

TM.3

Alpenquerender Güterverkehr – Übergänge im Vergleich



Einleitung

Das Güterverkehrsaufkommen im alpenquerenden Güterverkehr (AQQV) stammt zu mehr als 90% aus italienischem Quell- resp. Zielverkehr, entspricht also grösstenteils den mit dem Aussenhandel Italiens verbundenen Warenströmen (im Landverkehr). Der alpenquerende Güterverkehr aus ähnlichen Ziel- und Quellregionen, wie der über die Schweizer Übergänge transportierte Verkehr, wird im Alpenbogen zwischen Mt. Cenis/Fréjus und dem Brenner über die darin gelegenen Alpenübergänge abgewickelt. Bis auf Gotthard und San Bernardino entsprechen diese Übergänge jeweils dem Grenzübertritt von oder nach Italien. Der auf diesem Abschnitt – der auch als Alpenbogen A bezeichnet wird – abgewickelte alpenquerenden Güterverkehr bildet den Ausgangspunkt der Betrachtungen im vorliegenden Indikator. Der Indikator liefert Hinweise zur Prüfung folgender Hypothesen, wobei der Fokus auf dem Vergleich der Entwicklung über die verschiedenen Alpenübergänge liegt:

- 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 Modal-Splits zu Gunsten der Schiene (Hypothese 1.3)

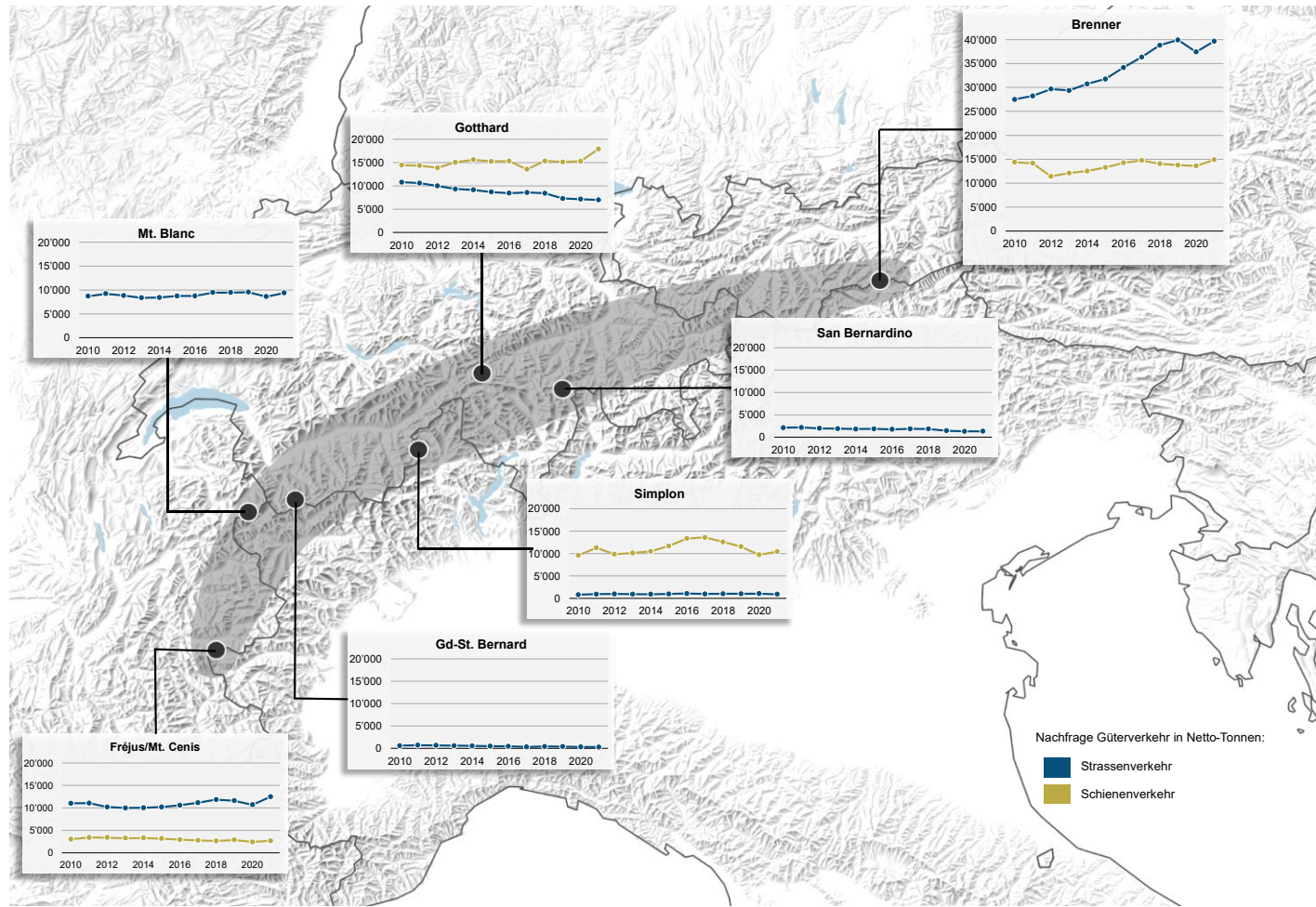
Beschreibung des Indikators

Der Indikator TM.3 vergleicht die Nachfrage im Güterverkehr gemäss Indikator TM.1 für alle in Abbildung 1 aufgeführten Alpenübergängen, sowohl für die Strasse als auch für die Schiene. Die Nachfrage des Güterverkehrs wird auf allen betrachteten Alpenübergängen in Netto-Tonnen auf der Strasse und Netto-Tonnen auf der Schiene gemessen.

Ergebnisdarstellung

a. Güterverkehrsaufkommen pro Übergang

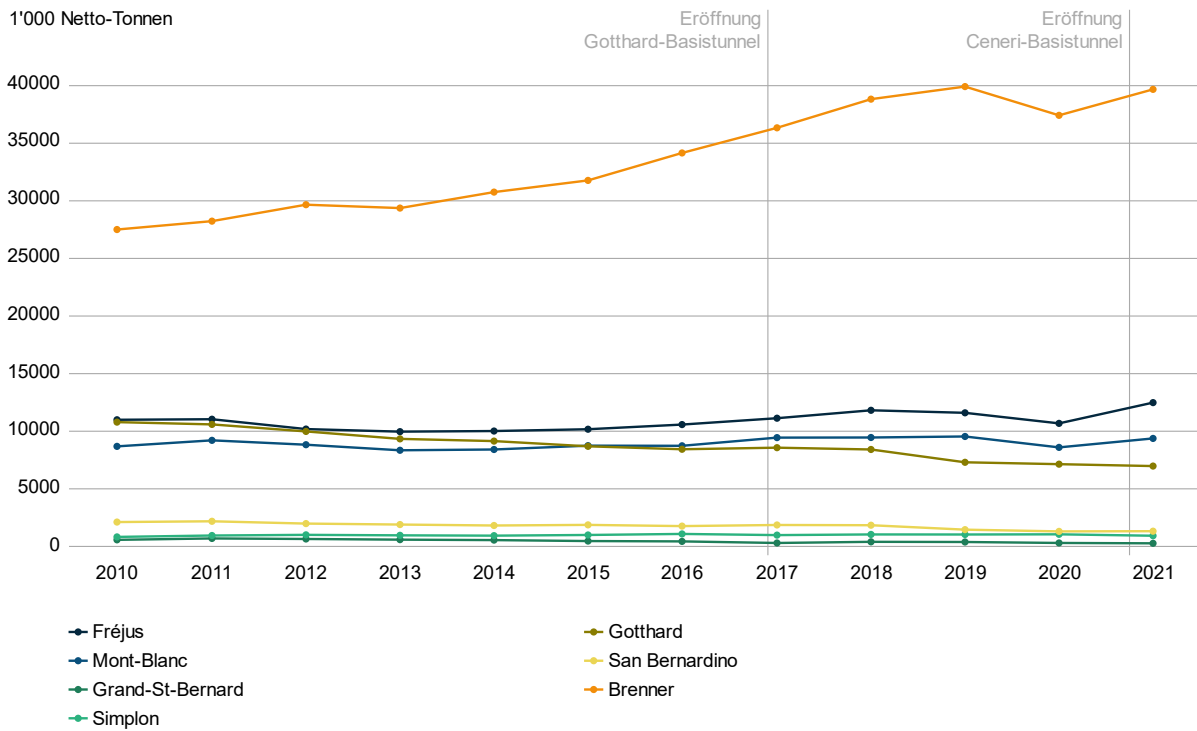
Abbildung 1: Güterverkehrsaufkommen pro Übergang im Vergleich



Eigene Darstellung. Datenquelle: BAV

b. Güterverkehrsaufkommen auf der Strasse pro Übergang

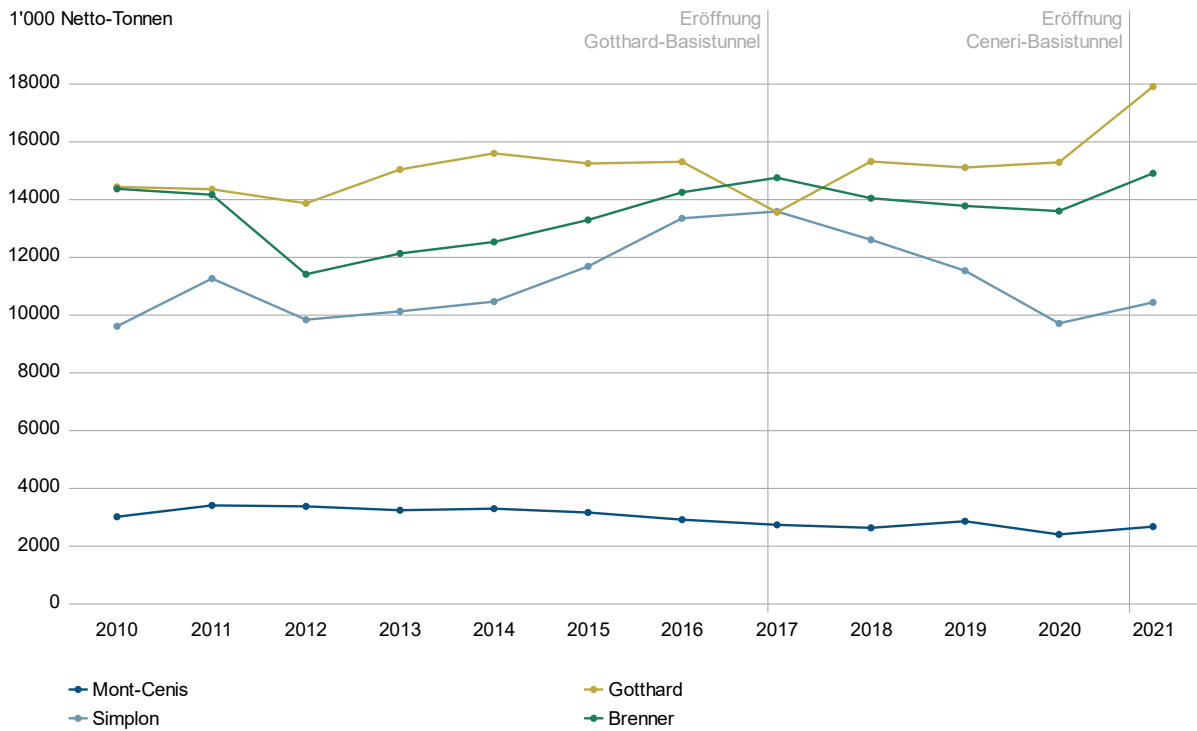
Abbildung 2: Güterverkehrsaufkommen auf der Strasse im Vergleich



Quelle: BAV

c. Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene pro Übergang

Abbildung 3: Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene im Vergleich



Quelle: BAV

Beschreibung und Interpretation der Ergebnisse

a. Güterverkehrsaufkommen auf der Strasse pro Übergang

Im untersuchten Alpenbogen («Alpenbogen A») befinden sich sieben verschiedene Strassen-Übergänge: der Brenner mit der klar grössten Nachfrage (aktuell fast 40'000'000 Netto-Tonnen pro Jahr), dann die drei mittelgrossen Übergänge Fréjus, Mont-Blanc und Gotthard mit je rund 10'000'000 Netto-Tonnen – und die drei Übergänge Simplon, San Bernardino und Grosser St. Bernard mit der kleinsten Nachfrage von deutlich weniger als 2'000'000 Netto-Tonnen.

Die drei letztgenannten, nachfrageseitig kleinsten Übergänge machen zusammen nur rund 4% der gesamten Tonnage aus. Am Simplon ist zwischen 2010 und 2020 eine Zunahme der Tonnage von fast 30% zu erkennen, wobei der grösste Teil der Zunahme zwischen 2010 und 2012 erfolgt. Zwischen 2020 und 2021 erfolgte erneut ein Einbruch um 12%, vor allem durch baustellenbedingte Sperrungen im zweiten Halbjahr verursacht. Am Gr. St. Bernard dagegen verringerte sich das Aufkommen von 2010 bis 2021 um rund 53%. Auch am San Bernardino nahm die Güterverkehrsmenge um rund 37% ab. Mit der Eröffnung des Gotthard Basistunnels blieb die Nachfrage am San Bernardino bis 2018 zunächst konstant, während sie am Grossen St. Bernhard weiter wie in den vorherigen Jahren zurückging (-15% von 2016 bis 2018).

Der Fréjus, der Mont-Blanc und der Gotthard sind mit rund 10'000'000 Netto-Tonnen auf einem ähnlichen Niveau, allerdings mit unterschiedlicher Entwicklung in den letzten Jahren. Zusammen machen sie rund 40% der gesamten Tonnage im Alpenbogen A aus.

Am Gotthard zeigte sich bis 2011 die Wirkung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in Verbindung mit der Erhöhung der Gewichtslimite. Während die Fahrtenzahl kontinuierlich abnahm, stiegen vorerst die Tonnagen noch an, bis ein gewisser Beladungsgrad erreicht war. Seit 2010 hat die Gesamttonnage am Gotthard, mit sinkender Anzahl Fahrten, bis 2021 um 35% abgenommen. Seit der Eröffnung des Basistunnels 2016 war die Nachfrage bis 2018 zunächst konstant und nahm dann bis 2021 um 17% ab. Am Fréjus (+14%) und am Mont-Blanc (+8%) haben in der gleichen Zeit die Tonnagen kontinuierlich zugenommen. Genau gleich am Brenner, der mit fast 40'000'000 Netto-Tonnen (2018) der weitaus am meisten genutzte Strassenübergang im AQGV ist. Über die Hälfte (56%) des gesamten Aufkommens im Alpenbogen A wird über den Brenner abgewickelt. Die Nachfragezunahme am Brenner ist mit 44% von 2010 bis 2021 am höchsten.

Für alle Übergänge bildet das Jahr 2020 bedingt durch die Folgen der Covid-19-Pandemie eine Ausnahme im Trend. Nachfrageeinbrüche bis knapp 20% (Grosser St. Bernhard) im ersten Halbjahr 2020 dominieren die Entwicklung der Nachfrage verglichen mit der Vorjahrsperiode 2019. In der zweiten Jahreshälfte wurden diese Einbrüche zumindest teilweise an den meisten Übergängen wieder eingeholt, sodass sich die Veränderungen der Jahresbilanz teilweise ausgleichen. Die Kapazität einzelner Übergänge war allerdings zusätzlich noch durch baustellenbedingte Sperrungen eingeschränkt.

Die politischen Massnahmen, die im Zuge der Verlagerungspolitik umgesetzt wurden, dazu gehört die NEAT aber insbesondere auch die LSVA, haben zu einer Verlagerung des AQQV in der Schweiz von der Strasse auf die Schiene geführt. Auf der Strasse beträgt der Rückgang auf den Schweizer Alpenübergängen zwischen 2010 und 2021 im Durchschnitt 8%. Der Rückgang bei Fahrtenanzahl und Aufkommen im strassenbasierten AQQV durch die Schweiz wirft zusammen mit der Zunahme am Brenner die Frage auf, ob hier allenfalls Verkehr räumlich verdrängt worden ist, der eigentlich durch die Schweiz einen kürzeren (und günstigeren) Weg hätte. Vertiefte Analysen gehen jedoch davon aus, dass dafür andere, vielfältige Faktoren im Vordergrund stehen. Dazu gehören neben dem Marktwachstum einschlägiger Relationen (u.a. Osteuropa) auch die Schwierigkeiten beim Bahntransport auf solchen Relationen (Angebot resp. Engpässe, Terminals, Zuverlässigkeit).

b. Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene pro Übergang

Von 2012 bis 2016 konnte im Alpenbogen ein Trend zur Nachfragezunahme auf der Schiene beobachtet werden. Besonders ausgeprägt war dieser Trend am Simplon und am Brenner, die von 2012 bis 2016 Nachfragesteigerungen von 36% resp. 25% verzeichneten. Am Gotthard, der absolut gesehen ein ähnliches Aufkommen aufweist, ist das Wachstum in der gleichen Zeit weniger ausgeprägt (+10% mit Schwankungen).

Unmittelbar nach der Eröffnung des GBT ist kein eindeutiger Nachfrageeffekt im Jahr 2017 ersichtlich. Hauptgründe dafür waren die Rastatt- und die Luino-Sperrungen ab Juni 2017, welche die Nachfrage im Schienengüterverkehr am Gotthard einbrechen liess (siehe auch Indikator TM.1 Nachfrage Güterverkehr). Parallel dazu stieg die Nachfrage 2017 am Brenner und Simplon leicht an, was wohl zumindest teilweise eine Übernahme der wegfallenden Gotthard-Nachfrage entspricht. Nach 2017 verzeichnen die Übergänge Simplon und Brenner Rückgänge in der Nachfrage bis 2020, während die Nachfrage am Gotthard stagniert. 2021 steigen die Nachfragen an allen drei Übergängen deutlich an im Vergleich zum Vorjahr, insbesondere am Gotthard um etwa +17%. Diese Zunahme könnte ein Hinweis auf den Effekt der Inbetriebnahme des CBTs sein. Dieses Signal ist auch in der starken Zunahme der Nachfrage im Unbegleiteten kombinierten Güterverkehr am Gotthard (UKV, siehe TM.1 Nachfrage Güterverkehr) im selben Zeitraum zu sehen. Die Aussagekraft dieser Beobachtung kann erst auf Basis der Entwicklung der kommenden Jahre besser beurteilt werden.

Zudem ist die Entwicklung der Jahre 2020 und 2021 auch auf der Schiene von der Covid-19 Pandemie beeinflusst, die zunächst das Transportvolumen in der ersten Hälfte von 2020 an allen Übergängen einbrechen liess. Nachholeffekte in der zweiten Hälfte von 2020 verringern den Rückgang in der Jahresbilanz oder erreichen sogar ein leichtes Wachstum verglichen mit 2019 (am Gotthard). Eine Ausnahme stellt der Übergang am Simplon dar. Dieser Übergang war in der zweiten Hälfte von 2020 zudem von Streckensperrungen beeinträchtigt, sodass das Güterverkehrsaufkommen zwischen 2019 und 2020 gesamthaft um 16% sank.

Am Mont-Cenis nimmt der Bahnanteil seit 2011 fast kontinuierlich ab. In der Summe hat dieser Übergang den kleinsten Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen, er liegt zwischen 6% und 9%.

Datenquelle

Die Daten für den Indikator TM.3 stammen alle vom Bundesamt für Verkehr. Diese werden vom BAV gesammelt und für den Verlagerungsbericht und die Semesterberichte ausgewertet. Eine eigenständige Publikation, welche die Übergänge miteinander vergleicht (früher Alpinfo) gibt es nicht mehr. Im Oktober 2019 wurde eine Studie im Auftrag des BAV publiziert, welche die Verkehrsentwicklung im alpenquerenden Güterverkehr infolge Fertigstellung der NEAT untersuchte und sämtliche hier verwendeten Daten bis 2018 beinhaltet. Für die folgenden Jahre bis 2021 wurden die Daten direkt beim BAV angefordert.

Metainformationen

Attributname	Typ	Beispiel	Bemerkung/Erklärung
Quelle	Extern	Bundesamt für Verkehr	Studie: Verkehrsentwicklung im alpenquerenden Güterverkehr infolge Fertigstellung der NEAT (INFRAS 2019)
Veröffentlicht am	Extern	18.10.2019	
Letzte Änderung	Intern	20.07.2023	
Stichtag/Referenzperiode	Intern	Jährliche Aufbereitung im BAV für den Verlagerungsbericht und weitere Auswertungen.	Keine spezifische Publikation mehr im Stil des Alpinfo, welches es früher gab.
Raumbezug	extern	Alle Alpenübergänge im Alpenbogen A+B	
Datenvertragsnummer	intern	n.v.	
Datum des Datenbezugs	intern	23.03.2020 / 14.04.2023	
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

TM3_Alpenquerender-Güterverkehr.docx