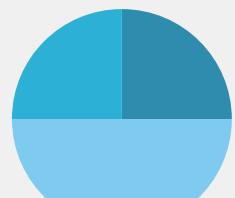




BFS Aktuell



11 Mobilität und Verkehr

Neuchâtel, November 2024

Güterverkehr in der Schweiz 2023

Entwicklung des Güterverkehrs insgesamt

Rückgang der Transportleistungen auf Strasse wie Schiene

2023 betragen die Transportleistungen auf den Schweizer Strassen 16,2 Milliarden Tonnenkilometer¹. Zusätzliche 9,9 Milliarden Tonnenkilometer² wurden auf der Schiene erbracht. Gegenüber dem Vorjahr ging das Total der Transportleistungen damit um 6,0% auf 26,1 Milliarden Tonnenkilometer zurück. Die Abnahme war bei beiden Verkehrsträgern ähnlich stark (Strasse: -6,1%, Schiene: -5,7%).

Der Anteil des Schienengüterverkehrs an der gesamten Transportleistung, der sogenannte Modalsplit, belief sich 2023 auf 38%. Nach einem deutlichen Rückgang in den 1980er- und 1990er-Jahren hat die Bahn ihren Anteil seit der Jahrtausendwende in einem Bereich zwischen 36% und 42% halten können – 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 27 EU-Länder lag 2022 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 2023 in der Schweiz 67% ihrer Transportleistungen im Binnenverkehr und nur 33% im internationalen Verkehr (Import, Export, Transit) erbrachten,

während bei der Bahn der internationale Verkehr mit einem Anteil von 74% dominierte. Auch sind die mittleren Transportdistanzen im Schienengüterverkehr deutlich grösser als auf der Strasse: 2023 wurden Güter auf dem Schweizer Schienennetz durchschnittlich über eine Distanz von 169 Kilometern befördert, der Vergleichswert auf der Strasse lag bei 48 Kilometern.

Die schweizerische Verkehrspolitik verfolgt unter anderem das Ziel, den alpenquerenden Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Beim alpenquerenden Güterverkehr handelt es sich zu einem grossen Teil um internationalen Verkehr, bei dem die Schiene, wie oben erwähnt, ihre Stärken ausspielen kann. 2023 wurden 72% des Transportguts per Bahn und 28% auf der Strasse durch die Schweizer Alpen befördert. Damit lag der Schienenanteil einen Prozentpunkt tiefer als 2022 (73%), aber 10 Prozentpunkte höher als 2010 (63%). Zum Vergleich: Im westlichen

Transportleistungen im Strassen- und Schienengüterverkehr

T1

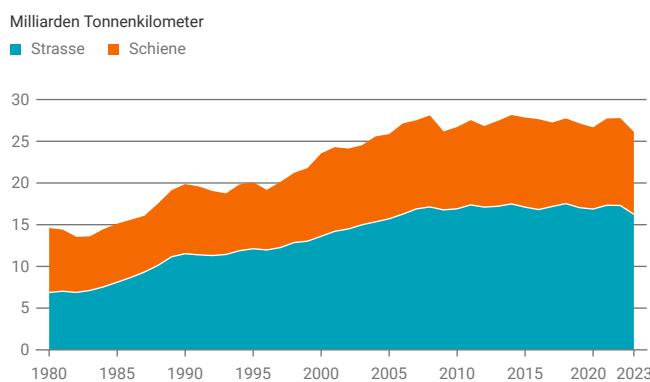
	Transportleistung in Milliarden Tonnenkilometern		Veränderung 2022–2023
	2022	2023	
Total	27,78¹	26,12	-6,0%
Strasse	17,30 ¹	16,25	-6,1%
Schiene	10,48	9,88	-5,7%

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)

¹ revidiert

Transportleistungen auf Strasse und Schiene G1



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)

Datenstand: 26.11.2024
Quelle: BFS – Gütertransportstatistik (GTS),
Statistik des öffentlichen Verkehrs (OeV)

gr-d-11.05.01.02-je
© BFS 2024

Österreich, wo ebenfalls bedeutende Gütermengen über die Alpen transportiert werden, war das Verhältnis gerade umgekehrt, d. h. der Anteil der Schiene betrug 2023 rund 25% und jener der Strasse 75%.³

Im Import- und Exportverkehr sind neben der Strasse und der Schiene auch die Rheinschifffahrt und die Öl-Fernleitungen von Bedeutung. 2023 wurden 5,0 Millionen Tonnen Güter mit Rheinschiffen über die Schweizer Grenze transportiert (Ein- und Ausfuhren). Das sind 8% mehr als im Vorjahr (4,6 Millionen Tonnen). Die Öl-Pipelines trugen 2023 rund 3,6 Millionen Tonnen (2022: 3,7) zum grenzquerenden Gütertransport bei. Deutlich geringer waren mit knapp 0,4 Millionen Tonnen die Importe und Exporte per Flugzeug (2022: 0,4). Zum Vergleich: Mit schweren Strassengüterfahrzeugen wurden 2023 rund 45,3 Millionen Tonnen (2022: 51,9) und auf der Schiene 11,4 Millionen Tonnen (2022: 12,6) ein- oder ausgeführt.

Fahrzeugbestand

Anhaltende Zunahme bei den Lieferwagen

2023 waren in der Schweiz insgesamt 6,4 Millionen Strassenmotorfahrzeuge immatrikuliert, davon knapp 4,8 Millionen Personenwagen (Stichtag: 30. September). Fahrzeuge, die primär dem Transport von Gütern dienen, sind deutlich weniger zahlreich: 2023 waren 485 303 Güterfahrzeuge registriert, davon 430 062 Lieferwagen⁴, 42 503 Lastwagen⁵ und 12 738 Sattelschlepper. Der Bestand der Lieferwagen hat zwischen 2010 und

³ Reschenpass und Brenner. Für den gesamten alpenquerenden Güterverkehr in Österreich lag der Schienenanteil ebenfalls bei 25% (Strasse: 75%).

⁴ Motorfahrzeug für den Gütertransport mit in den Aufbau integriertem Führerhaus; zulässiges Gesamtgewicht maximal 3,5 Tonnen.

⁵ Inkl. einzelne emissionsfrei angetriebene Lieferwagen über 3,5 bis 4,25 Tonnen: Diese werden in den Fahrzeugregistern als Lastwagen geführt.

2023 mit Abstand am stärksten zugenommen, nämlich um 52%. Innerhalb dieser Kategorie waren es die schwersten Lieferwagen mit genau 3,5 Tonnen Gesamtgewicht⁶, die prozentual die grösste Bestandeszunahme verzeichneten (+61%). Doch auch die Bestände der Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen (+51%) und jene der Fahrzeuge mit höchstens 2,5 Tonnen (+41%) sind seit 2010 deutlich angewachsen.

Die Zahl der Lastwagen ist von 2010 bis 2023 mit plus 4% verhältnismässig wenig angestiegen, wobei jedoch die Entwicklung je nach Fahrzeuggewicht sehr unterschiedlich verlief: Während die Bestände der mittelschweren Lastwagen (7,5 bis 18 Tonnen Gesamtgewicht) um 20% abgenommen haben, verzeichneten die leichten (bis 7,5 Tonnen) und die schweren Lastwagen (über 18 Tonnen) eine Zunahme um 19% bzw. 27%.

Bei den Sattelschleppern betrug das Wachstum im selben Zeitraum insgesamt 17%. Wie bei den Lastwagen zeigen sich auch hier je nach Fahrzeuggewicht gegenläufige Entwicklungen: Während die Bestände der leichten Sattelschlepper (maximal 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) zwischen 2010 und 2023 um 36% auf 1176 abgenommen haben, verzeichneten die schweren Sattelschlepper (über 3,5 Tonnen) eine Zunahme um 27% auf 11 562.

Mittlere Nutzlast der Lieferwagen nimmt ab

Für die Nutzung von Lieferwagen und anderen leichten Güterfahrzeugen gelten weniger strenge Auflagen als für schwere Güterfahrzeuge. So können sie etwa mit einem normalen Personenwagen-Führerausweis gefahren werden und sind nicht dem Sonntags- und Nacht Fahrverbot unterworfen. Ebenso muss für sie keine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) entrichtet werden. Das durchschnittliche Gesamtgewicht (Leergewicht + Nutzlast)⁷ eines Lieferwagens ist zwischen 2010 und 2023 von 2838 kg auf 2935 kg angestiegen (+3%). Die mittlere Nutzlast hingegen ist im selben Zeitraum von 982 kg auf 924 kg zurückgegangen (-6%). Dies ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass das Leergewicht der Fahrzeuge infolge von technischen Neuerungen tendenziell zunimmt: Da Lieferwagen die Gesamtgewichtslimite von 3500 kg für leichte Fahrzeuge nicht überschreiten dürfen, geht dies teilweise auf Kosten der Nutzlast. Daraus ergab sich in den letzten Jahren ein Zielkonflikt: Einerseits sollen im Sinn der Klimapolitik elektrische Fahrzeuge gefördert werden. Andererseits reduzieren die schweren Batterien dieser Fahrzeuge deren Nutzlast und machen sie für den Markt weniger attraktiv. Deshalb wurde im Jahr 2022 die gesetzliche Grundlage dahingehend angepasst, dass emissionsfrei angetriebene Lieferwagen ein Gesamtgewicht bis 4250 kg aufweisen dürfen, sofern die Differenz zur üblichen Limite von 3500 kg durch das zusätzliche Gewicht des alternativen Antriebs verursacht wird.

⁶ Maximal zulässiges Gewicht des Fahrzeugs inklusive Ladung (Leergewicht + Nutzlast).

⁷ Maximal zulässiges Zuladungsgewicht.

Fahrleistungen

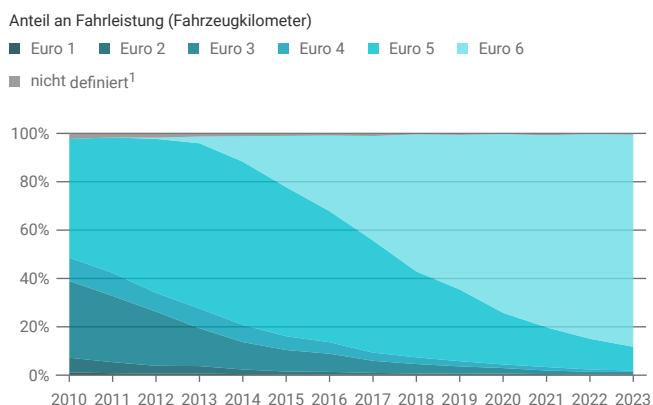
Die Fahrleistungen entsprechen den von den Fahrzeugen zurückgelegten Distanzen. Sie werden in Fahrzeugkilometern angegeben. Die Fahrleistungen eignen sich für eine Beurteilung der Infrastrukturbearbeitung und der Umweltauswirkungen des Verkehrs.

Mit schweren Strassengüterfahrzeugen (mehr als 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) wurden 2023 in der Schweiz insgesamt 2200 Millionen Kilometer zurückgelegt. Davon gingen 1732 Millionen Kilometer (79%) auf das Konto von inländischen und 468 Millionen (21%) auf das von ausländischen Fahrzeugen. Zu den Fahrleistungen der schweren Fahrzeuge kamen 2023 rund 5119 Millionen Kilometer von leichten inländischen Güterfahrzeugen (maximal 3,5 Tonnen Gesamtgewicht⁸; 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. 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.

Fahrleistungen der schweren Güterfahrzeuge nach Emissionsklasse



¹ 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

Datenstand: 26.11.2024
Quelle: BFS – Gütertransportstatistik (GTS)

⁸ Teilweise bis 4,25 Tonnen im Fall von emissionsfrei angetriebenen Fahrzeugen

Der Anteil der Euro-6-Fahrzeuge an den Fahrleistungen der schweren inländischen Güterfahrzeuge lag 2023 bei 88%. Die Euro-5-Fahrzeuge hatten 2013 ihren Höhepunkt erreicht, seither sinkt ihr Anteil zugunsten der Euro-6-Fahrzeuge und lag 2023 noch bei 10%. Der Fahrleistungsanteil der älteren Euro-Klassen (1 bis 4) ist zwischen 2010 und 2023 von 50% auf 2% zurückgegangen.

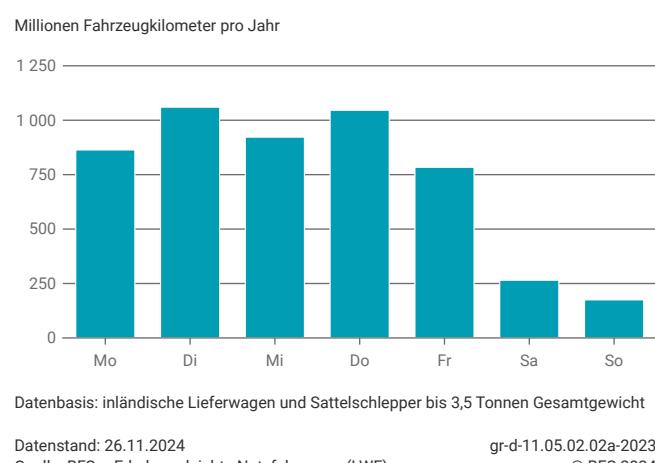
Nur 2% der Lieferwagen-Fahrten in den Nachtstunden

Für den Schwerverkehr gilt ein Nachtfahrverbot von 22 Uhr bis 5 Uhr sowie ein Sonntagsfahrverbot. Für Lieferwagen gelten diese Einschränkungen nicht. Nichtsdestotrotz ist der Anteil der Nachtfahrten klein: 2023 legten die Lieferwagen während der Nachtstunden (22 bis 5 Uhr) 116 Millionen Kilometer⁹ zurück, was gut 2% ihrer gesamten Fahrleistung entsprach. Bei Fahrten zum Zweck des Gütertransports betrug der Anteil der nachts zurückgelegten Kilometer 4%, bei Fahrten zur Erbringung von Dienstleistungen nur 1%.

Über das Jahr 2023 gesehen, legten die leichten Güterfahrzeuge die meisten Kilometer an Dienstagen und an Donnerstagen zurück (21% bzw. 20% der Jahresfahrleistung). Etwas tiefer waren die Anteile des Mittwochs (18%), des Montags (17%) und des Freitags (15%). Am Wochenende fuhren die leichten Güterfahrzeuge deutlich weniger Kilometer, nämlich 5% der Jahresfahrleistung im Fall des Samstags und gut 3% im Fall des Sonntags.

Fahrleistungen der leichten Güterfahrzeuge nach Wochentag, 2023

G3



gr-d-11.05.02.02a-2023
© BFS 2024

⁹ Dieser Wert bezieht sich aus methodischen Gründen auf schweizerisches und ausländisches Territorium

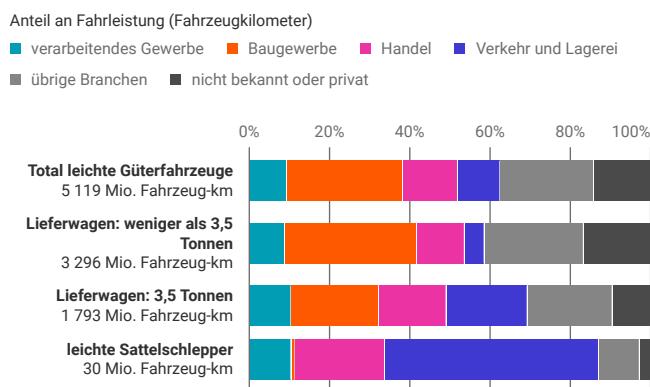
Über 60% der Fahrleistungen von leichten Güterfahrzeugen in vier Branchen

Leichte Güterfahrzeuge werden hauptsächlich im Bau, im Handel, in der Branche «Verkehr und Lagerei» und im verarbeitenden Gewerbe eingesetzt: Die von Unternehmen dieser vier Wirtschaftszweige immatrikulierten leichten Güterfahrzeuge erbrachten 2023 rund 3,2 Milliarden Fahrzeugkilometer oder 63% der gesamten Fahrleistung. Am meisten Fahrzeugkilometer, nämlich 1,5 Milliarden bzw. 29%, entfielen dabei auf die Baubranche.

Die Auswertung nach verschiedenen Fahrzeuggruppen zeigt im Fall der Lieferwagen mit weniger als 3,5 Tonnen Gesamtgewicht eine besonders ausgeprägte Dominanz der Baubranche (33% der Fahrleistung). Bei den Lieferwagen mit genau 3,5 Tonnen Gesamtgewicht verteilen sich die Fahrleistungen dagegen etwas gleichmässiger auf die vier wichtigsten Branchen. Bei den leichten Sattelschleppern schliesslich – die allerdings nur einen kleinen Teil zur gesamten Fahrleistung der leichten Güterfahrzeuge beitragen – dominiert die Branche «Verkehr und Lagerei» mit einem Fahrleistungsanteil von 53%. Diesem Wirtschaftszweig gehören gewerbliche Speditions- und Logistikunternehmen an, die entsprechend eher Fahrzeuge mit grösserer Ladekapazität bevorzugen und für welche die leichten Sattelschlepper daher besonders interessant sind: Zwar gilt für diese ebenfalls ein maximal zulässiges Gesamtgewicht von höchstens 3,5 Tonnen, zusammen mit dem Sattelanhänger wiegen sie aber meist mehr.

Fahrleistungen der leichten Güterfahrzeuge nach Branche, 2023

G 4



Datenbasis: inländische Lieferwagen und Sattelschlepper bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht.
Die Zuordnung zu den Branchen erfolgte über die Halteradresse.

Datenstand: 26.11.2024

Quelle: BFS – Erhebung leichte Nutzfahrzeuge (LWE)

gr-d-11.05.02.02d

© BFS 2024

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 2023 so tief wie seit Jahren nicht mehr

Der Transport von Gütern wird in der Schweiz hauptsächlich über die beiden Verkehrsträger Strasse und Schiene abgewickelt. 2023 gingen die Transportleistungen sowohl im Strassengüterverkehr (−6,1%) wie auch bei der Bahn (−5,7%) deutlich zurück. Beim Schwerverkehr auf der Strasse wurde mit 15,5 Milliarden Tonnenkilometern der tiefste Wert seit 2007 verzeichnet. Im Schienengüterverkehr war die Transportleistung 2023 mit 9,9 Milliarden Tonnenkilometern im langfristigen Vergleich ebenfalls auffallend niedrig: Abgesehen vom Jahr 2020, das durch die Covid-19-Pandemie und den damit verbundenen Auswirkungen geprägt war, muss man bis ins Jahr 2012 zurückgehen, um einen tieferen Wert zu finden. Hauptgrund für die Abnahme der Transportleistungen im Jahr 2023 dürfte die schwache wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz und in Europa gewesen sein.

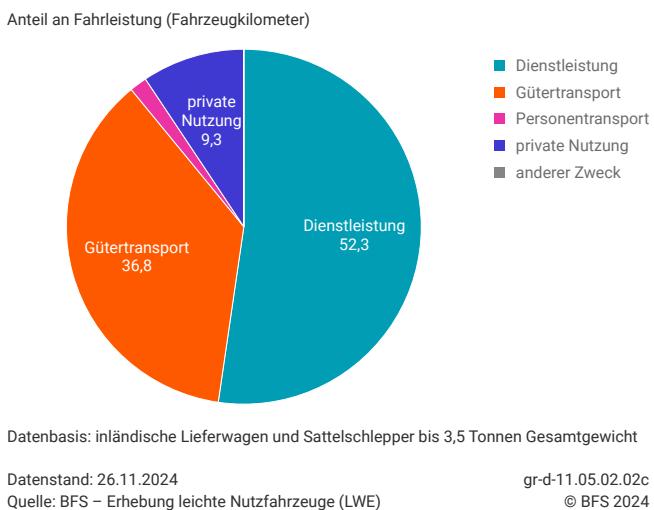
Was die Rheinschifffahrt betrifft, so wurden 2023 in den schweizerischen Rheinhäfen in Basel 5,0 Millionen Tonnen und somit rund 8% mehr Güter umgeschlagen als im Vorjahr. Bei genauerer Betrachtung zeigt sich jedoch, dass die Zunahme vor allem auf einen deutlich gestiegenen Import von Mineralölprodukten zurückzuführen ist. Weil deren Preise 2022 infolge des Ukraine-Kriegs stark gestiegen waren, wurden damals die Importe auf ein Minimum beschränkt und stattdessen die Lagerbestände reduziert. 2023 sind dann die Lager angesichts gesunkenener Preise wieder aufgefüllt worden. In entgegengesetzter Richtung verlief die Entwicklung beim Containertransport: In diesem Segment nahm der Umschlag per Binnenschiff 2023 gegenüber dem Vorjahr um 15% ab und verzeichnete mit 598 000 Tonnen den tiefsten Stand seit 2016. Der Rückgang ist auf mehrere Faktoren zurückzuführen: die schwierige weltwirtschaftliche Lage, die relativ hohen Lagerbestände nach der Covid-19-Pandemie sowie gewisse Umbauarbeiten in den schweizerischen Rheinhäfen, welche die Umschlagkapazität vorübergehend einschränkten.

Lieferwagen hauptsächlich für Dienstleistungsfahrten eingesetzt

Mit 0,8 Milliarden Tonnenkilometern trugen die leichten Strassen-güterfahrzeuge 2023 in der Schweiz 14-mal weniger zu den Transportleistungen bei als die schweren Güterfahrzeuge (10,8 Milliarden), und dies, obwohl ihr Bestand denjenigen der schweren Fahrzeuge – wie oben gesehen – um den Faktor 8 übersteigt. Dieser Gegensatz hängt einerseits mit den kleineren

Ladegewichten der leichten Güterfahrzeuge zusammen. Andererseits werden die Lieferwagen nicht primär zum Gütertransport eingesetzt: 2023 legten sie insgesamt nur 37% ihrer Jahresfahrtleistung zum hauptsächlichen Zweck des Gütertransports zurück. Deutlich häufiger (52% der Jahresfahrtleistung) wurden sie für sogenannte Dienstleistungsfahrten genutzt, beispielsweise wenn Handwerkerinnen und Handwerker für Installationen oder Reparaturen zu ihrer Kundschaft fahren. Dabei werden oft auch die zu installierenden Geräte oder Arbeitsmaterialien mitgeführt. 9% der Lieferwagen-Kilometer wurden außerdem zu privaten Zwecken zurückgelegt und 2% für Personentransporte.

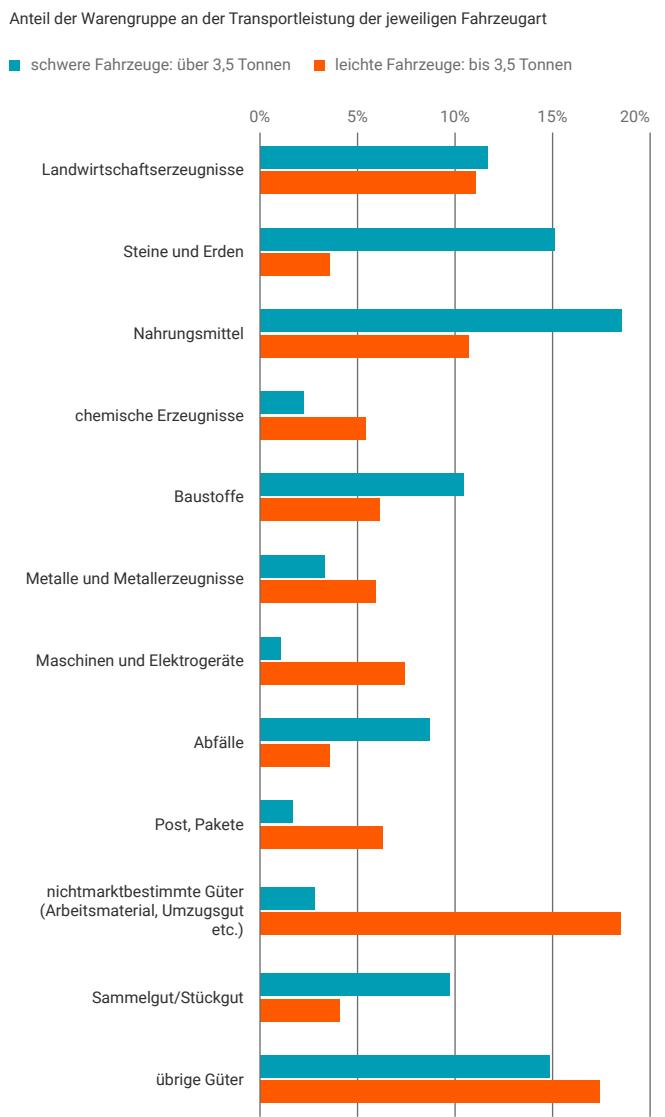
Fahrleistungen der leichten Güterfahrzeuge nach Art des Fahrzeugeinsatzes, 2023 G5



Transporte von Nahrungsmitteln und Baumaterial dominieren auf der Strasse

Die inländischen Strassengüterfahrzeuge transportieren insgesamt besonders viele Waren, die für die Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln sowie für die Baubranche wichtig sind. Es gibt jedoch Unterschiede in der Zusammensetzung der beförderten Warenarten zwischen schweren und leichten Güterfahrzeugen. Bezogen auf die Transportleistung dominierten bei den schweren Fahrzeugen 2023 die Nahrungsmittel mit einem Anteil von 19%. Bei den leichten Fahrzeugen lag diese Warengruppe an dritter Position (10%). Die bauspezifische Kategorie «Steine und Erden» kam im Schwerverkehr mit einem Anteil von 15% an zweiter Stelle, bei den leichten Fahrzeugen spielte sie hingegen nur eine untergeordnete Rolle (4%). Die Lieferwagen erfüllen dennoch eine wichtige Funktion im Bausektor, da sie häufig von Handwerkerinnen und Handwerkern eingesetzt werden, welche ihr Arbeitsmaterial mitführen: Die entsprechende Kategorie «Nichtmarktbestimmte Güter» dominierte bei den leichten Güterfahrzeugen mit einem Anteil an den Transportleistungen von 18% (schwere Fahrzeuge: 3%).

Transportleistungen der leichten und schweren Güterfahrzeuge nach Warengruppe, 2023 G6

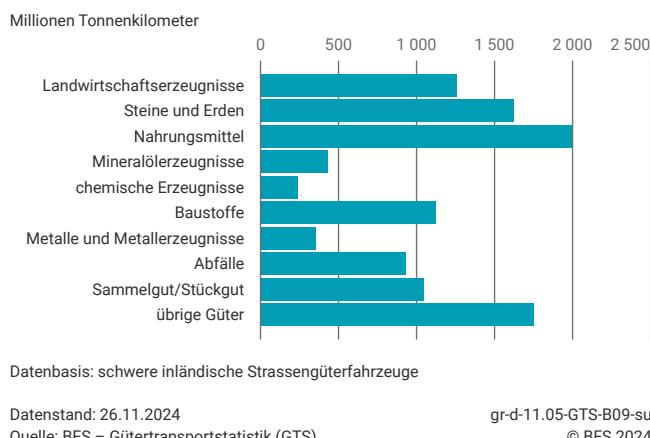


Sammelgut bevorzugt auf schweren, Pakete auf leichten Güterfahrzeugen

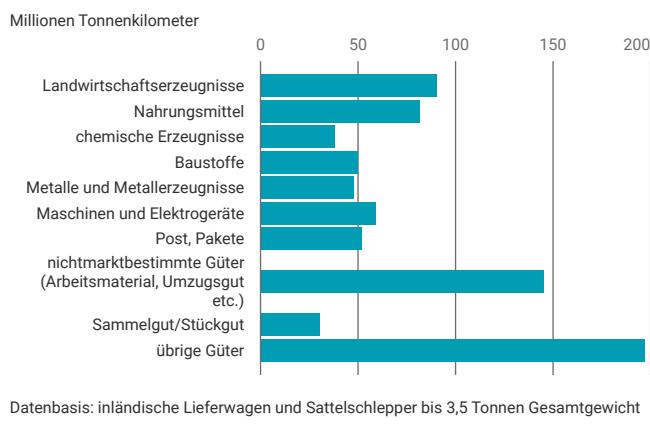
Ein weiterer Unterschied zwischen schweren und leichten Fahrzeugen liegt beim Stückgutverkehr und bei den Paketlieferungen. Stückgüter werden von Logistik- und Speditionsfirmen zu Sammelladungen zusammengefasst und meistens auf Paletten mit schweren Güterfahrzeugen transportiert. Die entsprechende Warengruppe «Sammelgut» machte 2023 bei dieser Fahrzeuggruppe denn auch fast 10% der Transportleistung aus. Die leichten Güterfahrzeuge dagegen sind aufgrund der kleineren Ladegewichte für effiziente Sammelguttransporte vielfach weniger geeignet, und folglich war in ihrem Fall der Anteil der entsprechenden Transporte mit 4% deutlich geringer. Gerade umgekehrt

verhält es sich bei den Post- und Paketlieferungen: Deren Anteil an den Transportleistungen betrug bei den Lieferwagen 7%, im Schwererverkehr dagegen nur 2%. Auf der sogenannten letzten Meile, d.h. bei der Auslieferung der Pakete an die Kundinnen und Kunden, sind die leichten Fahrzeuge im Vorteil, da sie in Siedlungen weniger von Zufahrtsbeschränkungen betroffen sind und allgemein leichter zirkulieren können als die schweren Fahrzeuge.

Transportleistungen der schweren Güterfahrzeuge nach Warengruppe, 2023 G 7



Transportleistungen der leichten Güterfahrzeuge nach Warengruppe, 2023 G 8



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 2023 von Avenergy Suisse (Vereinigung der Importeure flüssiger Brenn- und Treibstoffe, 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. 2023 wurde erstmals seit 2013 wieder eine Erhebung zu den leichten inländischen Güterfahrzeugen durchgeführt. Die Methodik der Erhebung 2023 wurde gegenüber 2013 optimiert. Um die Vergleichbarkeit zwischen den beiden Erhebungsjahren sicherzustellen, wurden die Daten der Erhebung 2013 gemäss der Methodik 2023 revidiert. 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 → Statistiken → Mobilität und Verkehr

Herausgeber: Bundesamt für Statistik (BFS)
Auskunft: Philippe Marti, BFS, Tel. +41 58 463 62 11
Reihe: Statistik der Schweiz
Themenbereich: 11 Mobilität und Verkehr
Originaltext: Deutsch
Layout: Publishing und Diffusion PUB, BFS
Grafiken: Publishing und Diffusion PUB, BFS
Online: www.statistik.ch
Print: www.statistik.ch
Bundesamt für Statistik, CH-2010 Neuchâtel,
order@bfs.admin.ch, Tel. +41 58 463 60 60
Druck in der Schweiz
Copyright: BFS, Neuchâtel 2024
Wiedergabe unter Angabe der Quelle
für nichtkommerzielle Nutzung gestattet
BFS-Nummer: 1189-2300

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



Indikatoren system MONET 2030

www.statistik.ch → Statistiken → Nachhaltige
Entwicklung → Das MONET 2030-Indikatoren system