



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

## **Monitoring Flankierende Massnahmen 2. Semesterbericht 2008**

Erstellt im Rahmen der Projektorganisation  
Monitoring Flankierende Massnahmen - MFM  
Februar 2009

## 1. Mengentwicklung alpenquerender Verkehr

Anzahl (in 1'000, schwere) Güterfahrzeuge	2008				2007	2008	
	1. Semester		2. Semester				
	Total	(+/-)	Total	(+/-)	Total	Total	(+/-)
CH (Total)	666	+3.8%	609	-2.0%	1'263	1'275	+1.0%
Gotthard	512	+3.9%	461	-2.1%	963	973	+1.0%
San Bernardino	80	+0.1%	84	+1.7%	162	163	+0.9%
Simplon	44	+10.6%	38	-10.5%	82	82	-0.2%
Gr. St. Bernhard	29	+3.9%	27	+2.1%	55	57	+3.0%
Gesamt CH (Lasten-, Sattelzüge)	571	+3.8%	512	-2.4%	1'074	1'083	+0.8%
Brenner (Lasten-, Sattelzüge)	1'038	+1.8%	907	-7.4%	1'999	1'945	-2.7%

Nach Verkehrsträger (Angaben in 1'000 Nettotonnen)	2008				2007	2008	
	1. Semester		2. Semester				
	Total	(+/-)	Total	(+/-)	Total	Total	(+/-)
<b>Total CH Strasse und Schiene</b>	<b>21'171</b>	<b>+3.5%</b>	<b>18'699</b>	<b>-1.7%</b>	<b>39'475</b>	<b>39'870</b>	<b>+1.0%</b>
<b>Strasse CH</b>	<b>7'550</b>	<b>+4.1%</b>	<b>6'809</b>	<b>-2.2%</b>	<b>14'210</b>	<b>14'359</b>	<b>+1.1%</b>
<b>Schiene CH</b>	<b>13'620</b>	<b>+3.2%</b>	<b>11'890</b>	<b>-1.5%</b>	<b>25'265</b>	<b>25'510</b>	<b>+1.0%</b>
WLV Gotthard	2'848	+9.4%	2'597	+9.1%	4'984	5'445	+9.2%
WLV Simplon	1'765	-1.0%	1'507	+2.0%	3'260	3'272	+0.4%
WLV Total	4'613	+5.2%	4'104	+6.4%	8'244	8'717	+5.7%
UKV Gotthard	5'288	+0.1%	4'442	-8.6%	10'147	9'730	-4.1%
UKV Simplon	2'746	+9.5%	2'386	-1.2%	4'922	5'131	+4.3%
UKV Total	8'034	+3.1%	6'828	-6.2%	15'069	14'862	-1.4%
RLS Gotthard	166	-20.6%	146	-18.8%	389	312	-19.8%
RLS Simplon	808	-0.4%	811	+8.0%	1'563	1'619	+3.6%
RLS Total	974	-4.5%	958	+2.8%	1'952	1'932	-1.1%

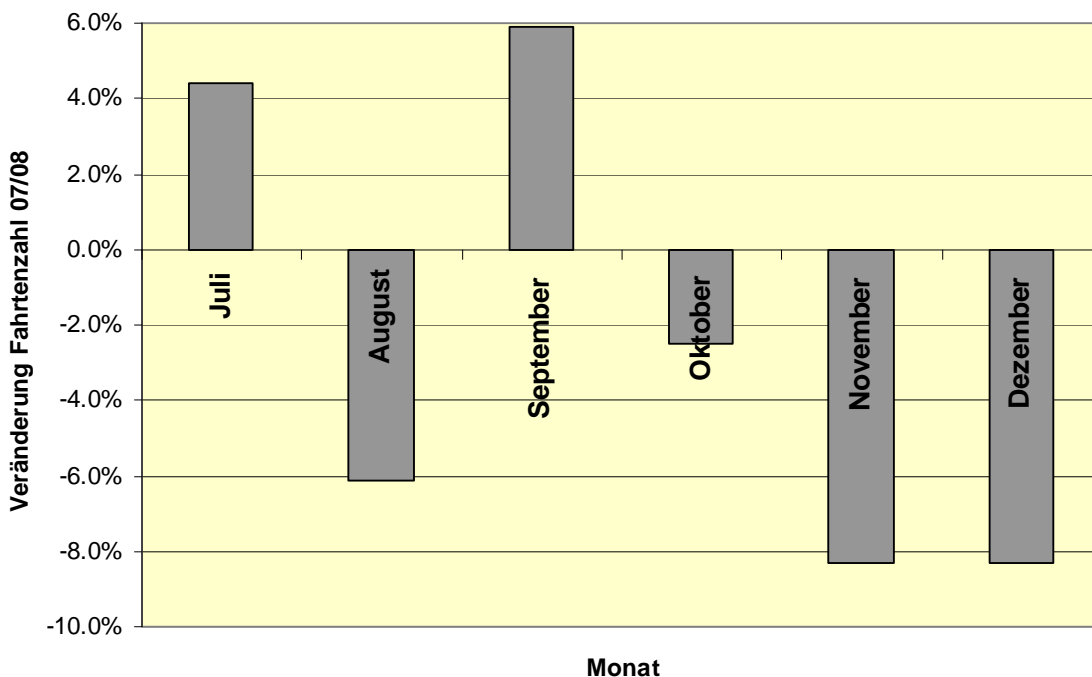
Legende: schwere Güterfahrzeuge = Güterfahrzeuge > 3.5 t

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

### Strassengüterverkehr

- Die Anzahl schwerer Güterverkehrsfahrzeuge sank im zweiten Semester 2008 gegenüber dem Vorjahr um 2.0% bzw. ca. 12'000 Fahrten, während im ersten Semester noch ein deutliches Wachstum zu verzeichnen war (+3.8%).
- Für das ganze Jahr 2008 betrug der Anstieg der Fahrten +1.0% oder insgesamt rund zusätzliche 12'000 Fahrten. Der Wachstumstrend des Vorjahres hat sich so deutlich verlangsamt. Jedoch konnte die Anzahl Fahrten – wie vom Verkehrsverlagerungsgesetz verlangt – nicht gesenkt werden. Gegenüber dem Referenzjahr 2000 bedeutet dies jedoch weiterhin eine Reduktion um knapp über 9%.
- Die Jahreswachstumsraten an den einzelnen Übergängen weichen weniger voneinander ab als in den letzten Jahren. Die Bandbreite reicht von plus 3.0% am Gr. St. Bernhard bis minus 0.2% am Simplon.
- Zwischen den Semestern sind vor allem am Simplon deutliche Abweichungen von den durchschnittlichen Veränderungen aller Übergänge zu verzeichnen: Während im ersten Semester noch ein Wachstum von 10.6% zu verzeichnen war, sank die Fahrtenzahl im zweiten Semester um 10.5%. Dieser hohe Rückgang am Simplon ist vor allem darauf zurückzuführen, dass der Simplon im zweiten Semester zweimal wegen Steinschlag- bzw. Lawinengefahr für mehrere Tage gesperrt war. Dies hatte Umwegverkehre über den Grossen St. Bernhard zur Folge, was an diesem Übergang zu einem überdurchschnittlichen Wachstum geführt hat.
- Der ausserordentlich frühe Wintereinbruch Ende Oktober sowie die grossen Schneefälle in den südlichen Alpen in der ersten Dezemberhälfte haben mehrmals zu grösseren Verkehrsproblemen auf den Transitachsen geführt. 2008 galt an insgesamt 14 Tagen „Phase Rot“, davon sechs Mal im 4. Quartal.
- Hauptgrund für die unterschiedliche Entwicklung im ersten und zweiten Semester 2008 ist die deutliche Veränderung der Wirtschaftslage im Laufe des Jahres 2008. Während im ersten Semester die Wirtschaftslage eine deutliche Wachstumstendenz aufwies, kam vor allem im vierten Quartal die beginnende Konjunkturkrise voll zum Tragen. Hiermit korreliert die Fahrtenentwicklung unmittelbar. Die gleiche konjunkturbedingte Entwicklung mit tieferen Veränderungsraten konnte am Brenner beobachtet werden.

Folgende Darstellung der jeweiligen monatlichen Veränderungsraten gegenüber den Vorjahreswerten verdeutlicht den Trendwechsel im zweiten Semester deutlich. Während die unterschiedlichen Wachstumsraten im August/September noch auf die unterschiedliche Zahl Werkzeuge zurückgeführt werden kann (22 statt 20 im September), wechselt und verstärkt sich in den Monaten Oktober bis Dezember hin zu einem deutlichen Fahrtenrückgang.



- Ersten Anzeichen zufolge sind die Anteile des Binnen-, Import- und Exportverkehrs (40%) und des Transitverkehrs (60%) 2008 stabil geblieben. Dies lassen die Ergebnisse erster Analysen der LSVA-Datenbank vermuten. Jedoch ist gleichzeitig ein geringeres Wachstum der üblicherweise im Transit eingesetzten grösseren Fahrzeuge (+0.8%) zu beobachten.
- Die Erhöhung der LSVA per 01.01.08 hat die erhoffte Wirkung auf die Anzahl alpenquerender Fahrten nicht entfaltet. Dies überrascht deshalb nicht, weil der effektive Durchschnitt der Abgabe mit 2,38 Rp./tkm deutlich unter dem angestrebten theoretischen Wert von 2,71 Rp./tkm liegt. Hauptverantwortlich für diesen tiefen Durchschnitt war die Sonderregelung, die Euro-3-Fahrzeuge im 2008 noch ein Jahr länger in der günstigsten Abgabekategorie zu belassen. Dies hat dazu geführt, dass 2008 über 80% aller Fahrzeuge zur günstigsten Abgabekategorie gehörten, in welcher der Tarif lediglich 2,26 Rp./tkm beträgt.
- Auch die starken Preisschwankungen beim Diesel haben sich offensichtlich kaum auf die Anzahl alpenquerender Güterfahrzeuge ausgewirkt. Es scheint, dass der Einfluss der Treibstoffpreise auf die gesamten Transportkosten zu gering ist, als dass sich die Preisschwankungen bereits auf die Wahl des Verkehrsträgers auswirken. Zudem sind die Transportkosten nur ein Element unter anderen, wenn es um die Wahl des Transportmittels geht.
- Bei einem Wachstum der Fahrtenzahl um 1.0% ist die Menge der auf der Strasse transportierten Waren um 1.1% oder 149'000 Nettotonnen gestiegen.
- Auf der Brennerachse sank 2008 das Verkehrsaufkommen um 2.7% bzw. 54'000 Fahrten auf 1.945 Mio. Fahrten. Im zweiten Semester war sogar ein Rückgang um 7.4% bzw. 72'000 Fahrten zu beobachten.

### **Schienengüterverkehr**

- Im alpenquerenden Schienengüterverkehr konnte im Jahr 2008 wieder ein Wachstum registriert werden. Im zweiten Semester 2008 ging jedoch der Schienengüterverkehr – parallel zum Trend auf der Strasse – um 1.5% zurück, während im ersten Semester noch ein Wachstum von 3.2% zu verzeichnen war. Über das gesamte Jahr 2008 war im alpenquerenden Schienengüterverkehr so ein Wachstum von 1.0% oder 245'000 Nettotonnen zu beobachten, welches sich bei Wagenladungsverkehr, unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) und Rollender Landstrasse in unterschiedlicher Form niederschlug. Dies entspricht wiederum einen Allzeithoch im alpenquerenden Schienengüterverkehr. Gegenüber dem Referenzjahr 2000 bedeutet dies ein Wachstum von ca. 24%.
- Die ungleiche Entwicklung zwischen der Lötschberg-Simplon- und der Gotthard-Achse hat sich im Jahr 2008 fortgesetzt. Während das Verkehrsaufkommen auf der Gotthard-Achse stagnierte (-0.1%), stieg das Aufkommen auf der Simplon-Achse nochmals um 2.9% (trotz zahlreicher Zugsausfälle bei der Rola). Der Anteil des Gotthard am alpenquerenden Schienengüterverkehr sank so von 61.4% im Jahr 2007 auf 60.7% im Jahr 2008. Als Gründe für diese Entwicklungen können u.a. Achsenverschiebungen zur Lötschberg-Achse, aber auch zur Brenner-Achse herangezogen werden. Die Attraktivität der Gotthard-Achse ist durch die teilweise Sperrung des Monte Olimpino 2-Tunnels südlich Chiasso (die 2007 begonnenen Bauarbeiten dauerten auch im 2008 an) aufgrund des problematischen Lichtraumprofils vor allem für den kombinierten Verkehr gesunken, dagegen ist seit Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels die Leistungsfähigkeit der Simplon-Achse gesteigert.
- Der alpenquerende Wagenladungsverkehr (WLV) nahm auf das ganze Jahr 2008 bezogen deutlich zu. Ein Teil der hohen Verluste der Vorjahre konnte so rückgängig gemacht werden und etwa das Niveau des Jahres 2005 erreicht werden. Der Anteil des WLV am Modal Split beträgt somit 22% (gegenüber 2007 +1 Prozentpunkt). Der Hauptanteil an der Verkehrsmengensteigerung liegt nebst Neuverkehren im Bereich Kohlenwasserstoffe und Zuwächsen im Binnen-WLV vor allem in der stattlichen Erhöhung der klassischen gemischten Züge, welche in Deutschland oder Italien gebündelt und als Ganzzüge durch die Schweiz verkehren. Auch kann eine Zunahme der Verkehre von Frankreich in Richtung Italien beobachtet werden.
- Während der UKV im ersten Halbjahr noch ein Wachstum von 3.1% auswies, ging er im zweiten Semester um 6.2% zurück. Dies steht im Kontrast zum bisherigen Wachstumstrend, jedoch erfolgt dieser Rückgang auf hohem Niveau: Der Anteil des UKV am Modal Split betrug 2008 37% (2007: 38%). Da ein grosser Teil der Investitionsgüter sowie Waren aus Übersee in Containern transpor-

tiert werden, ist der UKV von der Wirtschaftskrise als Erster und überdurchschnittlich betroffen. Im dritten Quartal 2008 war nur noch ein Wachstum von 0.6% zu verzeichnen, dagegen erfolgte im vierten Quartal mit einem Rückgang um 13% ein deutlicher Einbruch.

- Die auf der Rollenden Landstrasse transportierte Tonnage ging 2008 leicht zurück, wobei im zweiten Semester entgegen dem allgemeinen Trend ein Wachstum von 2.8% zu verzeichnen war. Während auf der Gotthard-Achse das Stellplatz-Angebot durch die HUPAC im Laufe des Jahres weiter verringert wurde, war das Angebot der RAlpin auf der Lötschberg-Achse im ersten Halbjahr durch zahlreiche Zugsausfälle geprägt. Insgesamt wurden 2008 auf der rollenden Landstrasse (Rola) 102'000 Lastwagen durch die Schweiz befördert. Rund 450 Zugsausfälle im ersten Halbjahr (wegen technischen Problemen bei den Niederflur-Tragwagen und Zugsausfällen infolge des Streiks im SBB-Industriewerk Bellinzona) konnten über die Lötschberg-Achse rund 7'500 Lastwagen weniger auf die Rola verladen werden und mussten die Schweiz auf der Strasse queren. Im zweiten Semester konnte das vorgesehene Angebot gefahren werden, entsprechend konnte im Oktober mit 10'300 auf der Rola beförderten Lastwagen ein Allzeithoch erreicht werden.

### **Modal Split**

- Insgesamt wurden auf Strasse und Schiene im Jahr 2008 39.9 Millionen Nettotonnen im alpenquerenden Verkehr transportiert. Dies ist 1% mehr als im Vorjahr. Das Wachstum wurde in gleichem Ausmass von Strasse und Schiene getragen.
- Der Modal Split blieb aufgrund des bei Strasse und Schiene fast gleichen Mengenwachstums im Jahr 2008 unverändert. Die Schiene hat weiterhin einen Anteil von 64% gegenüber 36% auf der Strasse.