



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Monitoring Flankierende Massnahmen 2. Semesterbericht 2009

Erstellt im Rahmen der Projektorganisation
Monitoring Flankierende Massnahmen - MFM
März 2010

Mengenentwicklung alpenquerender Verkehr und Interpretation

Mengenentwicklung alpenquerender Verkehr

Anzahl (in 1'000, schwere) Güterfahrzeuge	2009				2008	2009	
	1. Semester		2. Semester				
	Total	(+/-)	Total	(+/-)	Total	Total	(+/-)
CH (Total)	578	-13.1%	602	-1.3%	1'275	1'180	-7.4%
Gotthard	444	-13.3%	456	-1.0%	973	900	-7.5%
San Bernardino	79	-1.1%	87	+3.8%	163	166	+1.4%
Simplon	32	-28.3%	37	-2.4%	82	68	-16.4%
Gr. St. Bernhard	24	-19.4%	22	-19.9%	57	46	-19.6%
Gesamt CH (Lasten-, Sattelzüge)	490	-14.2%	504	-1.4%	1'083	994	-8.2%
Brenner (Lasten-, Sattelzüge)	804	-22.6%	788	-13.1%	1'945	1'592	-18.1%

Nach Verkehrsträger (Angaben in 1'000 Nettotonnen)	2009				2008	2009	
	1. Semester		2. Semester				
	Total	(+/-)	Total	(+/-)	Total	Total	(+/-)
Total CH Strasse und Schiene	16'998	-20.1%	17'621	-6.4%	40'100	34'619	-13.7%
Strasse CH	6'699	-12.8%	6'928	+0.0%	14'607	13'627	-6.7%
Schiene CH	10'299	-24.2%	10'693	-10.1%	25'493	20'992	-17.7%
WLV Gotthard	1'984	-31.7%	1'822	-30.8%	5'536	3'806	-31.2%
WLV Simplon	1'299	-25.5%	1'283	-15.4%	3'260	2'582	-20.8%
WLV Total	3'283	-29.3%	3'105	-25.2%	8'796	6'388	-27.4%
UKV Gotthard	3'689	-29.6%	3'939	-10.7%	9'655	7'628	-21.0%
UKV Simplon	2'392	-12.4%	2'673	+12.1%	5'116	5'065	-1.0%
UKV Total	6'081	-23.7%	6'612	-2.7%	14'771	12'693	-14.1%
RLS Gotthard	87	-47.8%	94	-35.8%	314	181	-42.2%
RLS Simplon	848	+5.4%	881	+9.2%	1'612	1'730	+7.3%
RLS Total	935	-3.8%	976	+2.3%	1'926	1'911	-0.8%

Legende: schwere Güterfahrzeuge = Güterfahrzeuge > 3.5 t

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

Strassengüterverkehr

- Die Anzahl schwerer Güterverkehrsfahrzeuge sank im zweiten Semester 2009 gegenüber dem Vorjahr um 1.2% bzw. ca. 12'000 Fahrten. Im ersten Semester war noch ein viel deutlicherer Rückgang zu verzeichnen gewesen (-13.1%).
- Für das ganze Jahr 2009 betrug der Rückgang der Fahrten 7.4% oder insgesamt rund 95'000 Fahrten weniger. Nachdem sich in den Vorjahren wieder ein Wachstumstrend durchgesetzt hatte, hat sich im 2009 die Fahrtenzahl konjunkturbedingt deutlich reduziert. Mit 1'180'002 Fahrten liegt der Wert leicht unter dem des Jahres 2006 und stellt so den niedrigsten Wert seit 1998 dar. Die Fahrtenzahl lag 2009 damit 16% unter der des Referenzjahres 2000 und 530'000 Fahrten über dem im Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG; SR 740.1) angestrebten Zielwert.
- Die Veränderungsraten an den einzelnen Übergängen weichen teilweise deutlich voneinander ab. Gr. St. Bernhard und Simplon haben mit -19.6% resp. -16.4% einen deutlich über dem Durchschnitt liegenden Rückgang zu verzeichnen, während der San Bernardino als einziger Übergang ein allerdings sehr leichtes Wachstum zu verzeichnen hatte. Hierfür sind keine spezifischen Gründe bekannt.
- Die Zahl der Tage mit Phase Rot war im zweiten Semester 2009 (4 Tage) bzw. für das gesamte Jahr 2009 im Vergleich zum Vorjahr niedrig.
- Hauptgrund für die Entwicklung im Jahr 2009 ist die Konjunkturentwicklung. Die europaweit verzeichnete Rezession hat zu einer deutlichen Reduktion des Güterverkehrsaufkommens geführt. Die anhaltende Konjunkturkrise hatte auch im zweiten Semester auf die Entwicklung der Fahrtenzahl schwerer Güterfahrzeuge an den schweizerischen Alpenübergängen massgeblichen Einfluss: Gegenüber dem zweiten Semester des Vorjahres ging die Fahrtenzahl nochmals um 1.2% zurück, obwohl bereits im zweiten Semester 2008 die deutliche Veränderung der Wirtschaftslage spürbar war (gegenüber 2007 - 3.1%). Der gegenüber dem ersten Semester 2009 deutlich niedrigere Rückgang ist zugleich auch Zeichen der leichten konjunkturellen Erholung im zweiten Halbjahr, welche sich in einer erhöhten Transportnachfrage niederschlug.
- 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 und der höhere Rückgang bei den Lasten- und Sattelzügen im Vergleich zum Durchschnitt.
- 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: Bis Oktober 2009 galt die volle 3. Stufe der LSVA (inkl. Zuordnung der Euro-3-Fahrzeuge zur LSVA-Abgabekategorie II). Aufgrund des Entscheids des Bundesverwaltungsgerichts vom 21.10.2009, erhebt die EZV für in- und ausländische Fahrzeuge seit November 2009 nur noch die Tarife vor der Erhöhung der LSVA zum 1.1.2008, so dass sich seitdem die LSVA für eine Transittfahrt eines Euro-3-Fahrzeuges um 16.80 Franken und für ein Euro-4-Fahrzeug um 13.20 Franken verbilligt hat (jeweils für 40-Töner).
 - Im Zuge der Konjunkturkrise war ein deutlicher Preisrückgang für Strassentransporte zu beobachten. Verantwortlich für den Preisverfall ist zuvorderst der durch die Konjunkturkrise entstandene Kapazitätsüberschuss auf der Strasse. Der Strassengüterverkehr produzierte zeitweise 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. Mit Abschwächen der Konjunkturkrise hat sich der beobachtete Preiskampf jedoch wieder leicht abge-

schwächt, allerdings liegt das Preisniveau immer noch unter dem vor der Konjunkturkrise.

- Rückgang der Treibstoffpreise: Nachdem der Dieselpreis über längere Zeit relativ stabil war, ist er im ersten Halbjahr 2008 angestiegen (Höchststand bei 2.28 CHF/lt im Juli 2008) und anschliessend – einhergehend mit der Konjunkturkrise ab dem letzten Quartal 2008 – wieder deutlich gesunken (Tiefststand von 1.51 CHF/lt im März 2009). Trotz Nachlassen der Konjunkturschwäche war der Dieselpreis auch Ende 2009 noch unter dem durchschnittlichen Niveau der Jahre 2007 und 2008.
- Bei einem Rückgang der Fahrtenzahl um 7.4% ist das Transportaufkommen in Nettotonnen um 6.7% zurückgegangen. Dies ist auf eine leicht verbesserte Auslastung der Fahrzeuge (Anstieg von durchschnittlich 11.5 auf 11.6 Tonnen je Fahrzeug) zurückzuführen.
- Die Zahl der Lasten- und Sattelzüge am Brenner hat mit 18.1% deutlich stärker abgenommen als an den schweizerischen Übergängen. Dies kann unter anderem damit erklären, dass sich die Quell- und Zielregionen der Verkehre von jenen durch die Schweiz unterscheiden (höherer Anteil von Verkehren aus/nach Mittel- und Osteuropa) und die schrittweise Ausweitung des sektoralen Fahrverbots für bestimmte Güter in Tirol einen zusätzlichen verkehrsmindernden Effekt hat.

Schienen Güterverkehr

- Der alpenquerende Schienen Güterverkehr ist im zweiten Semester 2009 mengenmässig stark um 10.1% resp. 1.2 Millionen Nettotonnen zurückgegangen. Gegenüber dem ersten Semester hat sich der Rückgang jedoch abgeschwächt. Im ersten Semester betrug der Rückgang noch 24.2% resp. knapp 3.3 Millionen Nettotonnen. Gegenüber dem zweiten Semester 2007 (vor der Konjunkturkrise, welche im zweiten Semester des Vorjahres bereits zu spüren war) beträgt der Rückgang 11.4%.
- Über das gesamte Jahr 2009 war in der Summe ein Rückgang um 17.7% bzw. 4.5 Millionen Nettotonnen auf knapp unter 21 Millionen Nettotonnen zu verzeichnen. Dies entspricht etwa dem Niveau aus den Jahren 2001 bzw. 2003.
- Der Rückgang schlug sich bei Wagenladungsverkehr (WLV), unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) und Rollender Landstrasse in äusserst unterschiedlicher Form nieder. Auch waren die Verkehrssegmente in den beiden Semestern in ganz unterschiedlicher Stärke betroffen: Während der UKV sich im zweiten Semester auf dem Niveau des Vorjahres stabilisierte und die Rola sogar leicht wuchs, verzeichnete der WLV weiterhin sehr hohe Rückgänge.
- Der alpenquerende Wagenladungsverkehr (WLV) hat im zweiten Semester 2009 um 25.2% (gegenüber 2007 -19.5%) abgenommen und damit den deutlichsten Rückgang unter den Schienenverkehrsarten erlitten. Der Rückgang über das gesamte Jahr betrug im WLV 27.4%. Der Anteil des WLV am Modal Split beträgt somit 19% (gegenüber 2008 -3 Prozentpunkte). Ursachen sind gemäss Angaben der Eisenbahnverkehrsunternehmen deutliche Rückgänge in der Transportnachfrage in den Branchen Siderurgie (Stahl etc.), Automotive, Holz und Papier als Folge der schwachen konjunkturellen Entwicklung.
- Während für den UKV im ersten Halbjahr noch ein hoher Rückgang um 23.7% zu verzeichnen war, verringerte sich der Rückgang im zweiten Semester auf 2.7% (gegenüber 2007 -9.1%). Für das gesamte Jahr 2009 ergibt sich so eine Reduktion des UKV um 14.1%. Der Anteil des UKV am Modal Split betrug 2009 37% und blieb so gegenüber dem Vorjahr unverändert. Da ein grosser Teil der Investitionsgüter sowie Waren aus Übersee in Containern transportiert werden, war der UKV von der Wirtschaftskrise zuerst und überdurchschnittlich betroffen. Grundsätzlich waren alle Relationen in vergleichbarem Ausmass betroffen. Einzelne Angebote wurden eingestellt. Die leichte Trendwende im zweiten Semester kann zugleich als Frühindikator für eine Stabilisierung der europäischen Wirtschaftslage interpretiert werden. Darüber hinaus hat auch die Anhebung der Abgeltungssätze für UKV-Sendungen ab Mai 2009 zu einer Stabilisierung der Verkehre beigetragen. Das Bundesamt für Verkehr hatte im Mai auf die ungleiche Mengen- und

Preisentwicklung auf der Strasse und im UKV reagiert und als Stützungsmaßnahme für den alpenquerenden UKV 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 Trend bei der Rollenden Landstrasse (Rola) war auch im zweiten Semester 2009 gegenläufig zum sonstigen Schienengüterverkehr, nachdem schon im ersten Semester der Rückgang unterproportional war. Mit 2.3% konnte ein leichtes Wachstum realisiert werden. Über das gesamte Jahr 2009 konnte annähernd der Vorjahreswert erreicht werden. 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 (+7.3% gegenüber dem Vorjahr). Auf der Gotthard-Achse ist das Aufkommen infolge der Einstellung der Relation Singen – Milano (resp. Lentate) dagegen deutlich zurückgegangen. Die Einstellung ist Folge der Sanierung des Monte-Olimpino-II-Tunnels und der Schliessung des Rola-Terminals in Milano.
- Die bereits in den Vorjahren zu verzeichnende ungleiche Entwicklung zwischen der Lötschberg-Simplon- und der Gotthard-Achse hat sich im Jahr 2009 unter dem Vorzeichen der Konjunkturkrise fortgesetzt. Während das Verkehrsaufkommen auf der Gotthard-Achse überproportional zurückging (-25.1%), sank Aufkommen auf der Simplon-Achse vergleichsweise schwach (-6.1%). Der Anteil des Gotthard am alpenquerenden Schienengüterverkehr sank so von 60.7% im Jahr 2008 sehr deutlich um mehr als 5 Prozentpunkte auf 55.3% im Jahr 2009. Die Attraktivität der Gotthard-Achse ist durch die teilweise Sperrung des Monte Olimpino 2-Tunnels südlich Chiasso (die 2007 begonnenen Bauarbeiten dauerten auch im gesamten Jahr 2009 an) aufgrund des problematischen Lichtraumprofils vor allem für den kombinierten Verkehr gesunken, dagegen kommen angesichts nicht genutzter Schienenkapazitäten die Vorteile der Simplon-Achse (Lötschberg-Basistunnel, grösseres Lichtraumprofil) deutlicher zum Tragen.
- Der Schienengüterverkehr ist von der Konjunkturkrise ausserordentlich stark betroffen. Mit einem Verkehrsaufkommen von knapp 21 Mio. Nettotonnen im Jahr 2009 fällt die Menge fast auf das Niveau des Jahres 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 waren vom Nachfragerückgang am stärksten betroffen und wurden 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, war jedoch ein deutlich geringerer Rückgang zu verzeichnen.
 - Der verschärfte Preiswettbewerb mit der Strasse traf vor allem den unbegleiteten kombinierten Verkehr, da hier direkte Konkurrenzbeziehungen bestehen. Die preislichen Reaktionsmöglichkeiten der KV-Operateure waren jedoch beschränkt. Dies lag vor allem im sehr hohen Fixkostenanteil (Rollmaterial, Lokomotiven) der UKV-Wertschöpfungskette begründet. Durch die Erhöhung der Abgeltungen für UKV-Sendungen konnte hier gegengesteuert werden.

- Die Marktanteile der verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) am alpenquerenden Schienengüterverkehr betragen im Jahr 2009:

Anteil NNt	Gotthard	Simplon	Total
BLS Cargo	29.9%	55.5%	41.3%
Crossrail	0.4%	19.6%	9.0%
Rail4Chem	2.2%	0.0%	1.2%
RTS	0.2%	0.0%	0.1%
SBB Cargo	66.2%	24.9%	47.8%
TX Logistik	1.2%	0.0%	0.6%

Modal Split

- Insgesamt wurden auf Strasse und Schiene im Jahr 2009 34.6 Millionen Nettotonnen im alpenquerenden Verkehr transportiert. Dies sind 13.7% weniger als im Vorjahr. Während im ersten Semester 2009 gegenüber dem Vorjahreszeitraum der Rückgang noch -20.1% betrug, verlangsamte er sich auf -6.4% im zweiten Semester. Die Gesamttonnage liegt damit leicht unter dem Niveau des Jahres 2004.
- Der Rückgang betraf den Schienengüterverkehr in weit grösserem Ausmass als den Strassengüterverkehr. Der Modal Split hat sich im Jahr 2009 gegenüber dem Vorjahr massiv um 3 Prozentpunkte zuungunsten der Schiene verändert. Der Marktanteil der Schiene im alpenquerenden Güterverkehr lag im Jahr 2009 bei 60.6% und der der Strasse bei 39.4%. Dies ist der höchste Marktanteil, den der alpenquerende Strassengüterverkehr jemals erzielt hat.
- Im zweiten Semester 2009 hat sich der Modal Split gegenüber dem ersten Semester ganz leicht zugunsten der Schiene verbessert, so dass der im ersten Semester verzeichnete ‚Modal Shift‘ zulasten der Schiene sich abgeschwächt hat.