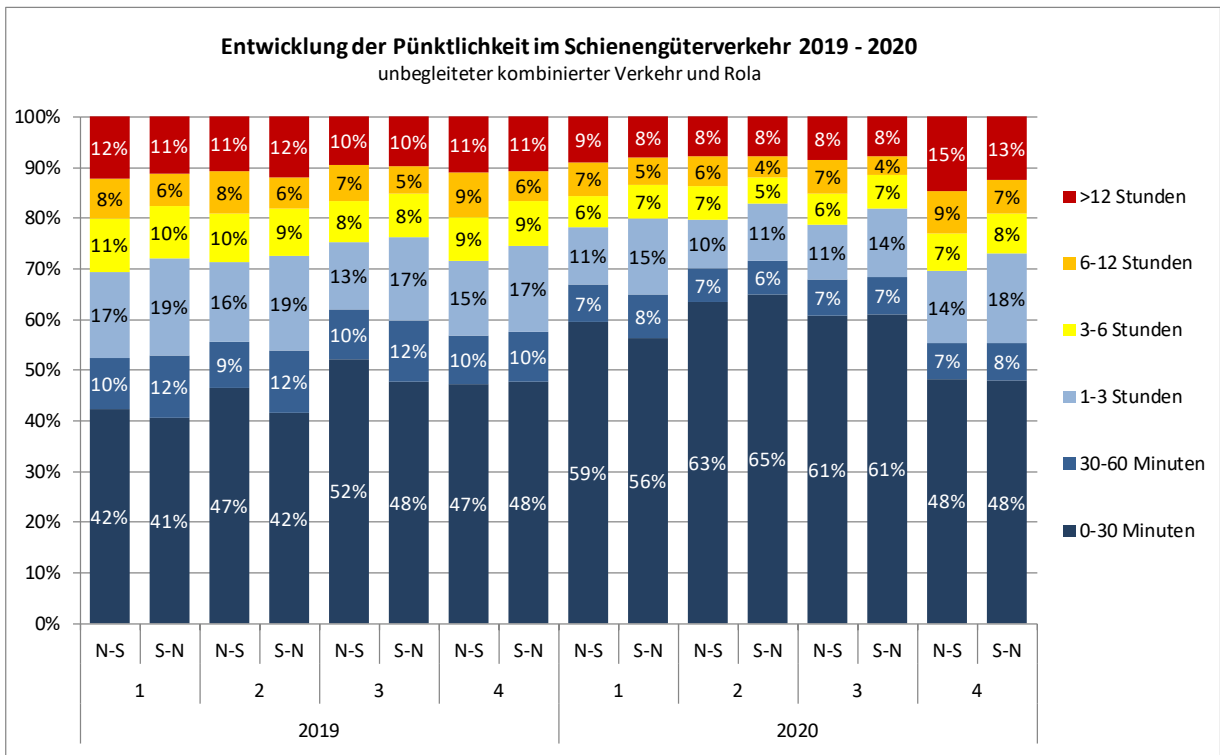


Abbildung 6: Entwicklung der Pünktlichkeit im alpenquerenden Verkehr 2019 und 2020. Quelle: Ergebnisse der kontinuierlichen Erhebung bei den KV-Operateuren (quartalsweise, relationsspezifische Erhebung).

- Die Pünktlichkeit im alpenquerenden kombinierten Verkehr hat sich 2020 deutlich gegenüber dem Vorjahr verbessert. Im Mittel erreichten im Jahr 2020 57.8 % aller Züge ihr Ziel pünktlich (d.h. mit einer Verspätung von höchstens 30 Minuten), im Vorjahr waren es noch 45.8 %. Der Anteil grosser Verspätungen (über 3 Stunden) ging 2020 gegenüber 2019 ebenfalls um 1.4 Prozentpunkte zurück.
- Ursache hierfür sind vor allem die frei gewordenen Kapazitäten infolge der Covid-19-Krise (insbesondere auch Ausfälle von Personenzügen), was sich deutlich im Pünktlichkeitsniveau des 1. Halbjahrs zeigt. Nach weitgehenden Rückkehr zum ursprünglichen Personenverkehrsangebot und der daraus folgenden Zunahme der Verkehrsdichte im 2. Halbjahr 2020 konnte der alpenquerende kombinierte Verkehr dieses Qualitätsniveau nicht behaupten. Das Pünktlichkeitsniveau fiel insbesondere im 4. Quartal 2020 auf die Werte des Vorjahresquartals zurück.
- Die Qualität im alpenquerenden Schienengüterverkehr bleibt allerdings nach wie vor nicht zufriedenstellend. Sie verhindert eine weitere Verlagerung von der Strasse auf die Schiene.

Vertiefung: Wirkungen der Coronakrise auf den alpenquerenden Güterverkehr

Die Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs durch die Schweizer Alpen war im gesamten Jahr 2020 massgeblich von der anhaltenden Pandemiesituation und deren wirtschaftliche Auswirkungen geprägt. Insbesondere das Zurückfahren der Industrieproduktion wirkte sich auf das Transportaufkommen aus. Erst im 2. Halbjahr 2020 erreichten Strasse und Schiene weitgehend wieder das Niveau des Vorjahres bzw. lagen sogar leicht darüber. Dabei dürften vor allem Nachholeffekte eine wichtige Rolle spielen.

Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung der Fahrten schwerer Güterfahrzeuge über die Schweizer Alpen nach Kalenderwochen der Jahre 2019 und 2020.

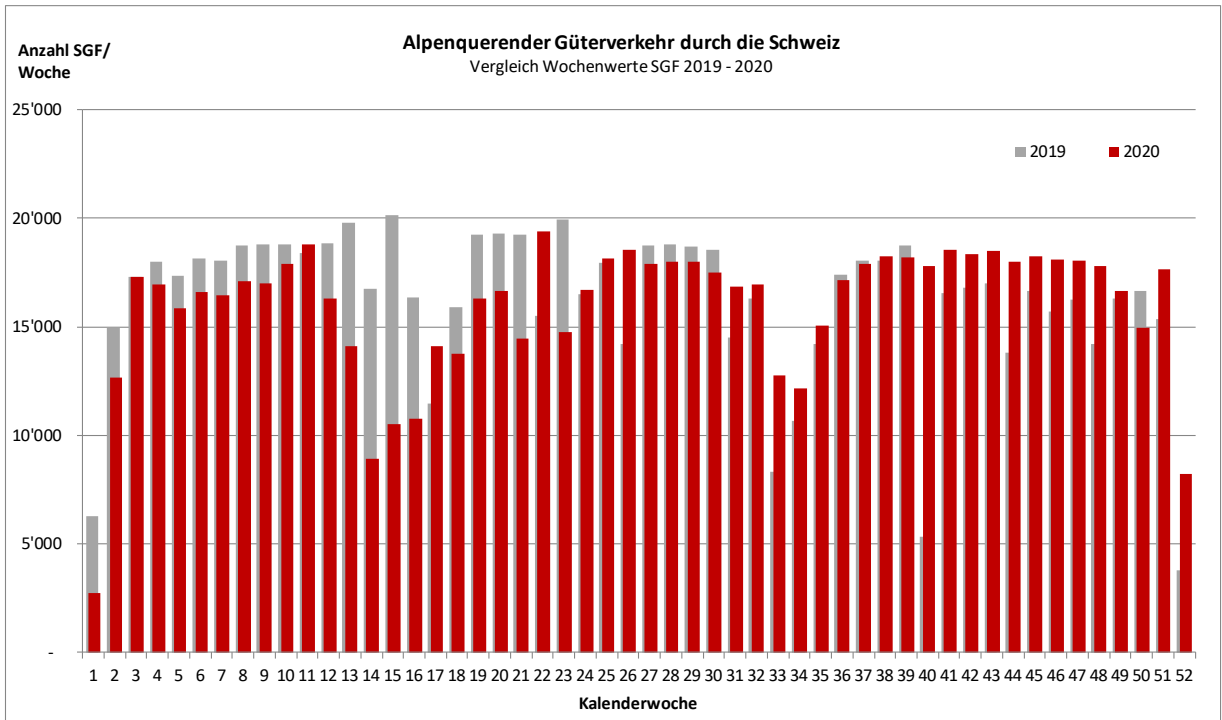


Abbildung 7: Alpenquerender Güterverkehr auf der Strasse: Vergleich der Wochenwerte der SGF 2019 und 2020.

Im alpenquerenden Strassengüterverkehr führten die Massnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung des Coronavirus im 1. Semester 2020 zu einem deutlichen Rückgang der alpenquerenden Fahrten; in einzelnen Wochen teilweise auf die Hälfte der Vorjahreswerte. Im 2. Halbjahr 2020 zeigt sich eine deutliche Erholung, wobei die Werte teilweise höher als im Vorjahreszeitraum liegen.

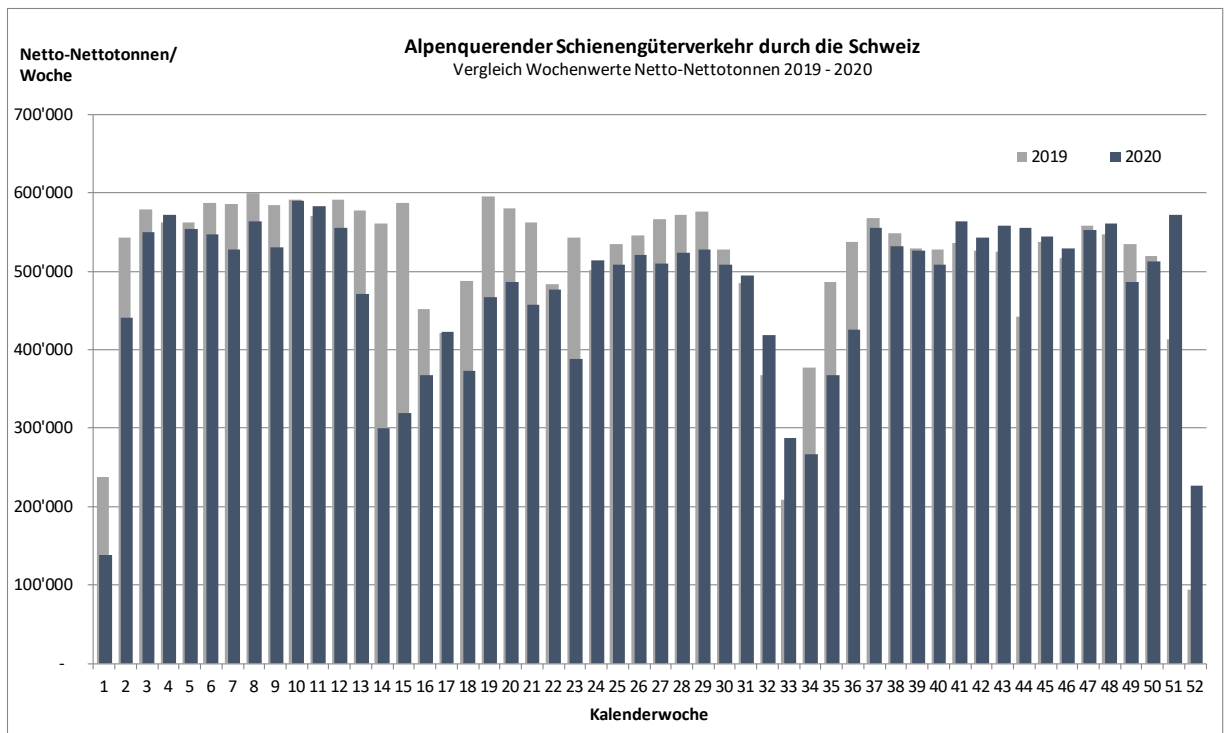


Abbildung 8: Alpenquerender Güterverkehr auf der Schiene: Vergleich des Transportaufkommens auf der Schiene 2019 und 2020.

Auch der alpenquerende Schienengüterverkehr transportierte im 1. Halbjahr 2020 signifikant weniger Waren als in der gleichen Periode des Vorjahres. Erst ab der KW 24 zeigt sich eine Stabilisierung des Schienenaufkommens, welches im 2. Halbjahr 2020 die Werte des Vorjahres erreichte und nur durch die Totalsperre der Simplon-Strecke in den KW 33 bis 36 unterbrochen war.