



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung

BAV Datenkompetenzzentrum Güterverkehr

Alpenquerender Güterverkehr durch die Schweiz

Kennzahlen 2019 und

Interpretation der Entwicklung

Erstellt im Rahmen der Projektorganisation Monitoring Flankierende Massnahmen – MFM

April 2020



Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Mengenentwicklung alpenquerender Verkehr | 3 |
| | Übersicht | 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 (Luftbelastung) | 9 |
| | Anhang | 11 |
| | Zusatzinformationen Alpenquerender Schienengüterverkehr | 11 |
| | Kapazitätsauslastung Schienengüterverkehr | 11 |
| | Qualitätsmonitoring | 13 |

1 Mengenerwicklung alpenquerender Verkehr

Übersicht

| Anzahl schwere Güterfahrzeuge (in 1'000) | 2019 | | | | 2018 | 2019 | (+/-) |
|---|-------------|-------|-------------|-------|-------|-------|-------|
| | 1. Semester | | 2. Semester | | | | |
| | Total | (+/-) | Total | (+/-) | Total | Total | |
| CH (Total) | 465 | -2.5% | 434 | -6.7% | 941 | 898 | -4.6% |
| Gotthard | 337 | -3.0% | 306 | -7.2% | 677 | 643 | -5.1% |
| San Bernardino | 65 | -7.7% | 66 | -9.6% | 144 | 131 | -8.7% |
| Simplon | 45 | +8.6% | 44 | -0.9% | 86 | 89 | +3.7% |
| Gr. St. Bernhard | 18 | +1.6% | 17 | +1.9% | 34 | 34 | +1.8% |

| | | | | | | | |
|---------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Gesamt CH (Lasten-, Sattelzüge) | 421 | -2.3% | 387 | -7.4% | 849 | 808 | -4.8% |
| Brenner (Lasten-, Sattelzüge) | 1'254 | +0.6% | 1'215 | +3.3% | 2'422 | 2'469 | +1.9% |

| Nach Verkehrsträger (Angaben in 1'000) | 2019 | | | | 2018 | 2019 | (+/-) |
|---|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|---------------|--------------|
| | 1. Semester | | 2. Semester | | | | |
| | Total | (+/-) | Total | (+/-) | Total | Total | |
| Netto-Nettotonnen | | | | | | | |
| Total CH Strasse und Schiene | 19'784 | -3.3% | 18'007 | -6.0% | 39'627 | 37'790 | -4.6% |
| Strasse CH | 5'788 | -2.4% | 5'353 | -7.1% | 11'698 | 11'141 | -4.8% |
| Schiene CH | 13'996 | -3.7% | 12'653 | -5.6% | 27'929 | 26'649 | -4.6% |
| <i>Schiene Gotthard Total</i> | <i>8'067</i> | <i>+1.1%</i> | <i>7'044</i> | <i>-4.0%</i> | <i>15'320</i> | <i>15'111</i> | <i>-1.4%</i> |
| <i>Schiene Simplon Total</i> | <i>5'929</i> | <i>-9.4%</i> | <i>5'609</i> | <i>-7.5%</i> | <i>12'609</i> | <i>11'538</i> | <i>-8.5%</i> |
| WLV Gotthard | 2'653 | -9.2% | 2'316 | -15.2% | 5'651 | 4'969 | -12.1% |
| WLV Simplon | 871 | -1.3% | 778 | +2.5% | 1'643 | 1'650 | +0.4% |
| WLV Total | 3'524 | -7.3% | 3'094 | -11.3% | 7'293 | 6'618 | -9.3% |
| UKV Gotthard | 5'414 | +8.5% | 4'729 | +3.6% | 9'553 | 10'142 | +6.2% |
| UKV Simplon | 4'278 | -13.2% | 4'143 | -10.0% | 9'531 | 8'422 | -11.6% |
| UKV Total | 9'692 | -2.3% | 8'872 | -3.2% | 19'084 | 18'564 | -2.7% |
| Rola Gotthard | 0 | -100.0% | 0 | -100.0% | 117 | 0 | -100.0% |
| Rola Simplon | 779 | +6.0% | 688 | -1.8% | 1'435 | 1'467 | +2.2% |
| Rola Total | 779 | -3.5% | 688 | -7.7% | 1'552 | 1'467 | -5.5% |

Legende: schwere Güterfahrzeuge = Güterfahrzeuge > 3.5 t

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

Sämtliche Zahlen sind provisorisch und können unter Umständen noch grösseren Änderungen unterliegen

Tabelle 1: Entwicklung der alpenquerenden Fahrten schwerer Güterfahrzeuge durch die Schweiz und Transportaufkommen im alpenquerenden Güterverkehr auf Strasse und Schiene im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr 2018.

1.1 Strassengüterverkehr

- Die Zahl der alpenquerenden Fahrten schwerer Güterfahrzeuge (SGF) ging im Jahr 2019 gegenüber 2018 weiter zurück. Sie liegt neu bei 898'000 Fahrten, das sind 43'000 Fahrten weniger als im Vorjahr (-4.6 % gegenüber 2018). Damit beträgt die Zahl der Fahrten 2019 mehr als ein Drittel weniger als im Referenzjahr 2000 (-36.0 %).
- Der Wert liegt somit noch 248'000 Fahrten über dem Zielwert von 650'000 Fahrten, welcher gemäss Art. 3 des Bundesgesetzes über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene spätestens im Jahr 2018 zu erreichen gewesen wäre.
- Im 2. Semester 2019 nahm die Zahl schwerer Güterfahrzeuge im alpenquerenden Güterverkehr gegenüber dem 2. Halbjahr des Vorjahres um -6.7 % auf 434'000 Fahrten ab; das sind rund 30'000 Fahrzeuge weniger als im 2. Semester 2018.
- Das 2. Semester 2019 war im Strassengüterverkehr nur durch wenige Beeinträchtigungen geprägt. Es waren lediglich vereinzelte unfall- und baustellenbedingte Sperrungen zu verzeichnen.
- Hauptursache für den Rückgang im alpenquerenden Strassengüterverkehr dürfte die abgeschwächte Konjunktur in den für den Gütertransport durch die Schweiz relevanten Ländern sein. Insbesondere stagniert das Aussenhandelsvolumen Italiens für den EU-Raum (siehe Abbildung 1 und 2).

- An den beiden wichtigsten schweizerischen Alpenübergängen ging das Verkehrsaufkommen 2019 gegenüber 2018 zurück. Der Rückgang am San Bernardino als zweitwichtigstem Übergang (14.6 % aller Fahrten) fiel am stärksten aus (-8.7 %). Am Gotthard (Anteil von 71.6 % aller Fahrten) ging der Verkehr gegenüber dem Vorjahr um -5.1 % zurück.
- Am Simplon nahm die Zahl der Fahrten gegenüber 2018 um +3.7 % zu, nachdem die Fahrtenzahl infolge witterungsbedingter Sperrungen im Jahr 2018 zurückgegangen war. Am Grossen St. Bernhard nahm der Verkehr 2019 gegenüber 2018 um +1.8 % zu.
- Am Brenner stieg die Zahl der Fahrten weiter an: sie erhöhte sich im Jahr 2019 um +1.9 % auf 2,47 Mio. Fahrten; 2018 waren es noch 2.42 Mio. Fahrten gewesen. Damit fiel die Wachstumsrate etwas geringer aus als in den vergangenen Jahren. Die beiden französischen Alpenübergänge verzeichneten 2019 eine Stagnation der Fahrtenzahl: sowohl am Fréjus (-0.5 % gegenüber 2018) als auch am Mont Blanc (+0.0 % gegenüber 2018) veränderten sich die Zahlen nur geringfügig.
- Das Transportaufkommen (in Tonnen) auf der Strasse (-4.8 %) ging gegenüber dem Vorjahr in etwa gleichem Masse wie die Anzahl der alpenquerenden Fahrten (-4.6 %) zurück. Die durchschnittliche Beladung der schweren Güterfahrzeuge über die Schweizer Alpen blieb 2019 gegenüber 2018 bei unverändert 12.4 Tonnen pro Fahrzeug.

1.2 Schienengüterverkehr

- Der alpenquerende Schienengüterverkehr durch die Schweizer Alpen ging im Jahr 2019 gegenüber dem Vorjahr um 1.3 Mio. Tonnen oder -4.6 % zurück. Insgesamt überquerten 2019 rund 26.6 Mio. Tonnen die beiden Schweizer Alpenübergänge auf der Schiene; 2018 waren es noch 27.9 Mio. Tonnen gewesen.
- Der alpenquerende Schienengüterverkehr liegt somit etwa 2.1 Mio. Tonnen unter dem Niveau des Jahres 2016, als das mit 28.7 Mio. Tonnen bisher höchste Aufkommen erreicht wurde.
- Im 2. Semester 2019 fiel der Rückgang zum Vorjahressementer (-5.6 %) stärker aus als im 1. Semester 2019 (-3.7 %).
- Die rückläufige Entwicklung im alpenquerenden Schienengüterverkehr ist zuvorderst auf die schwache konjunkturelle Situation zurückzuführen. Daneben beschränken die weiterhin ungenügende Zuverlässigkeit des Schienengüterverkehrs auf dem Rhein-Alpen-Korridor sowie zahlreiche, zusätzliche Sonderereignisse, wie der langanhaltende Streik in Frankreich, die Entwicklung.
- Im 2. Semester 2019 war eine leichte Verbesserung der Pünktlichkeit festzustellen (siehe Anhang, Kapitel Qualitätsmonitoring, Seite 12). Die Situation ist infolge Kapazitätseinschränkungen infolge zahlreicher Baustellen, Ressourcenknappheit bei Eisenbahnverkehrsunternehmen (insbesondere Triebfahrzeugführende) sowie eine mangelhafte Abstimmung zwischen den verschiedenen Akteuren der Wertschöpfungskette (Infrastrukturbetreiberinnen, Eisenbahnverkehrsunternehmen, KV-Operateure, Terminalbetreiberinnen, Speditionen und Verloader) jedoch weiterhin nicht zufriedenstellend.
- Die Detailbetrachtung der Schienenachsen zeigt einen Rückgang auf beiden Achsen, wobei das Aufkommen am Simplon (-8.5 %) stärker zurückging als am Gotthard (-1.4 %). Der Anteil der Gotthard-Achse am gesamten alpenquerenden Schienengüterverkehr durch die Schweiz betrug 2019 57 %, was gegenüber 2018 einen Anstieg um 2 Prozentpunkte bedeutet.
- Vom Aufkommensrückgang auf der Schiene am stärksten betroffen war der Wagenladungsverkehr (WLV) mit einer Abnahme von -9.3 %. Die Rollende Landstrasse (Rola) verlor -5.5 % ihres Aufkommens, während das Aufkommen des unbegleiteten kombinierten Verkehrs (UKV) gegenüber 2018 um -2.7 % abnahm.
- Das Transportaufkommen des WLV sank im Beobachtungszeitraum um -9.3 %. Dieser Rückgang erfolgte vor allem am Gotthard (-12.1 %). Betrug der Rückgang am Gotthard im 1. Halbjahr 2019 noch -9.2 %, so hat sich dieser Negativtrend im zweiten Halbjahr 2019 noch verstärkt (-15.2 %). Am Simplon hingegen nahm der WLV gegenüber 2019 leicht zu (+0.4 %). War hier im ersten Halbjahr ebenfalls ein Rückgang zu verzeichnen (-1.3 %), so verzeichnete der WLV im 2. Semester am Simplon einen Zuwachs (+2.5 %).
- Der UKV konnte sein Rekordaufkommen aus dem Jahr 2018 nicht erreichen. Insgesamt wurden 2019 18.6 Mio. Tonnen transportiert, was einem Rückgang von 520'000 Tonnen bzw. -2.7 % gegenüber 2018 entspricht. Dabei verlief die Entwicklung auf den beiden Schienenachsen nicht gleichförmig: Am Gotthard wuchs das Aufkommen gegenüber 2019 um +6.2 %. Insbesondere im 1. Semes-

- ter war eine Zunahme zu beobachten (+8.5 %), die die sich im 2. Semester abgeschwächt fortsetzte (+3.6 %). Hingegen verzeichnete die Simplon-Achse einen deutlichen Aufkommensrückgang im UKV (-11.6 %), der im 1. Halbjahr (-13.2 %) akzentuierter war als im 2. Halbjahr (-10.0 %).
- Die Rola verzeichnete 2019 einen Rückgang des Aufkommens um -5.5 %. Damit setzte sich der bereits 2018 beobachtete Trend auch 2019 fort. Im Jahr 2019 wurden insgesamt rund 86'600 schwere Güterfahrzeuge über die Alpen transportiert, das sind rund 10'400 Fahrzeuge weniger als im Vorjahr. Hauptgründe für den Rückgang sind die Einstellung der Gotthard-Rola Basel-Lugano per Ende 2018 sowie die mangelhafte Pünktlichkeit der Züge auf der verbleibenden Relation Freiburg i.Br. - Novara.
 - Diese Entwicklungen haben zur Folge, dass der Anteil des UKV am alpenquerenden Schienengüterverkehr um 1.4 Prozentpunkte auf 69.7 % zunahm. Hingegen ging der Anteil des WLV um -1.4 Prozentpunkte auf 24.8 % zurück. Der Anteil der Rola lag 2019 unverändert bei 5.5 %.
 - Die Verfügbarkeit des alpenquerenden Schienengüterverkehrs war auch 2019 durch zahlreiche baustellenbedingte Sperrungen und Kapazitätseinschränkungen auf den Nord-Süd-Eisenbahnachsen geprägt.
 - Zu den langfristig geplanten Sperrungen kamen mehrere kurzfristige Ereignisse, die insbesondere die Lötschberg-Simplon-Achse betrafen. So machten kurzfristige Arbeiten zur Sicherung der Tunnel zwischen Iselle und Domodossola mehrere Unterbrüche und Kapazitätseinschränkungen erforderlich. Zusätzlich belastete der seit Anfang Dezember anhaltende Generalstreik in Frankreich den Schienengüterverkehr auf den Zulaufstrecken zur Schweiz via Frankreich sehr stark. Da hier vor allem Verkehre auf der Lötschberg-Simplon-Achse betroffen sind, schlugen sich diese Ereignisse dort in einem reduzierten Aufkommen nieder.
 - Die Marktanteile der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im alpenquerenden Güterverkehr waren 2019 gegenüber 2018 nur kleineren Veränderungen unterworfen. Trotz Anteilsverlusten bleibt SBB Cargo International mit einem Marktanteil von 39.5 % im 2019 Marktführerin (-1.0 Prozentpunkte gegenüber 2018). Zweitwichtigster Traktionär im alpenquerenden Schienengüterverkehr bleibt BLS Cargo mit 28.1 % (+0.5 Prozentpunkte gegenüber 2018), vor SBB Cargo (23.6 %). Beide EVU unter dem Dach der SBB decken jedoch auch weiterhin knapp zwei Drittel (63.1 %) des alpenquerenden Schienengüterverkehrsmarkts ab. Der Anteil sonstiger Unternehmen ist gering und betrug 2019 lediglich 8.8 % (+2.0 Prozentpunkte gegenüber 2018). DB Cargo hat hier den grössten Anteil (5.3 %).

| Marktanteile in % an Netto-netto-Tonnen | 2018 | | | 2019 | | | Veränderung (in %-Punkten) |
|--|-----------------|----------------|--------------|-----------------|----------------|--------------|-----------------------------------|
| | Gotthard | Simplon | Total | Gotthard | Simplon | Total | Total 2018 - 2019 |
| SBB Cargo Int. | 43.1% | 37.6% | 40.5% | 46.7% | 30.1% | 39.5% | -1.0% |
| BLS Cargo | 8.9% | 48.7% | 27.6% | 8.3% | 54.1% | 28.1% | +0.5% |
| SBB Cargo | 40.8% | 8.3% | 25.6% | 37.8% | 5.2% | 23.6% | -1.9% |
| DB Cargo | 2.3% | 4.0% | 3.1% | 1.2% | 10.6% | 5.3% | +2.2% |
| TX Logistik | 3.2% | 1.3% | 2.3% | 4.4% | 0.0% | 2.5% | +0.2% |
| Railcare | 1.6% | 0.0% | 0.9% | 1.5% | 0.0% | 0.9% | -0.0% |
| Andere | 0.0% | 0.1% | 0.0% | 0.2% | 0.1% | 0.1% | +0.1% |

Tabelle 1: Marktanteile der wichtigsten Akteure 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

- Wichtiger Einflussfaktor für die Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs durch die Schweiz ist die wirtschaftliche Entwicklung im europäischen Umfeld, insbesondere in Italien.
- Über das gesamte Jahr 2019 hinweg zeigt das Bruttoinlandsprodukt (BIP) der betrachteten Länder positive Wachstumsraten auf niedrigem Niveau.
- Das Wachstum des BIP sowohl für die Schweiz als auch für Deutschland und Italien verlangsamte sich seit 2018 bis zum 2. Quartal 2019 kontinuierlich. Während sich das BIP für die Schweiz im 2. Semester 2019 leicht anstieg, stagnierte es in Deutschland und Italien weiterhin.
- Die nachfolgende Abbildung zeigt die quartalsweise Veränderung des BIP in den Jahren 2018 und 2019.

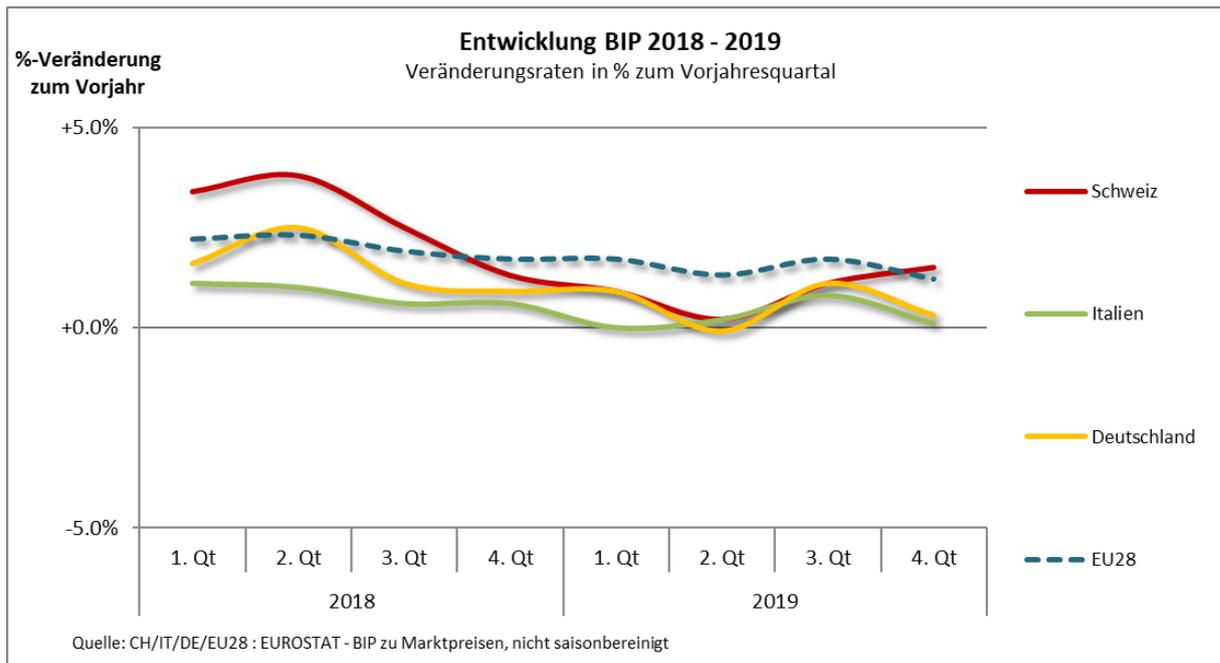


Abbildung 1: Entwicklung des Brutto-Inlandprodukts, dargestellt in %-Abweichung zum jeweiligen Vorjahresquartal.

- Eng verknüpft mit der wirtschaftlichen Entwicklung ist auch die Entwicklung der Aussenhandelsaktivitäten. Ein Grossteil des alpenquerenden Verkehrs 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 Abbildung zeigt die Entwicklung des Aussenhandelsvolumens der Schweiz, Deutschlands, Italiens sowie der EU und die Entwicklung des gesamtmodalen Transportaufkommens (in Tonnen) im alpenquerenden Güterverkehr durch die Schweiz.

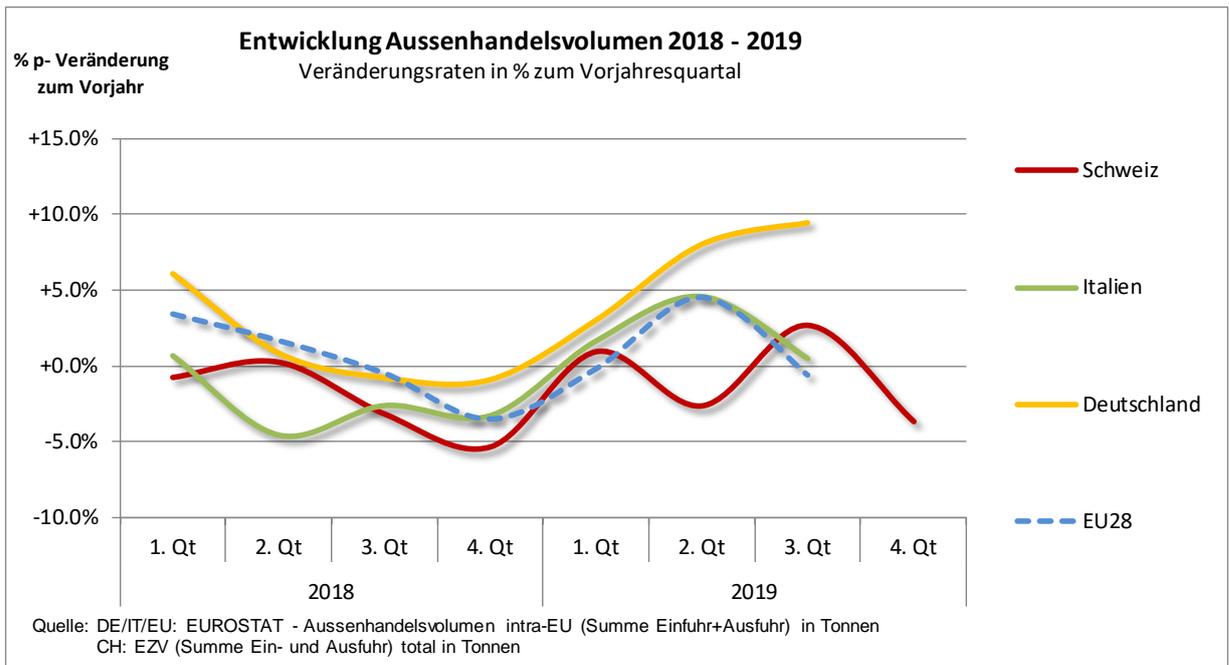


Abbildung 2: Entwicklung des Brutto-Inlandprodukts, dargestellt in %-Abweichung zum jeweiligen Vorjahresquartal.

- Am grössten war das Wachstum des Aussenhandels in Deutschland, welches über die ersten drei Quartale 2019 an Dynamik zunahm. Für Italien erfolgte die Entwicklung im ersten Halbjahr in ähnlicher Tendenz, aber deutlich schwächer. Im dritten Quartal ging das Wachstum des Aussenhandels in Italien auf fast null zurück.
- Nach der grundsätzlich rückläufigen Entwicklung des Aussenhandelsvolumens der Schweiz im Jahr 2018 zeigt sich 2019 keine kontinuierliche die Entwicklung der Aussenhandelsaktivitäten für die Schweiz: Einem leichten Wachstum in den Quartalen 1 und 3 (+0.9 bzw. +2.6 %) stand ein Rückgang in den Quartalen 2 und 4 gegenüber (-2.6 % bzw. -3.7 %).

1.4 Gesamtverkehr und Modalsplit

- Im Jahr 2019 wurden insgesamt 37.8 Mio. Tonnen im alpenquerenden Güterverkehr transportiert. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einem Rückgang um 1.8 Mio. Tonnen oder -4.6 %.
- Der Rückgang fiel im 2. Semester 2019 besonders stark aus (-6.0 %), während im 1. Halbjahr 2019 noch ein Rückgang von -3.3 % festzustellen war.

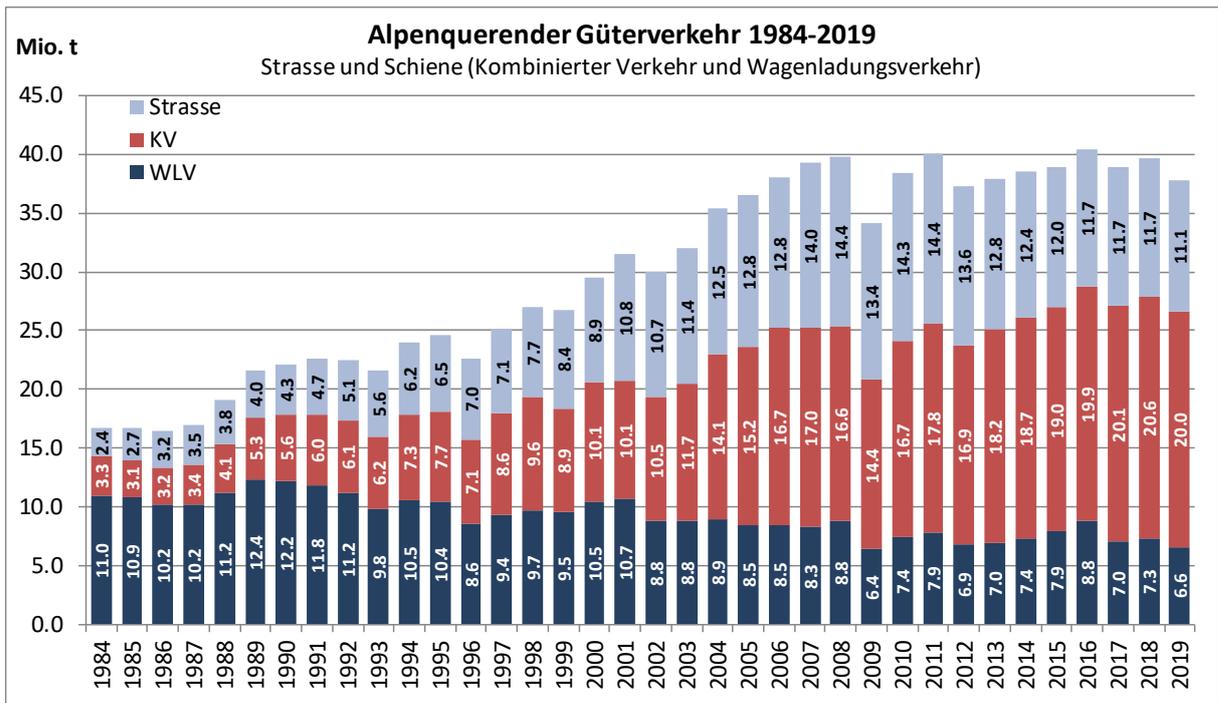


Abbildung 3: Entwicklung des alpenquerender Güterverkehrs 1984-2019.

- Der ähnliche Aufkommensrückgang auf Schiene und Strasse führt dazu, dass der Bahnanteil am gesamten alpenquerenden Güterverkehr 2019 gegenüber dem Vorjahr unverändert 70.5 % beträgt (siehe Abbildung 4). Weiterhin überquert mehr als die Hälfte der gesamten Güter die Schweizer Alpen im kombinierten Verkehr (UKV und Rola).

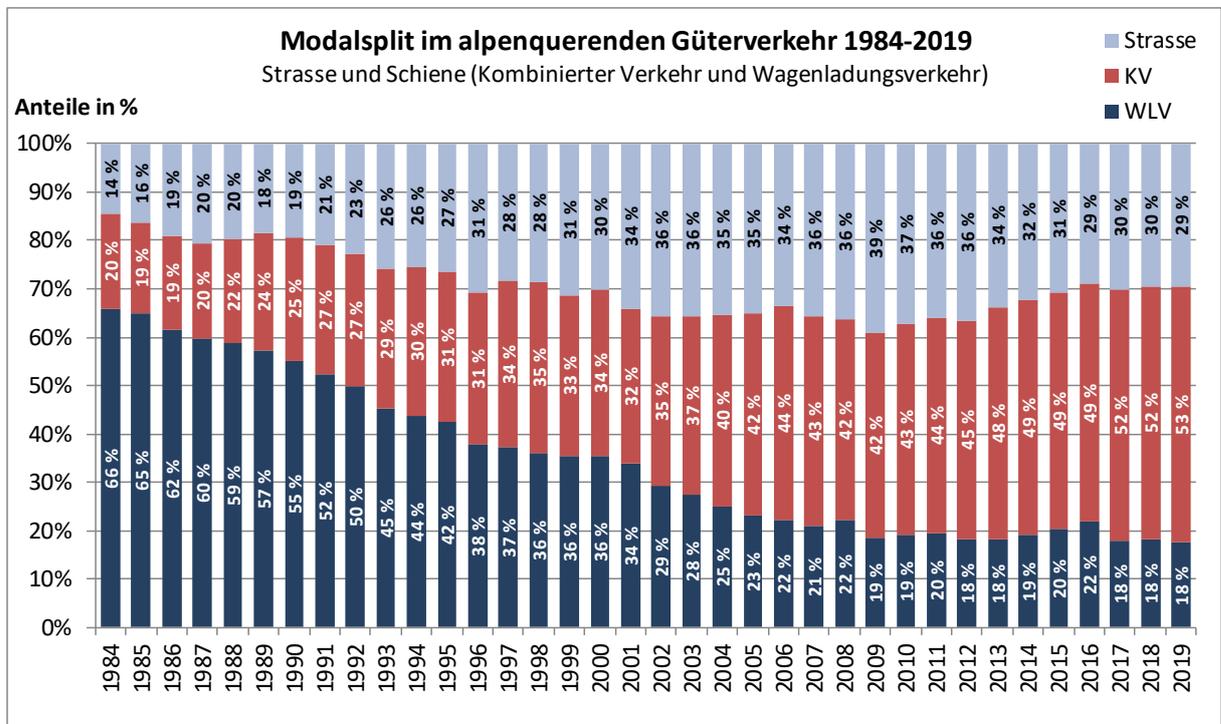


Abbildung 4: Entwicklung des alpenquerender Güterverkehrs 1984-2019.

2 Umweltmonitoring (Luftbelastung)

Das Projekt Monitoring flankierende Massnahmen Umwelt (MfM-U), welches vom BAFU mit den Kantonen entlang der Transitachsen A2 und A13 betrieben wird, misst die Luftschadstoff- und Lärmbelastung entlang der wichtigsten Transitachsen (Gotthard und San Bernardino). Dieses Kapitel des Semesterberichts stellt die wichtigsten Ergebnisse der entsprechenden Luftschadstoffmessungen vor.

- Die Stickoxid-Belastung (NO_x) entlang der A2 und A13 nimmt kontinuierlich ab. 5 von 6 Messstationen haben im 2019 neue Tiefstwerte erreicht.
- Die NO₂-Belastung hat seit Messbeginn abgenommen. Diese Abnahme war in der ersten Dekade nach Messbeginn weniger ausgeprägt. In den letzten 8 Jahren ist die NO₂-Reduktion v.a. bei den am stärksten belasteten Standorten deutlich zu sehen. An der A2 lag der Messwert in den inneralpinen Tälern der Südschweiz (Moleno TI) noch knapp über dem Immissions-Jahresgrenzwert, während dieser auf der Alpennordseite (Erstfeld UR) eingehalten wurde. Eingehalten wird der Grenzwert auch an der Mittelland-Station Reiden LU sowie am weniger stark befahrenen alpinen Messstandort Rothenbrunnen GR entlang der A13. Hingegen werden die NO₂-Immissionsgrenzwerte bei Camignolo A2 in der Südschweiz und im Raum Basel noch deutlich überschritten.
- Die PM10-Belastung hat seit Messbeginn überall abgenommen. Die Messwerte lagen 2019 wie bereits im Vorjahr an allen Stationen unter dem Immissionsjahresgrenzwert.
- Die Russbelastung ist seit Messbeginn deutlich gesunken und hat an 3 Messstationen neue Tiefstwerte erreicht. Allerdings liegen alle Messwerte noch deutlich über dem aus gesundheitlicher Sicht akzeptablen Bereich.

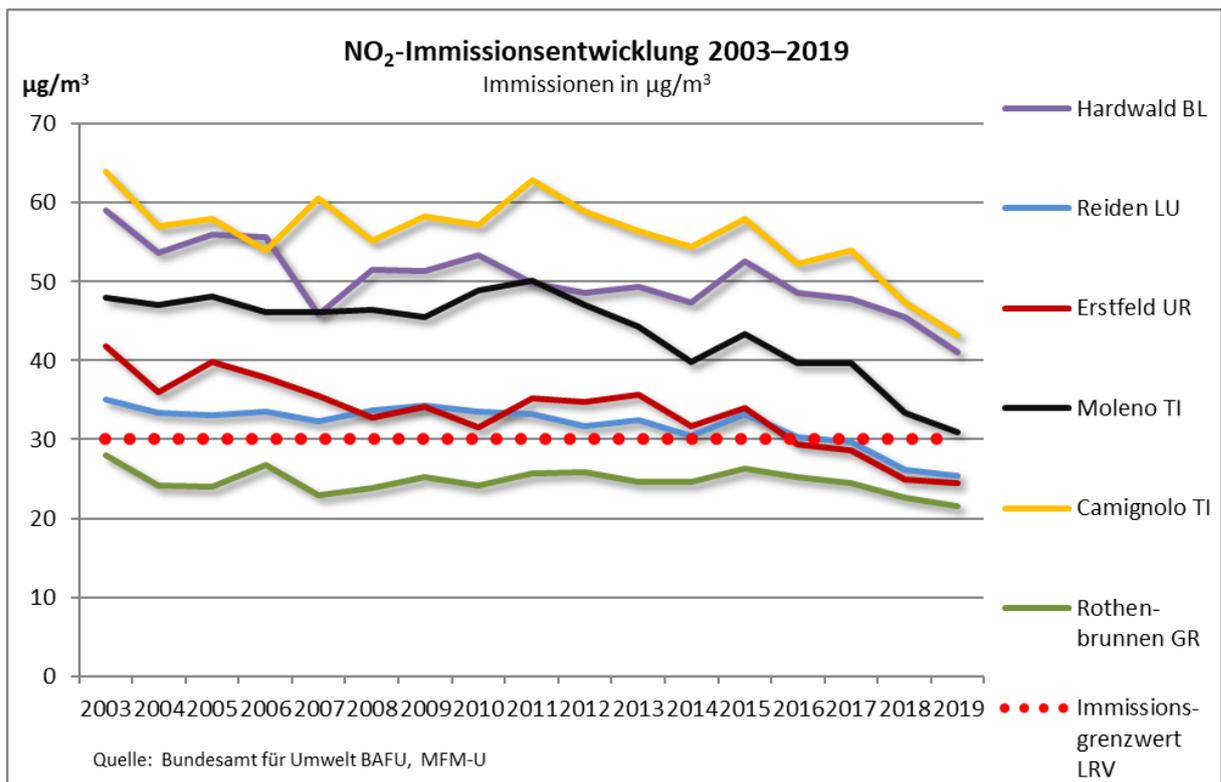


Abbildung 5: Jahresmittelwerte der NO_x-Konzentration seit 2003

Die Abnahme der Belastung mit NO_x und Russ – wie sie auch an den unmittelbar an Autobahnen gelegenen NABEL-Standorten Härkingen und Sion gemessen wird – zeigt deutlich die verbesserten Emissionseigenschaften der Fahrzeuge. Die schweren Güterfahrzeuge emittierten 2019 in den Alpentälern auf der A2 und A13 etwas mehr als 18% der durch den Verkehr auf der Autobahn ausgestossenen NO_x-Emissionen. Der Anteil der Emissionsklasse EURO VI bei den schweren Güterfahrzeugen betrug 2019 rund 62%. Für die nächsten Jahre wird auch weiter mit der starken Zunahme an EURO VI-Fahrzeugen eine Absenkung der NO_x-Emissionen erwartet. Dies unter der Voraussetzung, dass die Ab-

gasnormen konsequent eingehalten werden und die Abgastechnologie voll wirkt. Aufgrund komplexer atmosphärenchemischer Prozesse muss die NO_x -Belastung weiter gesenkt werden, damit sich dies auch in einer weiteren Abnahme der NO_2 -Belastung auswirkt und dessen Grenzwert überall eingehalten werden kann. Ebenfalls muss die Feinstaub- und vor allem die Russkonzentration entlang der Transitachsen weiter gesenkt werden.

Anhang

Zusatzinformationen Alpenquerender Schienengüterverkehr

Kapazitätsauslastung Schienengüterverkehr

Im Rahmen des Güterverkehrsobservatoriums Schweiz-EG wurde eine systematische Erfassung der Inanspruchnahme der zur Verfügung stehenden Trassen erarbeitet. Bis zur Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels am 11.12.2016 betrug die Kapazität für den Güterverkehr insgesamt 290 Züge pro Tag und Richtung. Mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels erhöhte sich diese Zahl um 12 Trassen pro Tag. Grundsätzlich stehen somit folgende Trassenkapazitäten für den alpenquerenden Schienengüterverkehr auf den beiden Nord-Süd-Achsen zur Verfügung:

| Achse | Kapazität Güterverkehr seit 11.12.2016 Anzahl Züge pro Tag, beide Richtungen |
|--------------------------|---|
| Lötschberg-Simplon-Achse | 110 |
| Gotthard-Achse | 192 |
| Summe | 302 |

Tabelle 2: Übersicht über die Trassenkapazitäten auf den Nord-Süd-Achsen im alpenquerenden Güterverkehr (von Grenze zu Grenze).

In den folgenden Abbildungen ist die Auslastung der Schienenkapazitäten für den Zeitraum 2018-2019 für die Gotthard- sowie die Lötschberg-Simplon-Achse dargestellt¹.

¹ Üblicherweise stehen am Gotthard wöchentlich ca. 1'035 bzw. seit 11.12.2016 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. Am Gotthard werden z.B. die 180 bzw. 210 täglich zur Verfügung stehenden Trassen für die Berechnung der Wochenkapazität mit einem Faktor 5.75 statt 7.0 multipliziert, um den Wochengang und das vergleichsweise schwache Wochenende angemessen zu berücksichtigen. Diese Trassenzahlen werden als konstant unterstellt, auch wenn die faktische Verfügbarkeit aufgrund von Bau- und Unterhaltsarbeiten und witterungs- oder unfallbedingten Sperrungen geringer sein kann.

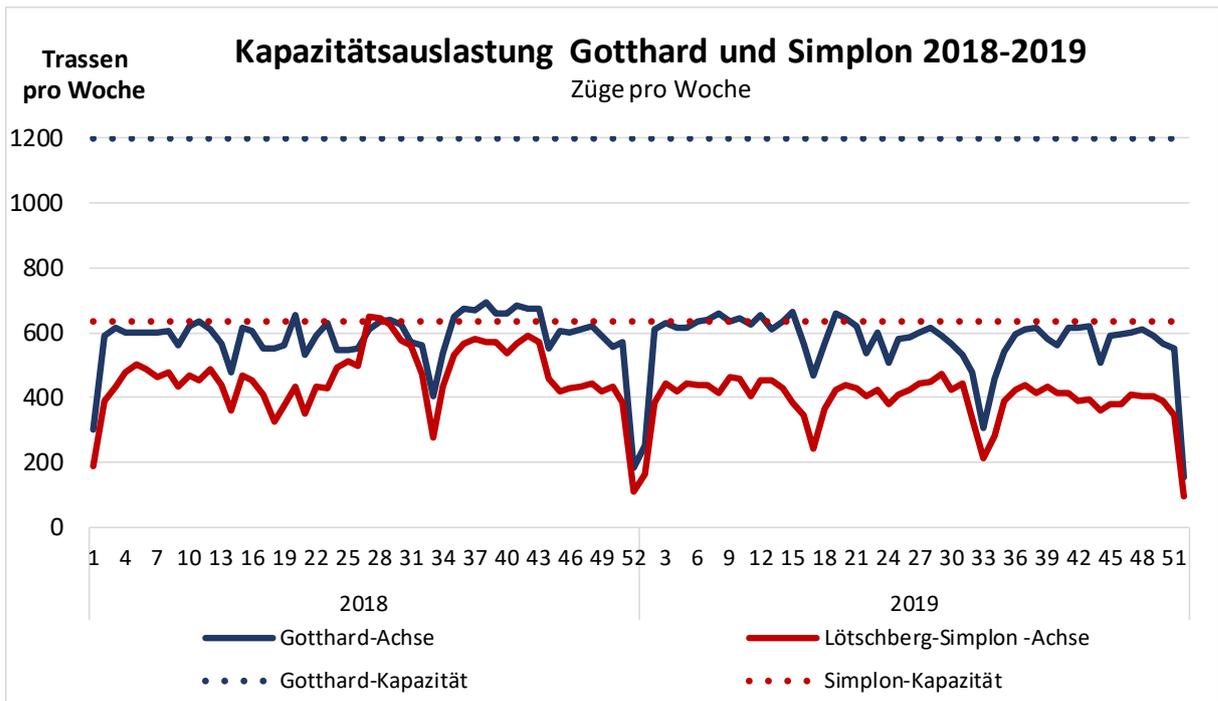


Abbildung 6: Kapazitätsauslastung auf der Gotthard- und der Lötschberg-Simplon-Achse 2018-2019. Kapazitäten: Trassen für den alpenquerenden Güterverkehr von Grenze zu Grenze (d.h. Basel – Chiasso/Luino bzw. Domodossola).

Auf beiden Alpenübergängen ist eine Abnahme der genutzten Trassenkapazitäten im zweiten Halbjahr 2019 festzustellen. Am Gotthard lag die Gesamtauslastung über das gesamte Jahr 2019 bei 47.6 Prozent, oder -1.1 Prozentpunkte tiefer als 2018. Am Simplon lag die Auslastung 2019 dagegen um -11.2 Prozentpunkte tiefer als 2018 und betrug 2019 62.0 %.

Qualitätsmonitoring

Die Entwicklung der Qualität, insbesondere der Pünktlichkeit des alpenquerenden Schienenverkehrs ist ein entscheidender Faktor für den Verlagerungserfolg. Das integrierte Qualitätsmonitoring des BAV für den kombinierten Verkehr soll

- die Qualitätsentwicklung (v.a. 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 UKV-Operateure zu Verspätungen und Servicequalität auf jeder Relation befragt. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Entwicklung der Pünktlichkeit in den vergangenen beiden Jahren 2018 und 2019:

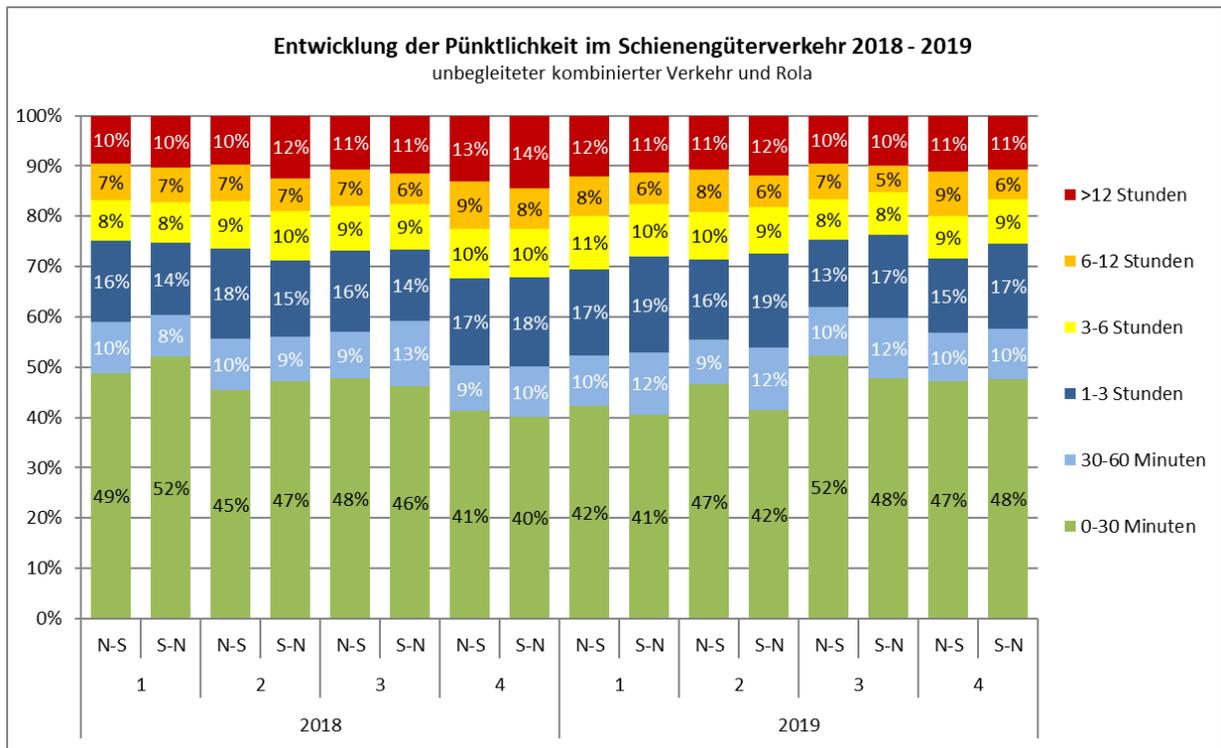


Abbildung 7: Entwicklung der Pünktlichkeit im alpenquerenden Verkehr 2018 und 2019. Quelle: Ergebnisse der kontinuierlichen Erhebung bei den KV-Operateuren (quartalsweise, relationsspezifische Erhebung).

Die Pünktlichkeit des alpenquerenden kombinierten Verkehrs hat sich 2019 leicht verbessert: Im Mittel erreichte im 2. Semester 2019 knapp die Hälfte aller Züge ihr Ziel pünktlich (Verspätungen zwischen 0-30 Minuten). Im Jahr 2018 war es noch signifikant weniger als die Hälfte (44 %). Auch der Anteil grosser Verspätungen (über 3 Stunden) kehrte 2019 mit 25.6 % auf ein gegenüber 2018 niedrigeres Niveau zurück (29 %). Dennoch erreichte ein Viertel der Züge des kombinierten Verkehrs 2019 sein Ziel mit einer Verspätung von mehr als drei Stunden. Ursache hierfür sind die weiterhin zahlreichen Umleitungen und zeitweisen Streckensperrungen in Folge von Bauarbeiten sowie Ressourcenengpässe bei Lokführern und Traktion einiger Unternehmen.

Die Qualität im alpenquerenden Schienengüterverkehr bleibt nach wie vor nicht zufriedenstellend. Sie verhindert eine weitere Verlagerung von der Strasse auf die Schiene.