

Factsheet zur Logistikmarktstudie 2012

Alpenquerender Güterverkehr

logistikmarkt.ch

Das Schweizer Logistik-Portal

Der alpenquerende Güterverkehr auf Strasse und Schiene spielt sowohl in der nationalen und internationalen Verkehrspolitik sowie in der Logistik eine wichtige Rolle. Derzeit ist ein deutliches Wachstum der Güterverkehrsströme auf der Strasse und vor allem auf der Schiene im schweizerischen Alpenraum zu verzeichnen. So wurde das zweithöchste je auf der

Schiene alpenquerend registrierte Transportaufkommen gemessen (Stand September 2011). Dennoch ist abzuwarten, welche Auswirkungen der starke Franken auf den alpenquerenden Güterverkehr der Schweiz nach sich ziehen wird. Es ist damit zu rechnen, dass auf kurze Sicht ausländische Transportunternehmen aufgrund der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und des Dieselpreises in der Schweiz in Richtung Brenner ausweichen. Auf langfristige Sicht kommt der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene eine grössere Bedeutung zu, besonders im Hinblick auf die Fertigstellung des Gotthard-Tunnels voraussichtlich im Jahr 2016.

Aus der Perspektive der internationalen Güterverkehrsströme im europäischen Kontext ist insbesondere der Transitverkehr durch die Alpen bedeutsam. Zwischen 1981

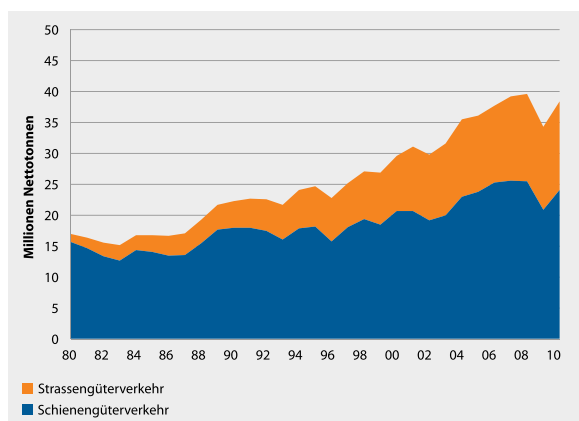
und 2010 stieg das alpenquerende Güterverkehrsaufkommen durch die Schweiz von 16,3 auf 38,3 Mio. t. Bemerkenswert ist dabei, dass der Anteil des Schienengüterverkehrs am alpenquerenden Güterverkehr in der Schweiz im Vergleich zu den

«Im Jahr 2010 wurden durch die Schweizer Alpen auf Strasse und Schiene insgesamt etwa 38.3 Mio. transportiert, was einer Zunahme von knapp 4 Mio. t bzw. 12% im Vergleich zum Jahr 2009 entspricht.»

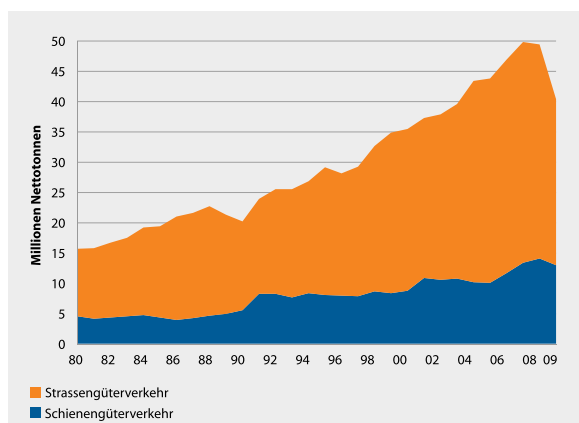
Nachbarstaaten Österreich und Frankreich wesentlich höher ist. Im Jahr 2009 entfielen auf den Schienengüterverkehr in Österreich gut 32%, in Frankreich wurden lediglich 12% der Gütermenge auf den Schienen transportiert.

In der Schweiz waren es im selben Jahr hingegen 63%. Grund dafür ist vor allem die Verkehrspolitik der Schweiz im Hinblick auf die Verlagerung des Güterverkehrs von der

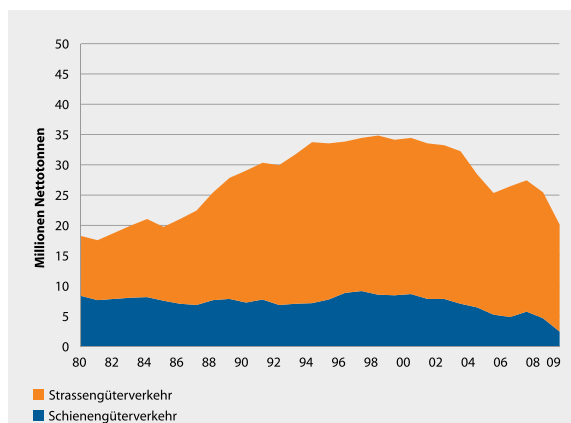
Schweiz



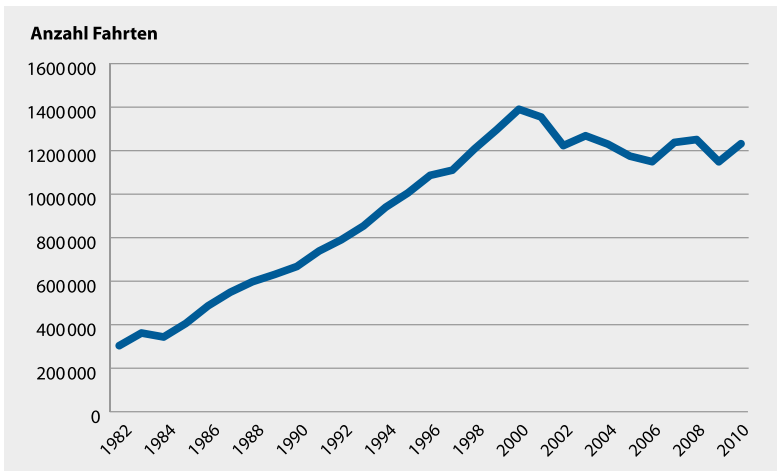
Österreich



Frankreich



Alpenquerender Güterverkehr über die Schweiz, Österreich und Frankreich in Mio. t



Jährliche Anzahl schwerer Fahrzeuge im alpenquerenden Strassengüterverkehr

Strasse auf die Schiene. Laut Art. 84 Abs. 2 BV steht der Bundesrat in der Pflicht, notwendige Massnahmen zu ergreifen, damit der alpenquerende Gütertransitverkehr über die Schiene erfolgt. Denn durch die Fertigstellung des Gotthard-Tunnels und dem damit verbundenen Wegfall der grössten Steigungen wird die Gotthardachse zu einer Flachbahn. Dies ermöglicht grosse Einsparungen und kürzere Fahrzeiten durch die flache und direkte

den vergangenen Jahren im Rahmen ihrer Güterverkehrspolitik verschiedene Massnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ein. Mithilfe der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe konnte die Anzahl der schweren Strassengüterfahrzeuge auf den Alpenstrassen von 1,4 Mio. Fahrzeugen im Jahr 2000 auf 1,26 Mio. im Jahr 2010 reduziert werden. Da aber im Zuge der LSWA 40-Tonnen-Lastwagen in der Schweiz zugelassen wurden,

«Der alpenquerende Schienengüterverkehr nahm im Jahr 2010 um 3,2 Mio. t auf insgesamt 24 Mio. t zu, was einem Anstieg von rund 15 % gleichkommt.»

Streckenführung. Jedoch wird der Personenverkehr die neuen Infrastrukturen ebenfalls in Anspruch nehmen. Diese überproportionale Zunahme des Personenverkehrs auf der Neuen Eisenbahn-Alpen-Transversale (NEAT) reduziert den für einen adäquaten Güterverkehr notwendigen Kapazitätssprung hinsichtlich der Infrastruktur. Um den starken Anstieg des Strassengüterverkehrs im Alpen transit zu bremsen, führte die Schweiz in

den vergangenen Jahren im Rahmen ihrer Güterverkehrspolitik verschiedene Massnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ein. Mithilfe der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe konnte die Anzahl der schweren Strassengüterfahrzeuge auf den Alpenstrassen von 1,4 Mio. Fahrzeugen im Jahr 2000 auf 1,26 Mio. im Jahr 2010 reduziert werden. Da aber im Zuge der LSWA 40-Tonnen-Lastwagen in der Schweiz zugelassen wurden, hat sich der Anteil des Strassengüterverkehrs am Gütertaufkommen seit 2000 von 30 % auf ein Niveau von 37 % (2010) des gesamten alpenquerenden Güterverkehrs weiter erhöht. Im Zuge dieser Entwicklung erfuhr insbesondere der Kombinierte Verkehr einen Aufschwung. Allerdings hat sich die in diesem Zusammenhang ursprünglich im Verkehrsverlagerungsgesetz formulierte Zielsetzung von lediglich 650 000 alpenquerenden schweren Lastwagen im Jahr 2009 als zu optimistisch erwiesen. Deshalb ist momentan eine Anpassung der Zielsetzung im Gespräch, die eine Senkung der Zahl der alpenquerenden Lastwagen bis zum Jahr 2019

vorsieht. Als Zwischenziel soll die Anzahl bis zum Jahr 2011 auf 1 Mio. Fahrzeuge reduziert werden. Doch nach einem leichten Rückgang der alpenquerenden Fahrten im Jahr 2009 auf 1,18 Mio. Fahrten stieg die Anzahl im Jahr 2010 wieder auf 1,26 Mio. Fahrten (+6.5 %) an.

Weiterführende Informationen zum Thema *Alpenquerender Güterverkehr* finden Sie in der *Logistikmarktstudie 2012*.

Autoren: Prof. Dr. Erik Hofmann und Kerstin Lampe, LOG-HSG St.Gallen
Kathrin Allemann, GS1 Schweiz

Katalog Logistikmarkt 2012

Der Katalog «Logistikmarkt 2012» ist mit der 5. Ausgabe der Logistikmarktstudie das führende und umfassende Nachschlagewerk für Logistik, Prozess- und Supply Chain Management in der Schweiz.



Ein wichtiger Bestandteil des Kataloges ist zudem das umfassende Branchenverzeichnis mit Firmeneinträgen und -porträts.

Umfang: 400 Seiten

Zusätzlich: Logistik-Poster mit Kennzahlen und Grafiken

Bestellungen unter: www.logistikmarkt.ch/de/katalogbestellung