

TM.1

Nachfrage Güterverkehr



Einleitung

Die Verlagerung des Transit-Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist eines der zentralen Ziele des Ausbaus der Gotthardachse. Mit der Erstellung einer Flachbahn von Nord nach Süd sollen die Voraussetzungen für eine Nachfragesteigerung auf der Schiene geschaffen werden. Dazu bilden der Gotthard-Basistunnel sowie der Ceneri-Basistunnel die beiden zentralen Infrastrukturelemente. Ein weiterer wichtiger Baustein ist aber auch das durchgängige Ausbau der gesamten Gotthard-Achse zum 4m-Korridor, damit auch Güterzüge (v.a. Sattelaufleger) mit einer Eckhöhe von 4 Metern transportiert werden können.

Der Indikator beschreibt die Güterverkehrsnachfrage auf der Gotthardachse und liefert Hinweise zur Prüfung folgender Hypothesen:

- Beitrag zur Erreichung des Verlagerungsziels (Hypothese 1.1)
- Beeinflussung von Nachfrage und Modalsplit durch exogene Faktoren (z.B. Sperrungen, Konjunktur, Handel ab/von den ligurischen Häfen...) (Hypothese 1.2)
- Steigerung der Nachfrage im Schienengüterverkehr (Hypothese 1.3)

Beschreibung des Indikators

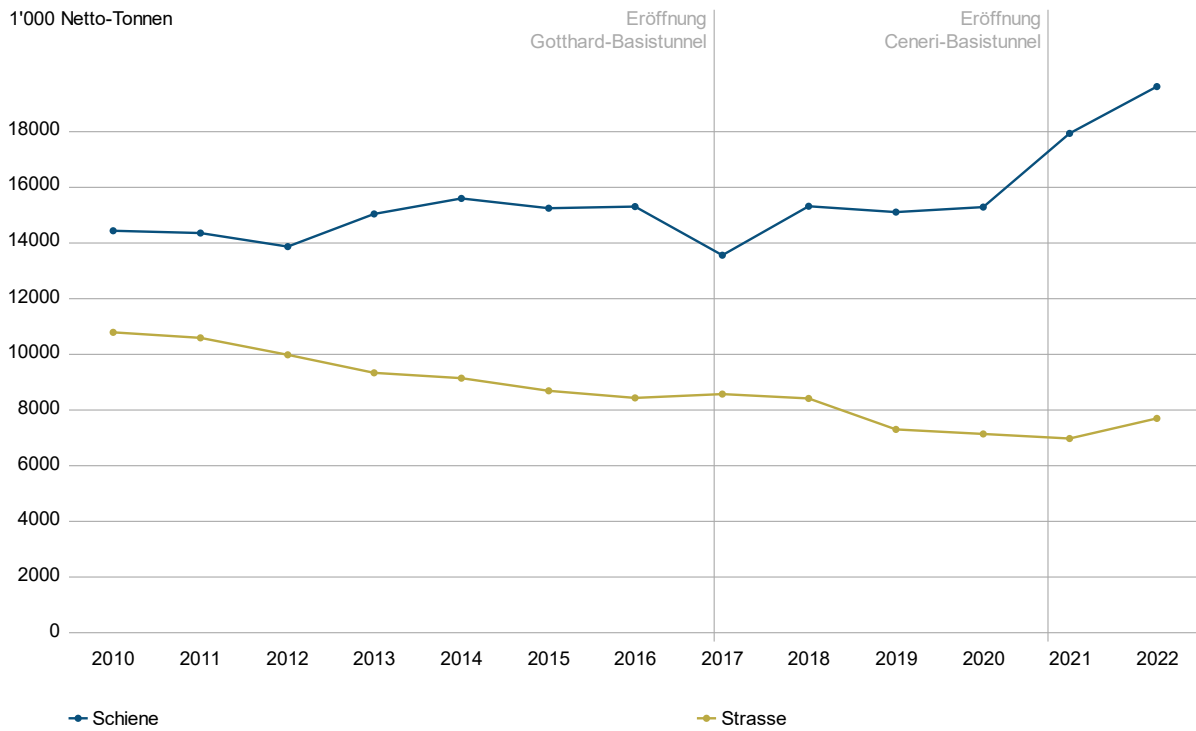
Der Indikator umfasst die gesamte Nachfrage im Güterverkehr am Gotthard. Diese wird sowohl seitens Strasse wie auch seitens Schiene dargestellt. Auf der Strasse werden die Anzahl LKWs und die darin transportierte Tonnage erfasst. Auf der Schiene wird die Tonnage für die drei Modi Unbegleiteter kombinierter Verkehr (UKV), Wagenladungsverkehr (WLV) und Rollende Landstrasse (Rola) erfasst. Die Daten zeigen das jährliche Verkehrsaufkommen in Tonnen (bzw. Fahrzeuge) auf dem Gotthard-Korridor. Eine weitere Differenzierung des Aufkommens umfasst die Verkehrsart, also den Binnen-, Import, Export- und Transitverkehr (BIET) am Gotthard.

Ergebnisdarstellung

Die erste Abbildung zeigt das Aufkommen (Tonnage) des Strassen- und Schienengüterverkehrs auf der Gotthard-Achse im Vergleich. Die zweite Abbildung zeigt das Aufkommen des Schienenverkehrs, mit Differenzierung der sogenannten Produktionsart im Schienengüterverkehr (Unbegleiteter kombinierter Verkehr: UKV; Rollende Landstrasse/begleiteter kombinierter Verkehr: Rola; Wagenladungsverkehr: WLV). Die dritte Abbildung zeigt die BIET Auswertungen, d.h. die Güterverkehrsaufkommen differenziert nach Verkehrsart.

a. Güterverkehrsaufkommen am Gotthard auf Strasse und Schiene

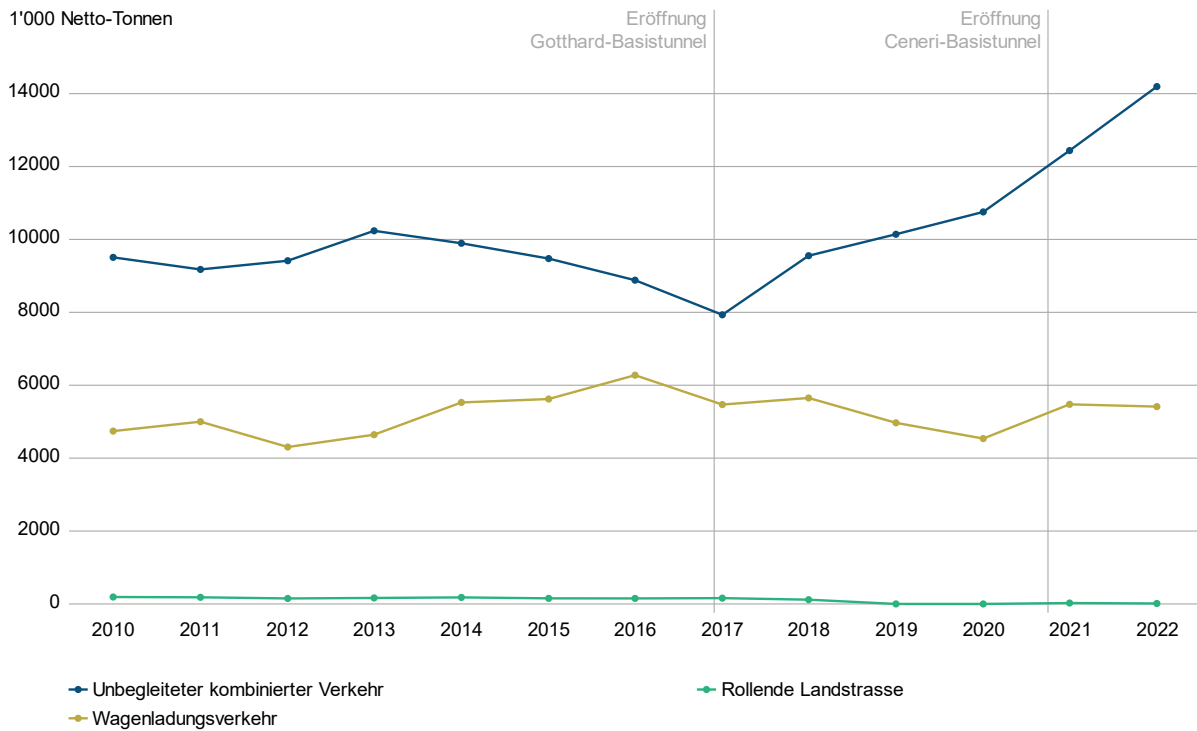
Abbildung 1: Güterverkehrsaufkommen der Schiene und Strasse im Vergleich



Quelle: BAV

b. Güterverkehrsaufkommen am Gotthard auf der Schiene

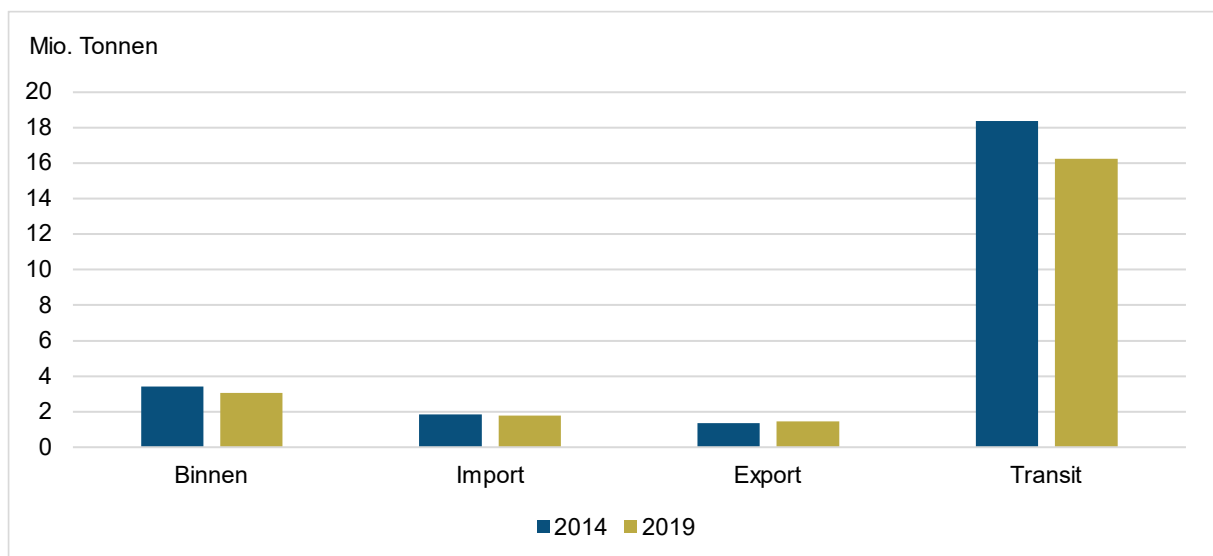
Abbildung 2: Güterverkehrsaufkommen der unterschiedlichen Schienenmodi



Quelle: BAV

c. Alpenüberquerendes Güterverkehrsaufkommen nach Verkehrsart auf der Schiene und Strasse am Gotthard

Abbildung 3: Güterverkehrsaufkommen der unterschiedlichen Verkehrsarten



Quelle: BAV

Beschreibung und Interpretation der Ergebnisse

a. Güterverkehrsaufkommen am Gotthard auf der Strasse

Im Strassengüterverkehr ist das Aufkommen (Tonnage) zwischen 2010 und 2022 deutlich gesunken, insgesamt um knapp -30% zwischen 2010 und 2022 (Abbildung 1). Im Jahr 2022 betrug das Aufkommen auf der Strasse noch rund 7.7 Mio. Tonnen. Die Abnahme verläuft überwiegend kontinuierlich, Ausnahmen bilden die Jahre 2016-2018. Zwischen 2016 und 2018 stagniert die Abnahme zwischenzeitlich. Diese Stagnation ist allerdings weniger mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels 2016 verbunden, sondern könnte eine Folge längerer Schienensperrungen entlang der Gotthardachse sein, wodurch sich der Verkehr zwischenzeitlich wieder auf die Strasse verlagerte (siehe Abschnitt b.). Ein Nachfrageeinbruch als Folge der Covid-19-Pandemie zeigt sich nicht deutlich in den jährlichen Daten, da der Effekt vor allem auf die erste Hälfte des Jahres beschränkt war. In der zweiten Hälfte wurde der Rückgang bereits eingeholt, bzw. überkompensiert. Daraus folgt für die Gesamtbetrachtung kein deutlicher Effekt.

Für den Nachfragerückgang auf der Strasse können sowohl räumliche Verlagerungen auf andere Alpenübergänge als auch gewisse modale Verlagerungen eine Rolle spielen. Eine vertiefte Interpretation dazu findet sich in den Faktenblättern zu den Indikatoren TM.2 und TM.3.

b. Güterverkehrsaufkommen am Gotthard auf der Schiene

In der Zeit vor der Inbetriebnahme des GBT hat das Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene auf dem Gotthard-Korridor leicht zugenommen (Abbildung 1). Die Zunahme erfolgte insbesondere zwischen 2012 und 2014, während die Nachfrage danach bis 2020 stagnierte mit geringen Schwankungen zwischen 15.0 und 15.6 Mio. Tonnen. Einzig im Jahr 2017 gab es einen stärkeren Nachfrageeinbruch aufgrund der Rastatt- & Luino-Sperrung und das Aufkommen sank auf 13.5 Mio. Tonnen. Zwischen 2020 und 2022 steigt das Güterverkehrsaufkommen stark an, um +38% (im Vergleich zu 2010) auf den Höchstwert 19.6 Mio. Tonnen. Dieser Anstieg ist sehr wahrscheinlich eine Auswirkung der Eröffnung des CBTs.

Anders als die Eröffnung des CBTs, spiegelt sich die Eröffnung des GBTs in den Nachfrage-daten bei der Gesamtbetrachtung des Schienengüterverkehr nicht direkt wider. Hauptgründe dafür war der Effekt der Rastatt- und die Luino-Sperrungen ab Juni 2017, welche die Nachfrage im Schienengüterverkehr im Jahr 2017 einbrechen liessen. Ende 2018 war die Nachfrage wieder auf dem Niveau von 2016 und blieb auch im Jahr 2019 in etwa konstant. Das Wachstum der Nachfrage im Schienengüterverkehr zwischen 2017 und 2018 (+13%) ist somit primär auf Sondereffekte mit dem Nachfrageeinbruch im Vorjahr (Rastatt- & Luino-Sperrung) zurückzuführen. Mögliche Effekte des GBT wurden dadurch dominiert.

Wird die Entwicklung des Güterverkehrsaufkommen differenziert nach den Schienenmodi betrachtet, sind vor allem die Trends des UKV und WLV relevant (Abbildung 2). Im Beobachtungszeitraum teilen sich diese beiden Modi das Gesamtverkehrsaufkommen auf der Gotthardachse durchschnittlich im Verhältnis 2:1 auf. Dabei liegt der höhere Anteil beim UKV. Der Modus Rola wurde hingegen bereits 2019 eingestellt und hatte bis dahin nur einen geringen Anteil von maximal 1.3% des Gesamtaufkommens.

Bis ins Jahr 2017 zeigte sich beim UKV eine Nachfragestagnation, die sich seither in eine starke Nachfragezunahme gewendet hat. Zwischen 2017 und 2022 hat das Güterverkehrsaufkommen des UKV um 79% zugenommen. Der Trend im WLV ist gegenläufig zum UKV, allerdings sind die Schwankungen gesamthaft geringer. Bis 2016 kompensiert der WLV mit einem Anstieg um 32% die Abnahme des UKV, sodass in der Gesamtbetrachtung die Stagnation resultiert (Abbildung 1). Seit 2016 hat der WLV gesamthaft um 14% abgenommen. Das stärkere Wachstum des UKV bestimmt seit 2020 den Gesamttrend.

In der Gesamtbetrachtung der Nachfrage im Schienenverkehr für das Jahr 2020 zeigen sich keine Auswirkungen der Covid-19 Pandemie. Werden die Halbjahre allerdings getrennt analysiert, zeigen sich deutliche Einbrüche im Transportvolumen in der ersten Jahreshälfte verglichen zum Vorjahr 2019. Im zweiten Halbjahr erholt sich die Nachfrage zunächst und die Einbrüche werden sogar leicht überkompensiert, insbesondere durch das starke Wachstum im UKV. Gesamthaft wächst dadurch das Güterverkehrsaufkommen am Gotthard zwischen 2019 und 2020 leicht um 1.2%.

Seit der Eröffnung des CBT können die Hypothesen einer steigenden Nachfrage auf der Schiene und sinkenden Nachfrage auf der Strasse bestätigt werden. Ob eine weitere Verlagerung auf die Schiene eintritt, werden die Daten der kommenden Jahre zeigen.

c. Güterverkehrsaufkommen nach Verkehrsart am Gotthard

Die BIET-Auswertung zum alpenüberquerenden Verkehr von 2014 und 2019 zeigt, dass der Transit-Verkehr mit einem Anteil von gut 73% den wichtigsten Beitrag im gesamten Güterverkehrsaufkommen stellt. Der Binnenverkehr kommt auf knapp 14%, Import- und Exportverkehr je nur auf weniger als 10%. Dieses Verhältnis hat sich zwischen den Erhebungen 2014 und 2019 nicht verändert. Die absoluten Veränderungen sind gering und liegen zwischen -11% (Transit-Verkehr) und +8% (Export-Verkehr). Die durchschnittliche Abnahme von -10% wird vom grossen Anteil des Transit-Verkehrs dominiert. Der starke Anstieg seit 2021 ist in dieser Datenquelle noch nicht erfasst.

Es ist wichtig zu verstehen, dass die Warenmenge im Alpenquerenden Güterverkehr (AQGV) zu mehr als 90% aus italienischem Quell- resp. Zielverkehr stammt, entspricht also grösstenteils den mit dem Aussenhandel Italiens verbundenen Warenströmen (im Landverkehr). Die Nachfrage des Güterverkehrs am Gotthard stellt eine Teilmenge dieser Warenströme dar, weshalb die Entwicklung der Nachfrage nicht nur von den verkehrlichen Rahmenbedingungen auf der Gotthardachse abhängig ist.

Datenquelle

Die Datengrundlage der Messgrößen bilden die Semesterberichte des Bundesamtes für Verkehr (BAV). Zweimal jährlich publiziert das BAV einen Bericht zum letzten Semester über die aktuelle Entwicklung im alpenquerenden Verkehr. Der aktuelle Semesterbericht wird jeweils zwei bis drei Monate nach Ende des Berichtsemesters veröffentlicht.

Ausserdem liegt für die vertiefte Differenzierung nach BIET die AQQV-Erhebung (AQQV: Alpenquerender Güterverkehr) des BAV vor, die alle fünf Jahre aktualisiert wird. Die aktuelle Veröffentlichung von 2021 publiziert Daten bis und mit 2019.

Metainformationen

Attributname	Typ	Beispiel	Bemerkung/Erklärung
Quelle	Extern	Bundesamt für Verkehr, 2. Semesterbericht 2019, 1. Semesterbericht 2020, 2. Semesterbericht 2020, 2. Semesterbericht 2021, 2. Semesterbericht 2022, Schlussbericht Güterverkehr auf Strasse und Schiene durch die Schweizer Alpen 2019	
Veröffentlicht am	Extern	2. Semesterbericht 2019: 12.05.2020 1. Semesterbericht 2020: 10.11.2020 2. Semesterbericht 2020: 12.04.2021 2. Semesterbericht 2021: 17.03.2022 2. Semesterbericht 2022: 24.03.2023 Schlussbericht Güterverkehr: März 2021	
Letzte Änderung	Intern	17.07.2023	
Stichtag/Referenzperiode	Intern	Jährlich zweimal pro Jahr, für jedes Semester 01. Januar bis 31. Juni und 01. Juli bis 31. Dezember	
Raumbezug	extern	Ganze Schweiz, d.h. alle Alpenübergänge	
Datenvertragsnummer	intern	n.v.	
Datum des Datenbezugs	intern	18.04.2023	
Zu Löschen bis	intern	n.v.	

Impressum

Herausgeber

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
www.are.admin.ch

Auftragnehmer

INFRAS, Zürich, www.infras.ch
Brugnoli e Gottardi, Massagno, www.beg-ingegneri.ch
EBP Schweiz AG, Zürich, www.ebp.ch

TM1_Nachfrage-Güterverkehr.docx