



Monitoring Flankierende Massnahmen 1. Semesterbericht 2010

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

**Mengenentwicklung alpenquerender Güterverkehr
und Interpretation**

Mengenentwicklung alpenquerender Verkehr

Anzahl (in 1'000, schwere) Güterfahrzeuge	2010				2009 1. Semester Total	2010 1. Semester Total	(+/-)
	1. Quartal		2. Quartal				
	Total	(+/-)	Total	(+/-)			
CH (Total)	299	+6.7%	322	+7.9%	578	621	+7.4%
Gotthard	233	+6.9%	242	+7.0%	444	475	+7.0%
San Bernardino	39	+7.0%	49	+16.8%	79	89	+12.3%
Simplon	16	+13.9%	19	+2.9%	32	34	+7.6%
Gr. St. Bernhard	11	-5.9%	12	+2.1%	24	23	-1.9%
Gesamt CH (Lasten-, Sattelzüge)	258	+7.7%	271	+8.6%	490	530	+8.1%
Brenner (Lasten-, Sattelzüge)	408	+0.1%	424	+6.7%	804	831	+3.4%

Nach Verkehrsträger (Angaben in 1'000 Nettotonnen)	2010				2009 1. Semester Total	2010 1. Semester Total	(+/-)
	1. Quartal		2. Quartal				
	Total	(+/-)	Total	(+/-)			
Total CH Strasse und Schiene	9'180	+10.6%	10'060	+15.7%	16'998	19'240	+13.2%
Strasse CH	3'514	+7.6%	3'727	+8.6%	6'699	7'241	+8.1%
Schiene CH	5'666	+12.6%	6'333	+20.3%	10'299	11'999	+16.5%
WLV Gotthard	1'115	+8.6%	1'240	+29.6%	1'984	2'356	+18.7%
WLV Simplon	643	+1.2%	725	+9.2%	1'299	1'368	+5.3%
WLV Total	1'758	+5.8%	1'966	+21.2%	3'283	3'724	+13.4%
UKV Gotthard	1'979	+10.7%	2'323	+22.2%	3'689	4'302	+16.6%
UKV Simplon	1'447	+28.3%	1'531	+21.2%	2'392	2'978	+24.5%
UKV Total	3'427	+17.5%	3'854	+21.8%	6'081	7'280	+19.7%
RLS Gotthard	51	+7.7%	52	+29.9%	87	103	+17.9%
RLS Simplon	431	+5.5%	461	+5.0%	848	892	+5.2%
RLS Total	482	+5.7%	513	+7.1%	935	995	+6.4%

Legende: schwere Güterfahrzeuge = Güterfahrzeuge > 3.5 t

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

Strassengüterverkehr

- Im ersten Semester 2010 ist ein deutliches Wachstum der alpenquerenden Fahrten schwerer Güterfahrzeuge zu verzeichnen. Im Vergleich zur entsprechenden Vorjahresperiode führen 7.4% mehr schwere Güterfahrzeuge durch die Schweizer Alpen. Mit 621'000 Fahrten liegt die Fahrtenzahl ca. 43'000 Fahrten über dem Vorjahresniveau, jedoch 45'000 Fahrten bzw. 6.7% unter dem Niveau 2008.
- Die Ergebnisse der ersten beiden Quartale weisen vergleichbare Wachstumsraten aus: Im ersten Quartal 2009 stieg die Fahrtenzahl um 6.7%, im zweiten Quartal um 7.9%. Im zweiten Quartal war somit ein leicht höheres Wachstum zu beobachten.
- Der Brenner verzeichnete im ersten Semester 2010 mit 3.4% ein ebenfalls deutliches, aber im Vergleich zu den schweizerischen Übergängen geringeres Wachstum.
- Die Entwicklung auf den einzelnen schweizerischen Übergängen ist nicht einheitlich. Das Wachstum war am San Bernardino mit 12.3% am stärksten, während am Gotthard und Simplon das Wachstum im schweizerischen Durchschnitt lag. Am Grossen St. Bernhard war dagegen ein leichter Rückgang zu beobachten. Bemerkenswert ist die Entwicklung am San Bernardino, welche zeigt, dass die Bedeutung des San Bernardino als Strassenübergang – vor allem unter dem Aspekt einer attraktiven Ausweichroute zum Gotthard – langfristig zunimmt (Anteil von 14.3% am Gesamt gegenüber 9.1% im ersten Semester 2001).
- Die Zahl der Tage mit witterungsbedingten Einflüssen lag im Durchschnitt der vergangenen Jahre. Es sind keine Ereignisse zu nennen, die längere Sperrungen nach sich zogen.
- Hauptgrund für das deutliche Wachstum im Nord-Süd-Verkehr auf der Strasse ist die konjunkturelle Erholung. Die europaweit verzeichnete Rezession hatte im Vorjahr zu einer deutlichen Reduktion des Güterverkehrsaufkommens geführt. Mit dem Wachstum im ersten Semester 2010 wurde der Fahrtenrückgang des Vorjahres zur Hälfte ausgeglichen.
- Aufgrund der ausserordentlichen Konjunktursituation in den letzten beiden Jahren ist es kaum möglich, andere für die Verkehrsentwicklung relevante Faktoren eindeutig zu identifizieren. Als relevant können folgende Entwicklungen erachtet werden:
 - Wiedereinführung der 3. Stufe der LSVA: Das Bundesgericht hat am 19. April 2010 die Beschwerde der Eidgenössischen Zollverwaltung gegen das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 21. Oktober 2009 betreffend der LSVA-Erhöhung im Jahr 2008 gutgeheissen und das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts aufgehoben. Die Tarife 2008 wurden ab dem 4. Mai 2010 für die ausländischen Fahrzeughalter und ab dem Veranlagungsmonat März 2010 für die inländischen Fahrzeughalter wieder angewendet. Dies führte tendenziell zu einer leichten Verteuerung des Strassengüterverkehrs im 2. Quartal 2010.
 - Bei der Entwicklung der Treibstoffpreise für Diesel ist im ersten Semester 2010 gegenüber dem Vorjahr ein leichter Anstieg von durchschnittlich 1.55 Fr./l auf im Durchschnitt 1.70 Fr./l zu beobachten. Der Dieselpreis liegt so weiterhin deutlich unter dem Niveau der Sommermonate 2008 (2.19 Fr./l für Mai – September 2008). Diese Entwicklung zeigt, dass Veränderungen des Treibstoffpreises in diesem Rahmen kaum Einfluss auf die Verkehrsträgerwahl ausüben. Analog zum Dieselpreis dürfte die Wechselkurs-Entwicklung Fr./Euro, welche letztlich für in Euro fakturierte Fahrten eine Verteuerung der LSVA mit sich bringt, bisher kaum für die Verkehrsträgerwahl ins Gewicht gefallen sein.

- Die Entwicklung bei den Frachtraten im Strassengüterverkehr ist uneinheitlich. Im Zuge der Wirtschaftskrise wurden Überkapazitäten abgebaut, so dass mit nun steigender Nachfrage auch die Preise gegenüber dem Vorjahr wieder leicht gestiegen sind. Gleichzeitig wurden im Rahmen der Konjunkturkrise flächendeckend Kostensenkungsmassnahmen (z.B. betreffend die Chauffeurlöhne) ergriffen, die einen nachhaltigen Effekt im Sinne einer dauerhaften Verbilligung des Strassengüterverkehrs mit sich bringen.
- Das im Vergleich zu den schweizerischen Übergängen weniger starke Wachstum am Brenner kann darauf hindeuten, dass das sektorale Fahrverbot in Tirol eine wachstumsbremsende Wirkung entfaltet.

Schiengüterverkehr

- Der alpenquerende Schienengüterverkehr ist im ersten Semester 2010 mengenmässig sehr deutlich um 16.5% resp. 1.7 Millionen Nettotonnen gewachsen. Das Wachstum hat sich hierbei im 2. Quartal deutlich verstärkt: Nach einem Zuwachs von 12.6% im 1. Quartal wuchs der Schienengüterverkehr im 2. Quartal um 20.3%. Das Aufkommen lag damit noch 11.8% unter dem des Jahres 2008.
- Der alpenquerende Wagenladungsverkehr (WLV) hat im ersten Semester 2010 um 13.4% zugenommen, wobei vor allem im 2. Quartal ein Wachstumsschub zu beobachten war. Im Vergleich zu 2008 ist jedoch ein Rückgang um annähernd 20% festzustellen. Der Anteil des WLV am Modal Split beträgt gegenüber dem Vorjahr unverändert 19%. Die Ausdünnung des WLV (verbunden mit der Schliessung einer Reihe von Bedienungspunkten) durch Trenitalia in Italien zum 2. Quartal 2010 hat sich bisher noch nicht feststellbar in der Entwicklung des WLV niedergeschlagen.
- Der alpenquerende unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) ist um 19.7% gewachsen. Mit 38% hat der UKV einen grösseren Anteil am gesamten alpenquerenden Güterverkehr als vor der Wirtschaftskrise und stellt gleichzeitig wieder das stärkste Segment im alpenquerenden Güterverkehr dar. Das Wachstum kann nicht einzelnen Verkehren zugeordnet werden. Jedoch wurden im Vergleich zum Vorjahr sechs neue UKV-Relationen aufgenommen (davon 2 x Belgien – Norditalien, 2 x Nordostfrankreich – Norditalien, 1 x Niederlande – Norditalien, 1 x Ruhrgebiet – Norditalien, betrieben u.a. durch drei im Markt durch die Schweiz neu aktive KV-Operateure), zugleich wurden zwei KV-Relationen (Skandinavien/Norddeutschland – Italien) eingestellt. Gleichzeitig verzeichnen vor allem die Relationen ab Deutschland (Rhein-Ruhr und Süddeutschland) und der Schweiz nach Italien überproportionale Wachstumsraten.
- Die Rollende Landstrasse (Rola) wuchs im ersten Semester 2010 mit 6.4% etwas schwächer im Vergleich zu WLV und UKV, jedoch war das Rola-Angebot im Vorjahr vergleichsweise gering von der Wirtschaftskrise betroffen gewesen. Gegenüber 2008 beträgt das Wachstum 2.4%. Auf beiden Relationen (Freiburg – Novara sowie Basel - Lugano) wuchs das Aufkommen deutlich, für die Simplon-Achse konnte sogar ein neuer Höchstwert im Aufkommen verzeichnet werden.
- Nachdem der Schienengüterverkehr von der Konjunkturkrise im Vorjahr ausserordentlich stark betroffen war, macht sich die wirtschaftliche Erholung in sehr hohen Wachstumsraten im Schienengüterverkehr – vor allem im UKV – bemerkbar. Für die beobachtete Entwicklung spielen gemäss ersten Einschätzungen vor allem die folgenden Faktoren eine besondere Rolle:
 - Die Entwicklung im Schienengüterverkehr deutet auch auf einen möglichen nachhaltigen Güterstruktureffekt hin. Im Zuge der Konjunkturkrise hat sich ein Rückgang des

Marktanteils des WLV um 3 Prozentpunkte eingestellt. Dieser Marktanteilsverlust des WLV bestätigt sich anscheinend nun auch in der Aufschwungphase.

- Mit der verbesserten Konjunktursituation steigt auch die Nachfrage nach Transporten von Investitionsgütern, Halbfertigerzeugnissen (z.B. chemische Zwischenprodukte oder Stahl) und Fertigprodukten (z.B. Automobile). Der Transport dieser Güter stellt hohe logistische Anforderungen, die innerhalb des Schienengüterverkehrs vor allem der UKV befriedigen kann.
- Beim Transport dieser Gütergruppen steht der kombinierte Verkehr im direkten Wettbewerb mit dem Strassengüterverkehr, vor allen mit dem Segment internationaler Sammelguttransporte. Im Zuge der Wirtschaftskrise war der Schienengüterverkehr grossem Preissenkungsdruck ausgesetzt. Die Preisentwicklung auf der Strasse lässt dem Schienengüterverkehr preisseitig weiterhin geringe Spielräume. Die finanzielle Unterstützung des alpenquerenden KV durch den Bund konnte diesen Preisdruck mindern und so den Raum für zusätzliche Mengenaquisitionen durch den KV eröffnen.
- Weitere Wachstumspotentiale im Schienengüterverkehr konnten – gemäss Angaben von diversen Operateuren – vor allem wegen einer ungenügenden Rollmaterialverfügbarkeit nicht realisiert werden. Dies ist u.a. auf intensivierete Instandhaltungsmassnahmen beim Rollmaterial (auch als Folge des Bahnunfalls in Viareggio Ende Juni 2009 und der in der Folge höheren Anforderungen an die Wagenhalter) zurückzuführen. Daneben waren Verkehre ab Frankreich sowie ab Belgien mit Leitweg über Frankreich von einer Vielzahl an Streiktagen betroffen.
- Im ersten Semester 2010 entwickelten sich die Schienentransporte auf der Simplonachse (+15.4%) und der Gotthard-Achse weitgehend im Gleichschritt (+17.3%). Der Anteil der Simplon-Achse bleibt somit bei 44%. Im Vergleich wuchs auf der Gotthard-Achse der WLV stärker, während am Simplon der UKV einen grösseren Anteil am Wachstum trug. Durch das ähnliche Wachstum hat sich die im Jahr 2009 beobachtete Verschiebung hin zur Simplon-Achse bestätigt. Gründe sind die bis April andauernde Sanierung des Monte-Olimpino-II-Tunnels. Auch wurde für neue KV-Angebote in letzter Zeit mit Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels und wegen des grösseren Lichtraumprofils (P/C 80) zumeist die Simplon-Achse gewählt.

Modal Split

- Der Modal Split hat sich im ersten Semester 2010 gegenüber dem Vorjahr zugunsten der Schiene verändert. Der Marktanteil der Schiene im alpenquerenden Güterverkehr liegt im ersten Semester 2010 bei 62.4% und damit 1.4 Prozentpunkte über dem Wert der Vorjahresperiode. Ein grosser Teil des Marktanteilsverlustes der Vorjahresperiode wurde somit wieder rückgängig gemacht.
- Die Gesamttonnage der alpenquerend transportierten Güter wuchs im ersten Semester 2010 um 13.2% von 17.0 Mio. Nettotonnen auf 19.2 Mio. Nettotonnen. Die Gesamttonnage liegt dabei ca. 9.5% unter dem Niveau des ersten Halbjahres 2008.