



BAV Datenkompetenzzentrum Güterverkehr

Alpenquerender Güterverkehr durch die Schweiz

Kennzahlen 2025 und Interpretation der Entwicklung



Erstellt im Rahmen der Projektorganisation Monitoring Flankierende Massnahmen – MFM

März 2026



Inhaltsverzeichnis

1	Mengenentwicklung alpenquerender Verkehr	3
	Übersicht	3
1.1	Strassengüterverkehr	3
1.2	Schienengüterverkehr	4
	<i>Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr</i>	5
	<i>Marktanteile im alpenquerenden Schienengüterverkehr</i>	5
1.3	Gesamtverkehr und Modalsplit.....	6
1.4	Interpretation der Verkehrsentwicklung	7
1.5	Wirtschaftliche Entwicklung und Handelsaktivitäten als wichtigste Treiber im alpenquerenden Güterverkehr.....	8
2	Umweltmonitoring (Luftbelastung)	10
	Anhang	12
	Zusatzinformationen Alpenquerender Schienengüterverkehr	12
	Kapazitätsauslastung Schienengüterverkehr	12
	Qualitätsmonitoring	13

1 Mengenentwicklung alpenquerender Verkehr

Übersicht

Anzahl schwere Güterfahrzeuge (in 1'000)	2025				2024	2025	
	1. Semester		2. Semester				
	Total	(+/-)	Total	(+/-)	Total	Total	(+/-)
CH (Total)	477	-0.6%	483	+0.6%	960	960	-0.0%
Gotthard	345	-2.4%	341	-3.3%	707	686	-2.9%
San Bernardino	67	+5.4%	72	+11.8%	128	139	+8.6%
Simplon	50	+7.8%	54	+20.0%	91	104	+13.8%
Gr. St. Bernhard	15	-8.0%	17	+2.6%	33	32	-2.6%
Gesamt CH (Lasten-, Sattelzüge)	426	-0.7%	432	+0.6%	858	858	-0.1%
Brenner (Lasten-, Sattelzüge)	1'214	-0.7%	1'205	+4.8%	2'372	2'420	+2.0%

Nach Verkehrsträger (Angaben in 1'000 Netto-Nettotonnen)	2025				2024	2025	
	1. Semester		2. Semester				
	Total	(+/-)	Total	(+/-)	Total	Total	(+/-)
Total CH Strasse und Schiene	17'349	-11.6%	17'248	+2.1%	36'517	34'597	-5.3%
Strasse CH	5'391	-0.7%	5'463	+0.6%	10'855	10'854	-0.0%
Schiene CH	11'959	-15.8%	11'785	+2.8%	25'662	23'744	-7.5%
<i>Schiene Gotthard Total</i>	<i>9'254</i>	<i>-1.2%</i>	<i>9'284</i>	<i>+8.9%</i>	<i>17'897</i>	<i>18'538</i>	<i>+3.6%</i>
<i>Schiene Simplon Total</i>	<i>2'705</i>	<i>-44.0%</i>	<i>2'501</i>	<i>-14.9%</i>	<i>7'765</i>	<i>5'206</i>	<i>-33.0%</i>
WLV Gotthard	2'354	-19.9%	2'504	+20.0%	5'025	4'858	-3.3%
WLV Simplon	170	-72.8%	134	-49.7%	892	304	-65.9%
WLV Total	2'524	-29.2%	2'638	+12.1%	5'916	5'162	-12.7%
UKV Gotthard	6'882	+7.3%	6'758	+5.6%	12'812	13'639	+6.5%
UKV Simplon	2'039	-42.8%	1'978	-8.4%	5'722	4'017	-29.8%
UKV Total	8'921	-10.6%	8'735	+2.1%	18'535	17'656	-4.7%
Rola Gotthard	18	-16.7%	23	-41.6%	60	40	-32.8%
Rola Simplon	496	-22.1%	389	-24.2%	1'151	886	-23.1%
Rola Total	514	-22.0%	412	-25.4%	1'211	926	-23.5%
<i>Modal Split Anteil Strasse</i>	<i>31.1%</i>		<i>31.7%</i>		<i>29.7%</i>	<i>31.4%</i>	
<i>Modal Split Anteil Schiene</i>	<i>68.9%</i>		<i>68.3%</i>		<i>70.3%</i>	<i>68.6%</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 Transporthafen im alpenquerenden Güterverkehr auf Strasse und Schiene im Jahr 2025 im Vergleich zu 2024¹.

1.1 Strassengüterverkehr

- Das Aufkommen im alpenquerenden Strassengüterverkehr war im Jahr 2025 gegenüber dem Vorjahr unverändert: Die Zahl der Fahrten schwerer Güterfahrzeuge durch die Schweizer Alpen lag 2025 bei 959'700 und damit auf dem gleichen Niveau wie 2024, als 959'900 Lastwagen die Schweizer Alpen überquerten.
- Dabei ging die Zahl der Fahrten im ersten Semester 2025 um -0.6 % gegenüber dem Vorjahressemester zurück, im 2. Halbjahr 2025 stieg sie um +0.6 %.
- Die Fahrtenzahl lag im Jahr 2025 rund 444'300 Fahrten bzw. weniger als ein Drittel (-31.6 %) bzw. unter dem Wert des Referenzjahrs 2000, als jährlich noch über 1.4 Mio. schwere Güterfahrzeuge die Schweizer Alpen querten. Der Zielwert von 650'000 Fahrten, welcher gemäss Art. 3 des Bundesgesetzes über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs spätestens im Jahr 2018 zu erreichen gewesen wäre, wird damit um rund 310'000 Fahrten überschritten.
- Am Gotthard als wichtigstem schweizerischen Strassenübergang ging die Fahrtenzahl um -2.9 % zurück und belief sich somit auf 71.5 % aller alpenquerenden Fahrten des Jahres 2025. Am San Bernardino als zweitwichtigstem Übergang (neu 14.5 % aller Fahrten) hingegen stieg das Verkehrsaufkommen 2025 gegenüber 2024 um +8.6 %. Diese Entwicklung ist vor allem auf die unwitterbedingten Voll- und Teilsperren der A13 im Sommer 2024 zurückzuführen. Während dieser wurde der Verkehr grossräumig umgeleitet, vor allem über den Gotthard, womit sich so auch ein Teil des Rückgangs an diesem Übergang erklären lässt.

¹ Die Werte können sich rückwirkend leicht verändern, wodurch sich gegenüber früheren Berichten ggf. leicht abweichende Zahlen erklären lassen.

- Am Simplon verkehrten 2025 +13.8 % mehr schwere Güterfahrzeuge als noch 2024, am Grossen St. Bernhard hingegen ging das Aufkommen zurück (-2.6 %).
- Das Transportaufkommen (in Tonnen) auf der Strasse blieb gegenüber dem Vorjahr unverändert, ebenso wie die durchschnittliche Beladung der schweren Güterfahrzeuge.
- Am Brenner stieg die Zahl der Fahrten im Jahr 2025 gegenüber dem Vorjahr um +2.0 % und betrug rund 2.4 Mio. Lastwagen.

1.2 Schienengüterverkehr

- 2025 haben sich die Herausforderungen in der Abwicklung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs auf der Nord-Süd-Achse weiter verschärft, was sich in einem sehr deutlichen Rückgang des Verkehrsaufkommens auf der Schiene manifestierte.
- Auf der Schiene wurden 2025 insgesamt 23.7 Mio. Tonnen über die beiden Schweizer Alpenübergänge Gotthard und Simplon transportiert. Die Schiene verzeichnete gegenüber dem Vorjahr einen Aufkommensrückgang von 7.5 % bzw. -1.9 Mio. Tonnen gegenüber dem Vorjahresniveau. Damit beschleunigte sich der seit 2022 beobachtbare Aufkommensrückgang erneut.
- Das Gesamtaufkommen lag im ersten Semester 2025 mit -15.8 % deutlich unter dem Niveau des Vorjahres, was die Häufung der Sperrungen im ersten Halbjahr reflektiert. Im zweiten Semester nahm das Aufkommen um +2.8 % gegenüber dem gleichen Semester des Vorjahres zu. Hier ist zu beachten, dass das zweite Semester 2024 von einschneidenden baustellenbedingten Sperrungen bei Rastatt, am Simplon und der Gotthard-Achse geprägt war, was bereits ein tieferes Aufkommen im 2. Halbjahr 2024 zur Folge hatte.
- Vom Mengenrückgang hauptsächlich betroffen war die Lötschberg-Simplon-Achse, insbesondere aufgrund der Sanierung des Simplontunnels. Die Arbeiten finden von 2025 bis 2028 jedes Jahr jeweils über einen Zeitraum von sechs Monaten statt. Als Umleitungsstrecke dient vor allem die Gotthard-Achse. Dieser Zustand, gepaart mit den vorgesehenen, teils einschneidenden Sperrungen auf der Simplon-Achse infolge erforderlicher Sanierungen (u.a. Kehrtunnel Varzo, Boldrini-Brücke) der kommenden Jahre sowie die bis voraussichtlich 2029 andauernden Voll- und Teilsperren infolge des durch die Schweiz finanzierten Ausbaus auf Vier-Meter-Profil zwischen Domodossola und Gallarate, lässt erwarten, dass der Simplon schon heute als weniger attraktiv wahrgenommen wird und sich die Unternehmen schon heute zuverlässigere Alternativrouten wählen. Im Ergebnis der verschiedenen Sperrungen und Einschränkungen war über das gesamte Jahr 2025 betrachtet das Aufkommen auf beiden Schienenachsen durch die Schweiz insgesamt somit rückläufig.
- Entsprechend stieg 2025 das Aufkommen am Gotthard gegenüber dem Vorjahr um +3.6 %. Im ersten Semester betrug der Rückgang -1.2 % gegenüber dem Vorjahressemester. Im zweiten Halbjahr 2025 lag das Aufkommen dann um +8.9 % höher als noch im zweiten Halbjahr 2024.
- Am Simplon ging das Gesamtvolumen 2025 gegenüber dem Vorjahr um ein Drittel zurück (- 33.0 %). Besonders deutlich war die Abnahme im ersten Semester (-44.0 %). Im zweiten Semester 2025 betrug der Rückgang -14.9 %). Ursache hierfür waren die Umleitungen im Zuge der Kapazitätseinschränkungen im Gotthard-Basistunnel im Jahr 2024. Die Abnahme im ersten Semester ist durch die genannten Bauarbeiten bedingt.
- Der Gotthard konnte seinen Status als wichtigere der beiden Nord-Süd-Achsen für den alpenquerenden Schienengüterverkehr um 8.4 Prozentpunkte auf nunmehr 78.1 % ausbauen. Hingegen musste die Lötschberg-Simplon-Achse weitere Anteilsverluste hinnehmen: ihr Anteil am alpenquerenden Schienengüterverkehrsaufkommen lag 2025 bei nunmehr 21.3 %.
- Das Transportvolumen im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) lag 2025 -4.7 % bzw. rund 880'000 Tonnen unter dem Vorjahreswert. Im ersten Semester zeigt sich die baustellenbedingt

eingeschränkte Verfügbarkeit der Infrastruktur auf der Lötschberg-Simplon-Achse in der Verschiebung von UKV-Verkehren vom Simplon (-42.8 %) hin zum Gotthard (+7.3 %). Im zweiten Semester 2025 war der Rückgang am Simplon abgeschwächt (-8.4 %), während der am Gotthard weiterhin höher lag als im Vorjahressemester (+5.6 %). Im Total wurden 2025 908'000 Sendungen im UKV transportiert, was gegenüber dem Vorjahr einem Rückgang um rund 23'000 Sendungen entspricht.

- Auch der WLV verlor 2025 insgesamt an Aufkommen (-12.7 %). Am Gotthard glich sich der Rückgang im 1. Halbjahr 2025 (-19.9 %) im 2. Halbjahr 2025 wieder aus (-20.0 %), so dass insgesamt die Transportmenge um -3.3 % tiefer lag als noch 2024. Hingegen ging das Aufkommen auf der Simplon-Achse 2025 gegenüber dem Vorjahr um -65.9 % zurück. Dabei war im 1. Semester 2025 ein sehr deutlicher Rückgang zu verzeichnen (-72.8 %), welcher sich zweiten Semester abgeschwächte (-49.7 %). Auch hier zeigen sich die Effekte der genannten baustellenbedingten Sperren.
- Das mit der Rollenden Landstrasse (Rola) transportierte Volumen nahm in ihrem letzten Betriebsjahr um -23.5 % gegenüber dem Vorjahr ab; die Zahl der mit der Rola transportierten Lastwagen lag mit 53'000 Fahrzeugen um -35 % unter dem Vorjahresniveau. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Frist für die Einstellung des Betriebs der Rola im Dezember 2025 auch hier zu einem raschen Rückgang der Nachfrage geführt haben dürfte.
- Insgesamt transportierte der UKV im Jahr 2025 rund 17.8 Mio. Tonnen bzw. 72.2 % des gesamten Aufkommens im alpenquerenden Schienengüterverkehr. Der Anteil des WLV am Schienenaufkommen lag bei etwa einem Viertel (23.1 %) und blieb knapp unter dem Niveau des Vorjahres (-0.5 Prozentpunkte); jener der Rola betrug nurmehr 4.7 %.
- Der Anteil des UKV am gesamtmodalen alpenquerenden Güterverkehr (Strasse und Schiene) lag im Jahr 2025 bei 50.8 %, derjenige des WLV bei 16.2 %, jener der Rola bei 3.3 %.

Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr

- Der deutlich grösste Teil des alpenquerenden Schienengüterverkehrs durch die Schweiz ist Transitverkehr: 2025 wurden 70.9 % der Güter über die Schweizer Alpen im Transit befördert. Der Binnenverkehr machte demgegenüber 11.3 % aus, der Anteil der Import- und Exportverkehre betrug 2025 zusammen 17.8 %.

Marktanteile im alpenquerenden Schienengüterverkehr

- Die Marktanteile der verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen im alpenquerenden Güterverkehr haben sich 2025 gegenüber dem Vorjahr leicht verändert. SBB Cargo International konnte seinen Anteil gegenüber 2024 ausbauen und bleibt Marktführerin mit einem Anteil von 38.6 %. Die BLS Cargo bleibt das EVU mit dem zweitgrössten Marktanteil mit 27.9 %, trotz eines Verlustes an Marktanteilen (-1.7 Prozentpunkte) vor der SBB Cargo (Marktanteil 18.0 % bzw. -3.5 Prozentpunkte). Dahinter reihen sich DB Cargo, TX Logistik und Medway ein. Der Anteil der anderen EVU am Transportvolumen stieg um +2.5 Prozentpunkte und lag 2025 bei 3.2 %.

Marktanteile in % an Netto-netto-Tonnen	2024			2025			Veränderung (in PP)
	Gotthard	Simplon	Total	Gotthard	Simplon	Total	
SBB Cargo Int.	42.2%	22.7%	36.2%	43.1%	22.6%	38.6%	+2.3
BLS Cargo	13.0%	67.0%	29.5%	15.1%	73.3%	27.9%	-1.7
SBB Cargo	30.0%	2.3%	21.5%	22.2%	3.1%	18.0%	-3.5
DB Cargo	5.9%	7.1%	6.3%	6.4%	0.0%	5.0%	-1.3
TX Logistik	6.3%	0.5%	4.6%	5.1%	0.0%	4.0%	-0.6
Medway	0.7%	0.0%	0.5%	3.1%	0.3%	2.5%	+2.0
EDG	0.2%	0.0%	0.1%	2.7%	0.0%	2.1%	+2.0
Railcare	1.7%	0.0%	1.2%	1.1%	0.0%	0.9%	-0.3
Andere	0.9%	0.3%	0.7%	4.0%	0.7%	3.2%	+2.5

Tabelle 2: Marktanteile im alpenquerenden Güterverkehr in % (Anteile an Netto-netto-Tonnen, Werte auf eine Nachkommastelle gerundet).

1.3 Gesamtverkehr und Modalsplit

- Insgesamt wurden 2025 auf Strasse und Schiene 34.6 Mio. Tonnen im alpenquerenden Güterverkehr befördert. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einem Rückgang um 1.9 Mio. Tonnen oder -5.3 %.
- Der alpenquerende Schienengüterverkehr transportierte 2025 ein Volumen von 23.7 Mio. Tonnen - verzeichnete einen Aufkommensrückgang -7.5 %. Auf der Strasse belief sich das Volumen 2025 auf 10.9 Mio. Tonnen und verharrte auf dem Niveau des Vorjahres.

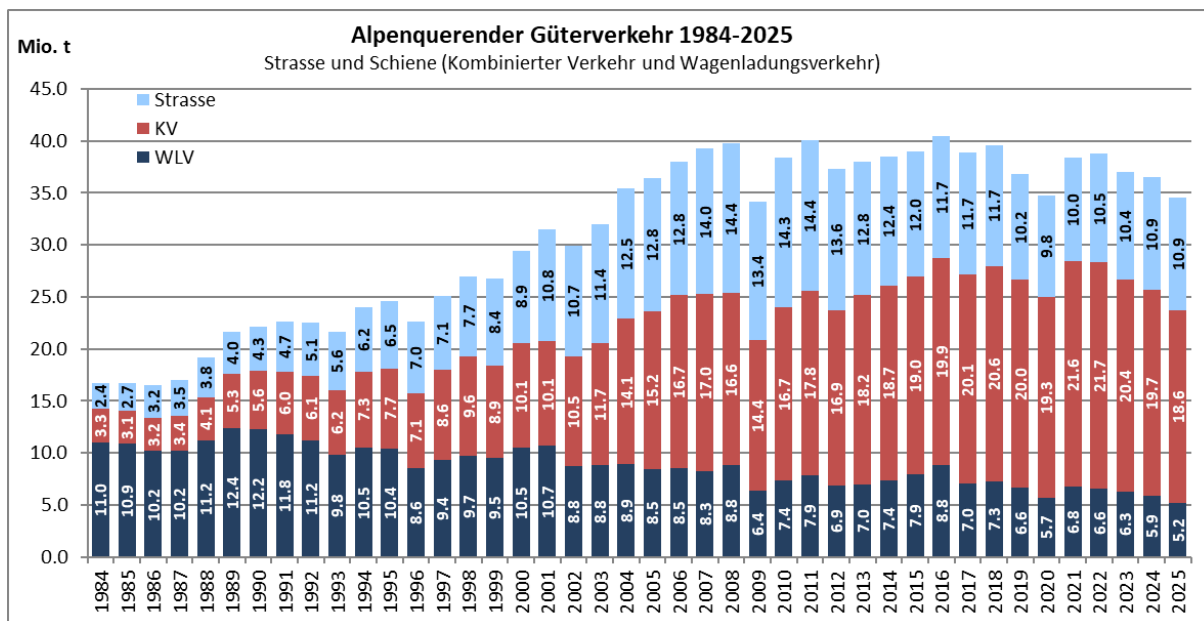


Abbildung 1: Entwicklung des alpenquerender Güterverkehrs 1984-2025.

- Der Rückgang des alpenquerenden Schienengüterverkehrsaufkommens bei gleichbleibendem Aufkommen der Strasse führte zu weiteren Anteilsverlusten der Schiene am Modal Split. Der Bahnanteil am gesamten alpenquerenden Güterverkehr in der Schweiz betrug im Jahr 2025 68.6 % (-1.7 Prozentpunkte), der Strassenanteil entsprechend 31.4 %.

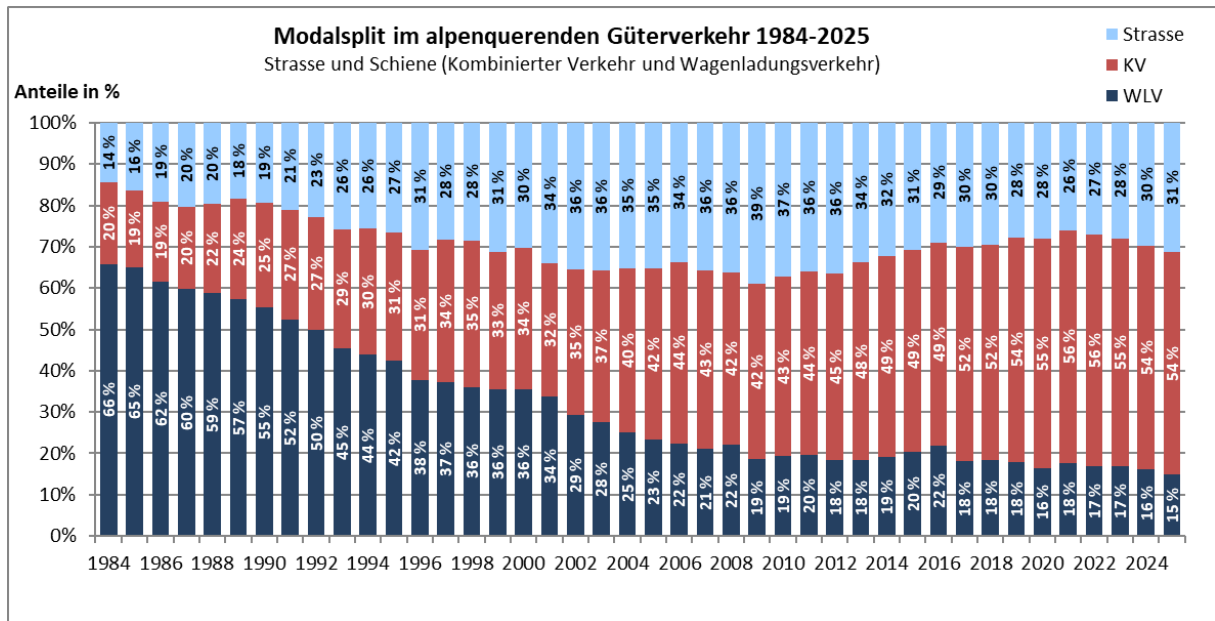


Abbildung 2: Entwicklung des alpenquerender Güterverkehrs 1984-2025.

1.4 Interpretation der Verkehrsentwicklung

- Die im Jahr 2025 beobachtete Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs ist aus verlagerungspolitischer Sicht als dramatisch zu bezeichnen.
- Der Strassengüterverkehr über die Alpen gewinnt trotz stagnierendem Aufkommen weiter Marktanteile. Gleichzeitig schrumpft der Gesamtmarkt um 5.3 %. Das zeigt deutlich, dass der alpenquerende Schienengüterverkehr wegen der herausfordernden Rahmenbedingungen – insbesondere Baustellen sowie mangelnder Qualität und Zuverlässigkeit – weiter deutlich an Wettbewerbsfähigkeit verliert. Entsprechend hat 2025 die Schiene nunmehr im vierten Jahr in Folge Marktanteile verloren und transportierte ein Volumen, welches sich 2025 damit auf dem Niveau des Jahres 2012 bewegte.
- Zentrale Ursache für das seit 2022 rückläufige Aufkommen des alpenquerenden Schienengüterverkehrs sind die mangelnde Qualität und Zuverlässigkeit im langlaufenden Schienengüterverkehr entlang der wichtigsten europäischen Nord-Süd-Achsen. Diese hält unverändert an und verstärkt sich punktuell. Hinzu kommt das weiterhin angespannte wirtschaftliche Umfeld für den internationalen Güterverkehr.
- Die genannten Produktionsbedingungen erschweren es den Branchenakteuren im Schienengüterverkehr zunehmend, bestehende Transportmengen zu halten oder gar neue Verkehre zu akquirieren. Häufige Sperrungen infolge umfangreicher Bautätigkeiten sowie die deutliche Zunahme von Störungen in der Infrastruktur – insbesondere auf den deutschen Zulaufstrecken zur Schweiz – führen zu einer spürbaren Verlagerung von Gütern auf die Strasse.
- Damit wächst das Risiko, dass verlorene Mengen dauerhaft nicht mehr auf die Schiene zurückgeführt werden können. Die Erfahrung zeigt, dass eine Rückgewinnung nur mit erheblichem Aufwand möglich ist. Diese Entwicklung steht in klarem Widerspruch zu den Zielen der schweizerischen Verlagerungspolitik.

1.5 Wirtschaftliche Entwicklung und Handelsaktivitäten als wichtigste Treiber im alpenquerenden Güterverkehr

- Wesentlicher Einflussfaktor für die Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs durch die Schweiz ist die wirtschaftliche Entwicklung im europäischen Umfeld, insbesondere in Italien und Deutschland.
- Die seit 2022 anhaltende Wirtschaftskrise in Europa, insbesondere die stark steigenden Energiepreise und der Rückgang der Produktion in bestimmten Märkten, schlagen sich weiterhin in der wirtschaftlichen Entwicklung der EU und der Schweiz deutlich nieder. In den Jahren 2024 und 2025 ist nur ein zögerliches Wirtschaftswachstum in den für den alpenquerenden Güterverkehr relevanten Regionen Europas feststellbar.
- Die nachfolgende Abbildung zeigt die Veränderung des BIP seit 2024.

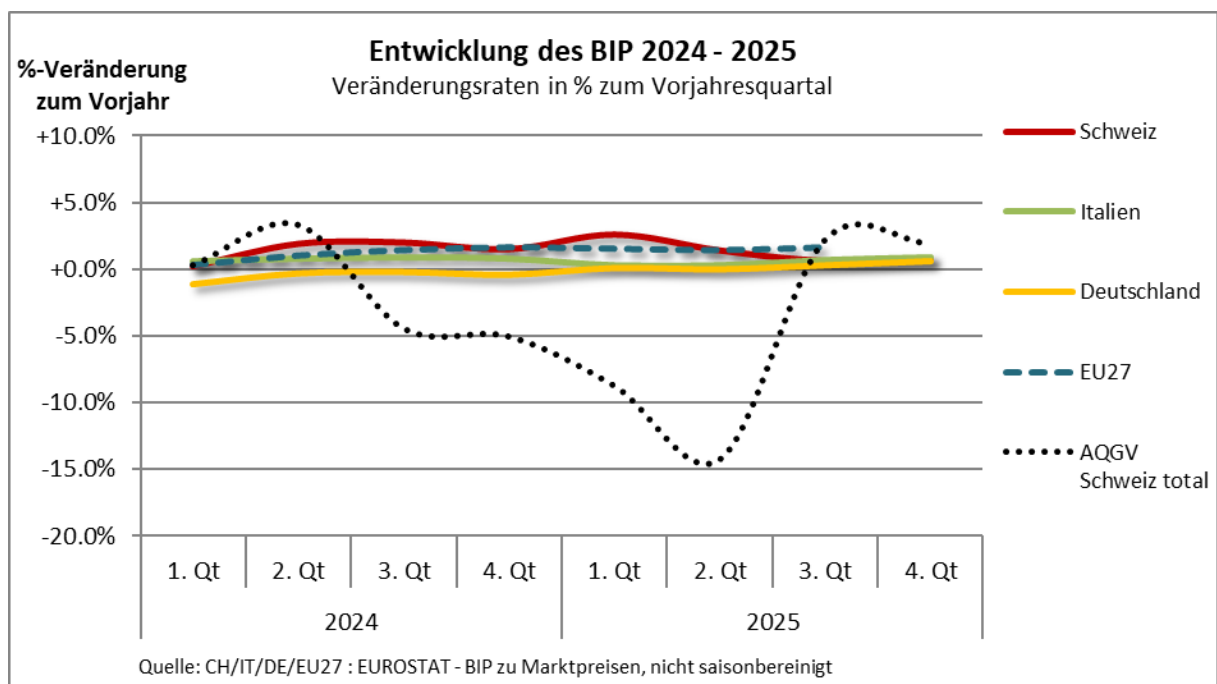


Abbildung 3: Entwicklung des Brutto-Inlandprodukts 2024–2025, dargestellt in %-Abweichung zur jeweiligen Vorjahresperiode.

- Eng verknüpft mit der wirtschaftlichen Entwicklung ist auch die Entwicklung der Aussenhandelsaktivitäten. Der Grossteil des alpenquerenden Güterverkehrs 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. Die nachfolgende Figur zeigt die Entwicklung des Aussenhandelsvolumens der Schweiz, Deutschlands, Italiens sowie der EU.

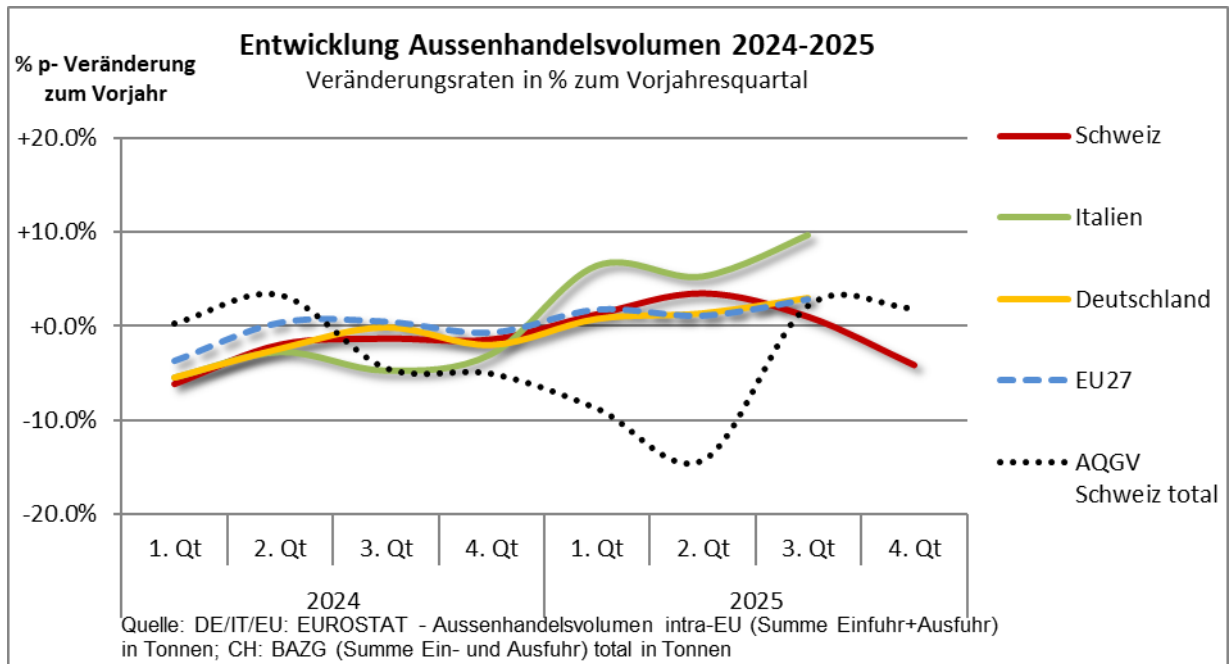


Abbildung 4: Entwicklung des Aussenhandelsvolumens 2024 – 2025, dargestellt in %-Abweichung zur jeweiligen Vorjahresperiode.

- Die seit 2022 rückläufige Entwicklung des Aussenhandels in Europa war bedingt durch die infolge des Kriegs in der Ukraine die stark gestiegenen Preise für die Bereitstellung von Energie. Infolgedessen gingen die Handelsvolumina der für den alpenquerenden Güterverkehr relevanten Staaten zurück. Seit dem dritten Quartal 2024 hat sich dieser Rückgang des Aussenhandelsvolumens verlangsamt. Mit dem ersten Quartal 2025 ist hier, besonders für Italien, ein Wachstum erkennbar. Das Aussenhandelsvolumen der Schweiz folgte im Wesentlichen dieser Entwicklung; allerdings war es im vierten Quartal 2025 wieder rückläufig.

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 Abbildung x). 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.
- Südlich der Alpen kommt nun auch die Station Camignolo in den Bereich des Grenzwertes zu liegen.
- Die Abnahme der Stickoxid-Konzentrationen (NO_x) erfolgte entlang der A2 und A13 seit Messbeginn kontinuierlich.
- Die PM10-Belastung hat seit Messbeginn überall abgenommen. Die Messwerte liegen an allen Stationen bereits seit acht Jahren unter dem Jahresmittelgrenzwert.
- Die Abnahme der Immissionen von NO_x zeigt deutlich die verbesserten Emissionseigenschaften der Fahrzeuge aufgrund der starken Zunahme von Fahrzeugen der Abgasstufe EURO VI- (Lastwagen) und Euro 6 (Personenwagen).

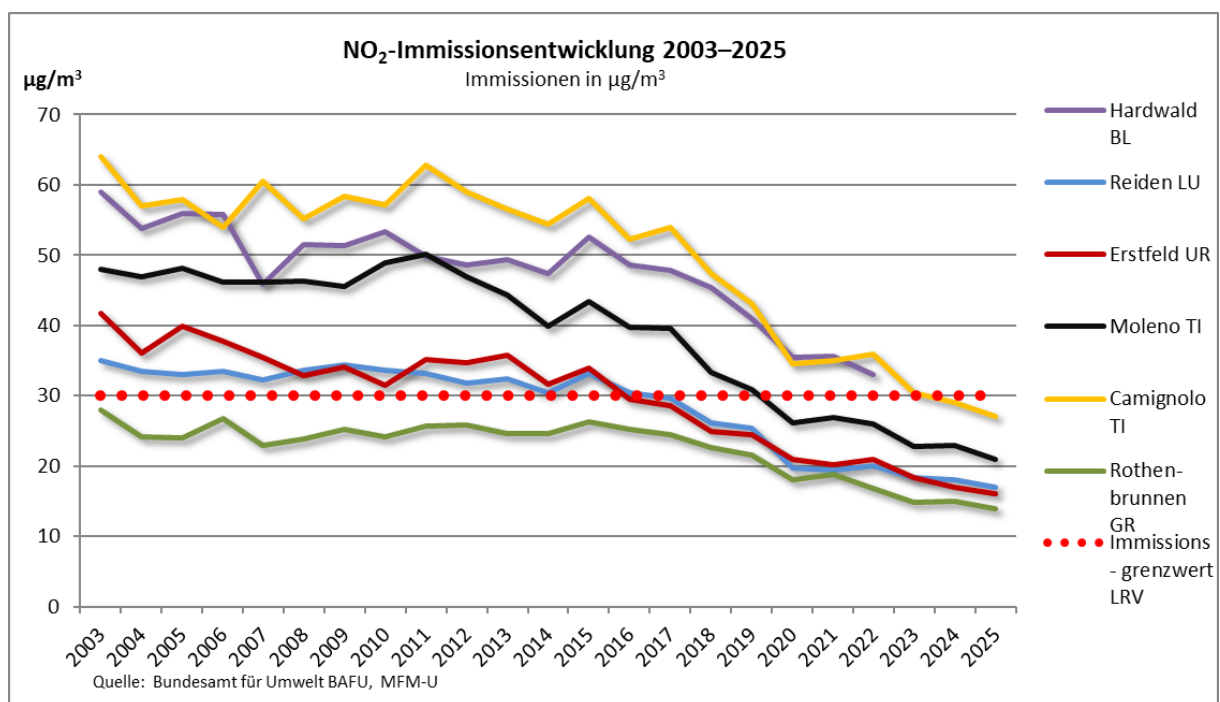


Abbildung 5: Jahresmittelwerte der NO₂-Konzentration seit 2003²

² Die Daten unterliegen einer kontinuierlichen Bewertung und können daher ggf. noch rückwirkend korrigiert werden. Aufgrund von Bauarbeiten mit entsprechender Ausserbetriebnahme der Messstation gibt es Lücken in den Messreihen für Hardwald und Rothenbrunnen.

- In Zukunft wird mit der Einführung von EURO VII im Jahr 2027 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.
- Die komplexen atmosphärenchemischen erfordern es, dass die NO_x-Belastung weiter gesenkt werden muss, damit sich dies auch in einer weiteren Abnahme der NO₂-Belastung auswirkt. Erst dann kann dessen Jahresmittelgrenzwert überall eingehalten werden. 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 356 Trassen pro Tag und Richtung zur Verfügung.

Achse	Kapazität Güterverkehr Anzahl Züge pro Tag, beide Richtungen
Lötschberg-Simplon-Achse	110
Gotthard-Achse	246
Summe	356

Tabelle 3: Übersicht über die üblicherweise zur Verfügung stehenden Trassenkapazitäten auf den Nord-Süd-Achsen im alpenquerenden Güterverkehr (von Grenze zu Grenze).

Die folgende Abbildung stellt die Auslastung der Schienenkapazitäten für 2024 bis 2025 auf der Gotthard- und der Lötschberg-Simplon-Achse dar³.

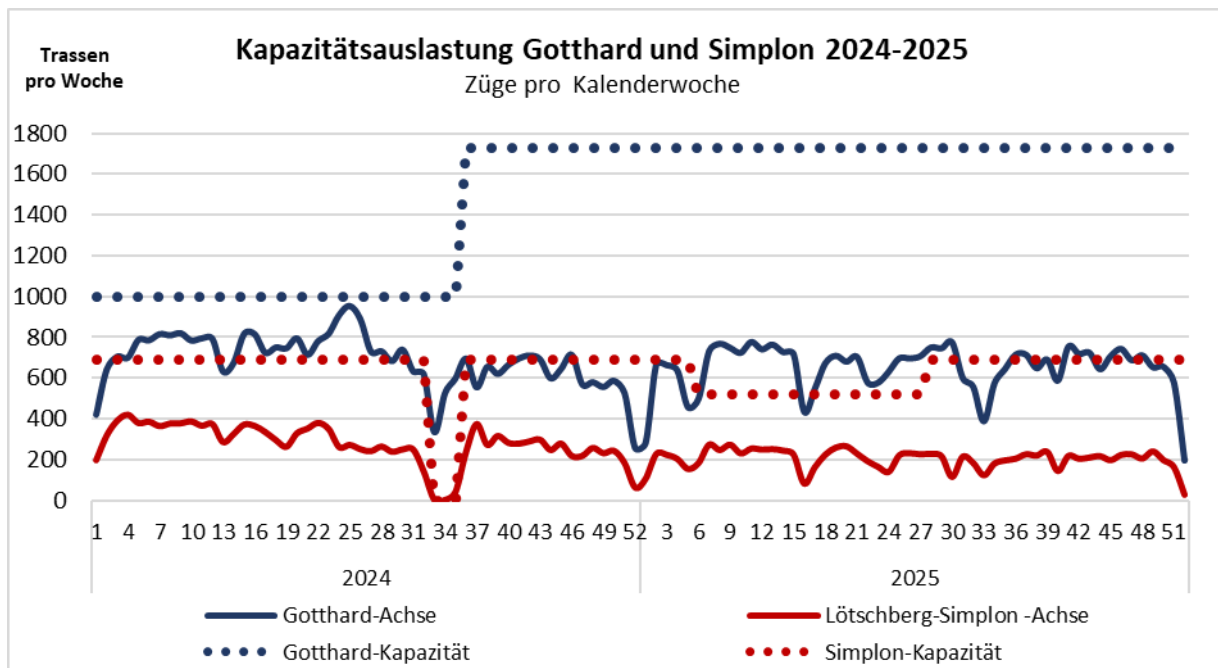


Abbildung 8: Kapazitätsauslastung auf der Gotthard- und der Lötschberg-Simplon-Achse 2024 und 2025.

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

³ 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 276 täglich zur Verfügung stehenden Trassen für die Berechnung der Wochenkapazität mit einem Faktor 6.25 statt 7.0 multipliziert, Entsprechend werden die 276 täglich zur Verfügung stehenden Trassen für die Berechnung der Wochenkapazität mit einem Faktor 6.25 statt 7.0 multipliziert, was insgesamt 246 pro Tag und Richtung bedeutet. 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 2025 kumuliert 37.5 %, -18.1 % tiefer als 2024, als noch verschiedene Kapazitätseinschränkungen im Nordzulauf sowie infolge des Unfalls im GBT vom August 2023 die Kapazitäten reduzierten. Die Lötschberg-Simplon-Achse war 2025 kumuliert 32.6 % ausgelastet, -10.1 Prozentpunkte tiefer als 2024. Das erste Halbjahr 2025 zeigt deutlich die Entwicklung infolge der genannten baustellenbedingten Kapazitätsrestriktionen auf der Lötschberg-Simplon-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 KV-Operateure zu Verspätungen und Servicequalität auf jeder Relation befragt. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Entwicklung der Pünktlichkeit in den vergangenen beiden Jahren.

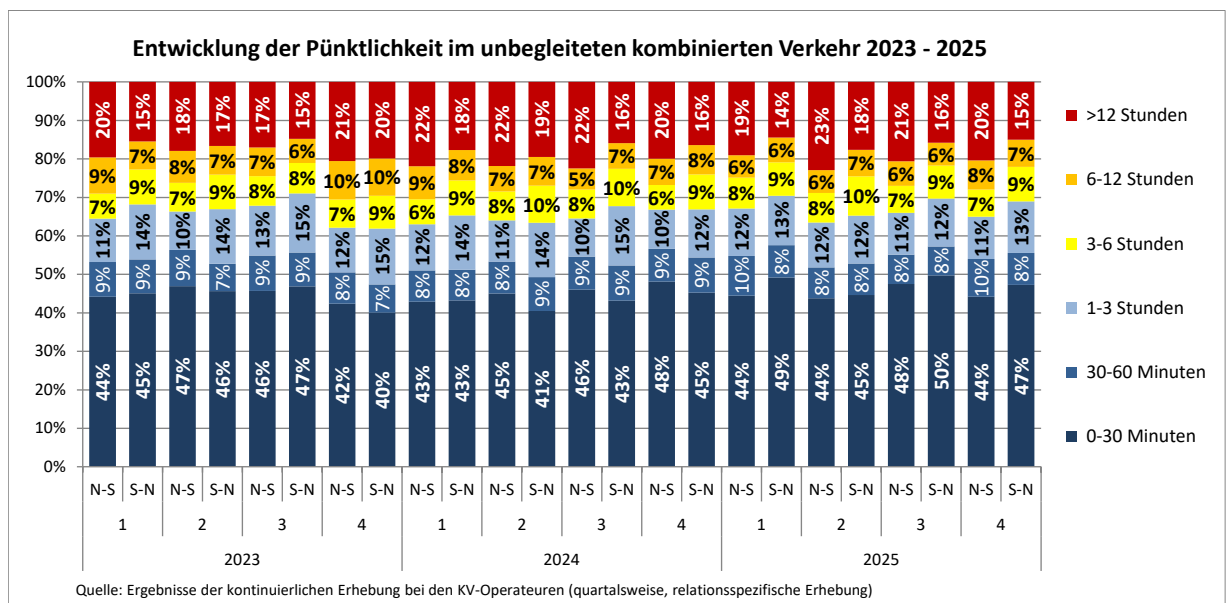


Abbildung 9: Entwicklung der Pünktlichkeit im alpenquerenden kombinierten Schienengüterverkehr 2023-2025.

Die Qualität im alpenquerenden kombinierten Verkehr war seit 2020 deutlich rückläufig und befand auch im Jahr 2025 auf sehr tiefem Niveau. Im Mittel erreichten im 2. Semester 2025 47.2 % aller Züge des alpenquerenden unbegleiteten kombinierten Verkehrs ihr Ziel pünktlich (Verspätungen zwischen 0 und 30 Minuten). Gegenüber dem Vorjahr hat sich die Pünktlichkeit 2025 damit leicht verbessert (+1.5 %). Allerdings waren auch im 2. Semester 2025 weiterhin über ein Drittel der Züge über drei Stunden verspätet (32.6 %), wobei etwa jeder sechste Zug sein Ziel nur mit über 12 Stunden Verspätung erreichte (18.0 %).

Die effektive Qualität dürfte noch tiefer liegen, da gemäss Aussagen einzelner Operateure im alpenquerenden Schienengüterverkehr im Jahr 2025 rund 25 % aller Züge qualitätsbedingt ganz ausfielen (u.a. weil Rollmaterial oder Personal bei verspäteter Ankunft nicht mehr für den Rücklauf verfügbar sind) und nicht mit in die Statistik einfließen. Dieser Wert liegt nochmals rund 2 Prozentpunkte höher als 2024.

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.