

TM.2

Modalsplit 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. Der Indikator Modalsplit liefert Hinweise zur Frage, ob die Nachfrage im Schienengüterverkehr dank den neuen Angeboten gesteigert, die Nachfrage im Strassenverkehr gesenkt (Beitrag Erreichung Verlagerungsziel) und sich der Modalsplit zu Gunsten der Schiene verschoben hat. Der Indikator 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 und der entsprechenden Fortsetzung der Verschiebung des Modalsplits zu Gunsten der Schiene (Hypothese 1.3)

Beschreibung des Indikators

Der Indikator TM.2 ist eng verknüpft an den Indikator TM.1 und beruht ebenfalls auf dem Güterverkehrsaufkommen auf der Gotthardachse. Im Gegensatz zu TM.1 (Nachfrage) zeigt der Indikator TM.2 den Modalsplit den Güterverkehr am Gotthard. Dieser wird in den Anteilen der Strasse und der Schiene dargestellt. Die Anteile beziehen sich auf das jährliche Verkehrsaufkommen in Tonnen auf dem Gotthard-Korridor.

Beschreibung und Interpretation der Ergebnisse

Gesamttrend:

Die Ergebnisse spiegeln sehr direkt die Ergebnisse des Indikators TM.1 Nachfrage Güterverkehr. Wie die Abbildung 1 zeigt, verlaufen die Entwicklungen der Verkehrsträger Strasse und Schiene relativ ähnlich und damit synchron zum Gesamtmarktaufkommen. Der Schienenanteil am Modalsplit nahm zwischen 2010 und 2022 deutlich von 57% auf 72% zu, mit einem fast ausnahmslos stetigen Wachstum. In den Jahren von 2010 bis 2016 und damit vor der Eröffnung des GBT steigerte sich der Schienenanteil von 57% auf über 64%. Im Jahr 2017 fiel der Schienenanteil auf 61%, was insbesondere auf den Sondereffekt der Rastatt- und Luino-Sperrungen zurückzuführen war, der auf der Schiene zu einem Nachfrageeinbruch führte und zum Teil auf der Strasse kompensiert wurde. Danach stieg der Schienenanteil im Modalsplit in den Jahren 2018 bis 2022 wieder auf aktuell 72% (2022) an. Im Jahr 2020 stagnierte das Wachstum des Schienenanteils zwischendurch als Folge der Covid-19-Pandemie. Zwar waren sowohl Schienen- als auch Strassengüterverkehr in ähnlichem Masse von Nachfrageeinbrüchen in der ersten Jahreshälfte getroffen (siehe Indikator TM.1), allerdings wuchs das Aufkommen am Gotthard auf der Schiene in der zweiten Jahreshälfte schneller als auf der Strasse. Dadurch verschiebt sich der Modalsplit auch im Pandemiejahr 2020 leicht zugunsten der Schiene. Wird der Erholungseffekt allerdings über alle Übergänge gemittelt, ist das Wachstum im zweiten Halbjahr 2020 auf der Strasse allerdings grösser, da vor allem zeitweilige Streckensperrungen auf der Simplon-Achse das Transportvolumen für den Schienengüterverkehr beschränkten.

Einfluss der GBT- und CBT-Eröffnungen:

Die Zunahme des Modalsplits der Schiene ist – abgesehen vom Sonderjahr 2017 – relativ kontinuierlich, auch bereits vor Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels. Insgesamt widerspiegelt sich die Eröffnung des Basistunnels am 1. Juni 2016 in den Daten beim Schienengüterverkehr bisher nicht direkt. Nebst den Sondereffekten liegen die Gründe dabei auch bei der wirtschaftlichen Stagnation (v.a. 2018) in den Ziel- und Quellregionen des alpenquerenden Verkehrs sowie den weiterhin bestehenden Defiziten im Bereich des Vor- und Nachlaufs im Schienengüterverkehr am Gotthard.

Unterdessen zeichnet sich allerdings vermutlich ein leichter Effekt der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels im Modalsplit ab. Während die Güternachfrage auf der Schiene nach der Eröffnung zwischen den Jahren 2020 und 2022 stark gestiegen ist, sank die Nachfrage auf der Strasse zwischen 2020 und 2021 zunächst und stieg im Folgejahr weniger als auf der Schiene (siehe Indikator TM.1). In der Summe ergibt sich im Modalsplit für die Schiene der stärkste Anstieg des Beobachtungszeitraums seit dem Jahr 2010 zwischen den Jahren 2020 und 2021. Ob sich die Verlagerung durch den Gesamtausbau der Gotthard-Achse noch weiter fortsetzt, werden die Daten der kommenden Jahre zeigen.

Datenquelle

Die Datengrundlagen der Messgrössen sind identisch mit denjenigen des Indikators TM.1. Die Hauptgrundlage 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 Berichtssemesters veröffentlicht.

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	
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	
Letzte Änderung	Intern	20.07.2023	
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	10.12.2020/ 04.04.2023	
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

TM2_Modalsplit-Güterverkehr.docx