



BAV Datenkompetenzzentrum Güterverkehr

Alpenquerender Güterverkehr durch die Schweiz

Kennzahlen 2022 und Interpretation der Entwicklung



Erstellt im Rahmen der Projektorganisation Monitoring Flankierende Massnahmen – MFM

März 2023



Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung	3
1 Mengenentwicklung alpenquerender Verkehr	4
Übersicht	4
1.1 Strassengüterverkehr	4
1.2 Schienengüterverkehr	5
Marktanteile im alpenquerenden Schienengüterverkehr	6
1.3 Gesamtverkehr und Modalsplit	6
1.4 Wirtschaftliche Entwicklung und Handelsaktivitäten als wichtigste Treiber im alpenquerenden Güterverkehr	7
2 Umweltmonitoring (Luftbelastung)	10
Anhang	12
Zusatzinformationen Alpenquerender Schienengüterverkehr	12
Kapazitätsauslastung Schienengüterverkehr	12
Qualitätsmonitoring	13

Vorbemerkung

Während der routinemässigen Auswertungen der Daten für den vorliegenden Bericht hat das BAV festgestellt, dass die bisherige, aus den LSVA-Kontrollanlagen abgeleitete Fahrtenzahl alpenquerender schwerer Güterfahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr deutlich tiefer war, als zu erwarten gewesen wäre. Das BAV veranlasste daher umfassende und vertiefte Prüfung der Werte. Diese Überprüfung hat gezeigt, dass die LSVA-Kontrollanlagen seit 2021 die Fahrten insbesondere ausländische Lastwagen nicht vollständig erfassen, welche nicht mit einer On-Board Unit (OBU) ausgestattet sind, sondern anhand ihres Kontrollschilds erfasst werden. Gleichzeitig blieb die Zahl der erfassten Fahrzeuge mit Schweizer Immatrikulation relativ konstant.

Als Konsequenz dieses Fehlers enthielt der im März 2022 publizierte Semesterbericht 2-2021 für das Jahr 2021 eine zu tiefe Zahl Lastwagenfahrten am San Bernardino und Gotthard. Anhand ergänzender bzw. alternativer Datenquellen hat das BAV Korrekturfaktoren ermittelt, und diese auf die Werte der Schweizerischen automatischen Verkehrszählung (SASVZ) des Bundesamtes für Strassen angewendet. Somit konnten die tatsächlichen Fahrtenzahlen 2021 rekonstruiert werden, dass diese den Ansprüchen der wissenschaftlichen Statistik genügen. Mit dem vorliegenden Bericht publiziert das BAV die rückwirkend angepassten Fahrtenzahlen der Übergänge San Bernardino und Gotthard für das Jahr 2021. Für das zweite Semester 2021 wurde die Fahrtenzahl insgesamt um etwa 35'000 Fahrten nach oben korrigiert.

Bis auf Weiteres verwendet das BAV die ermittelten Korrekturfaktoren für die zukünftige Berichterstattung, solange die Fehldetektionen nicht behoben sind. Dies betrifft somit auch die im vorliegenden Bericht ausgewiesene Fahrtenzahlen schwerer Güterfahrzeuge an Gotthard und San Bernardino für das Jahr 2022.

1 Mengenentwicklung alpenquerender Verkehr

Übersicht

Anzahl schwere Güterfahrzeuge (in 1'000)	2022				2021	2022	
	1. Semester		2. Semester				
	Total	(+/-)	Total	(+/-)	Total	Total	(+/-)
CH (Total)	454	-0.6%	426	-2.9%	895	880	-1.7%
Gotthard	350	+2.8%	328	+1.9%	662	678	+2.4%
San Bernardino	63	+4.3%	64	-7.1%	129	127	-1.8%
Simplon	31	-25.6%	26	-31.4%	80	57	-28.3%
Gr. St. Bernhard	10	-30.7%	9	-19.4%	25	18	-25.8%
Gesamt CH (Lasten-, Sattelzüge)	408	+2.8%	382	-3.0%	791	790	-0.1%
Brenner (Lasten-, Sattelzüge)	1'290	+6.5%	1'190	-3.7%	2'447	2'480	+1.4%

Nach Verkehrsträger (Angaben in 1'000 Netto-Nettotonnen)	2022				2021	2022	
	1. Semester		2. Semester				
	Total	(+/-)	Total	(+/-)	Total	Total	(+/-)
Total CH Strasse und Schiene	19'989	+1.5%	18'284	-2.2%	38'404	38'273	-0.3%
Strasse CH	5'148	+1.6%	4'824	-3.0%	10'041	9'973	-0.7%
Schiene CH	14'841	+1.4%	13'459	-2.0%	28'362	28'300	-0.2%
<i>Schiene Gotthard Total</i>	<i>10'269</i>	<i>+16.1%</i>	<i>9'353</i>	<i>+2.9%</i>	<i>17'939</i>	<i>19'622</i>	<i>+9.4%</i>
<i>Schiene Simplon Total</i>	<i>4'572</i>	<i>-21.0%</i>	<i>4'106</i>	<i>-11.4%</i>	<i>10'424</i>	<i>8'678</i>	<i>-16.7%</i>
WLV Gotthard	2'929	+4.9%	2'487	-7.4%	5'476	5'416	-1.1%
WLV Simplon	673	-2.7%	549	-8.1%	1'289	1'222	-5.2%
WLV Total	3'601	+3.4%	3'036	-7.5%	6'765	6'638	-1.9%
UKV Gotthard	7'339	+21.2%	6'855	+7.4%	12'437	14'193	+14.1%
UKV Simplon	3'327	-26.0%	2'950	-16.1%	8'011	6'277	-21.6%
UKV Total	10'666	+1.1%	9'804	-1.0%	20'448	20'470	+0.1%
Rola Gotthard	1	--	11	--	25	13	-49.0%
Rola Simplon	573	-5.1%	607	+16.6%	1'124	1'180	+5.0%
Rola Total	574	-4.8%	619	+13.3%	1'149	1'193	+3.8%
<i>Modal Split Anteil Strasse</i>	<i>25.8%</i>		<i>26.4%</i>		<i>26.1%</i>	<i>26.1%</i>	
<i>Modal Split Anteil Schiene</i>	<i>74.2%</i>		<i>73.6%</i>		<i>73.9%</i>	<i>73.9%</i>	

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 2022 im Vergleich zum Vorjahr 2021¹.

1.1 Strassengüterverkehr

- Der alpenquerende Strassengüterverkehr im Jahr 2022 war gegenüber dem Vorjahr leicht rückläufig. In der Summe nahm so 2022 die Zahl der Fahrten schwerer Güterfahrzeuge durch die Schweizer Alpen gegenüber 2021 leicht ab: Die Fahrtenzahl betrug 2022 880'000 Fahrten, das sind etwa 15'000 Fahrten bzw. -1.7 % weniger als im Vorjahr.
- Im 1. Semester 2022 nahm die Zahl der Fahrten um -0.6 % ab, im zweiten Halbjahr 2022 dann um -2.9 %. Vor allem im zweiten Halbjahr 2022 zeigt sich der aktuell in Europa zu beobachtende konjunkturelle Abschwung, während sich im 1. Semester Aufholeffekte der Covid-19-Krise und die wirtschaftlichen Auswirkungen des Ukraine-Krieges noch die Waage gehalten haben dürften.
- Damit liegt die Fahrtenzahl im Jahr 2022 mehr als ein Drittel (-37.3 %) bzw. rund 544'000 Fahrten unter dem Wert des Referenzjahrs 2000, als noch über 1.4 Mio. schwere Güterfahrzeuge die Schweizer Alpen jährlich überquerten. Allerdings wird der 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, weiterhin um rund 230'000 Fahrten überschritten.

¹ Die Anzahl der schweren Güterfahrzeuge entstammt bis und mit dem 1. Semester 2021 den LSVA-Kontrollanlagen, ab dem 2. Semester 2022 den Zählern der Schweizerischen Automatischen Verkehrszählung (SASVZ). Die Werte können sich rückwirkend leicht verändern, wodurch sich gegenüber früheren Berichten ggf. leicht abweichende Zahlen erklären lassen.

- Am Gotthard als wichtigsten schweizerischen Strassenübergang nahm das Verkehrsaufkommen 2022 gegenüber 2021 um +2.4 % zu. Der Anteil des Gotthard an allen alpenquerenden Fahrten belief sich 2022 somit auf 77.0 %. Am San Bernardino (14.4 % aller Fahrten) hingegen sank die Fahrtenzahl um -1.8 %. Deutlich rückläufiger war die Entwicklung am Simplon (-28.3 %) und am Grossen St. Bernhard (-25.8 %).
- Das Transportaufkommen (in Tonnen) auf der Strasse ging 2022 gegenüber dem Vorjahr um -0.7 % zurück. Die durchschnittliche Beladung der schweren Güterfahrzeuge blieb mit 11.2 Tonnen pro Fahrzeug im Jahr 2022 gegenüber 2021 (11.4 Tonnen pro Fahrzeug) quasi unverändert.
- Der alpenquerende Strassengüterverkehr war 2022 durch mehrere baustellenbedingte Sperrungen beeinträchtigt. Besonders am San Bernardino und am Simplon waren die Strecken über das ganze Jahr 2022 durch Bauarbeiten mit einspurigem Betrieb und teilweisen Vollsperrungen beeinträchtigt.
- An den ausländischen Alpenübergängen nahm die Zahl der Fahrten im 2022 gegenüber dem Vorjahr erneut zu: Am Brenner betrug der Zuwachs +1.4 %.

1.2 Schienengüterverkehr

- Auf der Schiene wurden 2022 insgesamt 28.3 Mio. Tonnen über die beiden Schweizer Alpenübergänge Gotthard und Simplon transportiert. Der Schienengüterverkehr konnte somit sein Wachstum der Vorjahre nicht fortsetzen, sondern stagnierte auf dem Vorjahresniveau (-0.2 %).
- Zwischen den beiden Schienenachsen durch die Schweiz kam es bei insgesamt gleichbleibendem Transportvolumen zu einer fortgesetzten Mengenverschiebung der von der Lötschberg-Simplon- hin zur Gotthard-Achse: Während der Gotthard 2022 ein Wachstum von +9.4 % verzeichnete, war auf der Lötschberg-Simplon-Achse ein Rückgang um -16.7 % gegenüber 2021 zu verzeichnen. Absolut entspricht der Aufkommenszuwachs am Gotthard mit +1.7 Mio. Tonnen genau dem Aufkommensrückgang am Simplon (-1.7 %). Ursächlich ist hierfür vor allem die mehrwöchige Sperre der südlichen Hauptzulaufstrecke zum Simplon zwischen Novara und Domodossola im April 2022, als zahlreiche Züge über die Gotthard-Achse umgeleitet wurden.
- Der Gotthard konnte so seinen Anteil am Transportvolumen gegenüber 2021 um sieben Prozentpunkte ausbauen (neu 69.3 %) und so noch stärker seine Rolle als leistungsfähigste Bahnachse wahrnehmen. Diese Entwicklung ist aber nur bedingt auf neu akquirierte Verkehre, sondern vielmehr auf die fortgesetzte Achsenverschiebung von Verkehren von der Lötschberg-Simplon-Achse hin zur Gotthard-Achse zurückzuführen.
- Vor allem dank der Entwicklung des kombinierten Verkehrs konnte sich 2022 das Schienenaufkommen auf dem Vorjahresniveau behaupten. Hingegen ging die im Wagenladungsverkehr (WLV) transportierte Mengen zurück.
- Das Transportvolumen im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) im Jahr 2022 entspricht annähernd dem des Vorjahres (+0.1 %). Dabei nahm das Aufkommen am Gotthard zu (+14.1 %), während die Mengen am Simplon vor allem aufgrund der oben genannten Umleitungen zurückgingen (-21.6 %). Absolut steht einem Wachstum des UKV auf der Gotthard-Achse in Höhe von 1.8 Mio. Tonnen ein Rückgang auf der Lötschberg-Simplon-Achse um -1.7 Mio. Tonnen gegenüber.
- Der WLV verlor 2022 weiter an Aufkommen (-1.9 %), wobei der Rückgang am Gotthard etwas geringer ausfiel (-1.1 %) als am Simplon (-5.3 %).
- Das mit der Rollenden Landstrasse (Rola) transportierte Volumen nahm 2022 gegenüber dem Vorjahr um +3.8 % zu. Hierfür verantwortlich ist das im Zeitverlauf tiefe Niveau des Vorjahrs infolge der 2021 geltenden Massnahmen zur Bekämpfung von Covid-19, welche die Produktion der Rola deutlich behinderten. Dieser Effekt konnte 2022 teilweise aufgeholt werden. Im 1. Halbjahr 2022 führte die Sperre der südlichen Simplon-Zulaufstrecke Novara-Domodossola zu zahlreichen Zugsausfällen.

- Insgesamt transportierte 2022 der UKV 20.5 Mio. Tonnen, also beinahe drei Viertel (72.3 %) des Aufkommens im alpenquerenden Schienengüterverkehrs. Der Anteil des WLV am Schienenaufkommen lag bei etwa einem Viertel (23.5 %), jener der Rola bei 4.2 %. Der Anteil des UKV am gesamtmodalen alpenquerenden Güterverkehr lag im Jahr 2022 bei 53.5 %, derjenige des WLV bei 17.3 %, jener der Rola 3.1 % des gesamten Aufkommens im alpenquerenden Güterverkehr.
- Ursache für die stagnierende Entwicklung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs ist zuvorderst die konjunkturell schwierige Lage. Zugleich kann aber festgestellt werden, dass der mit der Inbetriebnahme von Ceneri und 4-Meter-Korridor auf der Gotthard-Achse verbundene Nachfrage- und Verlagerungseffekt aktuell ausgeschöpft scheint. Einer weiteren Akquisition von Neuverkehren steht aktuell die schlechte Qualität des langläufigen alpenquerenden Schienengüterverkehrs im Wege (siehe Kapitel Qualitätsmonitoring). Hauptursache hierfür ist die Überlastung der Infrastruktur in Deutschland, zu der überdurchschnittlich viele Einzelereignisse hinzukommen. Diese Entwicklung führt zunächst auch bei kleineren Ereignissen zu mehr und grösseren Folgeverspätungen, die das Netz nicht mehr kompensieren kann, z.B. mit einer späteren Fahrlage. Als Folge kann sich dadurch das System nicht mehr erholen, z.B. über Nacht oder Wochenende.
- Hinzu kommt, dass sich die Wettbewerbsposition der Schiene gegenüber der Strasse 2022 tendenziell verschlechterte. Dies ist auf das steigende Preisniveau 2022 aufgrund gestiegener Energiepreise, der Teuerung beim Personal, höherer Trassenpreise im Ausland sowie dem Abbau der vom Bund ausgerichteten Betriebsabteilungen zurückzuführen.

Marktanteile im alpenquerenden Schienengüterverkehr

- Die Marktanteile der verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen im alpenquerenden Güterverkehr haben sich 2022 gegenüber 2021 verschoben. SBB Cargo International musste Marktanteilsverluste hinnehmen (-4.7 Prozentpunkte gegenüber 2021), bleibt aber Marktführerin mit einem Anteil von 38.3 %. Zweitwichtigstes EVU ist BLS Cargo mit 27.4 % (-1.0 Prozentpunkte), gefolgt von SBB Cargo mit 22.2 % (+0.8 Prozentpunkte). Der Marktanteil der DB Cargo AG nahm um +4.4 Prozentpunkte zu und beträgt nun 8.7 %.

Marktanteile in % an Netto-netto-Tonnen	2021			2022			Veränderung (in PP)
	Gotthard	Simplon	Total	Gotthard	Simplon	Total	
SBB Cargo Int.	50.4%	31.4%	43.0%	44.7%	28.6%	38.3%	-4.7%
BLS Cargo	10.9%	56.4%	28.6%	8.4%	56.6%	27.4%	-1.2%
SBB Cargo	33.1%	3.1%	21.4%	35.0%	2.6%	22.2%	+0.8%
DB Cargo	1.6%	8.6%	4.3%	6.6%	12.0%	8.7%	+4.4%
TX Logistik	2.3%	0.0%	1.4%	4.0%	0.1%	2.4%	+1.0%
Railcare	1.5%	0.0%	0.9%	1.3%	0.0%	0.8%	-0.1%
Andere	0.3%	0.5%	0.4%	0.1%	0.2%	0.1%	-0.2%
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 Gesamtverkehr und Modalsplit

- Insgesamt wurden 2022 auf Strasse und Schiene 38.3 Mio. Tonnen im alpenquerenden Güterverkehr transportiert. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einem Rückgang um 13'000 Tonnen oder -0.3 %.
- Der alpenquerende Strassengüterverkehr verzeichnete einen Aufkommensrückgang um -0.7 %. Auf der Schiene belief sich das Volumen 2022 auf 28.3 Mio. Tonnen und ging somit um -0.2 %

zurückging. Trotz dieser Einbussen war für 2022 das drittgrösste jemals über die Schweizer Alpen transportierte Aufkommen zu verzeichnen (nach 2017 und 2021).

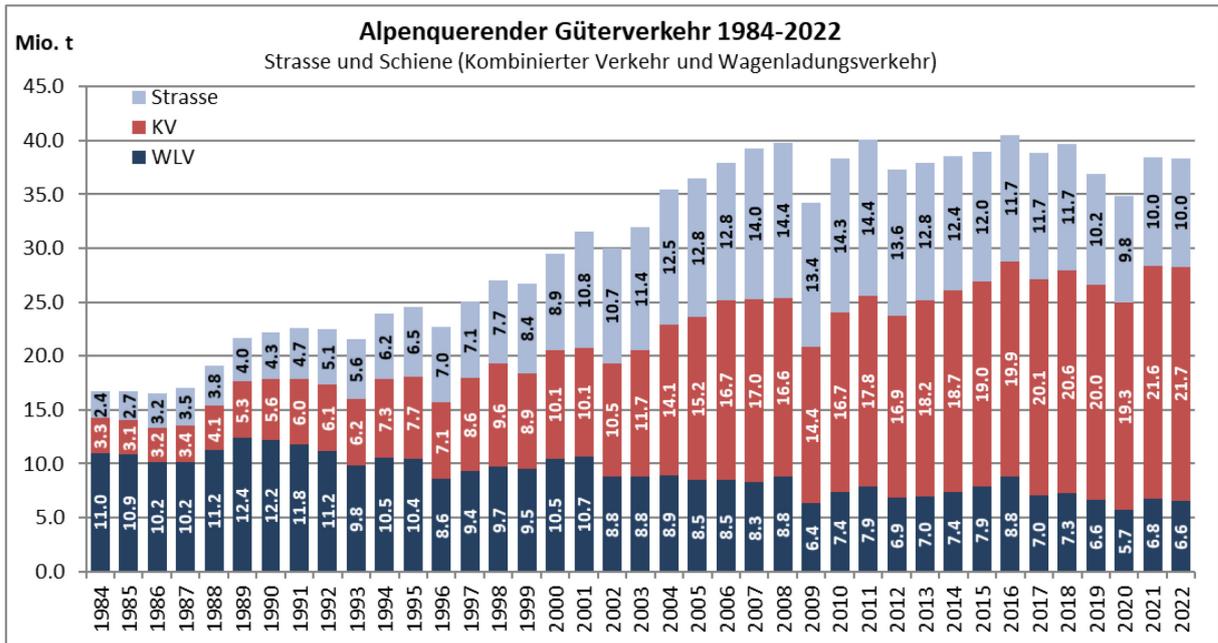


Abbildung 1: Entwicklung des alpenquerender Güterverkehrs 1984-2022.

- Die annähernd gleiche Entwicklung auf Strasse zur Schiene hat zur Folge, dass die Marktanteile von Strasse und Schiene 2022 gegenüber 2021 unverändert sind. Der Bahnanteil am gesamten alpenquerenden Güterverkehr in der Schweiz betrug im 2022 73.9 %.

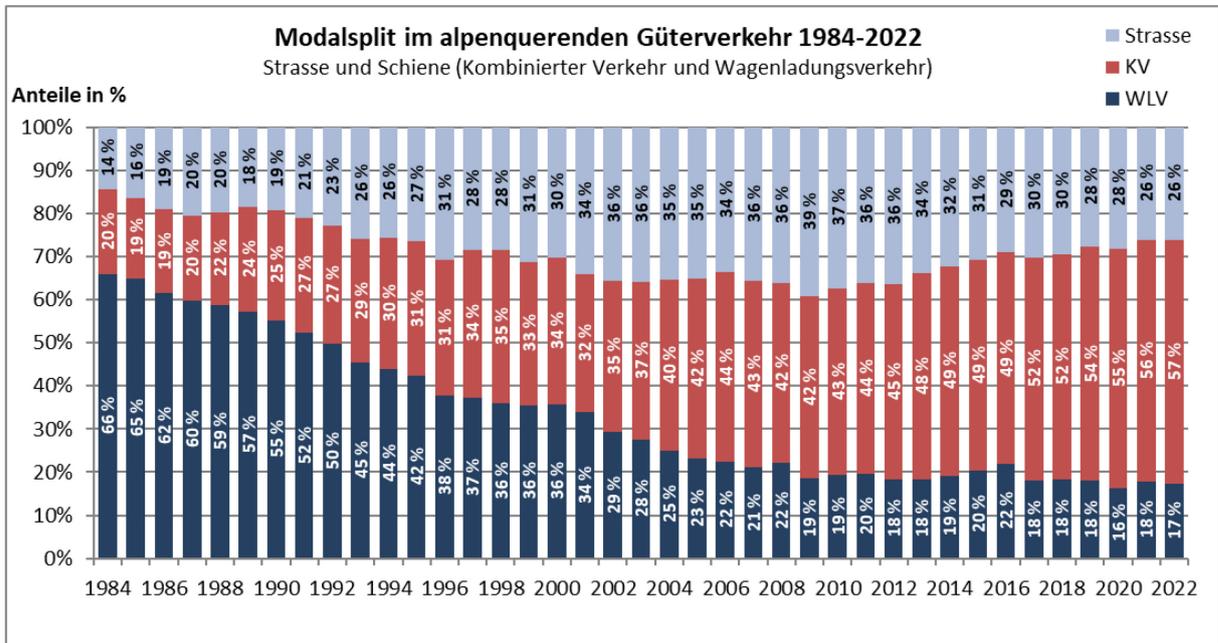


Abbildung 2: Entwicklung des alpenquerender Güterverkehrs 1984-2022.

1.4 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.

- Grundsätzlich war 2022 ein Wachstum des BIP in den verschiedenen relevanten Wirtschaftsräumen zu beobachten. Jedoch ist in allen der betrachteten Regionen zum Jahresende eine Abschwächung des Wachstums sichtbar. Die deutlichen Rückgänge des BIP im Zuge der Corona-Krise sind mit dem Jahr 2022 weitgehend vollständig aufgeholt.
- Die nachfolgende Abbildung zeigt die quartalsweise Veränderung des BIP seit 2020.

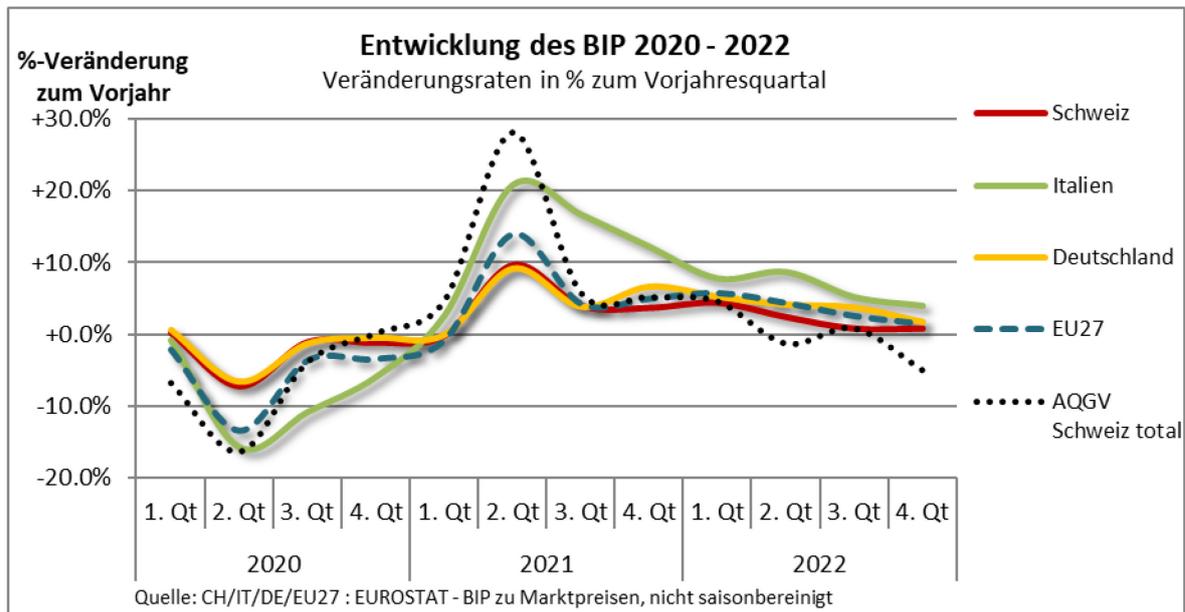


Abbildung 3: Entwicklung des Brutto-Inlandprodukts seit 2020, dargestellt in %-Abweichung zum jeweiligen Vorjahresquartal.

- 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.

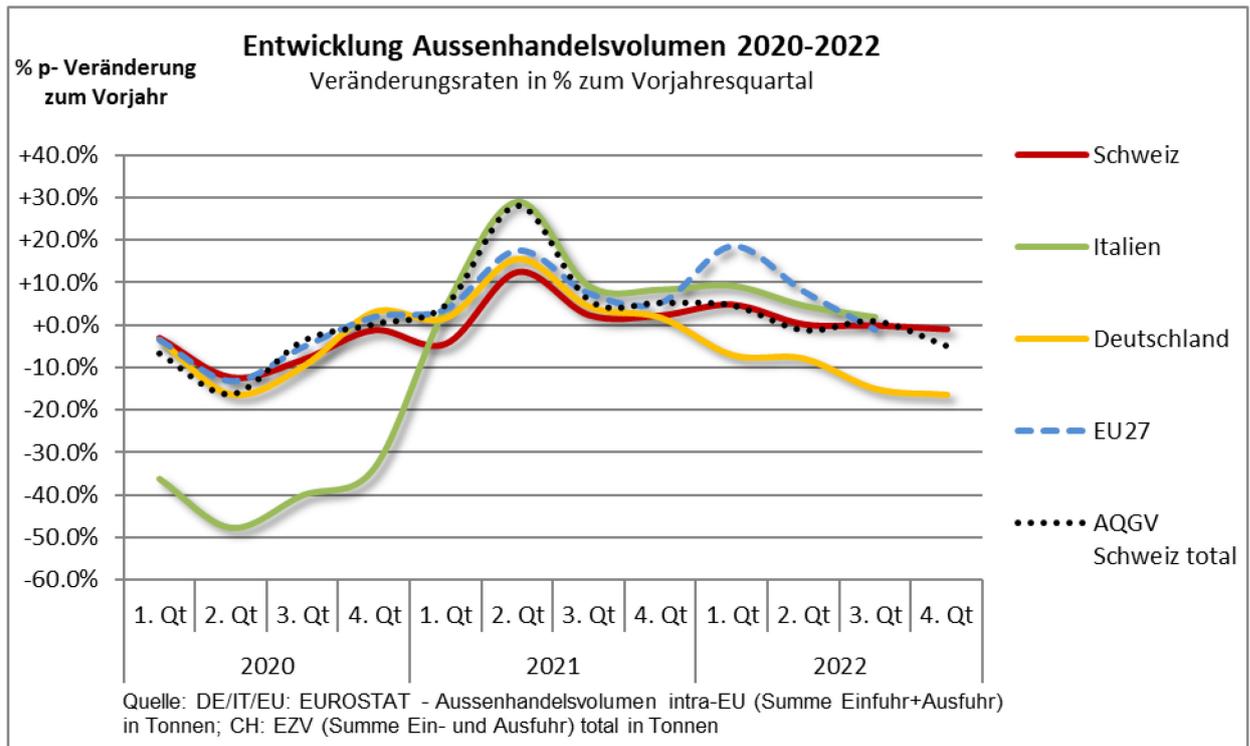


Abbildung 4: Entwicklung des Aussenhandelsvolumens seit 2020, dargestellt in %-Abweichung zum jeweiligen Vorjahresquartal.

2 Umweltmonitoring (Luftbelastung)

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

- Die für die Gesundheit schädliche NO₂-Belastung hat seit Messbeginn abgenommen (siehe Grafik unten). Diese Abnahme war in der ersten Dekade nach Messbeginn noch weniger ausgeprägt. Danach ist die NO₂-Reduktion v.a. an den am stärksten belasteten Standorten deutlich zu sehen. In den letzten drei Jahren haben sich die Jahresmittelwerte nicht mehr stark verändert. Überschritten wird der Jahresmittelgrenzwert noch an der A2 bei Camignolo in der Südschweiz und bei der Station Hardwald im Raum Basel.
- Die Stickoxid-Konzentrationen (NO_x) haben entlang der A2 und A13 seit Messbeginn kontinuierlich abgenommen. Seit 2020 hat sich diese Abnahme verlangsamt.
- Die PM₁₀-Belastung hat seit Messbeginn überall abgenommen. In den letzten 5 Jahren lagen die Messwerte an allen Stationen unter dem Jahresmittelgrenzwert.
- Die PM₁₀-Belastung hat seit Messbeginn überall abgenommen. In den letzten 5 Jahren lagen die Messwerte an allen Stationen unter dem Immissionsjahresgrenzwert.
- Die Russbelastung ist seit Messbeginn bei allen Messstationen stark gesunken. Die Abnahme hat sich in den letzten Jahren verlangsamt und liegt noch deutlich über dem aus gesundheitlicher Sicht akzeptablen Bereich.
- Da der Betrieb der Station Rothenbrunnen an der A13 2022 aufgrund von Sanierungs- und Bauarbeiten eingestellt werden musste, werden für das Jahr 2022 keine Jahresmittelwerte für diese Station kommuniziert.

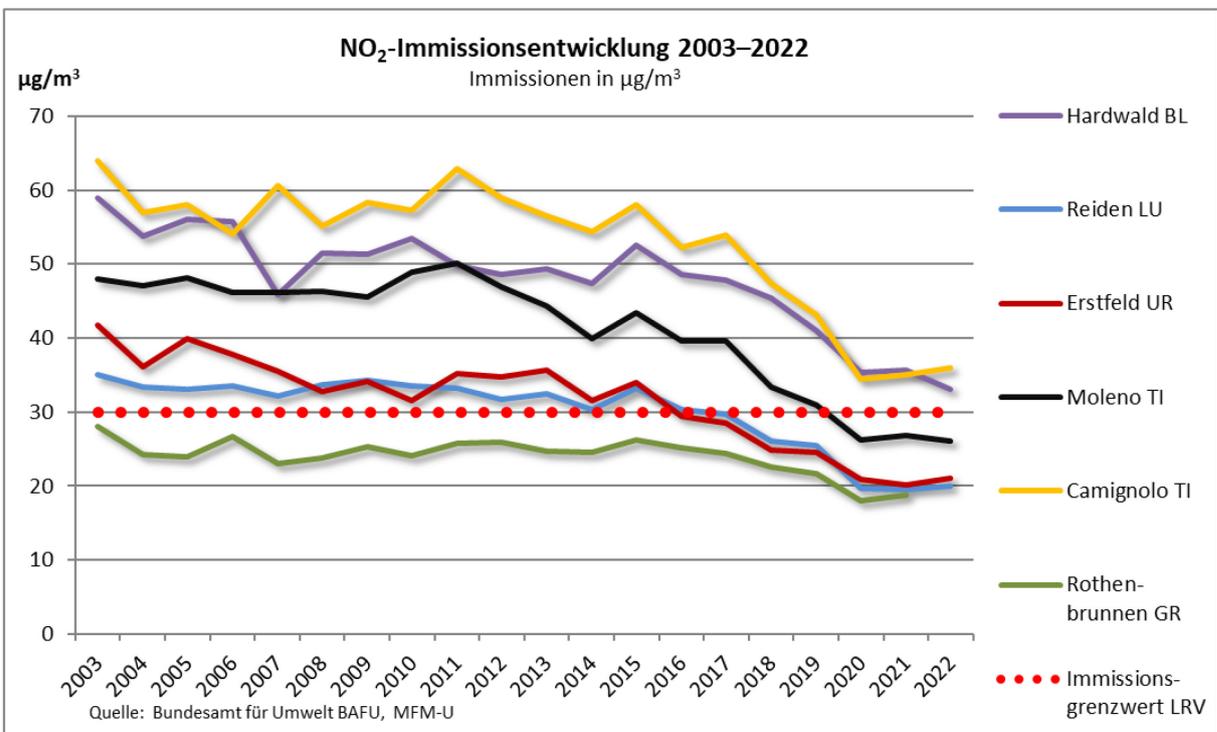


Abbildung 5: Jahresmittelwerte der NO₂-Konzentration seit 2003

- Die Abnahme der Immissionen von NO_x und Russ – wie sie auch an den ebenfalls unmittelbar an Autobahnen gelegenen NABEL-Stationen Härkingen und Sion registriert wird – zeigt deutlich die verbesserten Emissionseigenschaften der Fahrzeuge aufgrund der starken Zunahme von

Fahrzeugen der Abgasstufe EURO VI- (Lastwagen) und Euro 6 (Personenwagen). Für die nächsten Jahre wird mit der weiteren Durchdringung an EURO VI-Fahrzeugen sowie der Weiterentwicklung der Abgasnormen bei allen Fahrzeugen und der fortschreitenden Elektrifizierung eine weitere Absenkung der NO_x-Emissionen erwartet. Dies unter der Voraussetzung, dass die Abgasnormen 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 NO₂-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-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 2022 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 Abbildung stellt die Auslastung der Schienenkapazitäten für den Zeitraum 2020 bis 2022 auf der Gotthard- und der Lötschberg-Simplon-Achse dar².

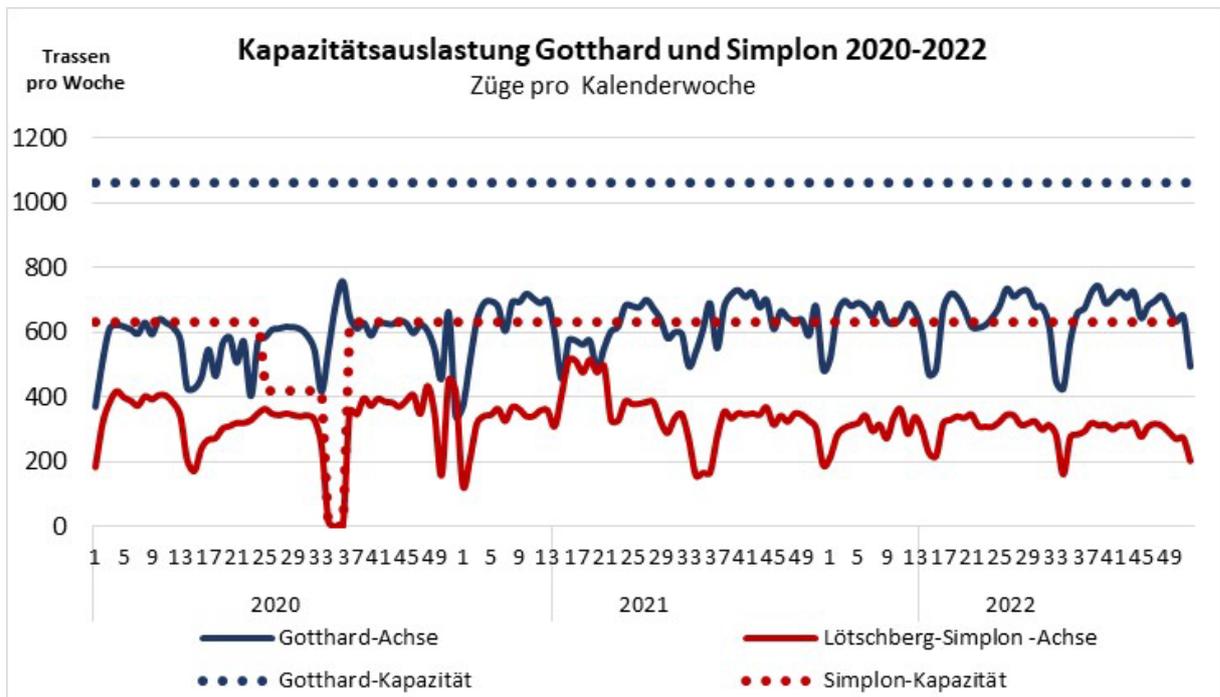


Abbildung 6: Kapazitätsauslastung auf der Gotthard- und der Lötschberg-Simplon-Achse 2020-2022.

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

² Üblicherweise stehen am Gotthard 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.

Auf der Gotthard-Achse betrug die Auslastung 2022 kumuliert 61.4 %, das bedeutet einen Zuwachs von +5.9 % gegenüber dem Vorjahr. Die Lötschberg-Simplon-Achse hingegen war 2022 kumuliert 47.7 % ausgelastet, -6.3 % tiefer als 2021. Ursächlich für diese Entwicklung ist die genannte baustellenbedingte Verlagerung von Verkehren von der Lötschberg-Simplon- auf die Gotthard-Achse.

Qualitätsmonitoring

Die Entwicklung der Qualität (insbesondere der Pünktlichkeit) der alpenquerenden Schienengüterverkehre ist ein entscheidender Faktor für eine erfolgreiche Verkehrsverlagerung. 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 seit 2020.

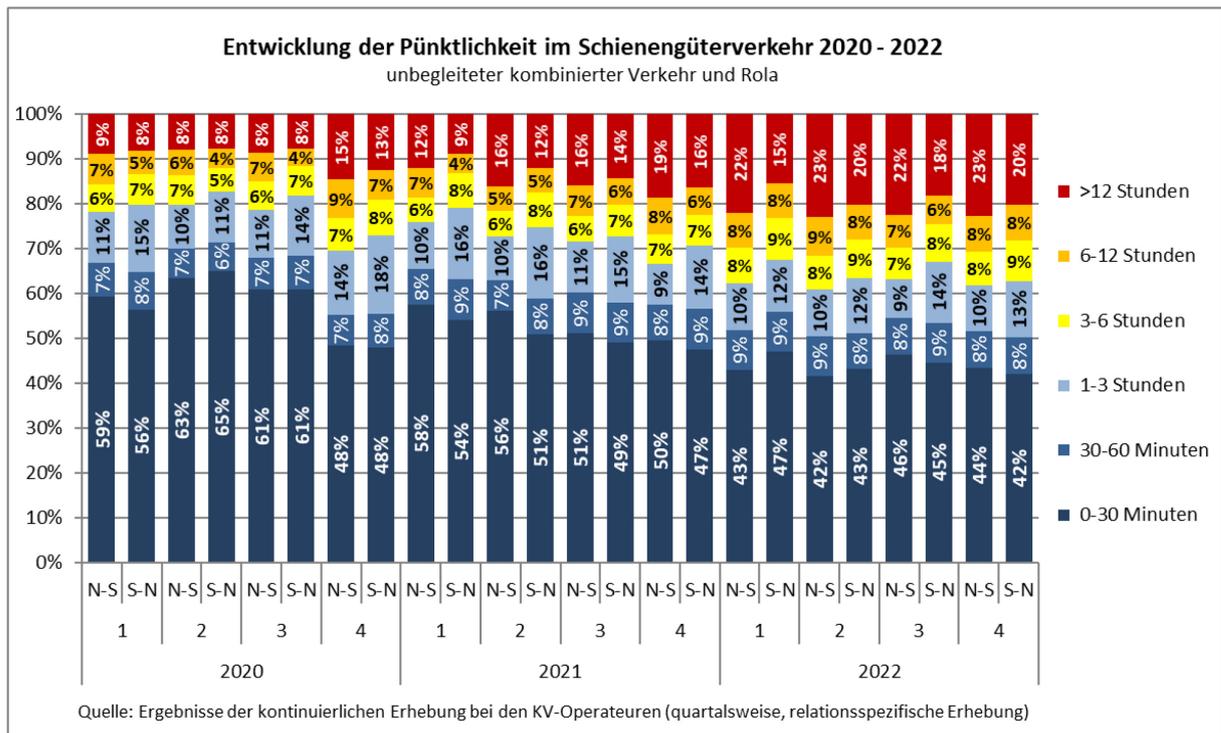


Abbildung 7: Entwicklung der Pünktlichkeit im alpenquerenden kombinierten Schienengüterverkehr 2020-2022.

Die Qualität im alpenquerenden kombinierten Verkehr ist seit 2020 deutlich rückläufig und hat im 2022 einen neuen Tiefststand erreicht. Im Mittel erreichten nur 43.9 % aller Züge des alpenquerenden unbegleiteten kombinierten Verkehrs ihr Ziel pünktlich (Verspätungen zwischen 0-30 Minuten), im Vorjahressemester waren es noch 52 %. Hingegen sind über ein Drittel der Züge über drei Stunden verspätet (36.4 %), jeder fünfte Zug erreicht sein Ziel nur mit über 12 Stunden (20.4 %) Verspätung.

Die effektive Qualität dürfte noch tiefer liegen, da beispielsweise gemäss Aussagen von Akteuren im alpenquerenden Schienengüterverkehr etwa 10-20 % aller Züge qualitätsbedingt ganz ausfallen (bei-

spielweise, da Rollmaterial oder Personal bei verspäteter Ankunft nicht mehr für den Rücklauf verfügbar sind). Vermehrt seien auch Verspätungen von über 24 Stunden festzustellen, wobei diese Lastenverschiebung möglicherweise nicht in der Statistik aufscheint, sondern als pünktlich gewertet wird.

Die schlechte Qualität im alpenquerenden Güterverkehr ist ein Haupttreiber für die nicht fortgesetzte Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene, da die Kunden der Operateure im alpenquerenden UKV ihre Fristen gegenüber deren Kunden nicht einhalten können. Nicht zuletzt wirkt sie sich auf die Kosten der Operateure selbst aus, da mehr Ressourcen für die gleiche Leistung vorgehalten und in Anspruch genommen werden müssen. Folglich müssen die Akteure höhere Preise verlangen was wiederum die Konkurrenzfähigkeit des alpenquerenden Schienengüterverkehrs verringert.