

# BFS Aktuell



11 Mobilität und Verkehr

Neuchâtel, November 2023

## Güterverkehr in der Schweiz 2022

### Entwicklung des Güterverkehrs insgesamt

#### Leichte Zunahme der Transportleistungen auf der Schiene, Stagnation auf der Strasse

2022 betrug die Transportleistungen auf den Schweizer Strassen 17,4 Milliarden Tonnenkilometer<sup>1</sup>. Zusätzliche 10,5 Milliarden Tonnenkilometer<sup>2</sup> wurden auf der Schiene erbracht. Gegenüber dem Vorjahr stieg das Total der Transportleistungen 2022 damit um 0,2% auf 27,9 Milliarden Tonnenkilometer. Zurückzuführen ist dies allein auf eine Zunahme des Güterverkehrs auf der Schiene (+0,8%), während jener auf der Strasse praktisch unverändert blieb (-0,1%).

Der Anteil des Schienengüterverkehrs an der gesamten Transportleistung, der sogenannte Modalsplit, belief sich 2022 auf 38%. Nach einem deutlichen Rückgang in den 1980er- und 1990er-Jahren konnte die Bahn ihren Anteil seit der Jahrtausendwende in einem Bereich zwischen 36% und 42% halten – dies trotz der Erhöhung der Gewichtslimits für Strassengüterfahrzeuge in den Jahren 2001 (von 28 auf 34 Tonnen) und 2005 (auf 40 Tonnen). Zum Vergleich: Der Schienenanteil im Landverkehr der 27 EU-Länder lag 2021 bei 18%.

Die beiden Verkehrsträger Strasse und Schiene ergänzen sich: Während die regionale Feinverteilung der Waren aufgrund der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur in den meisten Fällen nur über die Strassen erfolgen kann, bietet die Schiene vor allem bei längeren Transportwegen Vorteile. Dies zeigt sich etwa darin, dass die schweren Strassengüterfahrzeuge 2022 in der Schweiz 66% ihrer Transportleistungen im Binnenverkehr und nur 34% im internationalen Verkehr (Import, Export, Transit) erbrachten, während bei der Bahn der internationale Verkehr mit einem Anteil von 77%

dominierte. Auch sind die mittleren Transportdistanzen im Schienengüterverkehr deutlich grösser als auf der Strasse: 2022 wurden Güter auf dem Schweizer Schienennetz durchschnittlich über eine Distanz von 172 Kilometern befördert, der Vergleichswert auf der Strasse lag bei 47 Kilometern.

Die schweizerische Verkehrspolitik verfolgt unter anderem das Ziel, den alpenquerenden Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. 2022 wurden 74% des Transportguts per Bahn und 26% auf der Strasse durch die Schweizer Alpen befördert. Damit lag der Schienenanteil gleich hoch wie 2021, aber 11 Prozentpunkte höher als 2010 (63%). Zum Vergleich: Im westlichen Österreich, wo ebenfalls bedeutende Gütermengen über die Alpen transportiert werden, war das Verhältnis gerade umgekehrt, d.h. der Anteil der Schiene betrug 2022 rund 26% und jener der Strasse 74%.<sup>3</sup>

### Transportleistungen im Strassen- und Schienengüterverkehr

In Milliarden Tonnenkilometern

T1

| Transportleistung |              |              | Veränderung  |
|-------------------|--------------|--------------|--------------|
|                   | 2021         | 2022         | 2021–2022    |
| <b>Total</b>      | <b>27,85</b> | <b>27,91</b> | <b>+0,2%</b> |
| Strasse           | 17,45        | 17,43        | -0,1%        |
| Schiene           | 10,40        | 10,48        | +0,8%        |

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

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

Quellen: BFS – Gütertransportstatistik (GTS), Statistik des öffentlichen Verkehrs (OeV) © BFS 2023

<sup>1</sup> Ein Tonnenkilometer entspricht der Beförderung einer Tonne über einen Kilometer.

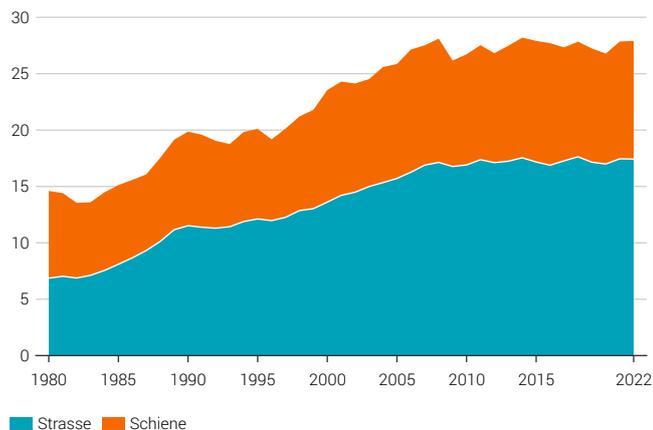
<sup>2</sup> Netto-Tonnenkilometer (ohne das Eigengewicht von Containern und Strassengüterfahrzeugen im kombinierten Verkehr).

<sup>3</sup> Reschenpass und Brenner. Für den gesamten alpenquerenden Güterverkehr in Österreich lag der Schienenanteil ebenfalls bei 26% (Strasse: 74%).

## Transportleistungen auf Strasse und Schiene

G1

Milliarden Tonnenkilometer



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

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

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

© BFS 2023

Im Import- und Exportverkehr sind neben der Strasse und der Schiene auch die Rheinschiffahrt und die Öl-Fernleitungen von Bedeutung. 2022 wurden 4,6 Millionen Tonnen Güter mit Rheinschiffen über die Schweizer Grenze transportiert (Ein- und Ausfuhren). Das sind 15% weniger als im Vorjahr (5,4 Millionen Tonnen). Ein Grund für den Rückgang war der Ukraine-Krieg: Da Schiffe und Personal vermehrt für Transporte zur Belieferung der (aufgrund der angespannten Situation auf dem Gasmarkt) auf Hochtouren laufenden Kohlekraftwerke in Deutschland sowie für Getreidetransporte auf der Donau eingesetzt wurden, verknäpften sich die Transportkapazitäten. Ausserdem kam es im Sommer zu einer ausgeprägten Niedrigwasserperiode, während der die Schiffe auf dem Rhein nicht voll beladen werden konnten.

Die Öl-Pipelines trugen 2022 rund 3,7 Millionen Tonnen (2021: 2,9) zum grenzquerenden Gütertransport bei. Deutlich geringer waren mit knapp 0,4 Millionen Tonnen die Importe und Exporte per Flugzeug (2021: 0,3). Zum Vergleich: Mit schweren Strassengüterfahrzeugen wurden 2022 rund 51,9 Millionen Tonnen (2021: 50,6) und auf der Schiene 12,6 Millionen Tonnen (2021: 11,4) ein- oder ausgeführt.

## Fahrzeugbestand

2022 waren in der Schweiz insgesamt 6,4 Millionen Strassenmotorfahrzeuge immatrikuliert, davon etwas mehr als 4,7 Millionen Personenwagen (Stichtag: 15. Oktober). Fahrzeuge, die primär dem Transport von Gütern dienen, sind deutlich weniger zahlreich: 2022 waren 475 714 Güterfahrzeuge registriert, davon 421 014 Lieferwagen<sup>4</sup>. Lastwagen und Sattelschlepper kamen zusammen auf einen Bestand von 54 700.

<sup>4</sup> Motorfahrzeug für den Gütertransport mit in den Aufbau integriertem Führerhaus; zulässiges Gesamtgewicht maximal 3,5 Tonnen

## Erneuerung des Fahrzeugparks im Güterverkehr schneller als bei den Personenwagen

Der Fahrzeugbestand nahm zwischen 2010 und 2022 zu, allerdings je nach Fahrzeugart in unterschiedlichem Ausmass. Bei den Personenwagen stieg der Bestand um 16%, bei den Lieferwagen um 49% und bei den Lastwagen und Sattelschleppern um 6%.

Die Erneuerungsrate des Bestands ist bei den schweren Güterfahrzeugen am höchsten: In der Zeitspanne von 2010 bis 2022 wurden pro Jahr durchschnittlich 7,5% der zugelassenen Lastwagen und Sattelschlepper durch neue Fahrzeuge ersetzt, während der entsprechende Wert bei den Personen- und den Lieferwagen jeweils nur 5,5% betrug. Entsprechend ist auch das Durchschnittsalter<sup>5</sup> der Fahrzeugflotte bei den Lastwagen und Sattelschleppern mit 6,7 Jahren (Stand 2022) deutlich tiefer als bei den Personenwagen mit 8,5 Jahren. Die Lieferwagen sind – aufgrund der zuletzt starken Bestandeszunahme – mit 7,3 Jahren im Schnitt ebenfalls jünger als die Personenwagen.

Die vergleichsweise hohe Erneuerungsrate bei den schweren Güterfahrzeugen hängt damit zusammen, dass diese pro Jahr und Fahrzeug etwa dreimal so viele Kilometer zurücklegen wie die Personen- und die Lieferwagen. Zudem setzt die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bei den Lastwagen und Sattelschleppern Anreize, frühzeitig auf moderne (und somit schadstoffärmere) Fahrzeuge umzusteigen, um von tieferen Abgabesätzen zu profitieren.

## Elektrisch betriebene Güterfahrzeuge auf tiefem Niveau langsam zunehmend

Die Elektrifizierung des Fahrzeugparks nimmt seit einigen Jahren deutlich zu – allen voran bei den Personenwagen. In dieser Kategorie waren 2022 bereits 17,7% der neu in Verkehr gesetzten Fahrzeuge rein batterie-elektrisch betrieben. Fünf Jahre zuvor, im Jahr 2018, waren es erst 1,8% gewesen. Verglichen mit den Personenwagen sind die Elektro-Anteile bei den Güterfahrzeugen noch eher bescheiden: Bei den Lieferwagen waren 2022 rund 9,4% der Neuzulassungen rein elektrisch betrieben (2018: 0,9%), bei den Lastwagen und Sattelschleppern 4,6% (2018: 0,2%). Dies überrascht jedoch wenig, denn im Güterverkehr ist ein Umstieg auf elektrischen Antrieb eine grössere Herausforderung als im Personenverkehr. Insbesondere im Langstreckenverkehr entspricht die Reichweite der Batterien oftmals noch nicht den Bedürfnissen der Branche, und die Ladeinfrastruktur ist noch nicht so weit entwickelt, dass die Batterien der Fahrzeuge unterwegs überall innert nützlicher Frist aufgeladen werden könnten. Mit dem technologischen Fortschritt steigt jedoch einerseits die Energiedichte der Batterien, was zu grösseren Reichweiten führt. Andererseits wird auch das Netz der Schnellladestationen ausgebaut.

Bezogen auf den gesamten Fahrzeugbestand betrug der Anteil der Elektrofahrzeuge 2022 bei den Personenwagen 2,3% (2018: 0,4%), bei den Lieferwagen 1,2% (2018: 0,3%) und bei den Lastwagen und Sattelschleppern 0,4% (2018: 0,1%).

<sup>5</sup> Für diese Berechnung wird hier der Median verwendet, d.h. die Hälfte der Fahrzeuge ist älter und die andere Hälfte jünger als der angegebene Wert.

Bei den schweren Güterfahrzeugen spielen auch Wasserstoff-Fahrzeuge eine gewisse Rolle. 2022 gab es in der Schweiz 50 Lastwagen mit einem Wasserstoff-Antrieb, was 0,1% des Bestands entsprach. Bei dieser Technologie sind die Reichweiten grundsätzlich höher als bei batterie-elektrischen Fahrzeugen, und das Betanken dauert weniger lang.

## Fahrleistungen

Die Fahrleistungen entsprechen den von den Fahrzeugen zurückgelegten Distanzen. Sie werden in Fahrzeugkilometern angegeben. Die Fahrleistungen eignen sich für eine Beurteilung der Infrastrukturbeanspruchung und der Umweltauswirkungen des Verkehrs.

Mit schweren Strassengüterfahrzeugen (mehr als 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) wurden 2022 in der Schweiz 2256 Millionen Kilometer zurückgelegt. Davon gingen 1769 Millionen Kilometer (78%) auf das Konto von inländischen und 488 Millionen (22%) auf das von ausländischen Fahrzeugen. Zu den Fahrleistungen der schweren Fahrzeuge kamen 2022 rund 5072 Millionen Kilometer von leichten inländischen Güterfahrzeugen (maximal 3,5 Tonnen Gesamtgewicht; vor allem Lieferwagen).

## Weniger Schadstoffausstoss dank technischem Fortschritt

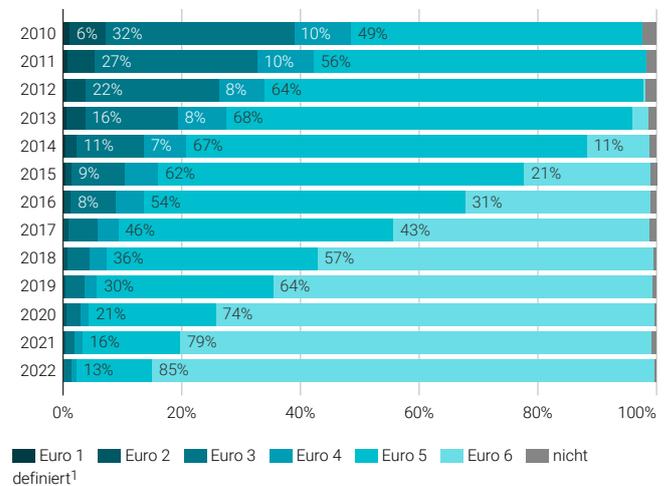
Schwere Güterfahrzeuge werden in Abhängigkeit ihres Schadstoffausstosses in die Emissionsklassen (Euro-Klassen) 1 bis 6 eingeteilt, wobei die Euro-Klasse 6 die strengsten Grenzwerte aufweist.<sup>6</sup> Der technische Fortschritt und die fortlaufende Erneuerung des Fahrzeugparks führen dazu, dass immer 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 Euro-6-Fahrzeuge an den Fahrleistungen der schweren inländischen Güterfahrzeuge lag 2022 bei 85%. Die Euro-5-Fahrzeuge hatten 2013 ihren Höhepunkt erreicht, seither sinkt ihr Anteil zugunsten der Euro-6-Fahrzeuge und lag 2022 noch bei 13%. Der Fahrleistungsanteil der älteren Euro-Klassen (1 bis 4) ist zwischen 2010 und 2022 von 50% auf 2% zurückgegangen.

## Fahrleistung der schweren Güterfahrzeuge nach Emissionsklasse

G2

Anteil an Fahrleistung (Fahrzeugkilometer)



<sup>1</sup> Diese Kategorie umfasst einerseits sehr alte Fahrzeuge, die noch vor der Einführung der Euro-Kategorien in Verkehr gesetzt wurden, und andererseits Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb.

Datenbasis: schwere inländische Güterfahrzeuge

Quelle: BFS – Gütertransportstatistik (GTS)

© BFS 2023

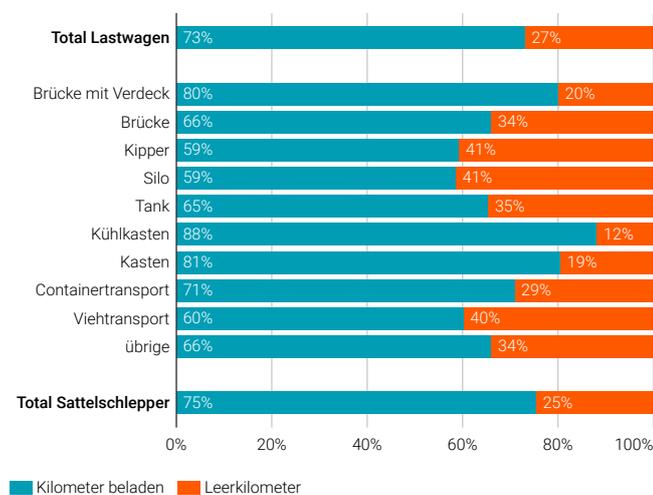
## Ein Viertel aller Kilometer geht auf das Konto von Leerfahrten

26% der von den inländischen schweren Güterfahrzeugen erbrachten Fahrleistung erfolgten 2022 ohne Ladung. Dieser Anteil ist seit Jahren stabil. Zwar versuchen Transportunternehmen Leerfahrten aus Gründen der Rentabilität zu vermeiden, und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) setzt dafür noch einen zusätzlichen Anreiz, indem für die Berechnung der Abgabe das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs – und nicht das effektive Ladungsgewicht – massgebend ist. Trotzdem sind Leerfahrten in gewissen Fällen unvermeidlich. Ein typisches Beispiel dafür ist der Abtransport von Aushub in Kipper-Fahrzeugen: Hier erfolgen die Rückfahrten zwangsläufig in leerem Zustand. Entsprechend hängt der Anteil der leer gefahrenen Kilometer stark mit der Art des Transports und somit mit der Karosserieform des Fahrzeugs zusammen. Er schwankte 2022 zwischen 12% bei Kühlkasten und 41% bei Kippern und Silofahrzeugen.

<sup>6</sup> Fahrzeuge der Euroklasse 6 wurden erstmals 2011 in Verkehr gesetzt; seit dem 1.1.2014 ist die Norm für alle Erstzulassungen rechtlich verbindlich.

## Leerkilometer im Schwerverkehr nach Karosserieform, 2022 G3

### Anteil an Fahrleistung



Datenbasis: schwere inländische Güterfahrzeuge  
Kilometer beladen = Kilometer, die von beladenen Fahrzeugen zurückgelegt werden

Quelle: BFS – Gütertransportstatistik (GTS)

© BFS 2023

## 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.

### Transportleistungen wachsen weniger stark als die Wirtschaft

Der Güterverkehr ist von der Wirtschaftsentwicklung abhängig. Läuft die Wirtschaft gut, werden mehr Waren nachgefragt und müssen entsprechend von den Produktionsstätten zu den Konsumentinnen und Konsumenten transportiert werden. Da der Güterverkehr auch negative Umweltauswirkungen wie Lärm und Abgasemissionen mit sich bringt, gibt es in einigen Ländern Bestrebungen, die Transportleistungen vom Wirtschaftswachstum zu entkoppeln.

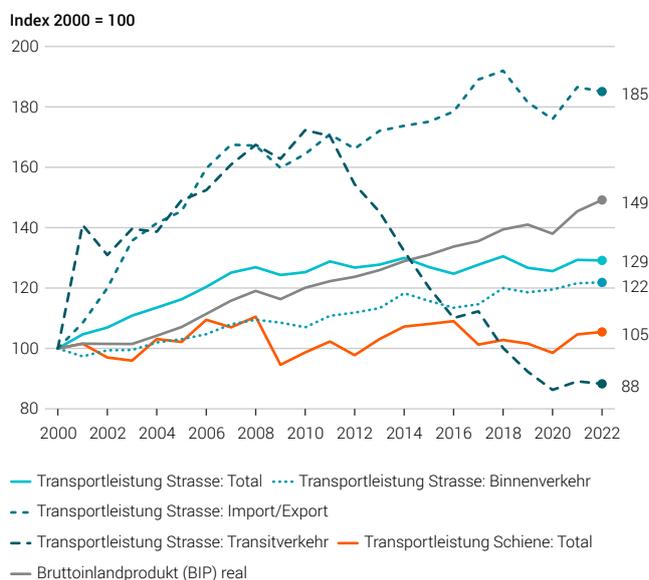
Die Entwicklung in der Schweiz von 2000 bis 2022 zeigt eine Zunahme des realen Bruttoinlandsprodukts (BIP)<sup>7</sup> um 49%. Die Transportleistungen im Strassengüterverkehr haben in derselben Zeitspanne weniger stark zugenommen, nämlich um 29%. Zum Teil ist diese divergente Entwicklung jedoch auf den Transitverkehr zurückzuführen und somit auf ein Verkehrssegment, das nicht direkt mit der Schweizer Wirtschaft zusammenhängt. Seit 2012 ist der Transitverkehr stark zurückgegangen (–43% bis

2022), ausgelöst durch eine rückläufige Wirtschaftsentwicklung in Europa, insbesondere in Italien. Anschliessend dürften unter anderem die vergleichsweise hohen Transportkosten in der Schweiz (leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA, hohe Dieselpreise) eine Erholung des Transitverkehrs auf der Strasse verhindert haben, während die Bahn Marktanteile dazugewinnen konnte. Der Import-/Exportverkehr sowie der Binnenverkehr stiegen zwar auch nach 2012 weiter an, allerdings in den meisten Jahren weniger stark als das BIP. Dies hängt wahrscheinlich auch mit der sich verändernden Wirtschaftsstruktur zusammen: Die Industrieproduktion, die viel Güterverkehr erfordert, verliert in der Schweiz tendenziell an Gewicht gegenüber dem Dienstleistungssektor, der weniger Gütertransporte auslöst.

Bis etwa 2011 hatte der internationale Strassengüterverkehr (Import, Export und Transit) stark zugenommen. Dies hat unter anderem mit der Erhöhung der Gewichtslimiten zu tun: Im Rahmen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU wurde ab 2001 das zulässige Höchstgewicht für Güterfahrzeuge auf Schweizer Strassen in zwei Schritten von 28 auf 40 Tonnen erhöht, weshalb internationale Strassentransporte über die Schweiz rentabler wurden.

Der Schienengüterverkehr ist zwischen 2000 und 2022 nur um 5% gewachsen, also deutlich weniger stark als das BIP und der Strassengüterverkehr. Gleichwohl nimmt die Bahn in der schweizerischen Verkehrspolitik eine wichtige Rolle ein, insbesondere bei der Verlagerung des alpenquerenden Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene.

## Entwicklung des Güterverkehrs im Vergleich zum BIP G4



Hinweis: Die Transportleistungs-Indizes basieren auf den geleisteten Tonnenkilometern.  
Datenbasis Strasse: schwere in- und ausländische Güterfahrzeuge

Quellen: BFS – Gütertransportstatistik (GTS), Statistik des öffentlichen Verkehrs (OeV), Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung (VGR) © BFS 2023

<sup>7</sup> Beim realen BIP ist der Einfluss der Inflation herausgerechnet.

### Transporte von Nahrungsmitteln und Baumaterial dominieren auf der Strasse

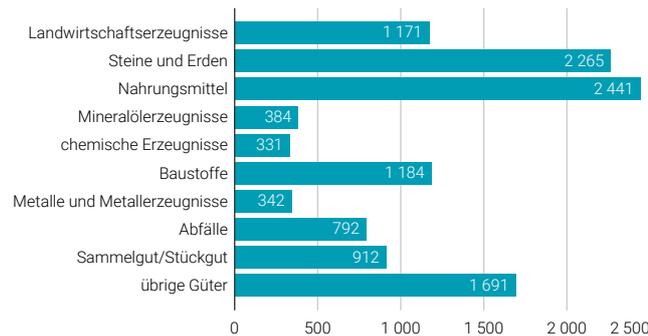
Die schweren inländischen Strassengüterfahrzeuge erbrachten 2022 die höchste bisher registrierte Transportleistung (11,5 Milliarden Tonnenkilometer). Der zweithöchste Wert wurde 2021 erreicht (11,4 Mrd. Tkm) und der dritthöchste im Jahr 2018 (11,3 Mrd. Tkm). Zählt man auch die Leistungen der schweren ausländischen Fahrzeuge dazu, bleibt der Rekord von 2018 ungeboren (16,7 Mrd. Tkm; 2022: 16,5).

Die schweren inländischen Güterfahrzeuge transportieren besonders viele Waren, die für die Baubranche sowie für die Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln wichtig sind: Bezogen auf die Transportleistung dominierten 2022 die Nahrungsmittel mit einem Anteil von 21%, gefolgt von der Kategorie «Steine und Erden» mit einem Anteil von 20%. Es handelt sich in beiden Fällen um besonders «strassenaffine» Güter, da sie geografisch relativ fein verteilt werden müssen.

#### Transportleistungen im Strassengüterverkehr nach Warengruppen, 2022

G5

Millionen Tonnenkilometer



Datenbasis: schwere inländische Güterfahrzeuge

Quelle: BFS – Gütertransportstatistik (GTS)

© BFS 2023

### Hoher Schienenanteil in den baltischen Staaten

Die Schweizer Verkehrspolitik ist bestrebt, den Güterverkehr auf langen Strecken von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Wie eingangs schon erwähnt, werden in der Schweiz 38% der Transportleistungen im Güterverkehr mit der Bahn erbracht. Dies ist deutlich mehr als der Mittelwert aller 27 EU-Länder. Zwar gibt es auch auf europäischer Ebene politische Bestrebungen, den Güterverkehr stärker mit der Bahn und mit Binnenschiffen abzuwickeln. Regulatorische Hürden und Infrastrukturprobleme haben bisher jedoch die gewünschte Entwicklung verhindert: Der Anteil von Bahn und Binnenschiff am Güterverkehr ist in den letzten zehn Jahren in der EU sogar von 26% auf 23% gesunken.

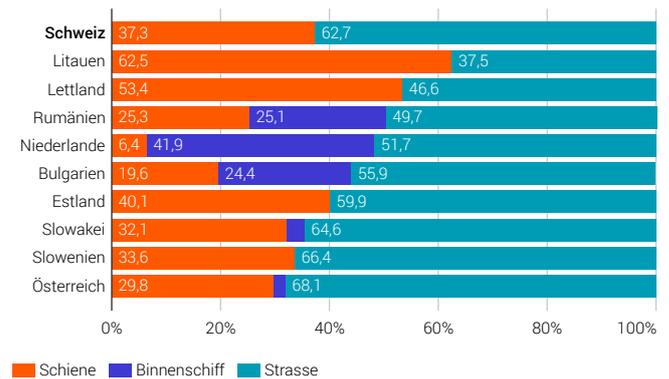
Allerdings gibt es in Europa neben der Schweiz durchaus noch andere Staaten mit hohem Schienenanteil. Die EU-weit höchsten Werte weisen die drei baltischen Staaten Litauen (63%), Lettland (53%) und Estland (40%) aus. Das bisherige Schienennetz im Baltikum ist jedoch vorwiegend in West-Ost-Richtung ausgebaut, mit Verbindungen nach Russland und Belarus. Es weist ausserdem die in Russland übliche Spurbreite von 1520 mm auf. Mit dem Projekt «Rail Baltica» wird mit finanzieller Unterstützung der EU aktuell eine Eisenbahnstrecke gebaut, welche die baltischen Staaten mit dem (west-)europäischen Schienennetz verbindet (Normalspurbreite von 1435 mm).

Des Weiteren haben auch Slowenien (34%), die Slowakei (32%) und Österreich (30%) relativ hohe Schienenanteile. Die Binnenschifffahrt spielt in den Niederlanden (42%), in Rumänien (25%) sowie in Bulgarien (24%) eine besonders wichtige Rolle. Diese Länder verfügen mit dem Rhein bzw. der Donau über grosse und gut ausgebaute Wasserstrassen.

#### Anteile der Verkehrsträger am Güterverkehr in ausgewählten Ländern, 2021

Anteil an der Transportleistung in Prozent

G6



Datenbasis: Transportleistungen von in- und ausländischen Strassengüterfahrzeugen, Eisenbahnen und Binnenschiffen in den jeweiligen Ländern (Territorialitätsprinzip)

Quellen: BFS – Gütertransportstatistik (GTS); Eurostat

© BFS 2023

## Erhebungsmethodik

### Abgrenzungen

Die Fahr- und Transportleistungen beziehen sich, wenn nicht anders erwähnt, auf das schweizerische Verkehrsnetz (Territorialitätsprinzip). Falls die Werte nicht explizit als Netto-Tonnenkilometer bzw. Netto-Tonnen deklariert sind, werden im kombinierten Güterverkehr die Gewichte der intermodalen Transporteinheiten (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 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 des BFS für den Schienengüterverkehr
- Zivilluftfahrtstatistik des BFS und des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) für die Luftfracht
- Statistik zum Fahrzeugbestand des BFS und des Bundesamtes für Strassen (ASTRA)
- Statistik zum alpenquerenden Güterverkehr des Bundesamtes für Verkehr (BAV)
- Schifffahrtsstatistik der Schweizerischen Rheinhäfen für die Rheinschifffahrt
- Jahresbericht 2022 von Avenergy Suisse (ehemals Erdöl-Vereinigung) für die Pipeline-Transporte
- Datenbank des Statistischen Amtes der europäischen Union (Eurostat, <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>)

Die beiden Stichprobenerhebungen zum schweren Strassengüterverkehr (GTE und GQGV) wurden 1993, 1998, 2003, 2008, 2014 und 2019 parallel durchgeführt. In den Zwischenjahren ohne Erhebungen wurden die Leistungen mit einem Modell geschätzt. Die GTE ist 2008 in eine permanente Erhebung überführt worden. Die letzte Erhebung zu den leichten inländischen Güterfahrzeugen wurde 2013 durchgeführt. Gegenwärtig (2023) läuft eine neue Erhebung, deren Resultate voraussichtlich Ende 2024 veröffentlicht werden. Die leichten ausländischen Güterfahrzeuge werden nicht erfasst, da ihre Leistungen in der Schweiz sehr gering und damit vernachlässigbar sein dürften.

Die wichtigsten Kennzahlen aus der GTE werden quartalsweise in provisorischer Form im Statistikportal des BFS publiziert (siehe unten). Auch zum Schienengüterverkehr stehen jeweils aktuelle provisorische Quartalszahlen zur Verfügung.

Das BFS erhebt im Rahmen der Statistik des öffentlichen Verkehrs nebst Personenverkehrszahlen auch umfangreiche Daten zum Schienengüterverkehr. Die Datengrundlage bildet zum einen eine jährliche Vollerhebung bei allen Transportunternehmen, die Gütertransporte auf Schweizer Gebiet durchführen (Territorialitätsprinzip). Zum andern werden zusätzliche Daten der leistungsstärksten Transportunternehmen mit Aufschlüsselungen nach Quelle/Ziel, Warenarten, Gefahrgut und intermodalen Transporteinheiten erhoben.

### Weiterführende Informationen im Internet

Statistikportal des BFS, Mobilität und Verkehr:  
[www.statistik.ch](http://www.statistik.ch) → Statistiken finden → 11 – Mobilität und Verkehr



---

**Herausgeber:** Bundesamt für Statistik (BFS)  
**Auskunft:** Philippe Marti, BFS, Tel. +41 58 463 62 11  
**Redaktion:** Philippe Marti, BFS  
**Reihe:** Statistik der Schweiz  
**Themenbereich:** 11 Mobilität und Verkehr  
**Originaltext:** Deutsch  
**Übersetzung:** Sprachdienste BFS  
**Layout:** Publishing und Diffusion PUB, BFS  
**Grafiken:** Publishing und Diffusion PUB, BFS  
**Online:** [www.statistik.ch](http://www.statistik.ch)  
**Print:** [www.statistik.ch](http://www.statistik.ch)  
Bundesamt für Statistik, CH-2010 Neuchâtel,  
[order@bfs.admin.ch](mailto:order@bfs.admin.ch), Tel. +41 58 463 60 60  
Druck in der Schweiz  
**Copyright:** BFS, Neuchâtel 2023  
Wiedergabe unter Angabe der Quelle  
für nichtkommerzielle Nutzung gestattet  
**BFS-Nummer:** 1189-2200

**Die Informationen in dieser Publikation tragen zur Messung  
der Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG) bei.**



**Indikatorensystem MONET 2030**

[www.statistik.ch](http://www.statistik.ch) → Statistiken finden → Nachhaltige  
Entwicklung → Das MONET 2030-Indikatorensystem