Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement des Innern EDI
**Bundesamt für Statistik BFS**

# BFS Aktuell

11 Mobilität und Verkehr

Neuchâtel, November 2026

# Güterverkehr in der Schweiz 2025

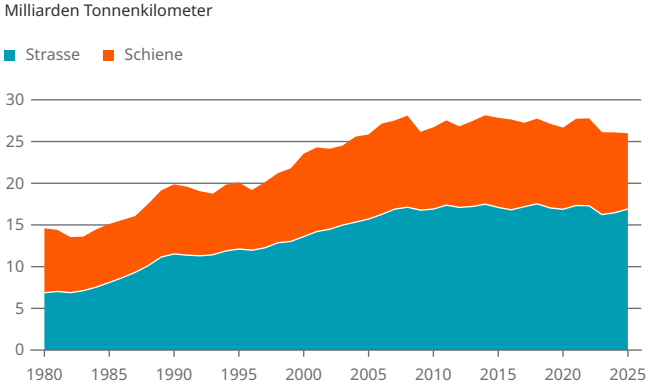
## Entwicklung des Güterverkehrs insgesamt

**Weniger Transporte per Schiene, mehr per Strasse**

2025 betrugen die Transportleistungen auf den Schweizer Strassen 16,9 Milliarden Tonnenkilometer[1]. Zusätzliche 9,1 Milliarden Tonnenkilometer[2] wurden auf der Schiene erbracht. Gegenüber dem Vorjahr nahm das Total der Transportleistungen damit um 0,4% auf 26,0 Milliarden Tonnenkilometer ab. Zurückzuführen ist dies allein auf den starken Rückgang des Güterverkehrs auf der Schiene (–5,5%), während jener auf der Strasse zunahm (+2,7%).

Ausschlaggebend für die deutliche Abnahme des Schienengüterverkehrs 2025 war ein Einbruch um 8,7% bei dem für die Bahn besonders wichtigen Segment des Transitverkehrs. Grund dafür waren unter anderem zahlreiche Baustellen, insbesondere auf der Rheintalstrecke in Deutschland. Diese führten zu Verspätungen und Zugsausfällen und wirkten sich ebenso wie das unterdurchschnittliche Wirtschaftswachstum in Deutschland und Italien negativ auf die Nachfrage im alpenquerenden Schienengüterverkehr durch die Schweiz aus. Am Rückgang der gesamten Transportleistung der Bahn vermochten auch die kleinen bis grösseren Zunahmen im Binnenverkehr (+0,3%), Importverkehr (+1,0%) und Exportverkehr (+7,9%) nichts zu ändern, da das Volumen bei diesen Verkehrsarten zu klein ist, als dass dadurch der Rückgang im Transitbereich hätte kompensiert werden können.

Transportleistungen auf Strasse und Schiene




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: 26.11.2026
Quelle: BFS – Gütertransportstatistik (GTS), Statistik des öffentlichen Verkehrs (OeV)

gr-d-11.05.01.02-je
© BFS 2026

**Tiefster je gemessener Schienenanteil**

Der Rückgang des Schienenverkehrs führte dazu, dass dessen Anteil an der gesamten Transportleistung im Landverkehr, der sogenannte Modalsplit, 2025 auf 35,0% sank. Das ist der tiefste je gemessene Wert. Nach einem deutlichen Rückgang in den 1980er- und 1990er-Jahren hatte die Bahn ihren Anteil seit der Jahrtausendwende immer in einem Bereich zwischen 36% und 42% halten können – trotz der Erhöhung der Gewichtslimiten für Strassengüterfahrzeuge in den Jahren 2001 (von 28 auf

[1] Ein Tonnenkilometer entspricht der Beförderung einer Tonne über einen Kilometer.

[2] Netto-Tonnenkilometer (ohne das Eigengewicht von Containern und Strassengüterfahrzeugen im kombinierten Verkehr)

34 Tonnen) und 2005 (auf 40 Tonnen). 2025 ist die 36%-Schwelle nun erstmals unterschritten worden. Trotzdem spielt die Bahn im schweizerischen Güterverkehr verglichen mit anderen europäischen Ländern nach wie vor eine wichtige Rolle: Der Schienenanteil im Landverkehr der 27 EU-Länder lag 2024 bei lediglich 18%.

Bei der Betrachtung der Modalsplit-Entwicklung sollte jedoch nicht vergessen werden, dass die beiden Verkehrsträger Strasse und Schiene sich nicht nur konkurrieren, sondern auch ergänzen: 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 2025 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: 2025 wurden Güter auf dem Schweizer Schienennetz durchschnittlich über eine Distanz von 160 Kilometern befördert, der Vergleichswert auf der Strasse lag bei 49 Kilometern.

**Alpenquerender Verkehr: Schienenanteil nach wie vor höher als 2010**

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. 2025 wurden 68,6% des Transportguts per Bahn und 31,4% auf der Strasse durch die Schweizer Alpen befördert. Damit lag der Schienenanteil 1,7 Prozentpunkte tiefer als 2024 (70,3%), aber noch immer 5,9 Prozentpunkte höher als 2010 (62,7%). 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 2025 rund 25% und jener der Strasse 75%.[3]

**Transportlestungen im Strassen- und Schienengüterverkehr** **T 1.1**

| | **Transportlestungen.** in Milliarden Tonnenkilometern | | Veränderung |
|---|---|---|---|
| | 2024 | 2025 | 2024–2025 |
| **Total** | **26,09** | **26,00** | **–0,4%** |
| Strasse | 16,47 | 16,91 | +2,7% |
| Schiene | 9,62 | 9,09 | –5,5% |

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)

Quelle: BFS - Gütertransportstatistik (GTS), Statistik des öffentlichen Verkehrs (OeV) © BFS 2026

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

Im Import- und Exportverkehr sind neben der Strasse und der Schiene auch die Rheinschifffahrt und die Öl-Fernleitungen von Bedeutung. 2025 wurden 4,8 Millionen Tonnen Güter mit Rheinschiffen über die Schweizer Grenze transportiert (Ein- und Ausfuhren). Das sind 11% weniger als im Vorjahr (5,4 Millionen Tonnen). Die Öl-Pipelines trugen 2025 rund 3,8 Millionen Tonnen (2024: 3,3) zum grenzquerenden Gütertransport bei. Deutlich geringer waren mit 0,4 Millionen Tonnen die Importe und Exporte per Flugzeug (2024: 0,4). Zum Vergleich: Mit schweren Strassengüterfahrzeugen wurden 2025 rund 46,7 Millionen Tonnen (2024: 46,9) und auf der Schiene 11,3 Millionen Tonnen (2024: 11,0) ein- oder ausgeführt.

## Fahrzeugbestand

**Anhaltende Zunahme bei den Elektro-Fahrzeugen**

2025 waren in der Schweiz 43 348 Lastwagen[4] und 13 054 Sattelschlepper immatrikuliert (Stichtag: 30. September). Diese Fahrzeuge werden mit Ausnahme von einigen Spezialfällen primär für den Gütertransport verwendet. Zusätzlich waren 448 613 Lieferwagen[5] registriert, die jedoch nicht nur für Gütertransporte, sondern häufig auch für Dienstleistungsfahrten, etwa von Handwerkerinnen und Handwerkern, eingesetzt werden.

96% der Lastwagen und Sattelschlepper nutzten 2025 Diesel als Treibstoff. Alternativ dazu existieren seit Längerem Gas-Antriebe. Die Zahl der entsprechenden Fahrzeuge stieg bis 2024 langsam, aber stetig an und hat sich seither stabilisiert. 2025 waren schweizweit 207 Lastwagen und 92 Sattelschlepper mit diesem Treibstoff unterwegs. Die Anzahl der mit Wasserstoff angetriebenen Lastwagen und Sattelschlepper stieg zwischen 2020 und 2021 sprunghaft von 4 auf 48 Einheiten an. Seither stagniert sie und lag 2025 bei 56 Fahrzeugen.

Die zahlenmässig wichtigste alternative Antriebsart stellt seit einigen Jahren die batterieelektrische (BEV) dar: 2025 gab es 1413 entsprechende Lastwagen und 400 Sattelschlepper. Das waren 67% bzw. 134% mehr als noch 2024. Bei den Lastwagen machten die Elektrofahrzeuge 2025 rund 3,3%, bei den Sattelschleppern 3,1% des Gesamtbestands aus. Von den verschiedenen Lastwagen-Karosserieformen verzeichneten vor allem die Kastenwagen (13,1%), aber auch die Containertransporte (5,6%) einen hohen Elektro-Anteil. Bei den Kipperfahrzeugen lag dieser zwar noch deutlich tiefer (1,3%), doch verzeichnete diese Kategorie 2025 gegenüber dem Vorjahr eine besonders starke Zunahme der Elektro-Fahrzeuge, und zwar von 62 auf 130 Einheiten (+110%).

Noch stärker war das Wachstum der elektrischen Sattelschlepper: deren Bestand stieg von 171 Fahrzeugen im Jahr 2024 auf 400 Fahrzeuge im Jahr 2025 (+134%).

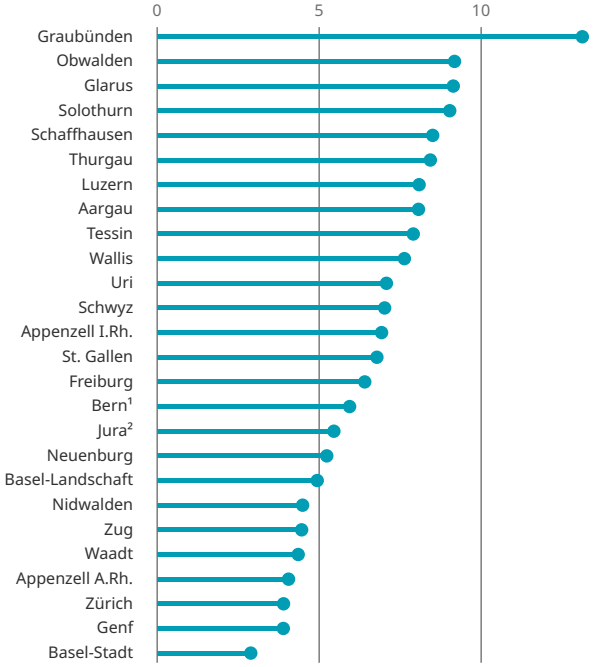
[4] inkl. emissionsfrei angetriebene Lieferwagen mit mehr als 3,5 Tonnen aber höchstens 4,25 Tonnen Gesamtgewicht: Diese werden in den Fahrzeugregistern als Lastwagen geführt.

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

**Höchste Dichte an schweren Güterfahrzeugen im Kanton Graubünden**

Alle Lastwagen und die meisten Sattelschlepper haben ein erlaubtes Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen und gelten somit als schwere Güterfahrzeuge. 2025 waren davon schweizweit etwa 55 000 Stück immatrikuliert. Am meisten gab es in den bevölkerungsreichen Kantonen Bern (6390), Zürich (6367) und Aargau (5998). Ein anderes Bild zeigt sich, wenn die Anzahl Fahrzeuge mit der ständigen Wohnbevölkerung in Bezug gesetzt wird: Mit 13,1 Fahrzeugen pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohnern wies 2025 der Kanton Graubünden die höchste Dichte an schweren Güterfahrzeugen auf. Am anderen Ende der Skala befand sich der Kanton Basel-Stadt mit einem Wert von 2,9. Gesamtschweizerisch waren rund 6,1 schwere Güterfahrzeuge pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohnern immatrikuliert. Dies ist im internationalen Vergleich ein sehr tiefer Wert, denn im Durchschnitt der 27 EU-Länder gab es 2025 rund 13 und in Litauen sogar knapp 37 solcher Fahrzeuge pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohner.

Anzahl schwere Güterfahrzeuge pro 1000 Einwohner/-innen nach Kanton, 2025




[1] mit Gemeinde Moutier
[2] ohne Gemeinde Moutier
Datenbasis: schwere inländische Güterfahrzeuge, ständige Wohnbevölkerung

Datenstand: 26.11.2026
Quelle: BFS, ASTRA – Strassenfahrzeugbestand (MFZ); BFS – Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STATPOP)

gr-d-11.03.02.01-04
© BFS 2026

## 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 2025 in der Schweiz insgesamt 2170 Millionen Kilometer zurückgelegt. Davon gingen 1713 Millionen Kilometer (79%) auf das Konto von inländischen und 456 Millionen (21%) auf das von ausländischen Fahrzeugen. Zu den Fahrleistungen der schweren Fahrzeuge kamen 2025 rund 5328 Millionen Kilometer von leichten inländischen Güterfahrzeugen (maximal 3,5 Tonnen Gesamtgewicht[6]; vor allem Lieferwagen).

**Weniger Schadstoffausstoss dank technischem Fortschritt**

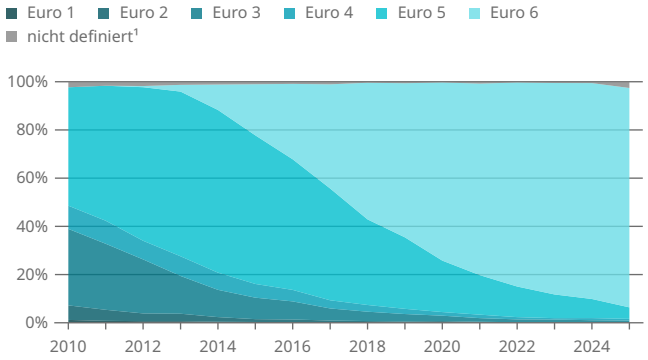
Schwere Güterfahrzeuge werden in Abhängigkeit ihres Schadstoffausstosses in die Emissionsklassen (Euro-Klassen) 1 bis 6 eingeteilt, wobei die Euro-Klasse 6 die strengsten Grenzwerte aufweist. Der technische Fortschritt und die fortlaufende Erneuerung des Fahrzeugparks führen dazu, dass immer mehr vergleichsweise 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.

Der Anteil der Euro-6-Fahrzeuge an den Fahrleistungen der schweren inländischen Güterfahrzeuge lag 2025 bei 91%. Die Euro-5-Fahrzeuge hatten 2013 ihren Höhepunkt erreicht, seither sinkt ihr Anteil zugunsten der Euro-6-Fahrzeuge und lag 2025 noch bei knapp 5%. Der Fahrleistungsanteil der älteren Euro-Klassen (1 bis 4) ist zwischen 2010 und 2025 von 50% auf knapp 2% zurückgegangen. Weitere 3% der Fahrleistungen wurden 2025 von Fahrzeugen erbracht, deren Emissionsklasse «nicht definiert» war. Diese Kategorie umfasst einerseits sehr alte Fahrzeuge, die noch vor Einführung der Euro-Kategorien in Verkehr gesetzt wurden, und andererseits Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb. Die zunehmende Verbreitung Letzterer führt dazu, dass die Fahrleistungen der Fahrzeuge ohne definierte Emissionsklasse jüngst zugenommen haben.

[6] teilweise bis 4,25 Tonnen im Fall von emissionsfrei angetriebenen Fahrzeugen

## Fahrleistungen der schweren Güterfahrzeuge nach Emissionsklasse

Anteil an Fahrleistung (Fahrzeugkilometer)




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.

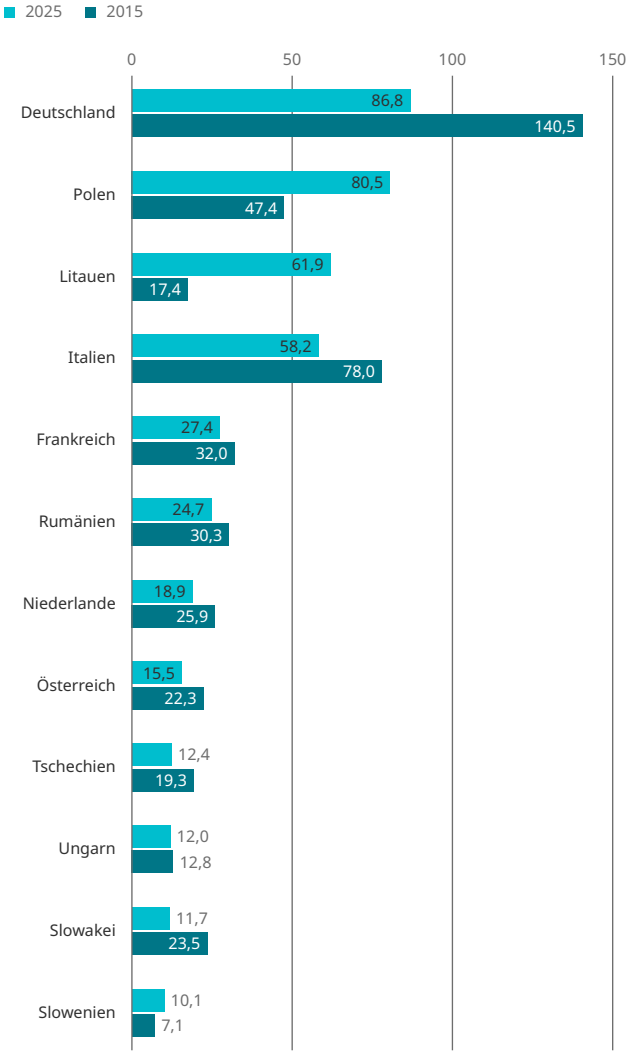
Datenbasis: schwere inländische Güterfahrzeuge

Datenstand: 26.11.2026
Quelle: BFS – Gütertransportstatistik (GTS)

gr-d-11.05-GTS-B03-su
© BFS 2026

## Fahrleistungen der schweren ausländischen Güterfahrzeuge in der Schweiz nach Immatrikulationsland

Millionen Fahrzeugkilometer




Datenbasis: schwere ausländische Güterfahrzeuge. Dargestellt sind nur Länder mit einer Fahrleistung auf Schweizer Territorium von über 10 Mio. km im Jahr 2025.

Datenstand: 26.11.2026
Quelle: BAZG – LSVA-Statistik

gr-d-11.05.02.01.02
© BFS 2026

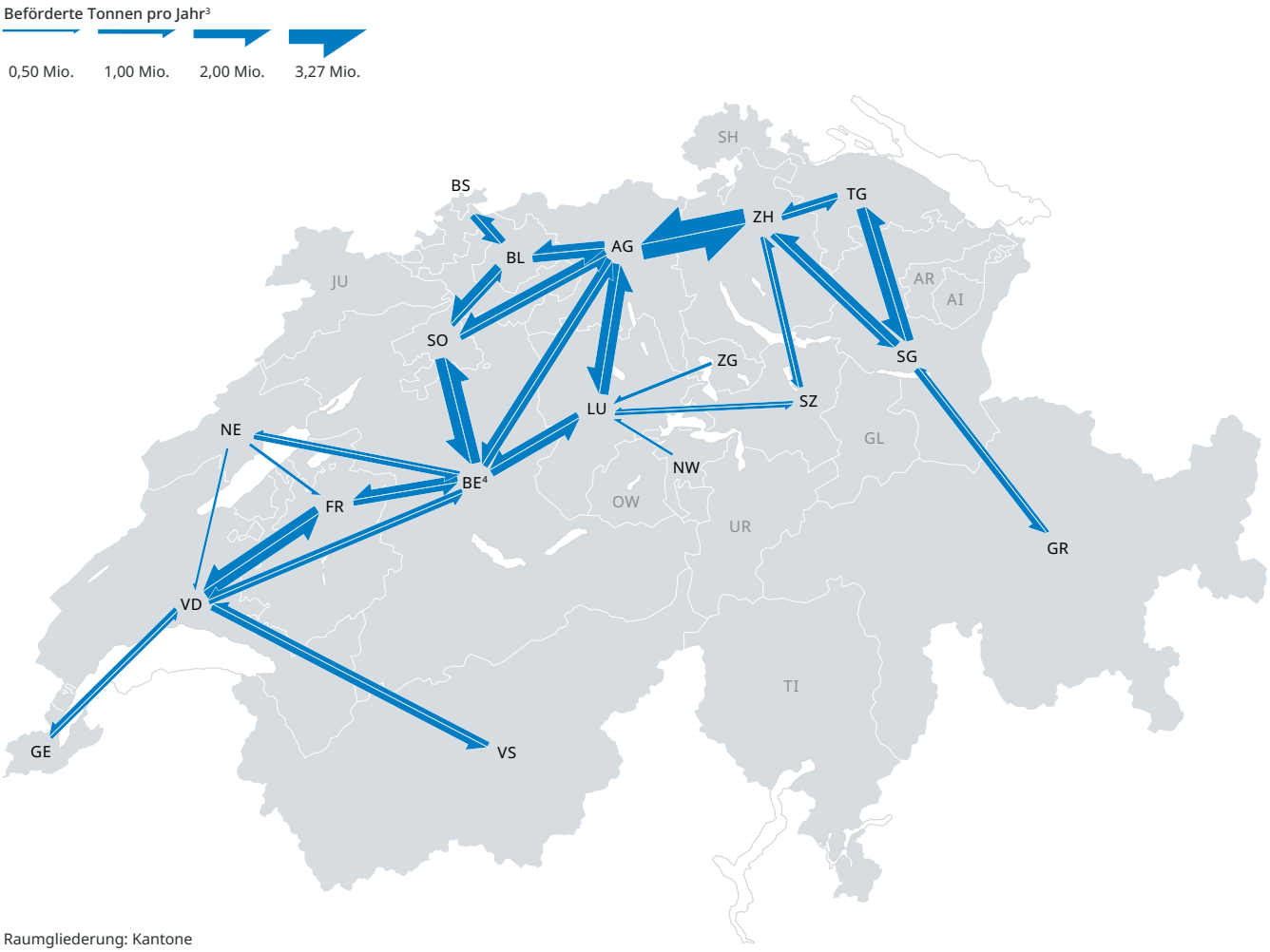
### Starke Zunahme von litauischen Fahrzeugen auf Schweizer Strassen

Von den ausländischen schweren Güterfahrzeugen legten 2025 diejenigen mit deutscher Immatrikulation am meisten Kilometer in der Schweiz zurück, nämlich 87 Millionen, gefolgt von den polnischen (81 Mio.), litauischen (62 Mio.) und italienischen (58 Mio.) Fahrzeugen. Daneben erbrachten auf den Schweizer Strassen Fahrzeuge aus insgesamt acht weiteren Ländern ebenfalls Fahrleistungen von jeweils über 10 Millionen Kilometern.

Die Fahrleistung der litauischen Fahrzeuge hat in den vergangenen zehn Jahren (2015 bis 2025) am stärksten zugenommen, und zwar um 255%. Die polnischen Fahrzeuge legten im gleichen Zeitraum 70% mehr Kilometer zurück, die slowenischen 42%. Die Fahrzeuge aus allen übrigen betrachteten Ländern verzeichneten eine Abnahme, wobei diese bei den slowakischen Fahrzeugen mit minus 50% am deutlichsten ausfiel. Insgesamt sind die Fahrleistungen der ausländischen schweren Güterfahrzeuge auf Schweizer Strassen zwischen 2015 und 2025 um 10% gesunken, wogegen sich die summierte Fahrdistanz der Schweizer Fahrzeuge kaum verändert hat (–1%).

## Strassengüterverkehr zwischen den Kantonen: Wichtigste Warenströme, 2021–2025[1]

Quell- und Zielverkehr mit schweren inländischen[2] Strassengüterfahrzeugen




Raumgliederung: Kantone

[1] Durchschnittswerte für die Erhebungsperiode 2021 bis 2025.
[2] Ausländische Fahrzeuge dürfen in der Schweiz keine Binnentransporte durchführen (Kabotageverbot).
[3] Dargestellt ist der Güterverkehr zwischen benachbarten Kantonen ab einer Menge von 500 000 Tonnen.
[4] Bern: mit Gemeinde Moutier

Datenstand: 26.11.2026
Quelle: BFS – Gütertransportstatistik (GTS)

ma-d-11.05-GTS-P18-2025
© BFS 2026

## 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.

**Intensiver Warenaustausch auf der Strasse zwischen den Kantonen Aargau und Zürich**

Das höchste interkantonale Transportaufkommen mit schweren Strassengüterfahrzeugen wurde während des Beobachtungszeitraums 2021 bis 2025 zwischen den Kantonen Aargau und Zürich festgestellt, nämlich durchschnittlich 6,5 Millionen Tonnen pro Jahr. An zweiter Stelle folgten die Warenflüsse zwischen den Kantonen Solothurn und Bern (4,1 Mio. Tonnen). In den Kantonen Aargau und Solothurn befinden sich grosse Logistikzentren, die einen intensiven Warenverkehr mit den bevölkerungsreichen Nachbarkantonen Zürich bzw. Bern betreiben. Gegenüber der Periode 2011–2015 stieg das Transportaufkommen zwischen Aargau und Zürich um 17%, während es zwischen Solothurn und Bern um 15% zurückging. Der zunehmende Warenfluss zwischen Aargau und Zürich wurde wohl auch gestützt durch das überdurchschnittliche Bevölkerungswachstum in diesen beiden Kantonen zwischen 2015 und 2025 (AG: +13,8%, ZH: +11,4%, CH: +9,6%).

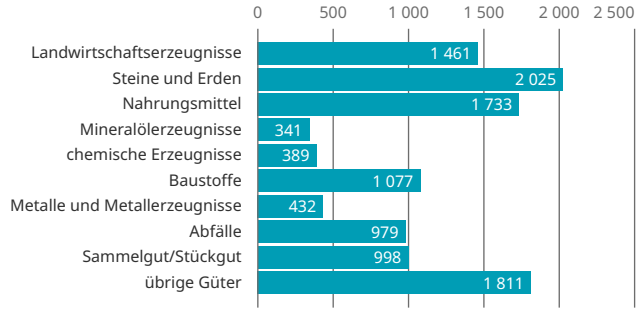
**Transporte von Nahrungsmitteln und Baumaterial dominieren auf der Strasse**

Die schweren inländischen Strassengüterfahrzeuge transportieren besonders viele Waren, die für die Baubranche sowie für die Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln wichtig sind: Bezogen auf die Transportleistung dominierte 2025 die Kategorie «Steine und Erden» mit einem Anteil von 18%, gefolgt von den Nahrungsmitteln (15%), den landwirtschaftlichen Erzeugnissen (13%) und den verarbeiteten Baustoffen (10%). Es handelt sich in allen Fällen um besonders «strassenaffine» Güter, da sie geografisch relativ fein verteilt werden müssen.

Werden statt der Transportleistungen die von schweren inländischen Fahrzeugen beförderten Mengen betrachtet, so steht die Kategorie «Steine und Erden» im Binnenverkehr mit 91 Millionen Tonnen einsam an der Spitze. Allerdings werden in ihrem Fall 73% der Tonnagen über Strecken von maximal 25 Kilometern transportiert. Auch verarbeitete Baustoffe und Abfälle werden vorwiegend über kurze Distanzen befördert. Bei den Nahrungsmitteln und bei den Landwirtschaftserzeugnissen hingegen werden 73% bzw. 72% der Tonnagen weiter als 25 Kilometer transportiert, im Fall des Sammel- bzw. Stückguts sind es sogar 82%.

## Transportleistungen der schweren Güterfahrzeuge nach Warengruppe, 2025

Millionen Tonnenkilometer



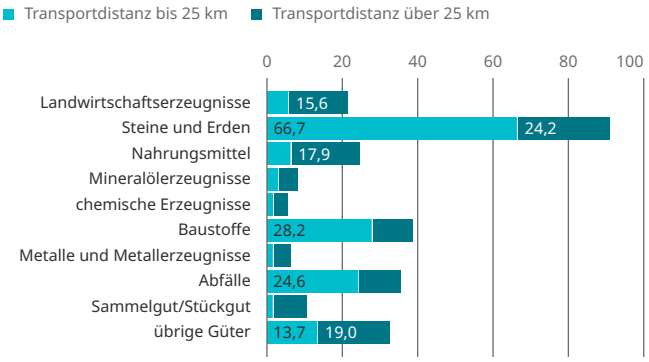

Datenbasis: schwere inländische Strassengüterfahrzeuge

Datenstand: 26.11.2026
Quelle: BFS – Gütertransportstatistik (GTS)

gr-d-11.05-GTS-B09-su
© BFS 2026

## Beförderte Tonnen im Strassengüterverkehr nach Warengruppe und Transportdistanz, 2025

Millionen Tonnen




Datenbasis: schwere inländische Güterfahrzeuge im Binnenverkehr

Datenstand: 26.11.2026
Quelle: BFS – Gütertransportstatistik (GTS)

gr-d-11.05-GTS-B22-su
© BFS 2026

**Starke Preisschwankungen im Güterverkehr per Luft und Rheinschiff**

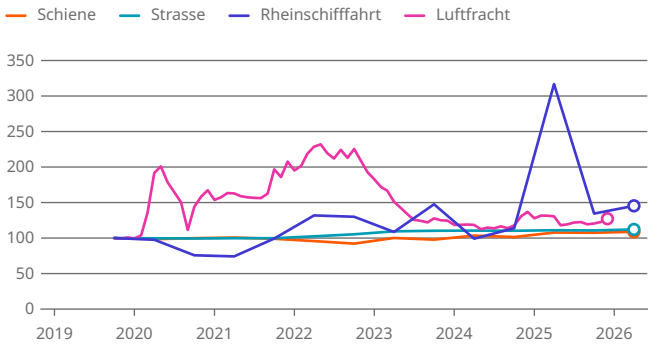
Die Preise für Gütertransporte haben sich in den letzten Jahren je nach Verkehrsträger zum Teil sehr unterschiedlich entwickelt. Dies zeigen die Ergebnisse des Produzentenpreisindexes für den Güterverkehr, der allein die Preise der Transportdienstleistungen berücksichtigt, nicht jedoch die der transportierten Güter selbst. Der Index gibt die Veränderung gegenüber dem Referenzmonat Oktober 2019 an.

- Die Preise für Gütertransporte auf der **Schiene** blieben bis zum Oktober 2021 mehr oder weniger stabil, sanken dann aber bis Oktober 2022 auf einen Indexstand von 92. Seither sind sie schrittweise angestiegen – bis April 2026 auf einen Wert von 109.
- Die Preise der **Strassentransporte** blieben zunächst ebenfalls stabil, verteuerten sich dann aber im Jahr 2022 um rund 10%. Anschliessend sind sie erneut ziemlich konstant geblieben. Die Preissteigerungen dürften mit höheren Betriebskosten zusammenhängen (Treibstoff, Fahrzeugunterhalt, Lohnkosten, Versicherungen, Abgaben usw.). 2022 war geprägt durch hohe Inflationsraten, ausgelöst durch den Ukrainekrieg und den damit zusammenhängenden Energiepreisschock.
- Die Preise der Gütertransporte auf dem **Rhein** reagieren im Vergleich zum Landverkehr viel stärker auf veränderte Rahmenbedingungen: Im April 2021 sanken sie auf einen Tiefstand von 74 Indexpunkten, stiegen dann aber bis April 2022 auf 132 Punkte und erreichten im April 2025 einen kurzfristigen Höhepunkt bei 317 Punkten. Diese Spitze ist in erster Linie auf das Niedrigwasser im Frühling 2025 zurückzuführen, das die Ladekapazität der Schiffe stark einschränkte und so zu höheren Transportkosten führte. Auch 2022 führte der Rhein über längere Perioden wenig Wasser, was die Preise nach oben drückte. Zusätzlich führte der Ausbruch des Ukrainekriegs zu höheren Energiepreisen und Störungen bei den Logistikketten, was die Kosten zusätzlich ansteigen liess.

– Die Preise der **Luftfracht** reagierten stark auf die Verknappung der Transportkapazitäten mit Beginn der Covid-19-Pandemie und stiegen im Mai 2020 auf 201 Punkte. Das absolute Maximum in der betrachteten Zeitreihe wurde im Mai 2022 mit 232 Punkten erreicht, was grösstenteils mit dem Ukrainekrieg und den dadurch verteuerten Treibstoffen zusammenhängt. Von Mitte 2023 bis Ende 2025 stabilisierten sich die Preise auf einem deutlich tieferen Niveau von durchschnittlich 122 Punkten.

### Preisentwicklung im Güterverkehr

Index: Oktober 2019 = 100




Datenstand: 26.11.2026
Quelle: BFS – Produzentenpreisindex (PPI)

gr-d-11.05.04.05
© BFS 2026

## 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
– Produzentenpreisindex (PPI) des BFS für die Produzentenpreise im Güterverkehr
– Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STATPOP) des BFS für die Bevölkerungsentwicklung
– 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 2025 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.admin.ch → Themen entdecken → 11 – Mobilität und Verkehr

| | |
|---|---|
| **Herausgeber** | Bundesamt für Statistik (BFS)<br>www.bfs.admin.ch |
| **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, Karten** | Publishing und Diffusion PUB, BFS<br>Alle Grafiken in der digitalen Version finden Sie auch interaktiv in unserem Webkatalog. |
| **Online** | www.statistik.admin.ch/asset/1189-2500 |
| **BFS-Nummer** | 1189-2500 |
| **Vertrieb** | www.bundespublikationen.admin.ch<br>Art.-Nr. 317.104.25D |
| **Copyright** | BFS, Neuchâtel 2026<br>Wiedergabe unter Angabe der Quelle gestattet. |


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

**Indikatorensystem MONET 2030**

www.statistik.admin.ch → Themen entdecken → Nachhaltige Entwicklung → Das MONET 2030-Indikatorensystem