

BFS Aktuell

11 Mobilität und Verkehr



Neuchâtel, November 2016

Güterverkehr in der Schweiz 2015

Übersicht über alle Verkehrsträger

Ein Prozent weniger Transportleistungen als im Vorjahr

Der Güterverkehr spielt in unserer arbeitsteiligen Gesellschaft eine wichtige Rolle. Er versorgt die Unternehmen mit Produktions- und die Bevölkerung mit Konsumgütern, und er ermöglicht den globalen Handel mit Waren. 2015 betrug die Transportleistung auf den Schweizer Strassen 17,2 Milliarden Tonnenkilometer¹ (2014: 17,5). Zusätzliche 10,82 Milliarden Tonnenkilometer wurden auf der Schiene erbracht (2014: 10,75). Insgesamt sanken die Transportleistungen 2015 gegenüber dem Vorjahr um 1,0%, wobei die Abnahme auf den Strassengüterverkehr zurückzuführen ist (-1,9%), während die Schiene eine leichte Zunahme verzeichnete (+0,7%). Der Rückgang der Transportleistungen betraf in erster Linie den Binnerverkehr und dürfte mit der gedämpften Entwicklung der Schweizer Konjunktur zusammenhängen. Auch der Transitverkehr auf der Strasse nahm ab, trotz der wirtschaftlichen Entspannung in Italien.

Der Anteil des Schienengüterverkehrs an der gesamten Transportleistung, der sogenannte Modalsplit, belief sich 2015 auf 39% (2014: 38%). Dies ist deutlich weniger als 1980, als der entsprechende Wert noch 53% betragen hatte. Der Rückgang fand jedoch vor allem in den 1980er- und 1990er-Jahren statt. Seit der Jahrtausendwende konnte die Bahn ihren Anteil in einem Bereich zwischen 36% und 42% halten – dies trotz der Erhöhung der Gewichtslimiten für Strassengüterfahrzeuge in den Jahren 2001 (von 28 auf 34 Tonnen) und 2005 (auf 40 Tonnen). Zum Vergleich: Der Schienenanteil im Landverkehr der 28 EU-Länder lag 2014 bei durchschnittlich 19%.

¹ Ein Tonnenkilometer entspricht der Beförderung einer Tonne über einen Kilometer (tkm).

Transportleistungen im Strassen- und Schienengüterverkehr

T 1

	Transportleistung Milliarden Tonnenkilometer		Veränderung
	2014	2015	2014–2015
Strasse	17,54	17,20	-1,9%
Schiene	10,75	10,82	+0,7%
Total	28,29	28,02	-1,0%

Datenbasis Strasse: schwere in- und ausländische Güterfahrzeuge, leichte inländische Güterfahrzeuge

Schiene: Werte in Netto-tkm (ohne das Eigengewicht von Containern und Strassengüterfahrzeugen im kombinierten Verkehr)

Quellen: BFS – Gütertransportstatistik (GTS), Statistik des öffentlichen Verkehrs (OeV)

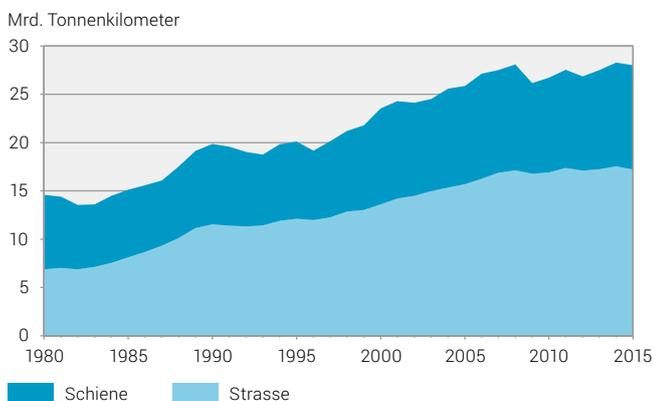
© BFS 2016

Die schweizerische Verkehrspolitik verfolgt unter anderem das Ziel, den alpenquerenden Transitgüterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. 2015 wurden 69% des Transportguts per Bahn und 31% auf der Strasse durch die Schweizer Alpen befördert. In Österreich lagen die entsprechenden Anteile 2014 bei 28% (Schiene) und 72% (Strasse).

Im Import- und Exportverkehr sind neben der Strasse und der Schiene auch die Rheinschiffahrt und die Ölleitungen von Bedeutung: 2015 wurden 6,3 Millionen Tonnen Güter mit Rheinschiffen (2014: 6,0) und 3,7 Millionen Tonnen via Ölleitungen (2014: 5,6) über die Schweizer Grenze transportiert. Die markante Abnahme bei den Ölleitungen ist auf die Schliessung der Raffinerie Collombey im März 2015 zurückzuführen. Zum Vergleich: Mit schweren Strassengüterfahrzeugen wurden 48,5 Millionen Tonnen

(2014: 48,3) und auf der Schiene 12,3 Millionen Tonnen (2014: 11,0) ein- oder ausgeführt. Der Beitrag der Luftfahrt war mit 0,4 Millionen Tonnen vergleichsweise gering.

Transportleistungen auf Strasse und Schiene G 1



Datenbasis Strasse: schwere in- und ausländische Güterfahrzeuge, leichte inländische Güterfahrzeuge

Schiene: Werte in Netto-tkm (ohne das Eigengewicht von Containern und Strassengüterfahrzeugen im kombinierten Verkehr)

Quellen: BFS – Gütertransportstatistik (GTS), Statistik des öffentlichen Verkehrs (OeV)

© BFS 2016

Transportunternehmen

2014 waren schweizweit 5 594 Unternehmen im Bereich Güterbeförderung im Strassenverkehr tätig (inklusive Umzugstransporte)². Dies entsprach knapp 1% aller Unternehmen in der Schweiz. Die Strassengüterverkehrsbranche beschäftigte insgesamt 44 162 Personen, welche sich 37 563 Vollzeitäquivalente teilten. Daraus lässt sich ein durchschnittlicher Beschäftigungsgrad von 85% ableiten, was höher ist als der entsprechende Wert aller Unternehmen in der Schweiz (79%). Der Blick auf die Beschäftigungsdaten zeigt ausserdem, dass der Frauenanteil in dieser Branche tief ist: Nur gerade 14% der Beschäftigten waren Frauen. Bezogen auf die Vollzeitäquivalente betrug der Anteil aufgrund des generell tieferen Beschäftigungsgrads bei den Frauen sogar nur 11%. Zum Vergleich: Über alle Wirtschaftszweige hinweg betrachtet, lag der Frauenanteil in der Schweiz bei 45% (Beschäftigte) bzw. 39% (Vollzeitäquivalente).

Im Eisenbahnverkehr waren 2014 insgesamt 16 Unternehmen im Bereich der Güterbeförderung aktiv. Sie zählten 4 138 Beschäftigte und 3 922 Vollzeitäquivalente, was einem durchschnittlichen Beschäftigungsgrad von 95% entsprach. Der Frauenanteil war auch hier klein und lag bei 11% (Beschäftigte) bzw. 9% (Vollzeitäquivalente).

Unternehmen und Beschäftigte, 2014 T 2

Branche	Anzahl Unternehmen	Beschäftigte		Vollzeitäquivalente	
		Total	davon Frauen	Total	davon Frauen
Total Schweiz	593239	5044371	2272142	3965740	1527458
Güterbeförderung im Strassenverkehr ¹	5 594	44 162	6 208	37 563	4 095
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	16	4 138	464	3 922	357

¹ inkl. Umzugstransporte

Provisorische Zahlen

Quelle: BFS – Statent

© BFS 2016

² Rund die Hälfte der Transportleistungen im Strassengüterverkehr wird im Wirtschaftszweig «Verkehr und Lagerei» erbracht, auf den sich diese Analyse bezieht. Daneben spielen aber auch andere Branchen eine wichtige Rolle, insbesondere der Handel, das Baugewerbe und das verarbeitende Gewerbe.

Fahrleistungen

Fahrleistungen sind die Wegstrecken, welche von Fahrzeugen innerhalb eines Jahres auf schweizerischem Territorium zurückgelegt werden. Sie werden in Fahrzeugkilometern angegeben. Die Fahrleistungen eignen sich für eine Beurteilung der Infrastrukturbeanspruchung und der Umweltauswirkungen.

Mit schweren Güterfahrzeugen wurden 2015 in der Schweiz 2,2 Milliarden Kilometer zurückgelegt. Davon gingen 1,7 Milliarden Kilometer (77%) auf das Konto von inländischen und 0,5 Milliarden Kilometer (23%) auf das Konto von ausländischen Fahrzeugen. Hinzu kamen 4,1 Milliarden Kilometer von leichten Güterfahrzeugen (v.a. Lieferwagen). Damit machte der Güterverkehr rund 10% der Fahrleistungen des gesamten Strassenverkehrs aus.

Weniger Schadstoffausstoss dank technischem Fortschritt

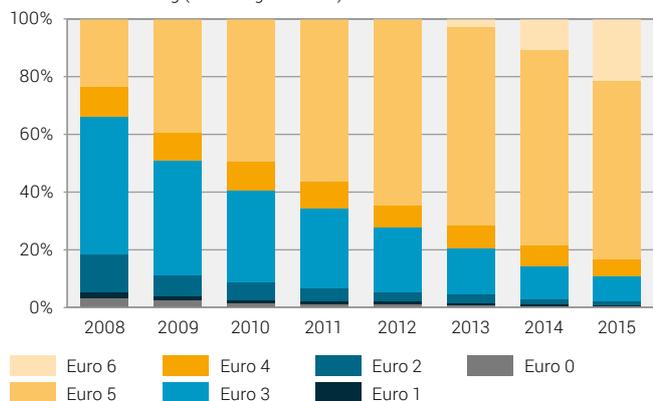
Schwere Güterfahrzeuge werden in Abhängigkeit ihres Schadstoffausstosses in die Emissionsklassen (Euro-Klassen) 0 bis 6 eingeteilt, wobei die Euro-Klasse 6 die strengsten Grenzwerte aufweist.³ Der technische Fortschritt und die fortlaufende Erneuerung des Fahrzeugparks führen dazu, dass immer mehr vergleichsweise saubere Fahrzeuge auf den Schweizer Strassen verkehren. Diese Entwicklung wird auch durch das politische Instrument der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) gefördert, indem für emissionsarme Fahrzeuge tiefere Abgabesätze gelten.

Der Anteil der modernsten und somit saubersten Fahrzeuge (Euro-Klasse 6) an der Fahrleistung der schweren inländischen Güterfahrzeuge lag 2015 bei 21% – dies nur vier Jahre, nachdem erstmals Wagen dieser Kategorie in Verkehr gesetzt worden waren. Den grössten Anteil hatten immer noch Fahrzeuge der Euro-Klasse 5 (62%), allerdings ist dieser Prozentsatz seit 2014 rückläufig. Der Fahrleistungsanteil der ältesten Euro-Klassen (0 bis 3) ging seit 2008 von 66% auf 11% zurück.

Fahrleistung der schweren Güterfahrzeuge nach Emissionsklasse

G 2

Anteil an Fahrleistung (Fahrzeugkilometer)



Datenbasis: schwere inländische Güterfahrzeuge

Quelle: BFS – Gütertransportstatistik (GTS)

© BFS 2016

³ Fahrzeuge der Euroklasse 6 wurden erstmals 2011 in Verkehr gesetzt.

Transportleistungen

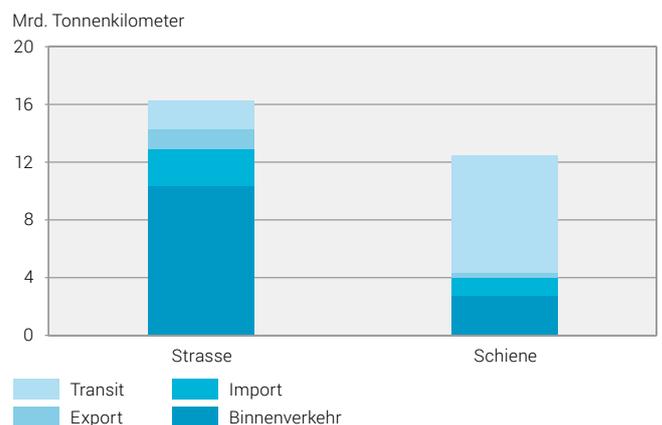
Die Transportleistungen berücksichtigen neben den zurückgelegten Distanzen auch die beförderten Gütermengen. Sie werden in Tonnenkilometern ausgedrückt, wobei ein Tonnenkilometer der Beförderung einer Tonne über einen Kilometer entspricht. Die Kenngrösse der Transportleistungen dient dazu, die tatsächlich erbrachten Dienstleistungen des Transportsystems und somit auch die Nachfrage im Güterverkehr zu beurteilen.

Strasse im Binnenverkehr stark, Schiene im Transitverkehr

Von den 28 Milliarden Tonnenkilometern, die 2015 im Güterverkehr erbracht wurden, entfielen 61% auf die Strasse und 39% auf die Schiene. Die beiden Verkehrsträger sind nicht primär Konkurrenten, sondern sie ergänzen sich. Die regionale Feinverteilung der Waren kann in den meisten Fällen nur über die Strassen erfolgen. Lastwagen und schwere Sattelzüge erbringen daher in der Schweiz 64% der Transportleistungen im Binnenverkehr und nur 36% im internationalen Verkehr. Die Schiene bietet vor allem bei längeren Transportwegen Vorteile. Entsprechend dominiert bei der Bahn der Transitverkehr mit einem Anteil an den Transportleistungen von 65%. Während der Binnenverkehr auf der Schiene tendenziell abnimmt (–20% seit 2008), lässt sich im Transit die gegenteilige Entwicklung beobachten (+12%). Die Abnahme des Binnenverkehrs verdeutlicht die schwierige Marktsituation im Schweizer Einzelwagenladungsverkehr. Die Zunahme im Transit dürfte mindestens teilweise in der schweizerischen Verlagerungspolitik begründet sein.

Transportleistungen nach Binnen- und internationalem Verkehr, 2015

G 3



Datenbasis Strasse: schwere in- und ausländische Güterfahrzeuge

Quellen: BFS – Gütertransportstatistik (GTS), Statistik des öffentlichen Verkehrs (OeV)

© BFS 2016

Nahrungsmittel dominieren auf der Strasse, Container auf der Schiene

Die schweren inländischen Strassengüterfahrzeuge transportieren grösstenteils Waren, welche für die Baubranche sowie für die Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln wichtig sind: Bezogen auf die Transportleistung standen 2015 Nahrungsmittel mit einem Anteil von 23% an erster Stelle, gefolgt von Steinen und Erden (17%). Es handelt sich hierbei um besonders «strassenafine» Güter, da sie geografisch relativ fein verteilt werden müssen.

Im Schienengüterverkehr⁴ weisen die Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft, die Steine und Erden, die Mineralölzeugnisse sowie die Metallerzeugnisse besonders hohe Anteile an der Transportleistung auf. 2015 vereinten diese vier Warengruppen rund 25% der geleisteten Tonnenkilometer auf sich. Der grösste Anteil (55%) entfiel jedoch auf die nicht identifizierbaren Güter. Diese Kategorie entspricht im Grossen und Ganzen dem kombinierten Verkehr. Hier kann der Inhalt von Containern sowie von auf die Bahn verladenen Lastwagen und Sattelaufliegern meistens nicht eindeutig bestimmt werden. Die langen Transportdistancen des kombinierten Verkehrs (typischerweise Basel-Chiasso bzw. Chiasso-Base) tragen zu diesem hohen Wert bei.

Der Güterverkehr in Europa im Vergleich

Der Strassengüterverkehr hat sich 2015 im Vergleich zum Vorjahr je nach Land unterschiedlich entwickelt: Die Transportleistungen der schweren Güterfahrzeuge, welche in Frankreich immatrikuliert waren, haben um 7% abgenommen, während die spanischen Fahrzeuge 7% mehr Tonnenkilometer erbrachten. Die Transportleistungen der Schweizer Fahrzeuge sind um 5% zurückgegangen (diese Angaben beinhalten auch die Leistungen im Ausland).

Transportleistungen auf Strasse und Schiene nach ausgewählten Warengruppen, 2015

G 4



Datenbasis Strasse: schwere inländische Güterfahrzeuge
Datenbasis Schiene: Eisenbahnunternehmen mit einer Transportleistung über 500 Mio. Tonnenkilometer

Quellen: BFS – Gütertransportstatistik (GTS), Statistik des öffentlichen Verkehr (OeV)

© BFS 2016

Der Gütertransport mit der Bahn verzeichnete in Österreich einen Rückgang von 1%. In den übrigen betrachteten Ländern konnte der Schienengüterverkehr zulegen, am deutlichsten wiederum in Spanien mit 7%. In der Schweiz fiel die Zunahme vergleichsweise moderat aus (1%).

Die Entwicklung des Güterverkehrs hängt unter anderem mit der allgemeinen wirtschaftlichen Situation zusammen. In Spanien und Polen war das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts 2015 mit über 3% hoch. In Frankreich, Italien, Österreich und der Schweiz lag das Wirtschaftswachstum hingegen deutlich unter dem EU-Durchschnitt von 2%.

Transportleistungen und BIP im internationalen Vergleich

T 3

	Transportleistung Strasse			Transportleistung Schiene			BIP real	
	Milliarden Tonnenkilometer	Veränderung		Milliarden Tonnenkilometer	Veränderung		Veränderung	
	2014	2015	2014–2015	2014	2015	2014–2015	2014–2015	
Schweiz	13 067	12 441	-4,8%	12 313	12 431	+1,0%	+0,8%	
EU-28	1 725 240	1 763 825	+2,2%	403 544	406 383	+0,7%	+2,2%	
Deutschland	310 142	n.a.	n.a.	112 629	116 632	+3,6%	+1,7%	
Frankreich	165 225	153 580	-7,0%	32 596	34 252	+5,1%	+1,3%	
Italien	117 813	116 820	-0,8%	20 157	20 781	+3,1%	+0,7%	
Österreich	24 299	24 436	+0,6%	20 494	20 266	-1,1%	+1,0%	
Spanien	195 767	209 390	+7,0%	10 385	11 131	+7,2%	+3,2%	
Niederlande	70 897	69 492	-2,0%	6 169	6 472	+4,9%	+2,0%	
Polen	250 931	260 713	+3,9%	50 073	50 603	+1,1%	+3,6%	

Datenbasis Strasse: schwere inländische Güterfahrzeuge der jeweiligen Länder, Gesamtleistungen (In- und Ausland)

EU-28: Total aller 28 EU-Staaten (Daten 2015 von einzelnen Ländern fehlend, durch Werte 2014 ersetzt)

n.a.: Daten bei Redaktionsschluss nicht verfügbar

Quelle: Eurostat

© BFS 2016

⁴ Informationen zu Warengruppen werden nur für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit einer Jahresleistung über 500 Mio. Tonnenkilometer erfasst.

Verkehrsunfälle und Umweltauswirkungen

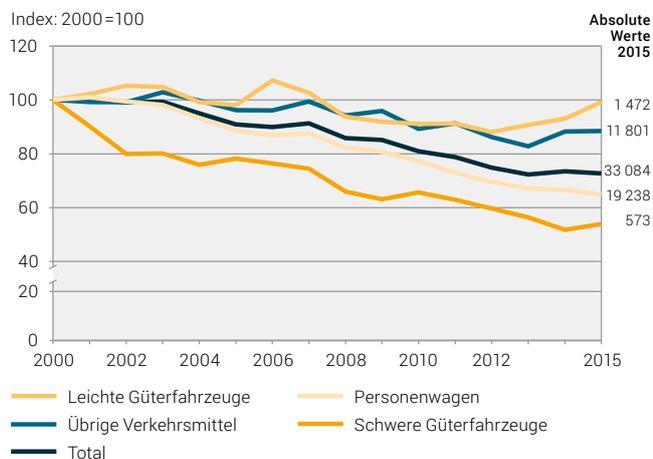
Güterfahrzeuge sind sicherer unterwegs als Personenwagen

Im Jahr 2015 ereigneten sich auf Schweizer Strassen 53 235 polizeilich registrierte Verkehrsunfälle, bei 17 736 Unfällen kamen Personen zu Schaden. An den Unfällen mit Personenschaden waren 2015 insgesamt 33 084 Fahrzeuge und Fussgänger beteiligt, darunter 573 schwere und 1 472 leichte Güterfahrzeuge. Mit 256 Unfällen pro 1 Milliarde zurückgelegter Fahrzeugkilometer verkehrten die schweren Güterfahrzeuge deutlich sicherer als die Personenwagen, welche 349 Unfälle pro Milliarde Kilometer verzeichneten. Bei den leichten Güterfahrzeugen lag der entsprechende Wert bei 356 Unfällen. Gründe für die geringere Unfallrate bei den schweren Güterfahrzeugen dürften die Aus- und regelmässigen Weiterbildungen der Berufsschauffeure, die vorgeschriebenen Ruhezeiten sowie die niedrigere Alkohol-Promillegrenze sein.

Zwischen 2000 und 2015 ist die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden um insgesamt ein Viertel zurückgegangen, jene mit Beteiligung eines schweren Güterfahrzeugs sogar um fast die Hälfte. Nicht abgenommen haben dagegen die Unfälle mit leichten Güterfahrzeugen. Dies dürfte vor allem damit zusammenhängen, dass die Fahrleistung der Lieferwagen seit 2000 stark angestiegen ist.

Anzahl der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Fahrzeuge und Fussgänger

G 5



Quelle: ASTRA, BFS – Strassenverkehrsunfälle (SVU)

© BFS 2016

Starker Rückgang von Stickoxiden und Feinstaub

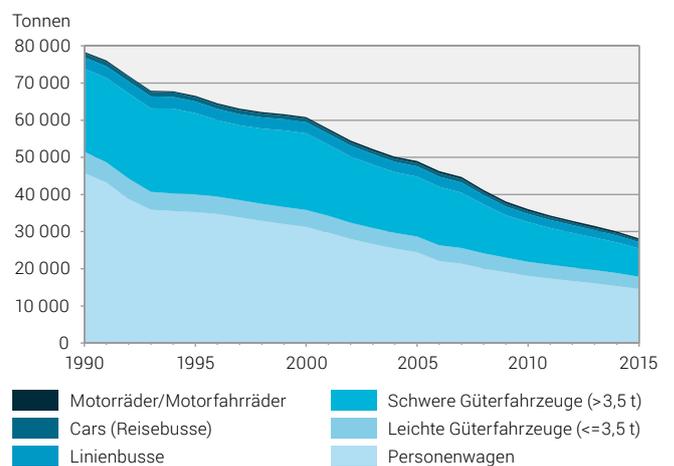
Dem Nutzen der Mobilität stehen unerwünschte Auswirkungen gegenüber. Dazu gehören neben den Unfällen unter anderem Schadstoff- und Treibhausgasemissionen. Ein grosser Teil des klimawirksamen Treibhausgases Kohlendioxid (CO₂) stammt aus dem Strassen- und Luftverkehr. Auch für die Stickoxide (NO_x), Vorläufersubstanzen des bodennahen Ozons und Mitverursacher des sauren Regens, ist der Strassenverkehr die Hauptquelle. Ausserdem setzt er grosse Mengen von gesundheitsschädlichem Feinstaub frei (PM₁₀).

Im Strassenverkehr der Schweiz wurden 2014 knapp 16 Millionen Tonnen CO₂ ausgestossen, das sind 12% mehr als 1990. Die schweren Güterfahrzeuge hatten einen Anteil von 11% an den CO₂-Emissionen des Strassenverkehrs, weitere 5% gingen auf das Konto der leichten Güterfahrzeuge (v.a. Lieferwagen). Diese Werte sind seit 1990 ungefähr stabil geblieben.

Zum NO_x-Ausstoss trägt der Güterverkehr wegen seines hohen Anteils an Dieselmotoren prozentual mehr bei: 2015 machte der Schwerverkehr 27%, die Lieferwagen 12% der Emissionen des Strassenverkehrs aus. Seit 1990 konnte der NO_x-Ausstoss dank strengerer Abgasvorschriften und dem dadurch ausgelösten Einsatz technischer Neuerungen sowohl für den gesamten Strassenverkehr wie auch für die schweren Güterfahrzeuge um rund zwei Drittel gesenkt werden. Bei den leichten Güterfahrzeugen betrug die NO_x-Reduktion aufgrund der starken Zunahme des Lieferwagenverkehrs nur rund 40%.

Stickoxid-Emissionen (NO_x) des motorisierten Strassenverkehrs

G 6



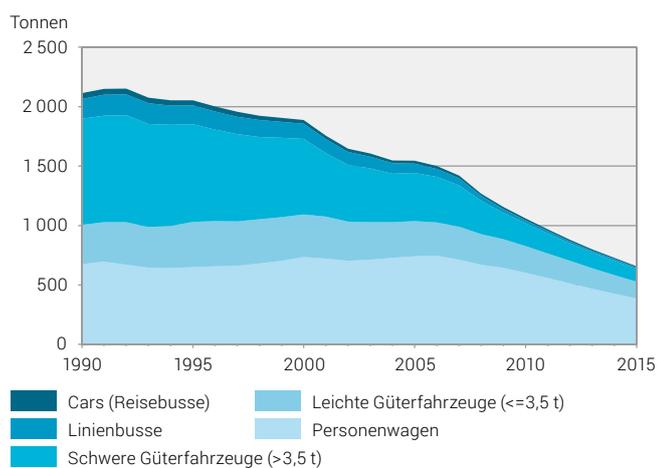
Quelle: BAFU – Emissionsinformationssystem der Schweiz (EMIS)

© BFS 2016

Die abgasbedingten Feinstaubemissionen des Strassenverkehrs verringerten sich zwischen 1990 und 2015 um 69%, jene der schweren Güterfahrzeuge sogar um 88%. Auch hier liegt der Grund für den Rückgang in den verschärften Abgasvorschriften und den technischen Neuerungen. Für schwere Güterfahrzeuge der Euroklasse 1 galt ein Grenzwert von 360 mg/kWh, die zurzeit am häufigsten verkehrenden Euro-5-Fahrzeuge dürfen noch maximal 20 mg/kWh ausstossen.

Abgasbedingte Feinstaub-Emissionen (PM10) des motorisierten Strassenverkehrs

G 7



Quelle: BAFU – Emissionsinformationssystem der Schweiz (EMIS)

© BFS 2016

Erhebungsmethodik

Abgrenzungen

Die Fahr- und Transportleistungen beziehen sich, wenn nicht anders erwähnt, auf das schweizerische Verkehrsnetz (Territorialitätsprinzip). Dasselbe gilt für die Emissionen. Falls die Werte nicht explizit als Netto-Tonnenkilometer (Netto-tkm) deklariert sind, werden im kombinierten Schienengüterverkehr die Gewichte der Container, Wechselbehälter, Sattelanhänger und Strassengüterfahrzeuge ebenfalls berücksichtigt.

Erhebungen, Quellen

Die Angaben basieren auf folgenden Quellen:

- Gütertransporterhebung (GTE) des Bundesamtes für Statistik (BFS) für die inländischen schweren Güterfahrzeuge;
- Erhebung leichte Nutzfahrzeuge (LWE) des BFS für die inländischen Lieferwagen und leichten Sattelschlepper;
- Erhebung zum grenzquerenden Güterverkehr (GQGV) des BFS für die ausländischen schweren Güterfahrzeuge;
- Statistik des öffentlichen Verkehrs (OeV) des BFS für den Schienengüterverkehr;
- Statistik der Unternehmensstruktur (Stant) des BFS;
- Zivilluftfahrtstatistik (AVIA_ZL) des BFS und des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) für die Luftfracht;
- Strassenverkehrsunfall-Statistik (SVU) des BFS und des ASTRA;
- Statistik zum alpenquerenden Güterverkehr des Bundesamts für Verkehr (BAV);
- Emissionsinformationssystem der Schweiz des Bundesamts für Umwelt (BAFU);
- Schifffahrtsstatistik der Schweizerischen Rheinhäfen für die Rheinschiffahrt;
- Jahresbericht 2015 der Erdöl-Vereinigung;
- Datenbank von Eurostat (<http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>).

Die Stichprobenerhebungen zum Strassengüterverkehr (GTE und GQGV) wurden 1993, 1998, 2003, 2008 und 2014 parallel durchgeführt. In den Zwischenjahren ohne Erhebungen wurden die Leistungen mit einem Modell geschätzt. Die GTE ist 2008 in eine permanente Erhebung überführt worden. 2013 wurde erstmals seit 1998 wieder eine Erhebung zu den leichten inländischen Güterfahrzeugen durchgeführt. Die leichten ausländischen Güterfahrzeuge werden nicht erfasst, da ihre Leistungen in der Schweiz sehr gering und damit vernachlässigbar sein dürften.

Das BFS erhebt im Rahmen der Statistik des öffentlichen Verkehrs (OeV) nebst Personenverkehrszahlen auch umfangreiche Daten zum Schienengüterverkehr. Die Datengrundlage bildet zum einen eine jährliche Vollerhebung bei allen Transportunternehmen, welche Güterverkehre auf Schweizer Gebiet führen (Territorialitätsprinzip). Zum andern werden zusätzliche Daten der leistungsstärksten Transportunternehmen (ab einem bestimmten Schwellenwert) mit Aufschlüsselungen nach Quelle/Ziel, Warenarten, Gefahrgut und intermodalen Transporteinheiten erhoben. Sämtliche Publikationen beziehen sich aus Datenschutzgründen auf das Gesamttaggregat Schweiz.

Weitere Informationen im Internet

Statistikportal des BFS, Mobilität und Verkehr:

www.statistik.ch → Statistiken finden → 11 – Mobilität und Verkehr

Herausgeber: Bundesamt für Statistik (BFS)
Auskunft: Philippe Marti, BFS, Sektion Mobilität, Tel.: +41 58 463 62 11
E-Mail: Philippe.Marti@bfs.admin.ch
Redaktor: Philippe Marti, BFS
Reihe: Statistik der Schweiz
Fachbereich: 11 Mobilität und Verkehr
Originaltext: Deutsch
Layout: Sektion DIAM, Prepress/Print
Grafiken: Sektion DIAM, Prepress/Print
Titelseite: BFS; Konzept: Netthoevel & Gaberthüel, Biel;
Foto: © Auke Holwerda – istockphoto.com
Copyright: BFS, Neuchâtel 2016
Wiedergabe unter Angabe der Quelle gestattet
für nichtkommerzielle Nutzung.
Bestellungen: Bundesamt für Statistik, CH-2010 Neuchâtel,
Tel. 058 463 60 60, Fax 058 463 60 61, order@bfs.admin.ch
Preis: Gratis
BFS-Nummer: 1189-1500-05