

BFS Aktuell



11 Mobilität und Verkehr

Neuchâtel, Februar 2021

Güterverkehr in der Schweiz 2019

Entwicklung des Güterverkehrs insgesamt

2% weniger Transportleistungen als im Jahr 2018

2019 betrug die Transportleistung auf den Schweizer Strassen 17,1 Milliarden Tonnenkilometer¹. Zusätzliche 10,1 Milliarden Tonnenkilometer wurden auf der Schiene erbracht. Gegenüber dem Vorjahr nahm das Total der Transportleistungen 2019 damit um 2,2% auf 27,2 Milliarden Tonnenkilometer ab. Der Güterverkehr ging auf der Strasse stärker zurück (-2,7%) als auf der Schiene (-1,4%).

Der Anteil des Schienengüterverkehrs an der gesamten Transportleistung, der sogenannte Modalsplit, belief sich 2019 auf 37%. 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 28 EU-Länder lag 2018 bei 19%.

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 2019 in der Schweiz 65% ihrer Transportleistungen im Binnenverkehr und nur 35% im internationalen Verkehr (Import, Export, Transit) erbrachten, während bei der Bahn der internationale Verkehr mit einem Anteil

von 75% dominierte. Auch sind die mittleren Transportdistanzen im Schienengüterverkehr deutlich grösser als auf der Strasse: 2019 wurden Güter auf dem Schweizer Schienennetz durchschnittlich über eine Distanz von 170 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. 2019 wurden 71% des Transportguts per Bahn und 29% auf der Strasse durch die Schweizer Alpen befördert. Im westlichen Österreich, wo ebenfalls bedeutende Gütermengen über die Alpen transportiert werden, lag der Anteil der Schiene bei 25% und jener der Strasse bei 75%.²

Transportleistungen im Strassen- und Schienengüterverkehr

T1

	Transportleistung, in Milliarden Tonnenkilometern		Veränderung
	2018	2019	2018-2019
Total	27,84¹	27,22	-2,2%
Strasse	17,63 ¹	17,15	-2,7%
Schiene	10,21	10,07	-1,4%

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

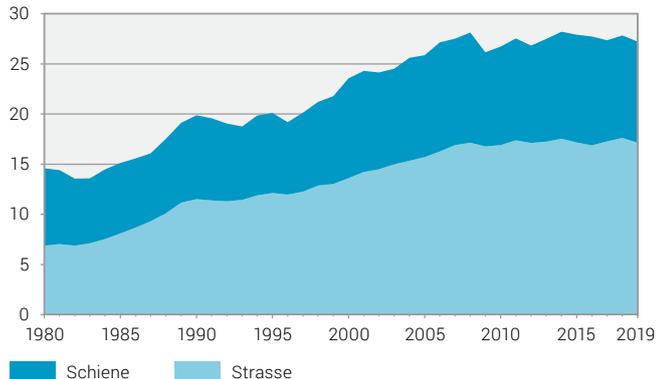
Quellen: BFS – Gütertransportstatistik (GTS), Statistik des öffentlichen Verkehrs (OeV) © BFS 2021

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

² Reschenpass und Brenner. Für den gesamten alpenquerenden Güterverkehr in Österreich lag der Schienenanteil bei 27% (Strasse: 73%).

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 2021

Im Import- und Exportverkehr sind neben der Strasse und der Schiene auch die Rheinschifffahrt und die Ölleitungen von Bedeutung. 2019 wurden 6,1 Millionen Tonnen Güter mit Rheinschiffen über die Schweizer Grenze transportiert. Das sind 29% mehr als noch im Jahr 2018 (4,7 Millionen Tonnen) und 5% mehr als 2017 (5,8 Millionen Tonnen). Zum Vergleich mit 2018 ist jedoch zu sagen, dass der Güterverkehr auf dem Rhein damals aufgrund von Niedrigwasser stark eingeschränkt werden musste. Die Ölpipelines trugen 2019 rund 3,8 Millionen Tonnen (2018: 3,9) zum grenzquerenden Gütertransport bei. Zum Vergleich: Mit schweren Strassengüterfahrzeugen wurden im gleichen Jahr 52,2 Millionen Tonnen (2018: 51,8) und auf der Schiene 13,3 Millionen Tonnen (2018: 11,8) ein- oder ausgeführt. Der Beitrag der Luftfahrt war mit knapp 0,5 Millionen Tonnen vergleichsweise gering.

Strassengüterverkehr

Grosser Anteil der Lieferwagen an der Fahrleistung

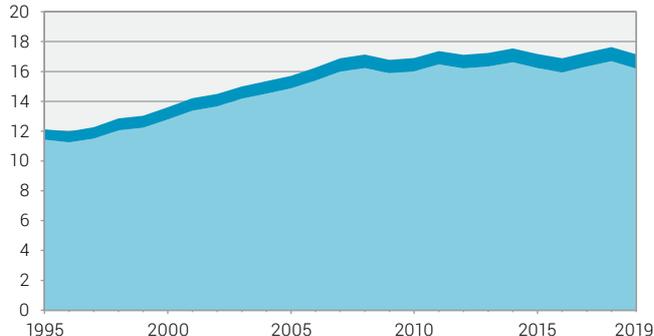
Strassengüterfahrzeuge werden in leichte (bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) und schwere Fahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) unterteilt. Bei den leichten Fahrzeugen handelt es sich überwiegend um Lieferwagen. Mit 4,7 Milliarden Fahrzeugkilometern wiesen die leichten Güterfahrzeuge 2019 eine mehr als doppelt so hohe Fahrleistung auf wie der Schwerverkehr (2,2 Mrd. Fahrzeug-km). Die Fahrleistung der Lieferwagen hat zudem seit 2000 um 60% zugenommen, während sie bei den schweren Fahrzeugen um 2% zurückging. In diesen Entwicklungen spiegeln sich nicht zuletzt die Verschiebungen im Fahrzeugpark während der letzten zwanzig Jahre wider: Während die Zahl der in der Schweiz immatrikulierten Lieferwagen zwischen 2000 und 2019 im Durchschnitt jedes Jahr um 2,8% zunahm, betrug die jährliche Wachstumsrate bei den schweren Fahrzeugen nur 0,4%. Zudem setzt die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

Anreize zur Reduktion der Fahrleistung im Schwerverkehr: Seit 2001 muss in der Schweiz für alle schweren Güterfahrzeuge pro zurückgelegten Kilometer eine Abgabe entrichtet werden

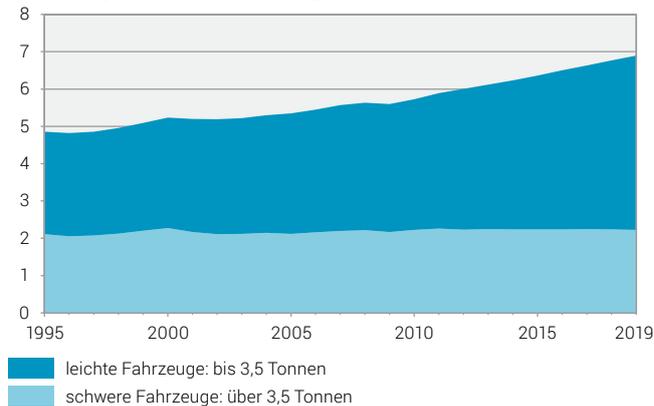
Im Fall der Transportleistung, bei der neben der zurückgelegten Distanz auch das beförderte Warengewicht berücksichtigt wird, dominieren hingegen die schweren Güterfahrzeuge: 2019 erbrachten sie 16,2 Milliarden Tonnenkilometer. Die leichten Güterfahrzeuge wiesen eine Transportleistung von lediglich 1,0 Milliarden Tonnenkilometern aus. Dies ist einerseits auf die kleinere Ladekapazität der leichten Fahrzeuge zurückzuführen. Andererseits werden Lieferwagen häufig nicht primär für den Gütertransport, sondern für Servicefahrten eingesetzt, beispielsweise von Handwerkern. Dabei werden oftmals nur kleine Mengen an Gütern befördert (zu installierende Apparate, Arbeitsmaterial usw.).

Leistungen im Strassengüterverkehr nach Fahrzeugart G2

Transportleistungen, in Milliarden Tonnenkilometern



Fahrleistungen, in Milliarden Fahrzeugkilometern



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

Quellen: BFS – Gütertransportstatistik (GTS)

© BFS 2021

Weniger Schadstoffausstoss dank technischem Fortschritt

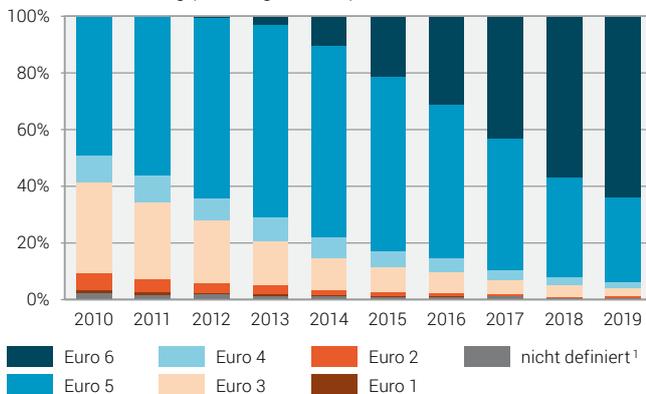
Schwere Güterfahrzeuge werden in Abhängigkeit ihres Schadstoffausstosses in die Emissionsklassen (Euro-Klassen) 1 bis 6 eingeteilt, wobei die Euro-Klasse 6 die strengsten Grenzwerte aufweist.³ Der technische Fortschritt und die fortlaufende Erneuerung des Fahrzeugparks führen dazu, dass immer mehr vergleichsweise 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 Euro-6-Fahrzeuge an den Fahrleistungen der schweren inländischen Güterfahrzeuge lag 2019 bei 64%. Damit wurden sechs Jahre, nachdem die Euro-6-Norm für alle neuen Fahrzeuge rechtlich verbindlich geworden ist, beinahe zwei Drittel aller Kilometer im Schwerverkehr mit Fahrzeugen der modernsten Emissionsklasse zurückgelegt. Die Euro-5-Fahrzeuge hatten 2013 ihren Höhepunkt erreicht, seither sinkt ihr Anteil zugunsten der Euro-6-Fahrzeuge und lag 2019 noch bei 30%. Der Fahrleistungsanteil der älteren Euro-Klassen (1 bis 4) ist zwischen 2010 und 2019 von 50% auf 6% zurückgegangen.

Fahrleistung der schweren Güterfahrzeuge nach Emissionsklasse

G3

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

Quelle: BFS – Gütertransportstatistik (GTS)

© BFS 2021

Die ausländischen schweren Güterfahrzeuge, welche 2019 in der Schweiz verkehrten, legten einen höheren Anteil der Fahrleistung mit Fahrzeugen der Euro-Klasse 6 zurück (83%⁴) als die Schweizer Fahrzeuge (64%). Dies lässt sich darauf zurückführen, dass im internationalen Verkehr generell modernere Fahrzeuge eingesetzt werden. Betrachtet man bei den schweizerischen Güterfahrzeugen nur den Import- und Exportverkehr, lag der Anteil von Euro-6-Fahrzeugen ähnlich hoch wie bei den ausländischen Fahrzeugen.

Binnentransporte machen fast zwei Drittel des Schwerverkehrs aus

Transporte innerhalb der Schweizer Landesgrenzen stellen das mit Abstand wichtigste Segment des schweren Strassengüterverkehrs dar: 2019 betrug der Anteil des Binnenverkehrs an den Transportleistungen fast zwei Drittel, nämlich 65%. Der Transitverkehr kam auf einen Anteil von 9%, der Importverkehr auf 16% und der Exportverkehr auf 10%. Verglichen mit dem Jahr 2000 ist bei allen Verkehrsarten – ausgenommen beim Transit – eine Steigerung der Transportleistung feststellbar. Diese fiel jedoch beim internationalen Verkehr mit insgesamt +46% stärker aus als beim Binnenverkehr (+19%).

Binnentransporte werden grundsätzlich nur von inländischen Fahrzeugen durchgeführt, da ausländische Fahrzeuge aufgrund des sogenannten Kabotageverbots keine Transporte innerhalb der Schweiz durchführen dürfen. Die ausländischen Lastwagen und Sattelschlepper dominieren hingegen beim internationalen Strassenverkehr: Ihr Anteil an den Importen betrug 87% und an den Exporten 90%. Der Transitverkehr durch die Schweiz wird sogar fast ausschliesslich von ausländischen Fahrzeugen abgewickelt. Dieser zeigt jedoch seit Jahren eine rückläufige Tendenz und lag 2019 knapp 8% tiefer als im Jahr 2000. Dies dürfte einerseits eine Folge der schweizerischen Verlagerungspolitik sein, welche den Transitverkehr möglichst auf der Schiene abwickeln will. Andererseits hat auch die wirtschaftliche Situation in Europa – insbesondere in Italien – einen Einfluss auf den Transitverkehr durch die Schweiz.

³ Fahrzeuge der Euroklasse 6 wurden erstmals 2011 in Verkehr gesetzt; seit dem 1.1.2014 ist die Norm für alle Erstzulassungen rechtlich verbindlich.

⁴ Fahrzeuge mit unbekannter Euroklasse wurden für diese Berechnung nicht berücksichtigt.

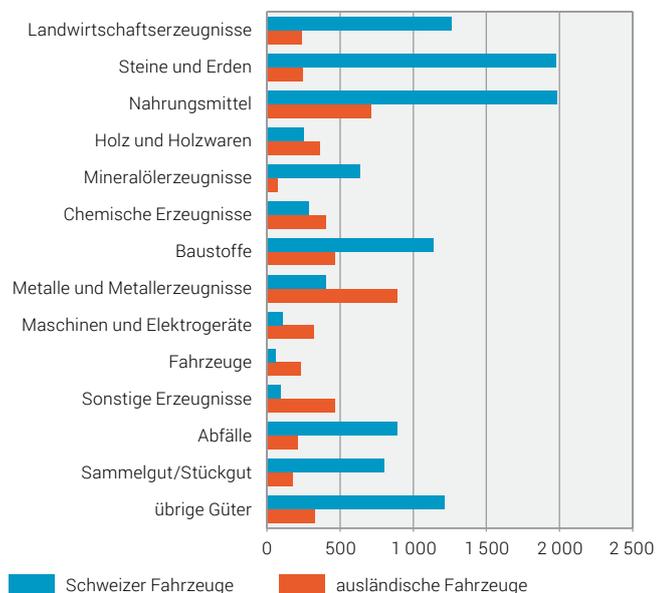
Nahrungsmittel als wichtigstes Transportgut im Strassengüterverkehr

Die inländischen schweren Güterfahrzeuge transportieren grösstenteils Waren, welche für die Baubranche sowie für die Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln wichtig sind: Bezogen auf die Transportleistung standen 2019 Nahrungsmittel an erster Stelle (2,0 Milliarden Tonnenkilometer), dicht gefolgt von Steinen und Erden. Landwirtschaftserzeugnisse und verarbeitete Baustoffe belegten die Plätze drei und vier (1,3 bzw. 1,1 Mrd. Tkm). Die ausländischen schweren Fahrzeuge transportierten 2019 in der Schweiz zwar ebenfalls viele Nahrungsmittel (0,7 Mrd. Tkm) und Baustoffe (0,5 Mrd. Tkm), an der Spitze standen jedoch Metalle und Metallerzeugnisse (0,9 Mrd. Tkm).

Transportleistungen im Strassengüterverkehr nach Warengruppe, 2019

G4

Millionen Tonnenkilometer



Datenbasis: schwere in- und ausländische Güterfahrzeuge

Quelle: BFS – Gütertransportstatistik (GTS)

© BFS 2021

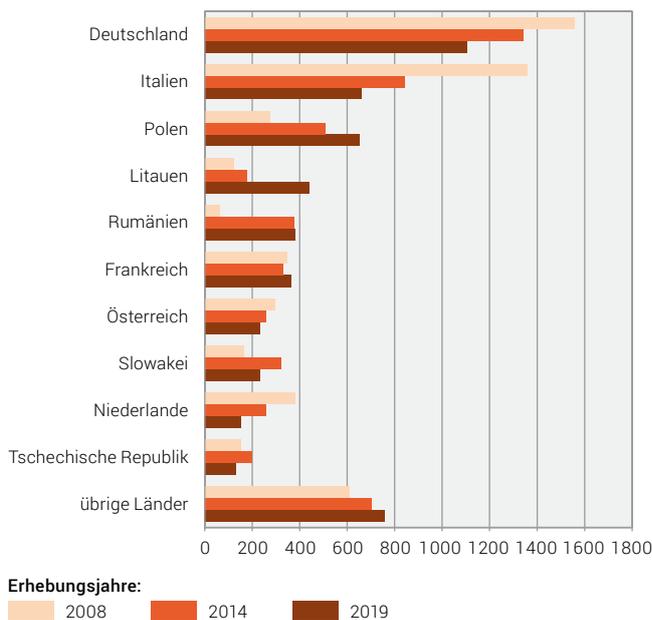
Osteuropäische Transporteure weiter im Aufwind

Von den mit ausländischen schweren Strassengüterfahrzeugen 2019 in der Schweiz erbrachten Transportleistungen entfielen 22% auf deutsche und je 13% auf italienische und auf polnische Fahrzeuge. 2008 hatte der Anteil der deutschen Fahrzeuge noch 29% und jener der italienischen 26% betragen, während die Fahrzeuge mit polnischen Kennzeichen erst 5% der Transportleistungen auf sich vereinten. Auch die Transportleistungen von den in anderen osteuropäischen Ländern immatrikulierten Güterfahrzeugen haben zwischen 2008 und 2019 teilweise deutlich zugenommen. Jene der rumänischen Fahrzeuge haben sich versechsfacht, wohl auch deshalb, weil Rumänien 2007 der EU beigetreten ist und so von der Marktöffnung profitieren konnte. Fahrzeuge aus Litauen haben vor allem in den letzten fünf Jahren zugelegt und stiessen auf den vierten Platz vor. Osteuropäische Transportunternehmen sind im westeuropäischen Markt besonders konkurrenzfähig, unter anderem aufgrund tieferer Produktionskosten.

Transportleistung der schweren ausländischen Güterfahrzeuge in der Schweiz nach Immatrikulationsland

G5

Millionen Tonnenkilometer



Datenbasis: schwere ausländische Güterfahrzeuge

Quelle: BFS – Gütertransportstatistik (GTS)

© BFS 2021

Kombinierter Güterverkehr

Am kombinierten Güterverkehr (KV) sind verschiedene Verkehrsträger (Strasse, Schiene, Wasser) beteiligt, wobei nicht das eigentliche Transportgut umgeladen wird, sondern die Transportbehälter (z.B. Container). Dabei gilt das Prinzip, dass der überwiegende Teil der zurückgelegten Strecke mit der Eisenbahn oder mit dem Schiff bewältigt wird (Hauptlauf) und der Vor- und Nachlauf auf der Strasse so kurz wie möglich gehalten wird. Der kombinierte Verkehr spielt in der Schweizer Verkehrspolitik eine wichtige Rolle, da er massgeblich zur Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und somit zur Umsetzung des Alpenschutzartikels der Bundesverfassung beiträgt. Aufgrund der zunehmenden Bedeutung des KV wurden die statistischen Informationen dazu ausgebaut.

Ein Drittel der Transportmengen auf der Schiene entfällt auf den kombinierten Verkehr

2019 wurden auf der Schiene 20,7 Millionen Netto-Tonnen im kombinierten Verkehr befördert. Bezogen auf den gesamten Schienengüterverkehr kam der KV somit auf einen Anteil an der Transportmenge von rund 34%. Im alpenquerenden Schienengüterverkehr machte er sogar drei Viertel aus. Innerhalb des kombinierten Schienenverkehrs überzog mit 19,3 Millionen Netto-Tonnen ganz klar der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV), das heisst Transporte von Containern, Wechselbehältern und Sattelauflegern. Die Rollende Autobahn (Rola), also Transporte von ganzen Strassengüterfahrzeugen, machte nur 1,4 Millionen Netto-Tonnen aus.

Mit Rheinschiffen wurden 2019 Waren im Umfang von 732 000 Netto-Tonnen in Containern nach Basel oder von Basel weg transportiert. Dies entspricht einem Anteil von 12% an der gesamthaft in den Schweizerischen Rheinhäfen umgeschlagenen Gütermenge. Die restlichen 88% betrafen Massengüter wie Mineralölzeugnisse, Baustoffe oder Nahrungs- und Futtermittel. Beim Schiffsgüterverkehr insgesamt überzog der Empfang mit einem Anteil von 83% der Transportmengen den Versand deutlich (17%). Im Containerverkehr war das Verhältnis von Empfang (58%) und Versand (42%) ausgeglichener.

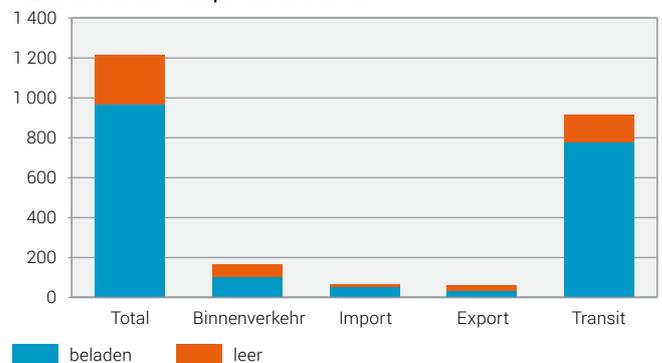
Im Strassengüterverkehr mit schweren inländischen Fahrzeugen hatten KV-Transporte mit 5,2 Millionen Netto-Tonnen einen Anteil von 1,7% an der insgesamt beförderten Transportmenge. Bezogen auf die Transportleistung machte der KV mit knapp 300 Millionen Netto-Tonnenkilometern 2,7% des gesamten Güterverkehrs mit schweren inländischen Fahrzeugen aus.

Über eine Million beförderte Container und andere Transporteinheiten

Im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) auf der Schiene wurden 2019 etwas mehr als 1,2 Millionen intermodale Transporteinheiten (Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger) transportiert: 915 000 davon im Transit, 165 000 im Binnenverkehr, 68 000 im Import und 64 000 im Export. Insgesamt 244 000 bzw. 20% aller Behälter sind dabei leer befördert worden. Der Anteil der Leertransporte war im Export (44%) und im Binnenverkehr (39%) relativ hoch, im Import- (21%) sowie im Transitverkehr (15%) dagegen markant tiefer.

Intermodale Transporteinheiten¹ im unbegleiteten kombinierten Schienengüterverkehr nach Beladung, 2019 G6

Anzahl intermodale Transporteinheiten in 1000



¹ Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger

Quelle: BFS – Statistik zum kombinierten Güterverkehr (KVS)

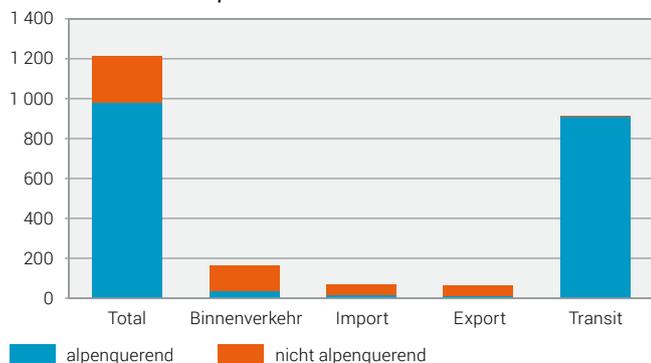
© BFS 2021

81% der UKV-Transporte per Schiene betrafen den alpenquerenden Güterverkehr: Die Bahn beförderte 2019 rund 979 000 Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger über die Alpen, 93% davon im Transitverkehr. Dazu kamen noch 86 000 Lastwagen der Rollenden Autobahn, welche zwischen den Verladeterminals in Freiburg i.Br. und Novara in Norditalien befördert wurden. Der Betrieb der Rola-Verbindung zwischen Basel und Lugano wurde Ende 2018 eingestellt

Intermodale Transporteinheiten¹ im unbegleiteten kombinierten Schienengüterverkehr nach Alpenüberquerung, 2019

G7

Anzahl intermodale Transporteinheiten in 1000

¹ Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger

Quelle: BFS – Statistik zum kombinierten Güterverkehr (KVS)

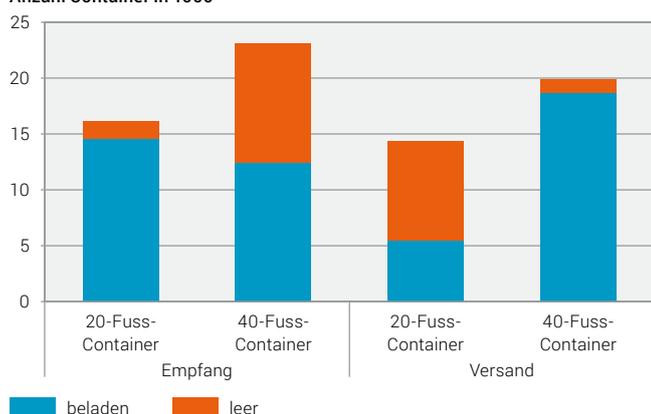
© BFS 2021

Mit Binnenschiffen wurden 2019 rund 39 000 Container auf dem Rhein nach Basel transportiert, 31% davon waren nicht beladen. In umgekehrter Richtung wurden 34 000 Container verschifft, der Leer-Anteil betrug dabei 29%. Der Grund für die recht hohen Anteile an leeren Containern liegt in der unterschiedlichen Nachfrage nach kleinen und grossen Behältern je nach Transportrichtung. So waren beim Empfang in Basel lediglich 10% der 20-Fuss-Container, jedoch 46% der 40-Fuss-Container leer. Beim Versand ab Basel war das Verhältnis umgekehrt: 61% der kleinen, aber nur 6% der grossen Container waren nicht beladen.

Empfang und Versand von Containern per Binnenschiff, 2019

G8

Anzahl Container in 1000



Quelle: Schweizerische Rheinhäfen – Schiffsgüterverkehr auf dem Rhein

© BFS 2021

Container auf Binnenschiffen sind im Durchschnitt mit 14 Tonnen beladen

Die intermodalen Transporteinheiten waren im UKV der Bahn 2019 durchschnittlich mit 19,9 Tonnen beladen (leere Behälter nicht berücksichtigt). Die mittlere Ladung variierte jedoch je nach Verkehrsart: Im Transit betrug sie 20,9 Tonnen, im Import 18,1 Tonnen, im Export 16,6 Tonnen und im Binnenverkehr 14,7 Tonnen. Die mit der Bahn beförderten Lastwagen (Rola) hatten im Durchschnitt eine Beladung von 17,1 Tonnen.

Die mit Binnenschiffen auf dem Rhein von bzw. nach Basel transportierten Container wiesen 2019 im Durchschnitt ein Ladungsgewicht von 14,3 Tonnen auf (leere Behälter nicht berücksichtigt). Beim Empfang in Basel betrug die mittlere Ladung 15,8 Tonnen, beim Versand ab Basel deutlich weniger (12,5 Tonnen).

Grössere Transportmengen im Schienen-UKV von Nord- nach Südeuropa als umgekehrt

Im Schienen-UKV durch die Schweiz wurden 2019 rund 3,9 Millionen Netto-Tonnen Güter von Deutschland nach Italien befördert. In umgekehrter Richtung war die Transportmenge deutlich kleiner, nämlich 3,1 Millionen Netto-Tonnen. Die zweitwichtigste internationale Verbindung via Schweiz war Belgien-Italien mit 2,9 Millionen bzw. Italien-Belgien mit 2,5 Millionen Netto-Tonnen.

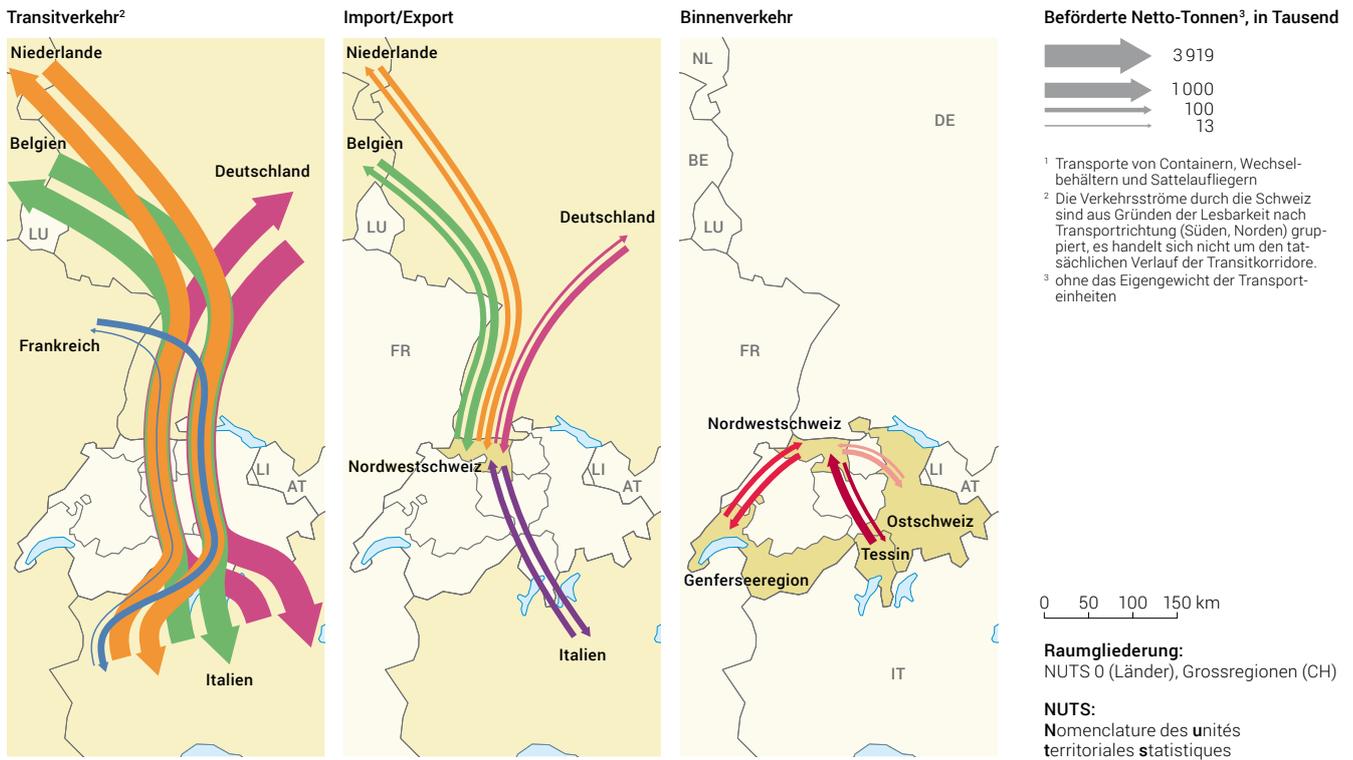
Im Binnenverkehr wurden im UKV am meisten Güter vom Tessin in die Grossregion Nordwestschweiz befördert, nämlich 286 000 Netto-Tonnen. An zweiter Stelle folgte die Verbindung Nordwestschweiz-Genferseeregion mit 182 000 Netto-Tonnen (siehe G9).

Nordwestschweiz als wichtigste Drehscheibe im kombinierten Verkehr

Mit schweren inländischen Strassengüterfahrzeugen wurden 2019 rund 2,5 Millionen Tonnen Güter in intermodalen Transporteinheiten vom Versender zu einem Umschlagterminal für den Weitertransport per Bahn oder Binnenschiff befördert (sogenannter Vorlauf). Fast die Hälfte, nämlich 1,1 Millionen Netto-Tonnen, wurde zu einem Terminal in der Grossregion Nordwestschweiz gebracht. In umgekehrter Richtung, das heisst von einem Terminal zum Empfänger (Nachlauf), wurden 2,7 Millionen Netto-Tonnen transportiert. Auch in diesem Fall kam ein besonders grosser Teil, nämlich 1,2 Millionen Netto-Tonnen, von einem Terminal in der Nordwestschweiz. Die durchschnittliche Transportdistanz auf der Strasse (Vor- bzw. Nachlauf) betrug gut 50 Kilometer.

Unbegleiteter kombinierter Schienengüterverkehr¹: Wichtigste Warenströme im Binnen- und internationalen Verkehr, 2019

G 9



Quelle: BFS – Statistik zum kombinierten Güterverkehr (KVS)

© BFS 2021

Erhebungsmethodik

Begriffserläuterungen

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.

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.

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 Schienen-güterverkehr
- Statistik zum kombinierten Güterverkehr des BFS für den kombinierten Verkehr auf Schiene, Strasse und mit Binnenschiffen
- 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 2019 von Avenergy Suisse (ehemals Erdöl-Vereinigung)
- Datenbank des Statistischen Amtes der europäischen Union (Eurostat, <https://ec.europa.eu/eurostat/de/data/database>)

Die beiden Stichprobenerhebungen zum schweren Strassen-güterverkehr (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.

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.

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, welche Güterverkehre auf Schweizer Gebiet führen (Territorialitätsprinzip). Zum andern werden zusätzliche Daten der leistungsstärksten Transportunternehmen mit Aufschlüsselungen nach Quelle/Ziel, Warenarten, Gefahrgut und intermodalen Transporteinheiten erhoben.

2021 werden erstmals Zahlen aus der neuen Statistik zum kombinierten Güterverkehr publiziert, und zwar für die Jahre 2016–2019. Im Rahmen der KV-Statistik werden Daten aus drei bestehenden Datensammlungen ausgewertet:

- Schiene: System CIS-Infra der SBB Infrastruktur
- Binnenschifffahrt: Rheinhafenstatistik der Schweizerischen Rheinhäfen
- Strasse: Gütertransportstatistik des BFS

Detailliertere Informationen finden sich im Erhebungsbericht unter www.kvs-d.bfs.admin.ch.

Weiterführende 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. 058 463 62 11, Philippe.Marti@bfs.admin.ch
Redaktion:	Philippe Marti, BFS
Reihe:	Statistik der Schweiz
Themenbereich:	11 Mobilität und Verkehr
Originaltext:	Deutsch
Layout:	Sektion DIAM, Prepress/Print
Grafiken:	Sektion DIAM, Prepress/Print
Karten:	Sektion DIAM, ThemaKart
Online:	www.statistik.ch
Print:	www.statistik.ch Bundesamt für Statistik, CH-2010 Neuchâtel, order@bfs.admin.ch , Tel. 058 463 60 60 Druck in der Schweiz
Copyright:	BFS, Neuchâtel 2021 Wiedergabe unter Angabe der Quelle für nichtkommerzielle Nutzung gestattet
BFS-Nummer:	1189-1900