



BAV Datenkompetenzzentrum Güterverkehr

Alpenquerender Güterverkehr durch die Schweiz

Kennzahlen 1. Halbjahr 2020 und Interpretation der Entwicklung

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
1 Mengenerwicklung alpenquerender Verkehr	3
1.1 Strassengüterverkehr	3
1.2 Schienengüterverkehr	4
1.3 Wirtschaftliche Entwicklung und Handelsaktivitäten als wichtigste Treiber im alpenquerenden Güterverkehr	6
1.4 Gesamtverkehr und Modalsplit.....	7
2 Umweltmonitoring (Lärmbelastung)	8
2.1 Entwicklung der Lärmemissionen Strasse.....	8
2.2 Entwicklung der Lärmemissionen Bahn.....	9
Anhang	11
<i>Zusatzinformationen Alpenquerender Schienengüterverkehr.....</i>	<i>11</i>
Kapazitätsauslastung Schienengüterverkehr	11
Qualitätsmonitoring	13
Vertiefung: Wirkungen der Coronakrise auf den alpenquerenden Güterverkehr	14

1 Mengenenentwicklung alpenquerender Verkehr

Übersicht

Anzahl schwere Güterfahrzeuge (in 1'000)	2020				2019	2020	(+/-)
	1. Quartal		2. Quartal		1. Semester	1. Semester	
	Total	(+/-)	Total	(+/-)	Total	Total	
CH (Total)	210	-9.1%	199	-15.2%	465	408	-12.2%
Gotthard	156	-9.6%	146	-11.1%	337	302	-10.3%
San Bernardino	28	-8.3%	29	-17.3%	65	57	-13.1%
Simplon	18	-7.7%	18	-29.9%	45	36	-20.4%
Gr. St. Bernhard	8	-4.3%	6	-39.5%	18	14	-22.7%
Gesamt CH (Lasten-, Sattelzüge)	191	-8.8%	178	-15.7%	421	370	-12.2%
Brenner (Lasten-, Sattelzüge)	589	-4.8%	518	-18.5%	1'254	1'106	-11.8%

Nach Verkehrsträger (Angaben in 1'000 Nettotonnen)	2020				2019	2020	(+/-)
	1. Quartal		2. Quartal		1. Semester	1. Semester	
	Total	(+/-)	Total	(+/-)	Total	Total	
Total CH Strasse und Schiene	9'325	-6.9%	8'095	-17.1%	19'784	17'420	-11.9%
Strasse CH	2'624	-8.8%	2'471	-15.1%	5'788	5'094	-12.0%
Schiene CH	6'702	-6.2%	5'624	-17.9%	13'996	12'326	-11.9%
<i>Schiene Gotthard Total</i>	<i>3'946</i>	<i>-3.5%</i>	<i>3'406</i>	<i>-14.4%</i>	<i>8'067</i>	<i>7'352</i>	<i>-8.9%</i>
<i>Schiene Simplon Total</i>	<i>2'755</i>	<i>-9.7%</i>	<i>2'219</i>	<i>-22.9%</i>	<i>5'929</i>	<i>4'974</i>	<i>-16.1%</i>
WLV Gotthard	1'163	-14.5%	1'025	-20.7%	2'653	2'188	-17.5%
WLV Simplon	322	-30.9%	273	-32.8%	871	594	-31.8%
WLV Total	1'485	-18.7%	1'298	-23.6%	3'524	2'782	-21.1%
UKV Gotthard	2'783	+2.0%	2'381	-11.3%	5'414	5'164	-4.6%
UKV Simplon	2'097	-3.9%	1'790	-14.6%	4'278	3'887	-9.1%
UKV Total	4'881	-0.6%	4'171	-12.8%	9'692	9'051	-6.6%
Rola (Simplon)	336	-17.0%	156	-58.3%	779	492	-36.8%
Rola Total	336	-17.0%	156	-58.3%	779	492	-36.8%

Legende: schwere Güterfahrzeuge = Güterfahrzeuge > 3.5 t

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

Tabelle 1: Entwicklung der alpenquerenden Fahrten schwerer Güterfahrzeuge durch die Schweiz und Transportaufkommen im alpenquerenden Güterverkehr auf Strasse und Schiene im 1. Halbjahr 2020 im Vergleich zum gleichen Semester des Vorjahres¹.

1.1 Strassengüterverkehr

- Der alpenquerende Strassengüterverkehr im ersten Semester 2020 war geprägt von starken Mengenrückgängen als Folge der Coronakrise und den in den verschiedenen Ländern ergriffenen Schutzmassnahmen (s. Vertiefung im Anhang). Entsprechend führen im Vergleich zur entsprechenden Vorjahresperiode -12.2 % weniger schwere Güterfahrzeuge durch die Schweizer Alpen. Mit 408'000 Fahrten im ersten Semester liegt die Fahrtzahl ca. 57'000 Fahrten unter dem Vorjahresniveau.
- Im 1. Quartal 2020 nahm die Anzahl der Fahrten gegenüber dem entsprechenden Vorjahresquartal um -9.1 % ab, im 2. Quartal um -15.2 %. Die grössten Rückgänge waren in den Kalenderwochen 14 und 15 zu verzeichnen, als die Fahrtzahl nur noch die Hälfte des Vorjahreswertes betrug. Gegen Ende des Semesters (KW 24-26) bewegten sich die Fahrten wieder auf dem Niveau des Vorjahres.

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.

- Von den vier Schweizer Übergängen fiel der Rückgang am Grossen St Bernhard am deutlichsten aus (- 22.7 %), gefolgt vom Simplon (-20.4 %). Am San Bernardino ging die Zahl der Fahrten im Vergleich zum Vorjahressementer um -13.1 % zurück, am Gotthard um -10.3 %.
- Der alpenquerende Strassengüterverkehr des 1. Semesters 2020 war wie das Vorjahressementer durch vergleichsweise wenige verkehrs- und witterungsbedingte Beeinträchtigungen geprägt.
- Auch an den ausländischen Alpenübergängen hat sich die Zahl der Fahrten im 1. Halbjahr 2020 reduziert: am Brenner betrug der Rückgang -11.8 %, am Mont Blanc ging die Zahl der Fahrten im gleichen Zeitraum um -17.0 % zurück, am Fréjus um -15.1 %.
- Das Transportaufkommen in Tonnen auf der Strasse (-12.0 %) ging gegenüber dem Vorjahressementer in gleichem Masse zurück wie die Anzahl der alpenquerenden Fahrten (-12.2 %).

1.2 Schienengüterverkehr

- Auf der Schiene überquerten im 1. Halbjahr 2020 insgesamt 12.3 Mio. Tonnen die beiden Schweizer Alpenübergänge. Die Coronakrise führte dazu, dass das Transportaufkommen im alpenquerenden Schienengüterverkehr deutlich unter dem Wert für das 1. Semester 2019 (- 11.9 %) liegt. Absolut resultiert daraus ein Aufkommensrückgang von etwa 1.7 Mio. Tonnen gegenüber dem Vorjahressementer.
- Der Rückgang ist vor allem auf das 2. Quartal 2020 zurückzuführen (-17.9 %), wohingegen im 1. Quartal 2020 noch ein Rückgang von -6.2 % festzustellen war. Auch diese Rückgänge korrelieren mit der Intensität der Covid-19-Schutzmassnahmen in den verschiedenen Ländern entlang den Nord-Süd-Achsen, insbesondere Italien (s. Vertiefung im Anhang).
- Die Betrachtung nach Übergängen im Schienenverkehr zeigt am Simplon einen Rückgang um - 16.1 %, wohingegen das Aufkommen am Gotthard lediglich um -8.9 % zurückging. Der Gotthard konnte damit seinen Anteil als Übergang mit dem grösseren Anteil am alpenquerenden Schienengüterverkehr durch die Schweiz ausbauen (neu 59.6 %).
- Sämtliche Produktionsformen im alpenquerenden Schienengüterverkehr mussten folglich im 1. Semester 2020 Verluste hinnehmen. Dabei fiel der Rückgang beim unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) mit -6.6 % am moderatesten aus. Das Aufkommen im Wagenladungsverkehr (WLV) ging gegenüber dem Vorjahressementer um -21.1 %, jenes der Rollenden Landstrasse (Rola) um -36.8 % zurück.
- Der WLV musste im 1. Semester 2020 deutliche Aufkommensverluste hinnehmen (-21.1 %), wobei für den Simplon ein grösserer Rückgang (-31.8 %) als am Gotthard (-17.5 %) zu verzeichnen war. Die Verluste waren im 2. Quartal grösser (-23.6 %) als im 1. Quartal (-18.7 %).
- Der UKV zeigte im 1. Halbjahr 2020 einen Rückgang von -6.6 %. Dabei nahm das Aufkommen am Gotthard weniger stark ab (-4.6 %) als am Simplon (-9.1 %).
- Das Transportaufkommen auf der Rollenden Landstrasse ging gegenüber dem 1. Semester 2019 stark zurück (-36.8 %). Im 1. Quartal 2020 betrug der Aufkommensrückgang noch -17.0 %, im 2. Quartal dann -58.3 %. Der starke Rückgang ist insbesondere auf die gesunkene Nachfrage zurückzuführen. Der coronabedingte Nachfragerückgang führte zu einer Reduzierung des Angebots (Anzahl Züge). Ausserdem konnten in den Begleitwagen deutlich weniger Chauffeure und als Konsequenz auch weniger Lastwagen pro Zug mitgeführt werden.
- Der Anteil des UKV am gesamten alpenquerenden Güterverkehr lag bei 52.0 %, derjenige des WLV bei 16.0 %. Die Rola transportierte im ersten Halbjahr 2020 2.8 % des Aufkommens.

- Der alpenquerende Schienengüterverkehr litt, wie auch der Strassenverkehr, ab März 2020 spürbar unter den Einbrüchen in der Industrieproduktion. In einzelnen Kalenderwochen 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.
- Die Marktanteile der Eisenbahnverkehrsunternehmen im alpenquerenden Güterverkehr waren im 1. Semester 2020 gegenüber dem gesamten Jahr 2019 nur kleineren Veränderungen unterworfen. SBB Cargo International bleibt Marktführerin mit einem Marktanteil von 43.4 % im 1. Semester 2020 (+3.9 Prozentpunkte gegenüber 2019). Zweitwichtigstes EVU ist BLS Cargo mit 28.7 % (+0.7 Prozentpunkte), gefolgt von SBB Cargo mit 21.4 % (-2.2 Prozentpunkte). Die beiden EVU unter dem Dach der SBB decken weiterhin knapp zwei Drittel (64.8 %) des alpenquerenden Schienengüterverkehrsmarkts ab. Die übrigen Unternehmen verloren im 1. Semester 2020 Anteile: diese betragen nun neu 6.5 % (-1.5 Prozentpunkte gegenüber 2019).

Marktanteile in % an Netto-netto-Tonnen	2019			1. Semester 2020			Veränderung (in PP)
	Gotthard	Simplon	Total	Gotthard	Simplon	Total	
SBB Cargo Int.	46.7%	30.1%	39.5%	51.1%	31.9%	43.4%	+3.9%
BLS Cargo	8.3%	54.1%	28.1%	10.3%	56.1%	28.7%	+0.7%
SBB Cargo	37.8%	5.2%	23.6%	33.4%	3.7%	21.4%	-2.2%
DB Cargo AG	1.2%	10.6%	5.3%	1.3%	7.8%	3.9%	-1.4%
TX Logistik	4.4%	0.0%	2.5%	2.1%	0.0%	1.3%	-1.3%
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%	+0.3%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-

Tabelle 2: Marktanteile 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

- Wesentlicher Einflussfaktor für die Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs durch die Schweiz ist die wirtschaftliche Entwicklung im europäischen Umfeld, insbesondere in Italien, aber auch in Deutschland.
- Die Coronakrise führte zu einem starken Absinken des BIP aller betrachteten Wirtschaftsräume, insbesondere im zweiten Quartal. Der Rückgang im ersten Quartal dürfte entsprechend der zeitlichen Lage der Coronakrise noch der allgemeinen wirtschaftlichen Lage sowie den Einschränkungen der chinesischen Wirtschaft zuzuschreiben sein. In zweitem Quartal manifestiert sich dann die Krise der Industrieproduktion in Europa. Entsprechend ist für Deutschland ein zweistelliger Rückgang im zweiten Quartal 2020 zu verzeichnen, welcher auch für die Schweiz, EU und Italien beobachtbar sein wird (Daten lagen zum Publikationszeitpunkt noch nicht vor).
- Die nachfolgende Abbildung zeigt die Veränderung des BIP seit 2018.

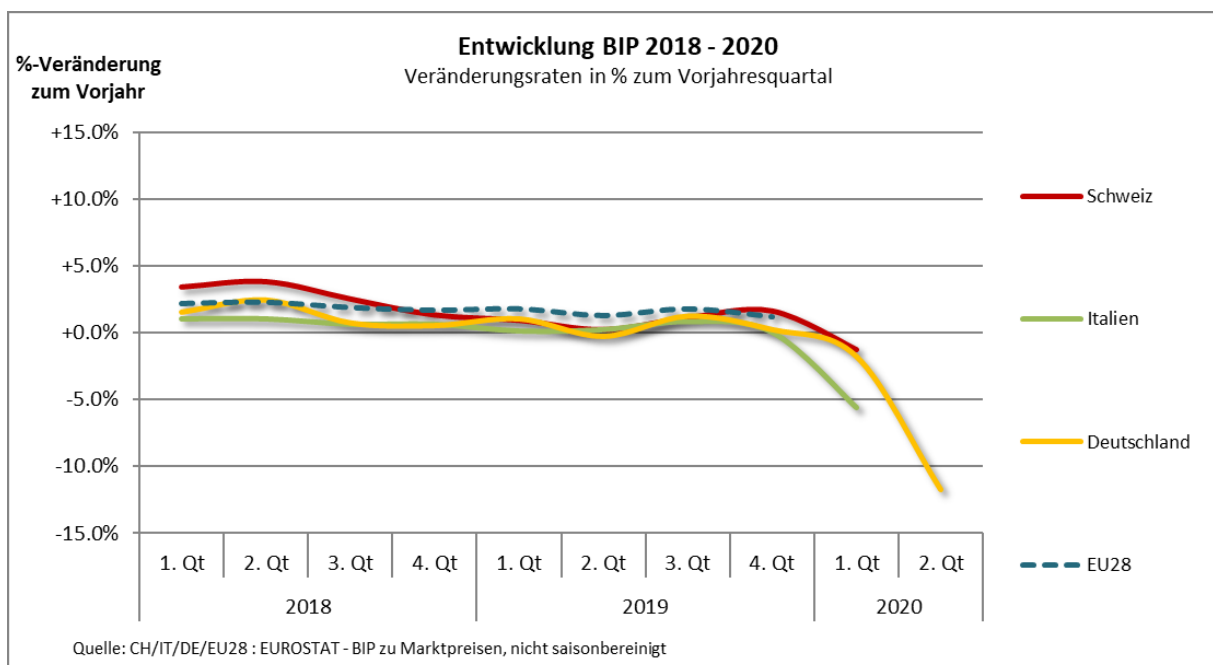


Abbildung 1: Entwicklung des Brutto-Inlandprodukts zwischen dem 1. Quartal 2018 und dem 2. Quartal 2020, dargestellt in %-Abweichung zur jeweiligen Vorjahresperiode.

- Eng verknüpft mit der wirtschaftlichen Entwicklung ist auch die Entwicklung der Aussenhandelsaktivitäten. Der Grossteil des alpenquerenden Güterverkehrs 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 nachfolgende Figur zeigt die Entwicklung des Aussenhandelsvolumens der Schweiz, Deutschlands, Italiens sowie der EU.

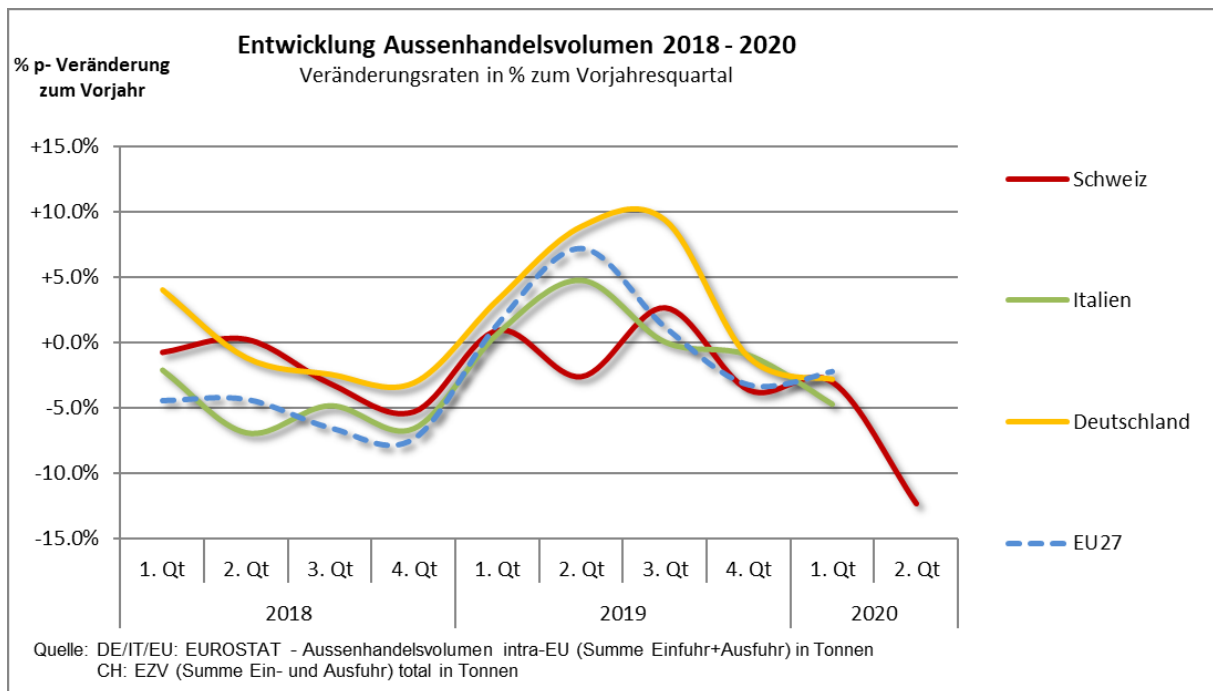


Abbildung 2: Entwicklung des Aussenhandelsvolumens zwischen dem 1. Quartal 2018 und dem 2. Quartal 2020, dargestellt in %-Abweichung zur jeweiligen Vorjahresperiode.

- Für sämtliche Staaten ist ein Rückgang der Aussenhandelsvolumina ab dem 4. Quartal 2019 erkennbar, welches sich bis in das erste Semester 2020 fortsetzte. Coronabedingt sank das Aussenhandelsvolumen der Schweiz dann im 2. Quartal stark ab (-12.4 % gegenüber dem 2. Quartal 2019). Die Handelsdaten für das 2. Quartal 2020 der anderen Staaten lagen bei Redaktionsschluss noch nicht vor, dürften sich aber ähnlichen entwickeln.

1.4 Gesamtverkehr und Modalsplit

- Insgesamt wurden im 1. Semester 2020 17.4 Mio. Tonnen im alpenquerenden Güterverkehr über die Schweizer Alpen transportiert, das sind -11.9 % weniger als im 1. Semester 2019. Dabei nahm das Volumen im 1. Quartal 2020 um -6.9 %, im 2. Quartal um -17.1 % ab.
- Im ersten Halbjahr 2020 waren die ab Mitte März weitreichenden Einschränkungen der globalen Wirtschaft (China ab Februar, Italien ab Kalenderwoche 11, übriges Europa ab KW 12) als Folge der Massnahmen zur Eindämmung des Coronavirus deutlich auf der Strasse wie auf der Schiene sichtbar. Besonders stark wirkte sich die weitgehende Einstellung der Industrieproduktion Italiens als wichtigstem Quell- und Zielland des alpenquerenden Güterverkehrs ab der KW 11 aus. Entsprechend liegt das Transportvolumen im Schienengüterverkehr (-11.9 %) wie auch im Strassengüterverkehr (-12.0 %) deutlich unter dem Niveau des gleichen Halbjahres 2019.
- Der Bahnanteil am gesamten alpenquerenden Güterverkehr in der Schweiz betrug im 1. Semester 2020 70.8 %. Er ist damit praktisch unverändert gegenüber dem 1. Semester 2019 (70.7 %).
- Die Prognosen für die Entwicklung der Gesamtwirtschaft der Europäischen Union bzw. der Eurozone im zweiten Semester 2020 sind sehr pessimistisch und erwarten für das zweite Halbjahr 2020 ein fortgesetztes Negativwachstum sowohl für Europa wie auch für die Schweiz. Daher ist zu erwarten, dass der alpenquerende Güterverkehr am Ende des Jahres 2020 die Werte des Vorjahrs nicht erreichen kann. Dabei ist nicht absehbar, ob Schiene oder Strasse überproportional betroffen sein werden.

2 Umweltmonitoring (Lärmbelastung)

Das Projekt Monitoring Flankierende Massnahmen Umwelt (MFM-U) des BAFU misst die Entwicklung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung an mehreren Standorten entlang der A2 und A13. Bei Steinen (SZ) und Wichtrach (BE) können anhand Messdaten des BAV Aussagen zu den Bahn-Lärmemissionen im Nord-Süd Verkehr gemacht werden. Dieser Semesterbericht stellt die entsprechenden Lärm-messungen Strasse und Schiene vor.

2.1 Entwicklung der Lärmemissionen Strasse

Der quellennahe Verkehrslärm wird mit stationären Lärm-messungen erhoben. Dabei werden die akus-tischen Emissionen des Gesamtverkehrs sowie des schweren Güterverkehrs bestimmt.

- Die Lärmbelastung des Gesamtverkehrs hat sich bei Reiden (A2) kaum verändert (die maximale Lärmpegelschwankung über die letzten Jahre beträgt ca. 1 Dezibel und wird vom Gehör kaum wahrgenommen). Die Lärmbelastung durch die vorbeifahrenden Fahrzeuge hat sich über die letz-ten 16 Jahre nicht verändert.
- Bei den übrigen Stationen wurde mindestens einmal seit Beginn der Messungen ein lärm-arter Belag eingebaut (bei Moleno wurde der alte Belag durch einen normalen Belag ersetzt). Dies er-klärt die Lärmabnahmen 2004/2005 und 2012/2013 bei Moleno bzw. 2012-2014 bei Camignolo und Rothenbrunnen. Dabei konnten bei Camignolo (A2) und Rothenbrunnen (A13) die Lärmemis-sionen wirkungsvoll um ca. 4 Dezibel reduziert werden, was akustisch mehr als einer Halbierung des Verkehrsaufkommens gleichkommt. Allerdings nimmt die Lärmbelastung bei Rothenbrunnen und den Tessiner Lärm-messstationen wieder zu. Dies ist darauf zurückzuführen, dass der lärm-mindernde Effekt des Belages mit der Abnutzung allmählich wieder abnimmt.
- Betrachtet man nur die Lärmemissionen des schweren Güterverkehrs, so ist für Reiden (A2) keine wesentliche Änderung der Lärmpegel seit Messbeginn festzustellen.
- Bei Rothenbrunnen an der A13 nahmen diese aufgrund einer überdurchschnittlichen Zunahme bei den Sattelzügen und den Lieferwagen bis 2011 tendenziell zu. Danach erfolgte aufgrund ei-ner zweijährigen Belagssanierung eine deutliche Reduktion der Emissionen des Güterschwer-verkehrs auf der Strasse. Bei Camignolo und Moleno an der A2 reduzierten die oben erwähnten Be-lagserneuerungen die Emissionen des schweren Güterverkehrs in etwas schwächerem Ausmass im Vergleich zum Gesamtverkehr².

² Zur Methodik des quellennahen Verkehrslärms siehe www.bafu.admin.ch/mfm-u - Studien - Lärm in den jeweiligen Berichten.
Umweltmonitoring (Lärmbelastung)

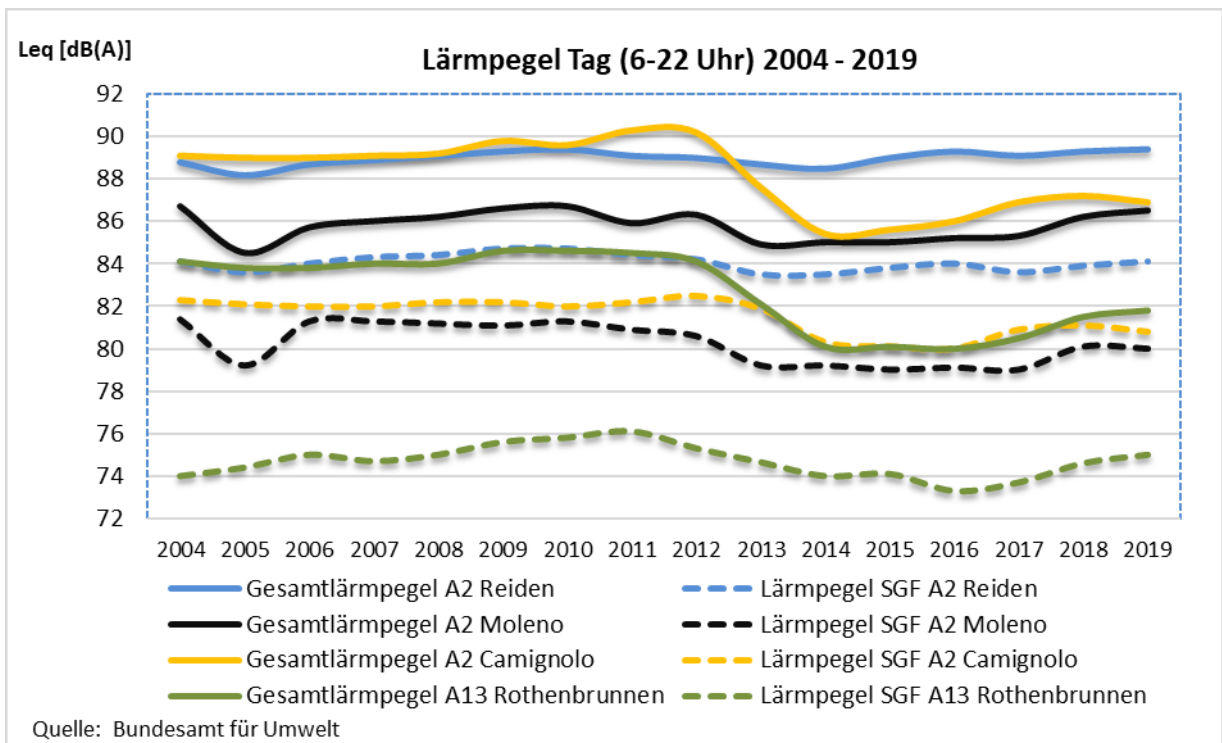


Abbildung 3: Verlauf der Gesamtlärmpegel sowie des Pegels schwerer Güterfahrzeuge an der A2 und A13 zwischen 2004 und 2020 in dB(A) während der Tagesstunden³.

- Infolge der Coronakrise und den damit verbundenen Massnahmen ging der Verkehr an den Messstationen MFM-U im ersten Halbjahr massiv zurück (siehe auch Kapitel 1.1 sowie Vertiefung auf Seite 16f). Die Messungen zwischen dem 16. März und 28. April 2020 zeigen einen Rückgang des Autoverkehrs an Wochentagen bis zu 70%, an Wochenenden bis zu 85%. Die Reduktion des Schwerverkehrs belief sich zwischen 10 und 15% unter der Woche und zwischen 30 und 50% an den Wochenenden. Die nach der Einführung der Schutzmassnahmen zur Bekämpfung der Pandemie beobachtete Lärmreduktion auf den entsprechenden Autobahnen schwankte zwischen -1,5dB und -7dB. Die mittlere Reduktion war zwischen 3 bis ca. 6dB (alle Vergleiche beziehen sich auf 35 Tage vor dem 8.3.2020 und 35 Tage nach dem 16.3.2020).

2.2 Entwicklung der Lärmemissionen Bahn

Das BAV überwacht im Rahmen der Lärmsanierung der Eisenbahnen die Entwicklung des Eisenbahn-lärms in der Schweiz. Anhand der Messstationen an der Gotthard-Achse (Steinen) und Lötschberg-Simplon-Achse (Wichtrach) können Aussagen zur Lärmentwicklung der Personen- und Güterzüge gemacht werden.

- Die Lärmbelastung hat bei Steinen wie bei Wichtrach sowohl am Tag als auch in der Nacht abgenommen.
- Für die Messstelle Steinen liegen die Lärmesswerte 2019 weiterhin deutlich unter dem festgelegten Emissionslärmpegel (gemäss Emissionsplan 2015).

³ Gemäss der Lärmschutz-Verordnung 6 bis 22 Uhr

- Bei Wichtrach werden die festgelegten Werte (gemäss Emissionsplan 2015) seit 2013 ebenfalls unterschritten. Ursache für die ursprünglich vergleichsweise hohen Lärmemissionen in Wichtrach war primär der Oberbau der Gleise. Die 2013 und 2014 durchgeführte Gleiserneuerung hat zu einer wahrnehmbaren Verbesserung der Lärmsituation geführt.
- Die Lärmauswirkungen des Güterverkehrs auf der Schiene sind vor allem in den Nachtstunden relevant. Der Anteil des Güterverkehrs an den Gesamtemissionen entlang den Transitachsen liegt nachts entsprechend über 90%.
- Während der Massnahmen zur Eindämmung des Coronavirus war ein starker Rückgang des alpenquerenden Schienengüterverkehrs spürbar (siehe Kapitel 1.2 sowie Vertiefung auf Seite 16f). Im April 2020 gingen die Pegel im Mittel um rund 1.5-3dB zurück. An der Messstation Steinen (Gotthard-Achse) betrug der Rückgang -1.5 dB am Tag und -2 dB nachts; an der Station Wichtrach (Lötschberg-Achse) belief sich der Rückgang um -2 dB am Tag und nachts -3 dB.

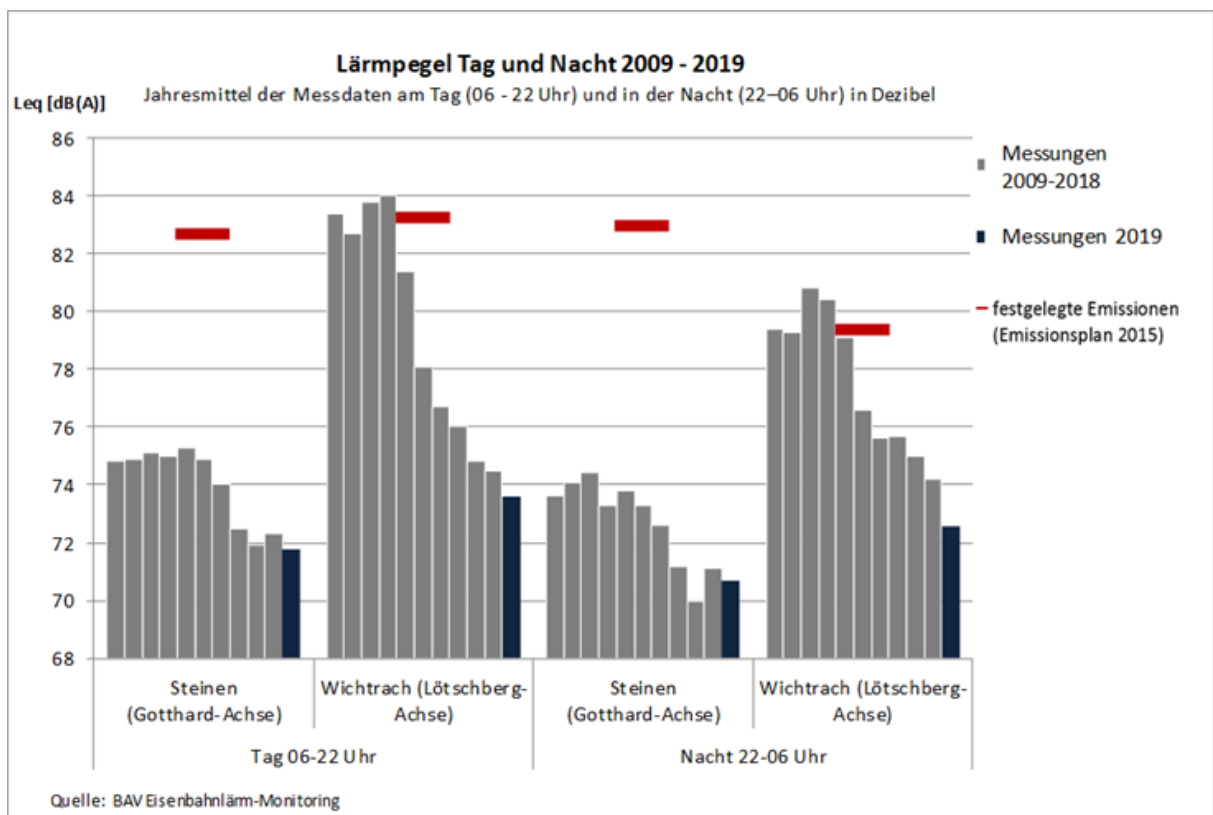


Abbildung 4: Lärmemissionen Steinen (Gotthard-Achse) und Wichtrach (Lötschberg-Achse) 2009-2019.

Die Lärmauswirkungen des Güterverkehrs auf der Schiene sind vor allem in den Nachtstunden relevant. Der Anteil des Güterverkehrs an den Gesamtemissionen entlang den Transitachsen liegt nachts entsprechend über 90%.

Grundsätzlich ist jedoch eine Verschiebung zu leiseren Güterzügen erkennbar. Dieser wird unterstützt durch das vollständige Verbot von Grauguss-Bremssohlen auf dem schweizerischen Schienennetz ab dem 1.1.2020. Bei den Güterwagen sind die mittleren Vorbeifahrtspegel seit 2003 aufgrund des neuen und sanierten Rollmaterials deutlich gesunken. Die Zahl der Güterzüge mit ausschliesslich lärmsanierten bzw. neuen Wagen nimmt stetig zu, insbesondere im UKV, wo mehrheitlich Shuttlezüge eingesetzt werden.

Anhang

Zusatzinformationen Alpenquerender Schienengüterverkehr

Kapazitätsauslastung Schienengüterverkehr

Im Rahmen des Güterverkehrsobservatoriums Schweiz-EU wurde eine systematische Erfassung der Inanspruchnahme der zur Verfügung stehenden Trassen erarbeitet. Seit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels stehen dem Güterverkehr insgesamt 302 Trassen pro Tag und Richtung zur Verfügung. Die vollständige Inbetriebnahme der NEAT im Jahr 2020 wird noch einmal zusätzlich 72 Trassen je Tag zur Verfügung stellen.

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

Tabelle 3: Übersicht über die Trassenkapazitäten auf den Nord-Süd-Achsen im alpenquerenden Güterverkehr (von Grenze zu Grenze).

Die folgende Abbildungen stellt die Auslastung der Schienenkapazitäten für den Berichtszeitraum Januar 2018 bis Juni 2020 auf der Gotthard- und der Lötschberg-Simplon-Achse dar⁴.

Auf beiden Schienenachsen ging die Auslastung der Kapazitäten coronabedingt im ersten Halbjahr gegenüber dem ersten Halbjahr 2019 zurück. Insbesondere ab der KW 14 ist der Rückgang der Kapazitätsauslastung deutlich sichtbar. Am Gotthard lag die Auslastung im 1. Semester 2020 kumuliert bei 45.4 %, das bedeutet einen Rückgang um -4.1 % gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres. Am Simplon lag die Auslastung im 1. Semester 2020 kumuliert bei 51.7 % bzw. -11.9 % unter dem Vorjahressemester.

⁴ 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.

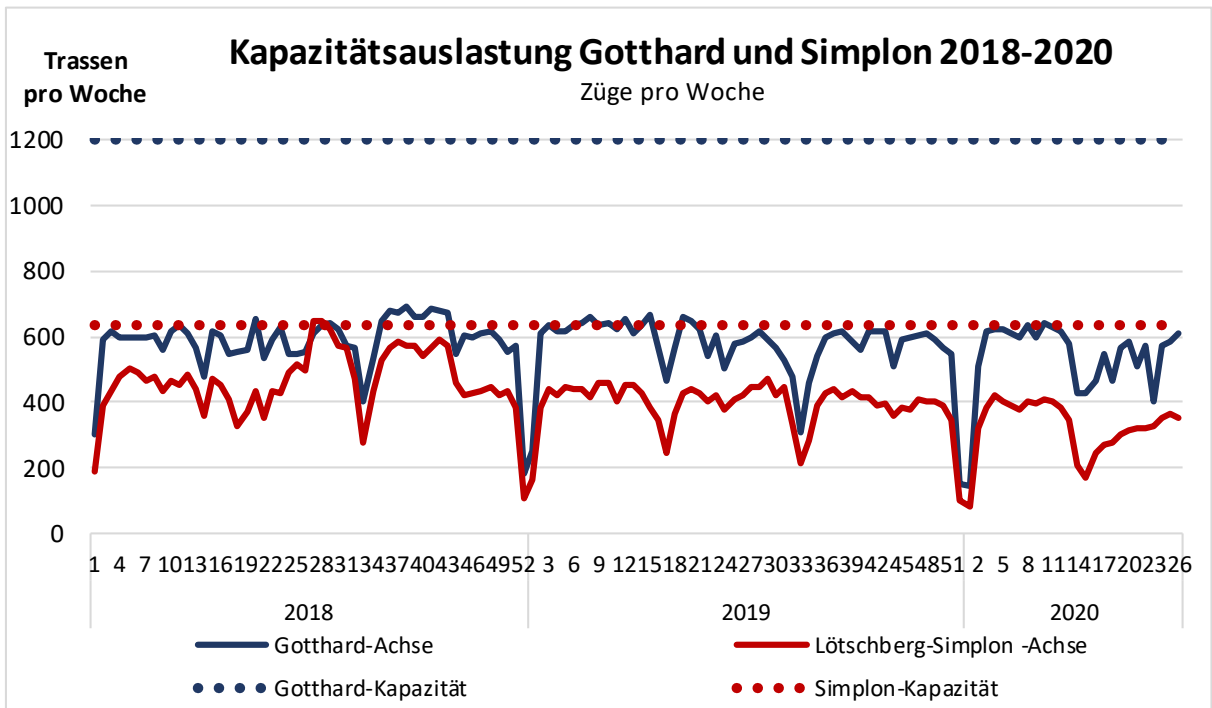


Abbildung 5: Kapazitätsauslastung auf der Gotthard- und der Lötschberg-Simplon-Achse 2018-2020.

Kapazitäten: Trassen für den alpenquerenden Güterverkehr von Grenze zu Grenze (d.h. Basel – Chiasso/Luino bzw. Domodossola).

Qualitätsmonitoring

Die Entwicklung der Qualität (insbesondere der Pünktlichkeit) der alpenquerenden Schienengüterverkehre ist ein entscheidender Faktor für den Verlagerungserfolg. Als Besteller der kombinierten Verkehre hat das BAV die Möglichkeit, die Vergabe von finanziellen Mitteln an Qualitätsanforderungen zu knüpfen.

Das integrierte Qualitätsmonitoring des BAV für den kombinierten Verkehr soll

- die Qualitätsentwicklung im alpenquerenden Kombiverkehr 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 KV-Operateure zu Verspätungen und Servicequalität auf jeder Relation befragt. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Entwicklung der Pünktlichkeit zwischen dem 2. Semester 2018 und dem 1. Semester 2020.

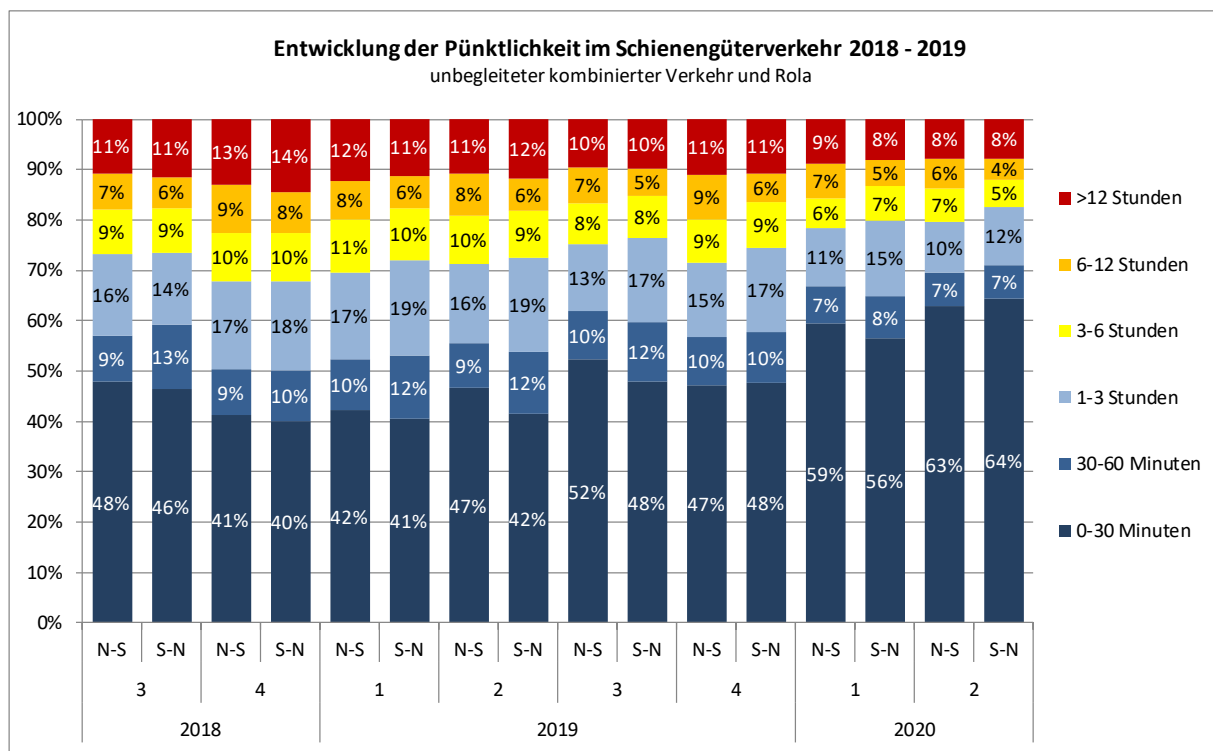


Abbildung 6: Entwicklung der Pünktlichkeit im alpenquerenden Verkehr 2018-2020. Quelle: Ergebnisse der kontinuierlichen Erhebung bei den KV-Operateuren (quartalsweise, relationsspezifische Erhebung).

Die Qualität im alpenquerenden kombinierten Verkehr hat sich im 1. Halbjahr 2020 deutlich gegenüber dem 1. Semester des Vorjahres verbessert. Ursache hierfür sind vor allem die frei gewordenen Kapazitäten infolge der Coronakrise (insbesondere auch Ausfälle von Personenzügen). Im Mittel erreichten im ersten Halbjahr 60.8 % aller Züge ihr Ziel pünktlich (Verspätungen zwischen 0-30 Minuten), im gleichen Semester des Vorjahres waren es noch 42.8 %. Der Anteil grosser Verspätungen (über 3 Stunden) ging von 11.5 % im 1. Semester 2019 auf 8.1 % im 1. Semester 2020 zurück. Es bleibt abzuwarten, ob der alpenquerende Schienengüterverkehr nach der Rückkehr des europäischen Schienenverkehrs in Europa zur weitgehenden Normalität dieses Qualitätsniveau behaupten kann.

Vertiefung: Wirkungen der Coronakrise auf den alpenquerenden Güterverkehr

Die Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs durch die Schweizer Alpen war im 1. Halbjahr 2020 massgeblich von den Entwicklungen zur Eindämmung des Coronavirus geprägt. Insbesondere das Zurückfahren der Industrieproduktion, zunächst zu Beginn des Jahres 2020 in China und Südkorea (mit Einfluss auf die interkontinentalen Warenströme), ab Mitte März dann in Europa (industrielle Arbeitsteilung innerhalb Europas), wirkte sich auf das Transportaufkommen aus. Insbesondere Schlüsselbranchen wie die Automobilindustrie oder der Maschinenbau waren von Auftragsrückgängen und Produktionseinstellungen betroffen. Die zögerliche Erholung im Mai und Juni dürfte vor allem damit zusammenhängen, dass die Lockdown-Massnahmen auch in verschiedenen Ländern nur langsam gelockert wurden. Erst in der zweiten Junihälfte erreichten Strasse und Schiene 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 zwischen den Kalenderwochen (KW) 8 und 26 der Jahre 2019 und 2020.

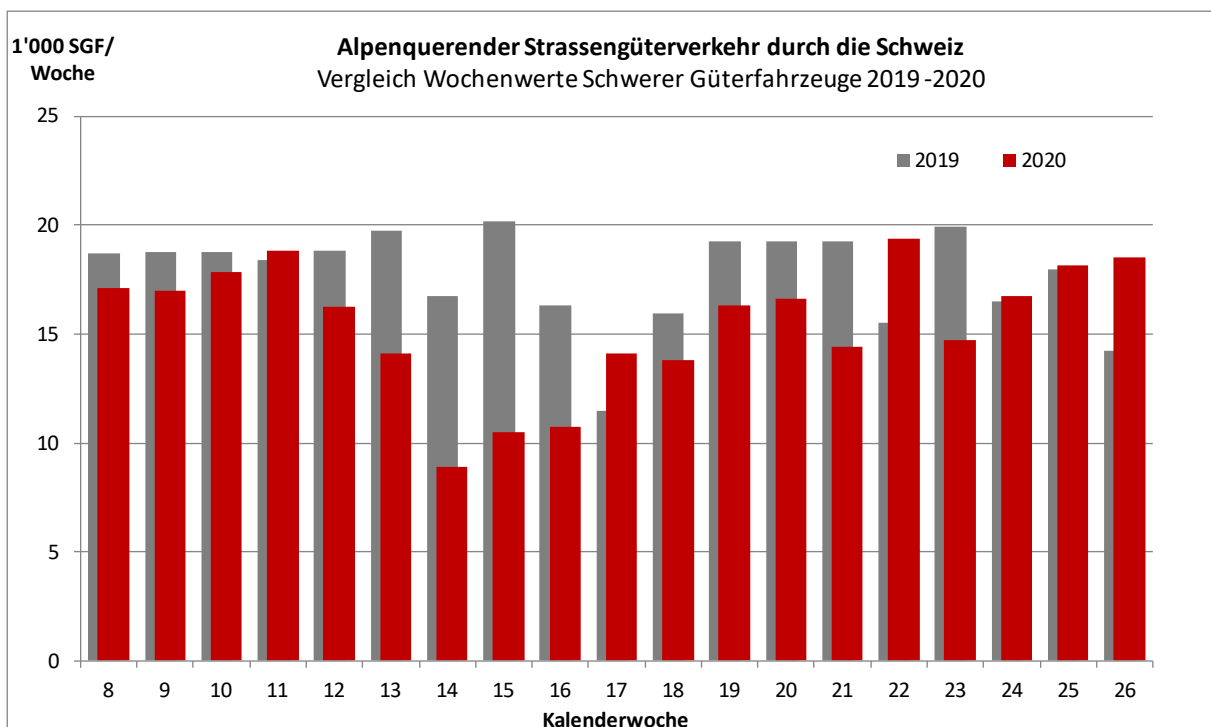


Abbildung 7: Alpenquerender Güterverkehr auf der Strasse: Vergleich der Wochenwerte der SGF 2019 und 2020.

Im alpenquerenden Strassengüterverkehr lag die Zahl der Fahrten im Jahr 2020 bereits vor der Coronakrise tiefer als 2019, wenn auch nur im niedrigen einstelligen Prozentbereich (KW 8-11). Mit den Massnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung des Coronavirus ging die Fahrtenzahl in einzelnen Wochen teilweise auf die Hälfte der Vorjahreswerte zurück. Es ist davon auszugehen, dass vor allem die Binnennachfrage (Versorgung Südschweiz) stabilisierend wirkte.

Auch der alpenquerende Schienengüterverkehr lag in den Wochen vor dem Lockdown leicht unter dem Niveau des Vorjahres.

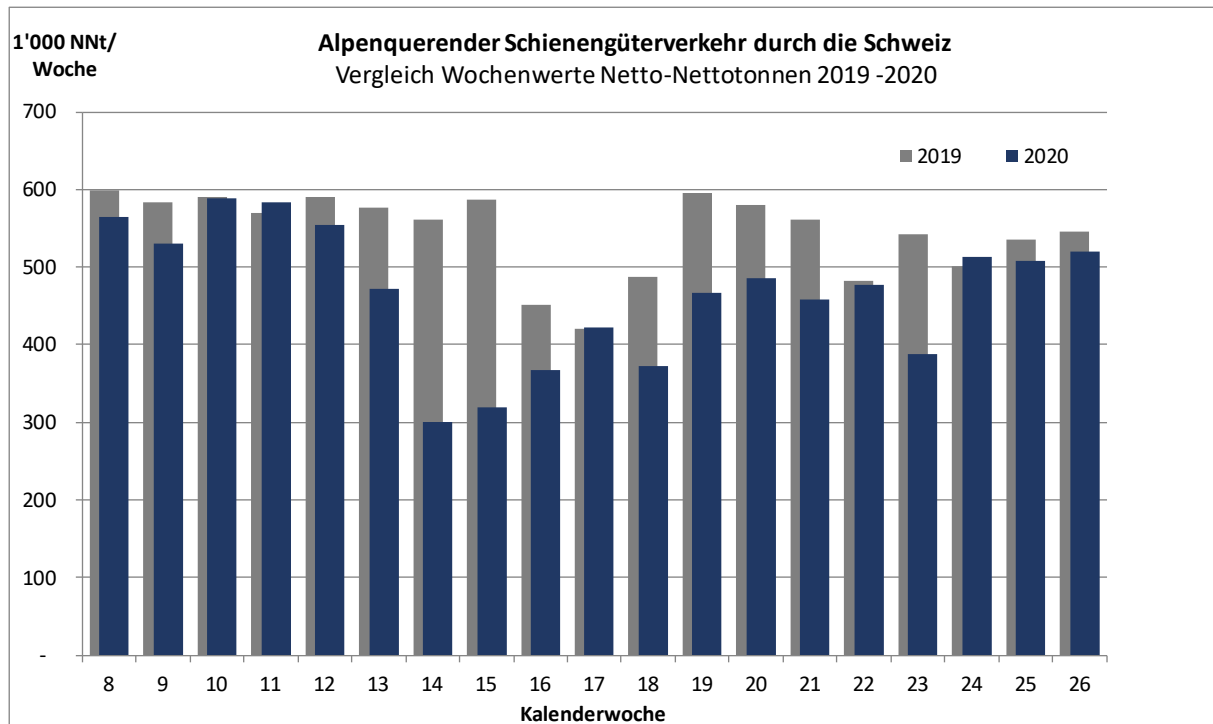


Abbildung 8: Alpenquerender Güterverkehr auf der Schiene: Vergleich des Transportaufkommens auf der Schiene 2019 und 2020.

Während KW 14 bis 21 ist ein signifikanter Einbruch des Schienengüterverkehrsaufkommens feststellbar, welcher sich in einzelnen Wochen auf bis zu -47 % gegenüber dem Vorjahr belief. Allerdings trug der Unfall auf der Rheintalbahn bei Auggen am 2.4.2020 (KW 14) und die daraus resultierende einwöchige Sperre der Rheintalbahn ebenfalls zu diesen Werten bei. Erst ab der KW 22 ist eine Stabilisierung des Schienenaufkommens erkennbar.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Entwicklung sowohl im Strassengüterverkehr als auch auf der Schiene gleichermassen von Mengenverlusten gekennzeichnet war. Anders als bei früheren Krisen (Wirtschafts- und Finanzkrise 2008/2009) gab es keinen überproportionalen Verlust eines Verkehrsträgers. Die Schiene konnte bis anhin ihren Marktanteil im alpenquerenden Güterverkehr bei 70.5% behaupten. Eine Ursache dafür dürfte sein, dass Hauptindustrien wie chemische und pharmazeutische Produkte einen wichtigen Anteil am Schienengüterverkehrsaufkommen haben. Der verhältnismässig geringe Aufkommensrückgang insbesondere des UKV (-6.6 %), vor allem gegenüber der Strasse (-12.0 %) deutet darauf hin, dass sich der UKV zu einer wichtigen Stütze der europaweiten Industrieproduktion entwickelt hat.