



Monitoring Flankierende Massnahmen 1. Semesterbericht 2009

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

Mengenentwicklung alpenquerender Verkehr und Interpretation

Mengenentwicklung alpenquerender Verkehr

Anzahl (in 1'000, schwere) Güterfahrzeuge	2009				2008 1. Semester	2009 1. Semester	
	1. Quartal		2. Quartal				
	Total	(+/-)	Total	(+/-)	Total	Total	(+/-)
CH (Total)	280	-12.8%	298	-13.4%	666	578	-13.1%
Gotthard	218	-12.4%	226	-14.2%	512	444	-13.3%
San Bernardino	37	-8.7%	42	+6.7%	80	79	-1.1%
Simplon	14	-25.6%	18	-30.2%	44	32	-28.3%
Gr. St. Bernhard	12	-14.2%	12	-24.0%	29	24	-19.4%
Gesamt CH (Lasten-, Sattelzüge)	240	-13.5%	250	-14.8%	571	490	-14.2%
Brenner (Lasten-, Sattelzüge)	407	-21.3%	397	-23.8%	1'038	804	-22.6%

Nach Verkehrsträger (Angaben in 1'000 Nettotonnen)	2009				2008 1. Semester	2009 1. Semester	
	1. Quartal		2. Quartal				
	Total	(+/-)	Total	(+/-)	Total	Total	(+/-)
Total CH Strasse und Schiene	8'250	-20.3%	8'647	-20.8%	21'272	16'897	-20.6%
Strasse CH	3'217	-13.6%	3'381	-14.6%	7'680	6'598	-14.1%
Schiene CH	5'034	-24.1%	5'266	-24.3%	13'592	10'299	-24.2%
WLV Gotthard	1'027	-25.7%	957	-37.0%	2'903	1'984	-31.7%
WLV Simplon	635	-24.2%	664	-26.6%	1'744	1'299	-25.5%
WLV Total	1'662	-25.2%	1'622	-33.1%	4'646	3'283	-29.3%
UKV Gotthard	1'788	-30.7%	1'901	-28.6%	5'243	3'689	-29.6%
UKV Simplon	1'128	-14.1%	1'264	-10.9%	2'731	2'392	-12.4%
UKV Total	2'916	-25.1%	3'165	-22.4%	7'974	6'081	-23.7%
RLS Gotthard	47	-39.1%	40	-55.3%	167	87	-47.8%
RLS Simplon	409	-7.5%	439	+21.0%	805	848	+5.4%
RLS Total	456	-12.2%	479	+6.0%	972	935	-3.8%

Legende: schwere Güterfahrzeuge = Güterfahrzeuge > 3.5 t

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

Strassengüterverkehr

- Im ersten Semester 2009 ist ein deutlicher Rückgang der alpenquerenden Fahrten schwerer Güterfahrzeuge zu verzeichnen. Im Vergleich zur entsprechenden Vorjahresperiode fuhren 13.1% weniger schwere Güterfahrzeuge durch die Schweizer Alpen. Mit 578'000 Fahrten wurde das seit mehr als zehn Jahren tiefste Niveau verzeichnet.
- Die Ergebnisse der ersten beiden Quartale weisen ähnliche Rückgangsraten aus: Im ersten Quartal 2009 ging die Fahrtenzahl um 12.8% zurück, im zweiten Quartal um 13.4%. In diesem Kontext ist die im Vergleich zum Vorjahr unterschiedliche Lage der Ostertage zu berücksichtigen, welche 2008 im ersten und 2009 im zweiten Quartal lagen.
- Der Brenner verzeichnete im ersten Semester 2009 eine deutlichere Abnahme als die schweizerischen Übergänge. Die Rückgangsrate liegt am Brenner bei 22.6%.
- Die Entwicklung auf den einzelnen schweizerischen Übergängen ist nicht einheitlich. Während die Fahrtenzahlen am Gotthard um 13.3% und somit im Schnitt aller Übergänge zurückgingen, war der Rückgang am Simplon und Grossen St. Bernhard überdurchschnittlich. Am San Bernardino war nur ein sehr geringer Rückgang zu verzeichnen, was aber vor allem auf diverse Sperrungen im ersten Semester 2008 und einen in der Folge tiefen Ausgangswert im Vorjahr zurückzuführen ist.
- Im ersten Quartal war eine im Vergleich zum Vorjahr höhere Zahl an witterungsbedingten Einflüssen zu verzeichnen. Die Zahl der Phase Rot-Tage ist niedrig, am 08./09.02. war die Gotthardroute wegen eines Felssturzes 1½ Tage gesperrt.
- Hauptgrund für den kräftigen Rückgang auf der Strasse sind die Auswirkungen der Konjunkturkrise auf den Nord-Süd-Verkehr. Die europaweit verzeichnete Rezession hat zu einer deutlichen Reduktion des Güterverkehrsaufkommens geführt.
- Ersten Analysen zufolge ist davon auszugehen, dass die Binnennachfrage von den Auswirkungen der Konjunkturkrise weniger stark betroffen ist. In der Folge ist anzunehmen, dass auch die Binnentransporte im Strassengüterverkehr weniger zurückgegangen sind als im Transitverkehr. Dies erklärt zu einem gewissen Teil auch die gegenüber dem Brenner (kein Binnenverkehr) geringere Verkehrsabnahme.
- Aufgrund der ausserordentlichen Konjunktursituation ist es kaum möglich, andere für die Verkehrsentwicklung relevante Faktoren eindeutig zu identifizieren. Als relevant können folgende Entwicklungen erachtet werden:
 - LSVA 3. Stufe: Im Zuge der 3. Stufe der LSVA sind seit dem 01.01.2009 Euro-3-Fahrzeuge neu der LSVA-Abgabekategorie II zugeordnet, so dass sich für diese Fahrzeuge die Fahrten verteuert haben. Sie entrichten neu 2.66 Rp./tkm anstelle 2,26 Rp./tkm in Abgabekategorie I.
 - Im Zuge der Konjunkturkrise wurde ein deutlicher Preisrückgang für Strassentransporte beobachtet. Verantwortlich für den Preisverfall ist zuvorderst der durch die Konjunkturkrise entstandene Kapazitätsüberschuss auf der Strasse. Der Strassengüterverkehr produziert – gemäss den Ergebnissen einer vom BAV in Auftrag gegebenen Studie der Hochschule St. Gallen „Analyse der Auswirkungen der Konjunkturkrise auf den alpenquerenden unbegleiteten Kombinierten Verkehr“ – derzeit aufgrund des durch die Überkapazitäten ausgelösten Konkurrenzdrucks teilweise zu oder sogar unter Grenzkosten. Daneben ist als weiterer Grund des Preisverfalls – teilweise auch konjunkturbedingt – die Verfügbarkeit von Billiglohn-Chauffeuren im internationalen Verkehr anzuführen. Gemäss den Aussagen der Studie haben sich die mit dem UKV in Konkurrenz stehenden internationalen Strassentransportpreise seit Beginn der Konjunkturkrise um 8 bis 18% verringert.

- Rückgang der Treibstoffpreise: Nachdem der Dieselpreis über längere Zeit relativ stabil war, ist er im ersten Halbjahr 2008 angestiegen (Höchststand bei 2.28 CHF/ltr im Juli 2008) und anschliessend – einhergehend mit der Konjunkturkrise ab dem letzten Quartal 2008 – wieder deutlich gesunken (Tiefststand von 1.51 CHF/ltr im März 2009).

In der Summe ist von einer Verbilligung des alpenquerenden Strassengüterverkehrs infolge der Konjunkturkrise und der damit verbundenen Überkapazitäten im Angebot auszugehen. Für die restlichen Monate 2009 und für das Jahr 2010 ist – auf Basis der erwähnten HSG-Studie – entweder eine Preisstagnation oder ein nochmaliges leichtes Nachlassen der Preise zu erwarten.

Schienengüterverkehr

- Der alpenquerende Schienengüterverkehr ist im ersten Semester 2009 mengenmässig äusserst stark um 24.2% resp. knapp 3.3 Millionen Nettotonnen zurückgegangen.
- Der alpenquerende Wagenladungsverkehr (WLV) hat im ersten Semester 2009 um 29.3% abgenommen und damit den deutlichsten Rückgang unter den Schienenverkehrsarten erlitten. Der Rückgang hat sich im zweiten Quartal (-33.1%) gegenüber dem ersten Quartal (-25.2%) noch akzentuiert.
- Der alpenquerende unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) ist um 23.7% zurückgegangen. Der Rückgang hat sich im zweiten Quartal (-22.4%) leicht abgeschwächt. Damit fällt der UKV auf das Niveau des Jahres 2004 zurück. Grundsätzlich sind ausser den alpenquerenden Binnen- und Import-/Exportverbindungen, wo ein geringerer Verkehrsrückgang zu verzeichnen ist, alle Relationen in vergleichbarem Ausmass betroffen. Einzelne Angebote wurden eingestellt.
- Im Gegensatz zu WLV und UKV hatte die Rollende Landstrasse (Rola) im ersten Semester 2009 mit 3.8% einen nur leichten Rückgang zu verzeichnen. Dies liegt aber vor allem im vergleichsweise niedrigen Vorjahreswert begründet, der sich aufgrund einer Vielzahl von Zugsausfällen (technische Probleme beim Wagenmaterial, Streik im Industrierwerk Bellinzona) ergab. Im Jahr 2009 ist der Betrieb bisher weitgehend von technischen Problemen verschont geblieben. Im Rahmen des Rola-Angebots der RAAlpin auf der Simplon-Achse wurden sogar die höchsten Transportmengen seit Bestehen dieses Angebots befördert. Auf der Gotthard-Achse ist das Aufkommen infolge der Einstellung der Relation Singen – Milano (resp. Lentate) dagegen deutlich zurückgegangen.
- Der Schienengüterverkehr ist von der Konjunkturkrise ausserordentlich stark betroffen. Mit einem Verkehrsaufkommen von rund 10 Mio. Nettotonnen fällt die Menge auf das Niveau der Jahre 2002/2003 zurück. Der Schienengüterverkehr ist absolut als auch prozentual deutlich stärker vom Mengenrückgang betroffen als der Strassengüterverkehr. Hierfür spielen gemäss ersten Einschätzungen vor allem die folgenden Faktoren eine besondere Rolle:
 - Im Unterschied zum Strassengüterverkehr haben internationale Verkehre mit dem Transport von Investitionsgütern, Halbfertigerzeugnissen (z.B. chemische Zwischenprodukte oder Stahl) und Fertigprodukten (z.B. Automobile) einen hohen Anteil. Diese Gütergruppen sind vom Nachfragerückgang am stärksten betroffen und werden daher deutlich weniger transportiert. Dagegen ist der Transportanteil der Schiene bei Konsumgütern der Grundversorgung gering. In diesem Segment, welches vor allem auch im Binnenverkehr transportiert wird, ist jedoch ein deutlich geringerer Rückgang zu verzeichnen.

- Der verschärfte Preiswettbewerb mit der Strasse trifft vor allem den unbegleiteten kombinierten Verkehr, da hier direkte Konkurrenzbeziehungen bestehen. Die preislichen Reaktionsmöglichkeiten der KV-Operateure sind jedoch beschränkt. Dies liegt vor allem im sehr hohen Fixkostenanteil (Rollmaterial, Lokomotiven) der UKV-Wertschöpfungskette begründet.
- Das Bundesamt für Verkehr hat im Mai auf die ungleiche Mengen- und Preisentwicklung auf der Strasse und im UKV reagiert. Als Stützungsmaßnahme für den alpenquerenden UKV wurden die maximalen Abgeltungssätze angepasst. Mit den zusätzlich in Aussicht gestellten Abgeltungen wurde den Operateuren im UKV die Möglichkeit gegeben, ihren Kunden einen gegenüber der Strasse konkurrenzfähigen Preis anzubieten. Der Rückgang im UKV hat sich im zweiten Quartal leicht abgeschwächt.
- Der Rückgang der Schienentransporte fiel auf der (Lötschberg-)Simplonachse (-14.0%) deutlich geringer aus als auf der Gotthard-Achse (-30.7%). Der Anteil der Simplon-Achse wuchs somit auf 44% (1. Semester 2008: 38%). Angesichts nicht genutzter Schienenkapazitäten kommen die Vorteile der Simplon-Achse (Lötschberg-Basistunnel, grösseres Lichtraumprofil) zum Tragen. Hinzu kommen die andauernden Sanierungsarbeiten am Monte Olimpino II-Tunnel auf der Gotthard-Achse südlich Chiasso, welche eine vollständige Inanspruchnahme dieser Achse vor allem für den kombinierten Verkehr unmöglich machen.

Modal Split

- Der Modal Split hat sich im ersten Semester 2009 gegenüber dem Vorjahr massiv zuungunsten der Schiene verändert. Dieser ‚Modalshift‘ war insbesondere im ersten Quartal 2009 zu beobachten. Der Marktanteil der Schiene im alpenquerenden Güterverkehr liegt im ersten Semester 2009 bei 61.0% und damit 2.9 Prozentpunkte unter dem Wert der Vorjahresperiode. Dies ist der höchste Marktanteil, den der alpenquerende Strassengüterverkehr jemals erzielt hat.
- Die Gesamttonnage der alpenquerend transportierten Güter ging im ersten Semester 2009 um 20.6% von 21.3 Mio. Nettotonnen auf 16.9 Mio. Nettotonnen zurück. Die Gesamttonnage liegt damit ungefähr auf dem Niveau des Jahres 2003.