

# BFS Aktuell



11 Mobilität und Verkehr

Neuchâtel, November 2021

## Güterverkehr in der Schweiz 2020

### Entwicklung des Güterverkehrs insgesamt

#### 2% weniger Transportleistungen als im Jahr 2019

2020 betrug die Transportleistung auf den Schweizer Strassen 17,0 Milliarden Tonnenkilometer<sup>1</sup>. Zusätzliche 9,8 Milliarden Tonnenkilometer<sup>2</sup> wurden auf der Schiene erbracht. Gegenüber dem Vorjahr nahm das Total der Transportleistungen 2020 damit um 1,6% auf 26,8 Milliarden Tonnenkilometer ab. Der Güterverkehr ging auf der Strasse weniger stark zurück (-0,9%) als auf der Schiene (-2,7%).

Der Anteil des Schienengüterverkehrs an der gesamten Transportleistung, der sogenannte Modalsplit, belief sich 2020 auf knapp 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 2019 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 2020 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 76% dominierte. Auch sind die mittleren Transportdistanzen im Schienengüterverkehr deutlich grösser als auf der Strasse: 2020 wurden Güter auf dem Schweizer Schienennetz durchschnittlich über eine Distanz von 170 Kilometern befördert, der Vergleichswert auf der Strasse lag bei 45 Kilometern.

### Transportleistungen im Strassen- und Schienengüterverkehr

T1

	Transportleistung, in Milliarden Tonnenkilometern		Veränderung
	2019	2020	2019–2020
<b>Total</b>	<b>27,22</b>	<b>26,78</b>	<b>-1,6%</b>
Strasse	17,15	16,99	-0,9%
Schiene	10,07	9,79	-2,7%

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)

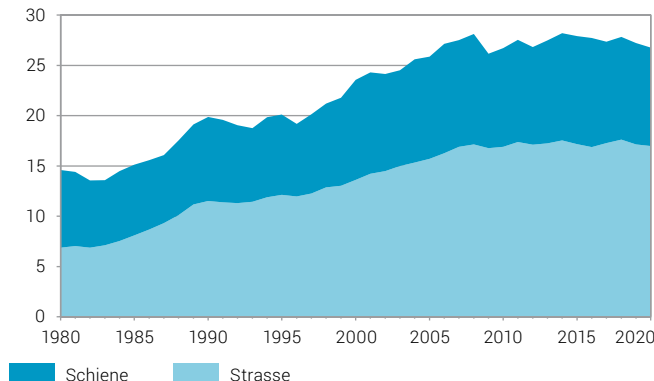
<sup>1</sup> Ein Tonnenkilometer entspricht der Beförderung einer Tonne über einen Kilometer.

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

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

**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

Die schweizerische Verkehrspolitik verfolgt unter anderem das Ziel, den alpenquerenden Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. 2020 wurden 72% des Transportguts per Bahn und 28% 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% (Daten von 2019).<sup>3</sup>

Im Import- und Exportverkehr sind neben der Strasse und der Schiene auch die Rheinschifffahrt und die Ölleitungen von Bedeutung. 2020 wurden 5,1 Millionen Tonnen Güter mit Rheinschiffen über die Schweizer Grenze transportiert. Das sind 15% weniger als noch im Jahr 2019 (6,1 Millionen Tonnen). Die Öl-Pipelines trugen 2020 rund 3,4 Millionen Tonnen (2019: 3,8) zum grenzquerenden Gütertransport bei. Zum Vergleich: Mit schweren Strassengüterfahrzeugen wurden im gleichen Jahr 49,2 Millionen Tonnen (2019: 52,2) und auf der Schiene 11,8 Millionen Tonnen (2019: 13,3) ein- oder ausgeführt. Der Beitrag der Luftfahrt zum Import- und Exportverkehr war mit knapp 0,3 Millionen Tonnen mengenmässig gering.

<sup>3</sup> Reschenpass und Brenner. Für den gesamten alpenquerenden Güterverkehr in Österreich lag der Schienenanteil bei 27% (Strasse: 73%).

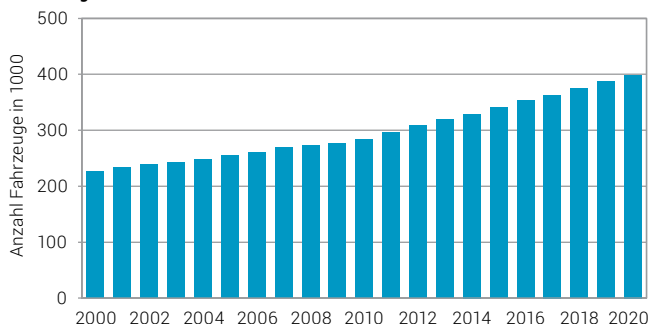
**Fahrzeugbestand**

**Abnahme bei den schweren, Zunahme bei den leichten Güterfahrzeugen**

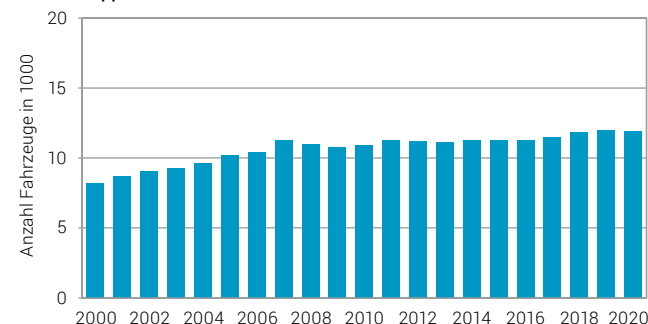
2020 waren in der Schweiz insgesamt 6,2 Millionen Strassenmotorfahrzeuge immatrikuliert, davon knapp 4,7 Millionen Personenkraftwagen (Stichtag: 30. September). Fahrzeuge, die primär dem Transport von Gütern dienen, sind deutlich weniger zahlreich: 2020 waren 452 186 Güterfahrzeuge registriert, davon 398 642 Lieferwagen<sup>4</sup>, 41 639 Lastwagen und 11 905 Sattelschlepper. Der Bestand der Lieferwagen hat zwischen 2000 und 2020 um 75% zugenommen, während die Zahl der Lastwagen

**Bestand der Güterfahrzeuge in der Schweiz G2**

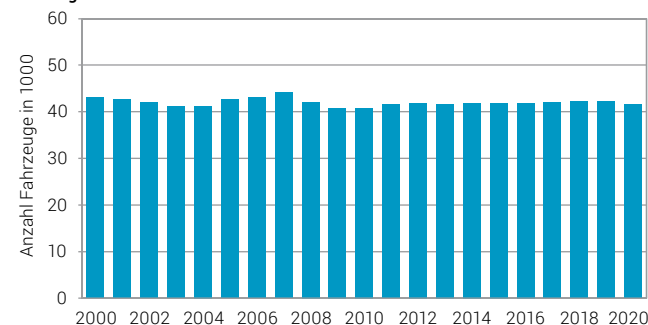
Lieferwagen



Sattelschlepper



Lastwagen



Sattelschlepper: leichte und schwere, inklusive Sattelmotorfahrzeuge

Quelle: BFS, ASTRA – Strassenfahrzeugbestand (MFZ)

© BFS 2021

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

um 3% zurückgegangen ist. Bei den Sattelschleppern betrug das Wachstum im selben Zeitraum insgesamt 45%, wobei jedoch die Entwicklung je nach Fahrzeuggewicht sehr unterschiedlich verlief: Während die Bestände der leichten Sattelschlepper (maximal 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) um 37% auf 1298 abgenommen haben, verzeichneten die schweren Sattelschlepper (über 3,5 Tonnen) eine Zunahme um 73% auf 10 607.

Werden sämtliche schwere Güterfahrzeuge (Lastwagen und Sattelschlepper über 3,5 Tonnen) zusammen betrachtet, so ist deren Zahl 2020 gegenüber dem Vorjahr um 1,0% zurückgegangen – wahrscheinlich eine Folge der Covid-19-Pandemie. Ein Bestandesrückgang bei dieser Fahrzeuggruppe kam letztmals 2013 vor (-0,5%). Die Anzahl leichter Güterfahrzeuge hat auch 2020 weiter zugenommen (+3,1%).

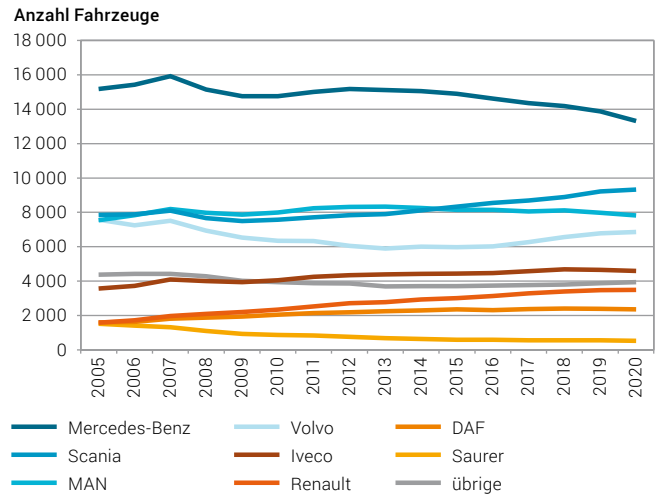
### Jedes vierte schwere Güterfahrzeug ist ein Mercedes-Benz

Von den in der Schweiz immatrikulierten schweren Güterfahrzeugen ist Mercedes-Benz die häufigste Marke. 2020 waren 13 323 Fahrzeuge dieses Herstellers in Verkehr, was einem Viertel aller schweren Güterfahrzeuge entspricht. An zweiter Stelle folgte Scania (9322), und die dritte Position belegte MAN (7822). Der Bestand der in der Schweiz gefertigten Saurer-Lastwagen ist in den letzten Jahren kontinuierlich zurückgegangen, nachdem die Firma «Adolph Saurer AG» mit Sitz im thurgauischen Arbon die Produktion in den frühen 1980er-Jahren eingestellt hatte. 2020 waren in der Schweiz noch 529 Exemplare eingelöst.

Bei den leichten Güterfahrzeugen war im Jahr 2020 die Marke Volkswagen (VW) am verbreitetsten (72 428 Fahrzeuge), gefolgt von Renault (44 748), Ford (42 186) und Mercedes-Benz (40 670). Volkswagen, Renault, Ford und Opel verzeichneten in den letzten zehn Jahren besonders starke Zunahmen mit einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum des Bestandes von mehr als 5%. Bei Renault und Opel ist die Zunahme jedoch jüngst etwas abgeflacht.

## Bestand von schweren Güterfahrzeugen nach Marken

G3

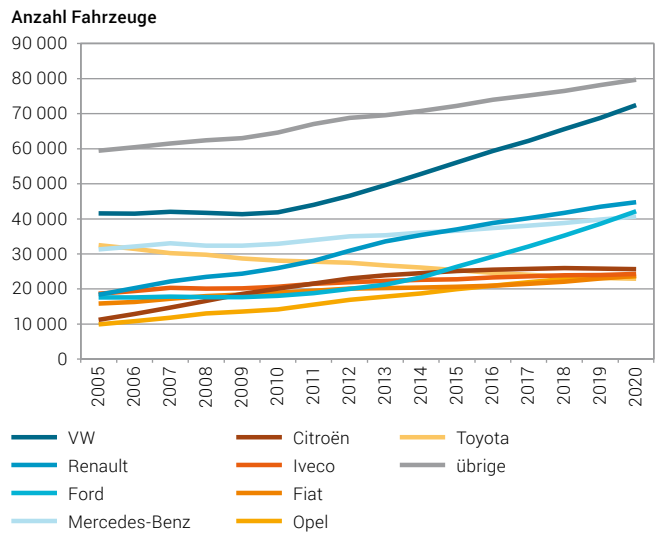


Quelle: BFS, ASTRA – Strassenfahrzeugbestand (MFZ)

© BFS 2021

## Bestand von leichten Güterfahrzeugen nach Marken

G4



Quelle: BFS, ASTRA – Strassenfahrzeugbestand (MFZ)

© BFS 2021

## 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 2020 in der Schweiz 2,2 Milliarden Kilometer zurückgelegt. Davon gingen 1,7 Milliarden Kilometer (79%) auf das Konto von inländischen und 0,5 Milliarden Kilometer (21%) auf das Konto von ausländischen Fahrzeugen. Hinzu kamen 4,8 Milliarden Kilometer von leichten Güterfahrzeugen (weniger als 3,5 Tonnen Gesamtgewicht; v.a. Lieferwagen).

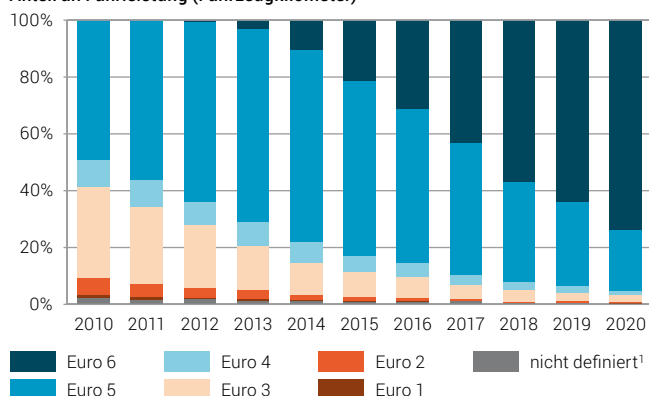
### Weniger Schadstoffausstoss dank technischem Fortschritt

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>5</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.

### Fahrleistung der schweren Güterfahrzeuge nach Emissionsklasse

G5

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 2021

Der Anteil der Euro-6-Fahrzeuge an den Fahrleistungen der schweren inländischen Güterfahrzeuge lag 2020 bei 74%. Damit wurden sieben Jahre, nachdem die Euro-6-Norm für alle neuen Fahrzeuge rechtlich verbindlich geworden ist, fast drei Viertel 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 2020 noch bei 21%. Der Fahrleistungsanteil der älteren Euro-Klassen (1 bis 4) ist zwischen 2010 und 2020 von 50% auf unter 5% zurückgegangen.

### Fokus Covid-19-Pandemie

Im Frühling 2020 brach die erste Welle der Covid-19-Pandemie über Europa herein und führte zu massiven Einschränkungen. So galten auch in der Schweiz ab dem 17. März strenge Massnahmen wie Laden- und Schulschliessungen, ein temporärer Abbau des Angebots im öffentlichen Verkehr und eine Empfehlung zum Homeoffice. Mit diesen und weiteren Massnahmen beabsichtigte der Bundesrat, den Kontakt zwischen Menschen zu begrenzen und damit die Ausbreitung des Virus einzudämmen. Nach zwischenzeitlichen Lockerungen im Sommer wurden die Massnahmen ab Oktober 2020 mit der zweiten Infektionswelle wieder verschärft.

### Strassengüterverkehr: Rückgang der Fahrleistungen im 2. Quartal 2020

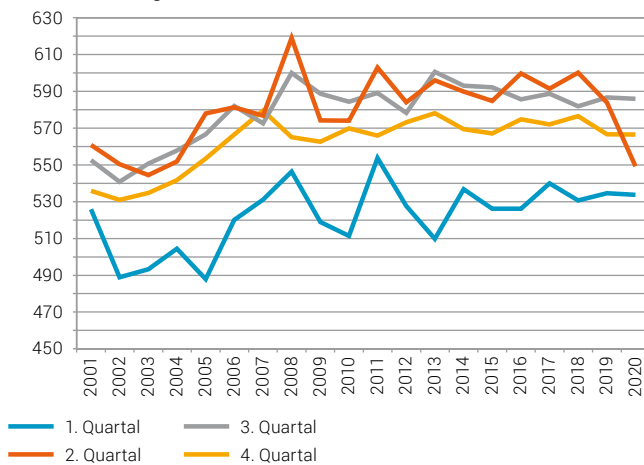
Um die Versorgung der Bevölkerung sicherzustellen, wurde der Strassengüterverkehr nicht eingeschränkt, sondern vorübergehend sogar von gewissen Vorgaben befreit, beispielsweise vom Nacht- und Sonntagsfahrverbot im Falle von versorgungsrelevanten Gütern. Trotzdem gingen die Fahrleistungen der schweren Güterfahrzeuge im 2. Quartal 2020 gegenüber demselben Quartal 2019 um 5,9% zurück. Der Rückgang war bei den ausländischen Fahrzeugen mit einem Minus von 11,2% stärker als bei den in der Schweiz immatrikulierten Lastwagen und Sattelschleppern (-4,5%). Mit 549 Millionen Fahrzeugkilometern wurden von April bis Juni 2020 im Schwerverkehr so wenige Kilometer zurückgelegt wie letztmals im 2. Quartal 2003. In den übrigen Quartalen des Jahres 2020 bewegten sich die Fahrleistungen im Bereich der Vorjahre.

<sup>5</sup> Fahrzeuge der Euroklasse 6 wurden erstmals 2011 in Verkehr gesetzt; seit dem 1.1.2014 ist die Norm für alle Erstzulassungen rechtlich verbindlich.

## Fahrleistungen der LSVA-pflichtigen Fahrzeuge nach Quartal

G6

Millionen Fahrzeugkilometer



Datenbasis: LSVA-pflichtige in- und ausländische Güterfahrzeuge

Quelle: EZV – LSVA-Statistik

© BFS 2021

## Rückgang im Schienengüterverkehr

Die Transportleistungen im Schienengüterverkehr gingen 2020 gegenüber 2019 um 2,7% auf 9,8 Milliarden Netto-Tonnenkilometer zurück. Damit sank die Transportleistung auf das Niveau des Jahres 2012. Dennoch sticht die im «Corona-Jahr» 2020 gemessene Abnahme im historischen Langzeitvergleich nicht besonders hervor: Seit Beginn des 20. Jahrhunderts sind schon mehrfach deutlich stärkere Rückgänge des Schienengüterverkehrs beobachtet worden (siehe dazu die Box auf den Seiten 7 bis 9).

Im ersten Quartal 2020 betrug der Rückgang 4,6%, im zweiten Quartal 14,9% und im dritten Quartal 3,3% (gegenüber den jeweiligen Quartalen des Vorjahres). Im letzten Quartal 2020 haben die Transportleistungen auf der Schiene um 2,9% zugelegt, wobei zu beachten ist, dass der Wert im vierten Quartal 2019 aussergewöhnlich tief war. Einen vergleichbaren Rückgang wie im zweiten Quartal des Corona-Jahres 2020 gab es davor letztmals im dritten Quartal 2017 mit –11,9%. Damals hatte die deutsche Rheintalbahn infolge eines Wassereinbruchs im Rastatter Tunnel für mehrere Wochen gesperrt werden müssen.

## Stabilität im unbegleiteten Kombiverkehr, Einbruch bei der rollenden Autobahn

Der unbegleitete kombinierte Schienengüterverkehr war kaum von den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie betroffen: 2020 wurden insgesamt 1 244 000 Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger mit der Bahn transportiert und damit sogar 32 000 Einheiten oder 2,7% mehr als 2019. Einzig im 2. Quartal wurde ein Rückgang um 7,0% verzeichnet. Anders sah die Situation bei der rollenden Autobahn aus, wo 2020 die Zahl der auf die Schiene verladene Strassenfahrzeuge gegenüber dem

Vorjahr um rund 32 000 Einheiten oder 37,8% zurückging (2020: 54 000 Fahrzeuge). Im 2. Quartal betrug der Rückgang sogar 60,2%. Dieser Einbruch ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass pro Begleitwagen deutlich weniger Lastwagenfahrerinnen und -fahrer mitreisen durften, um das Ansteckungsrisiko zu minimieren. Folglich konnten auch weniger Lastwagen pro Zug mitgeführt werden.

Werden die im unbegleiteten und im begleiteten Kombiverkehr beförderten Transporteinheiten zusammengezählt, so war deren Zahl 2020 mit 1,3 Millionen genau gleich gross wie ein Jahr zuvor.

## Tiefere Nachfrage nach Mineralölzeugnissen trifft die Rheinschifffahrt

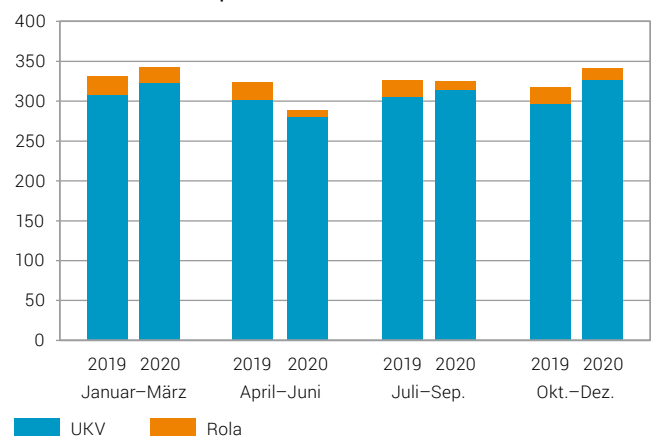
2020 wurden in den schweizerischen Rheinhäfen in Basel 5,1 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Dies sind 15,5% weniger als 2019 (6,1 Mio. Tonnen). Der Rückgang betraf sowohl den Empfang von Gütern mit Rheinschiffen (4,3 Mio. Tonnen; –15,3%) als auch deren Versand (0,8 Mio. Tonnen; –16,3%). Die Abnahme ist vor allem auf die Mineralölzeugnisse zurückzuführen, die mit einem Anteil von 44% wichtigste Gütergruppe der Rheinschifffahrt. Aufgrund der reduzierten Mobilität der Bevölkerung während des «Lockdowns», der tieferen Wirtschaftsleistung sowie der zu Jahresbeginn gut gefüllten Heizöltanks sank die Nachfrage nach Mineralölzeugnissen deutlich.

Der Transport von Containern auf Rheinschiffen ging etwas weniger stark zurück als der Gesamtumschlag. Die in Containern beförderte Transportmenge nahm gegenüber 2019 um 12,4% auf 641 000 Netto-Tonnen ab.

## Intermodale Transporteinheiten<sup>1</sup> im kombinierten Schienengüterverkehr nach Quartal

G7

Anzahl intermodale Transporteinheiten in 1000



<sup>1</sup> Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger (UKV); verladene Strassengüterfahrzeuge (Rola)  
UKV: unbegleiteter kombinierter Verkehr; Rola: rollende Autobahn

Quelle: BFS – Statistik zum kombinierten Güterverkehr (KVS)

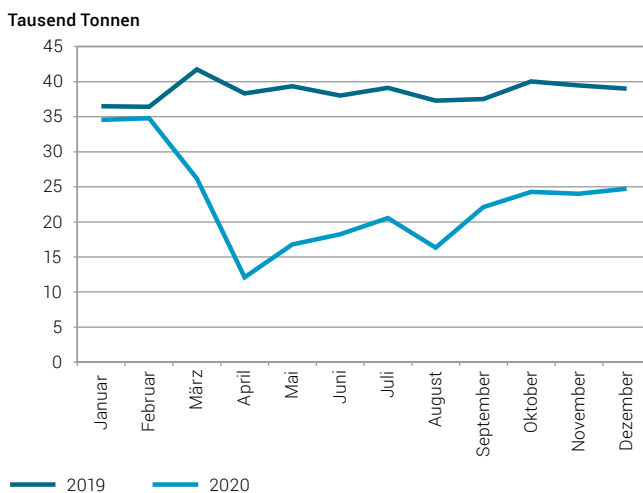
© BFS 2021

## Abnahme der Luftfracht um 41%

Der Transport von Gütern mit Flugzeugen ist mit Beginn der Covid-19-Pandemie regelrecht eingebrochen: Im März 2020 wurden 37% und im April dann sogar 68% weniger Fracht und Post befördert als 2019. In den Monaten Mai bis Dezember lagen die Einbussen in einem Bereich zwischen -57% (Mai) und -37% (Dezember). Über das ganze Jahr 2020 betrachtet betrug der Rückgang gegenüber 2019 rund 41% (2020: 275 000 Tonnen, 2019: 463 000 Tonnen). Die Luftfracht wurde somit deutlich stärker von der Corona-Krise getroffen als die anderen Verkehrsträger. Der Einbruch wurde nicht primär von gesunkener Nachfrage, sondern von fehlenden Transportkapazitäten ausgelöst. Der überwiegende Teil der Luftfracht wird in der Schweiz nämlich nicht in speziellen Frachtflugzeugen transportiert, sondern als sogenannte «Belly-Freight» im Unterdeck von Passagierflugzeugen. Das weitgehende Grounding der Passagierflotten wirkte sich somit auch auf die Luftfracht aus. Eine Ausnahme bildet der Flughafen Basel-Mulhouse, wo die Luftfracht im Gegensatz zu Zürich-Kloten und Genf-Cointrin vorwiegend mit Frachtflugzeugen abgewickelt wird. Entsprechend haben dort die beförderten Tonnen im Jahr 2020 im Vergleich zu 2019 um 3% zugenommen, während sie in Genf um 37% und in Zürich um 49% zurückgegangen sind.

## Beförderte Luftfracht<sup>1</sup> nach Monat

G8



<sup>1</sup> inklusive Luftpost

Quelle: BFS, BAZL – Luftverkehr, Linien- und Charterverkehr (AVIA\_LC)

© BFS 2021

## Historische Eisenbahnstatistik: Rückgänge im Schienengüterverkehr von 1900 bis 2020

Die Eisenbahnstatistik gehört zu den ältesten Statistiken der Bundesverwaltung. Für den Schienengüterverkehr ergibt sich damit die Möglichkeit, besonders lange Zeitreihen zu bilden. So kann der im «Corona-Jahr» 2020 festgestellte Rückgang der Transportleistung um 5% (Tonnenkilometer, zu den Netto-Tonnenkilometern siehe Seite 5) verglichen werden mit der Entwicklung während früherer Krisen.

Die Grafik G9 zeigt die Transportleistung von 1900 bis 2020 und enthält zusätzlich Hinweise auf wichtige historische Ereignisse. Zwischen diesen und der Entwicklung im Schienengüterverkehr besteht jedoch nicht immer ein eindeutiger, direkter Zusammenhang. Wenn daher im Folgenden die markantesten Rückgänge der Transportleistungen mit bestimmten Ereignissen in Verbindung gebracht werden, ist zu bedenken, dass es wohl noch andere Einflussfaktoren gab, welche hier – der Kürze halber – ausgeblendet sind.

### 1900–1950: Spanische Grippe, Börsencrash und Weltkriege

Die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts war eine Zeit des Ausbaus und der Konsolidierung des Schweizer Eisenbahnsystems. Dazu gehörten die Verstaatlichung von Privatbahnen mit der Gründung der SBB, die Elektrifizierung sowie die Optimierung des Liniennetzes und 1944 die Befreiung der SBB von ihren hohen Schulden. Bei der Transportleistung im Güterverkehr gab es in diesen 50 Jahren eine knappe Verdreifachung (+177%), mit einem Höchststand im Kriegsjahr 1941 von fast dem Fünffachen (+381%) des Jahres 1900.

Im Ersten Weltkrieg stieg der Schienengüterverkehr zuerst an, bevor er im Jahr 1917 um 18% und im Jahr 1918 um 14% zurückging. Kurz vor Kriegsende begann zudem die Spanische Grippe zu wüten. Die Epidemie, die in der Schweiz in zwei Wellen etwa die Hälfte der Bevölkerung erfasste und zwischen Juli 1918 und Juni 1919 fast 25 000 Todesopfer forderte, stellt die grösste demographische Katastrophe der Schweiz im 20. Jahrhundert dar. Sie fiel in die Zeit der sozialen Unruhen und des Landesstreiks von 1918.

Im Jahr der Wirtschaftskrise 1921 (Nachkriegskrise: weltweiter Konjunkturerinbruch mit Währungsverfall und hoher Inflation) sank die Transportleistung mit 23% nochmal stärker als direkt am Ende des Ersten Weltkrieges. Der bedeutendste Einbruch der Zwischenkriegszeit kam jedoch mit dem New Yorker Börsencrash vom Oktober 1929. Dieser führte zur Weltwirtschaftskrise mit einem globalen Niedergang der Wirtschaft in den Jahren 1929 bis 1932. In der Schweiz zeigten sich die Auswirkungen aufgrund der günstigen Entwicklung der Binnenwirtschaft etwas später als in anderen Ländern. Die grösste daraus resultierende Abnahme im

## Transportleistung im Schienengüterverkehr seit 1900

Mit Angaben einiger wichtiger politischer und wirtschaftsgeschichtlicher Ereignisse

G9



Quelle: BFS – Statistik des öffentlichen Verkehrs (OeV)

© BFS 2021

Schienengüterverkehr erfolgte 1932 mit einem Rückgang von 18% innerhalb eines Jahres. Nach einigen Jahren Stagnation kam es 1936 erneut zu einer Krise mit einem Rückgang von 16%. Im Vorfeld des Zweiten Weltkrieges, mit der internationalen Rüstungskonjunktur und dem vom eidgenössischen Parlament im Juni 1936 beschlossenen ausserordentlichen Rüstungsprogramm, gab es 1937 eine kurze Erholung. Nach einem erneuten Rückgang um 21% im Jahr 1938 kam dann der grosse Aufschwung der ersten Kriegsjahre, am deutlichsten im Jahr 1940 mit einer Zunahme von 49%.

Das starke Wachstum zu Kriegsbeginn war geprägt durch den von der Eisenbahnpolizei gut bewachten Güterverkehr im Transit zwischen den Achsenmächten Deutschland und Italien. Im Importverkehr konnten die ausländischen Bahnen ihre bisherigen Leistungen dagegen nicht mehr erbringen. Schweizer Bahnen übernahmen die Abholdienste von den italienischen, französischen und iberischen Häfen. Der Binnenverkehr nahm zu, da die unterdessen grösstenteils elektrifizierte Bahn den wegen Treibstoffmangels weitgehend lahmgelegten Auto- und Lastwagenverkehr ersetzte.

Mit den veränderten Kriegskonstellationen ab Sommer 1942 entwickelte sich der Schienengüterverkehr rückläufig. Die Transportleistung sank 1942 um 5%, 1943 um 19% und 1944 um weitere 18%. Am Ende des Zweiten Weltkrieges ging der Aussenhandel massiv zurück, und der Gütertransitverkehr durch die Schweiz brach fast vollständig zusammen. Der Schienengüterverkehr verringerte sich daher um insgesamt 42%. Es war dies der grösste zwischen 1900 und 2020 gemessene Rückgang innerhalb eines Jahres, die Transportleistung entsprach 1945 mit 1,4 Milliarden Tonnenkilometern noch dem Niveau der frühen 1920er-Jahre.

#### **1950–2000: Rezessionen, Börsencrash und Ölkrisen**

In die Jahre von 1950 bis 2000 fiel der grosse Aufschwung der Nachkriegszeit, gefolgt von den Ölpreiskrisen der 70er-Jahre, vom Börsencrash des Jahres 1987 und der Rezession der 90er-Jahre. 1957 ist zudem das Geburtsjahr des Eisenbahngesetzes, welches, wenn auch stark angepasst, bis heute den Bau und Betrieb der Eisenbahnen regelt.

Die Transportleistung im Schienengüterverkehr war im Jahr 2000 fünfmal so gross wie im Jahr 1950 (+397%). Diese Zunahme ist umso beeindruckender, als dass der Anteil der Schiene am gesamten Gütertransport gerade in diesen Jahren massiv zugunsten des Strassenverkehrs zurückging. Denn trotz den Erfahrungen mit der Treibstoffknappheit während des Zweiten Weltkrieges kam nach dem Kriegsende der Wandel zur erdölbasierten Wirtschaft.

Die Konsequenzen dieser Entwicklung folgten in den 1970er-Jahren. Nach dem Jom-Kippur-Krieg von Ägypten, Syrien und weiteren arabischen Staaten gegen Israel (6. bis 26. Oktober 1973) reduzierten die arabischen ölfördernden Länder (OAPEC) die Fördermenge, um Druck auf die westlichen Länder und deren Haltung zu Israel auszuüben. Dadurch stiegen die Preise für Erdölprodukte schockartig an. Die folgende Rezession führte zu einem vorübergehenden Rückgang des (bis dahin kontinuierlich angestiegenen) Erdölverbrauches sowie zum Ende des starken Wirtschaftswachstums nach dem Zweiten Weltkrieg. Im Schienengüterverkehr gab es im Jahr 1975 mit 26% den zweithöchsten Rückgang innerhalb eines Jahres während der beobachteten Periode 1900–2020.

Mit der weiteren Erhöhung des Rohölpreises 1979/80 und damit der zweiten Ölkrise und Rezession einher geht ein erneuter Rückgang der Transportleistung im Schienengüterverkehr um 9% im Jahr 1982. Diesmal waren Förderausfälle und Verunsicherung nach der Islamischen Revolution im Iran (1979) und der Ausbruch des ersten Golfkrieges (1980) treibende Ereignisse. Ein Umdenken infolge der Ölkrisen führte längerfristig auch zu den bis heute laufenden Massnahmen, um den Schienengüterverkehr gegenüber dem Strassenverkehr zu stärken.

Auf den Börsencrash von 1987, den «Schwarzen Montag», folgte entgegen den gehegten Befürchtungen keine Konjunkturabflachung, und die Transportleistung im Schienengüterverkehr stieg 1988 um 11% an. Rückgänge gab es dann aber mit der Immobilienkrise und der damit einhergehenden Rezession anfangs der 1990er-Jahre (1992 und 1993: je –5%) sowie während der nachfolgenden wirtschaftlichen Stagnation (1996: –9%).

#### **2000–2020: Terror, Finanzkrise, Rastatt und Covid-19**

In den letzten 20 Jahren wurde die Bahnreform umgesetzt mit dem Ziel, das Bahnsystem effizienter und kundenfreundlicher zu gestalten. Die Transportleistung schwankte, entwickelte sich insgesamt jedoch seitwärts und entspricht aktuell dem Stand der Jahrtausendwende. Auf die Terroranschläge in den USA 2001 folgte ein Rückgang von 4%. Im Jahr 2009, nach der durch das Platzen der US-Immobilienblase ausgelösten Finanzkrise von 2008, sank die Transportleistung um 14%. In der Konjunkturkrise im Jahr 2012 nach der Einführung des EURO-Mindestkurses gab es erneut einen Rückgang um 4%. Die Sperrung der Rheintalbahn (Wassereinbruch Rastatter Tunnel) hatte im Jahr 2017 eine Abnahme von 6% zur Folge. Damit vergleichbar ist die Abnahme im Schienengüterverkehr von 5% im «Corona-Jahr» 2020. Die stärkste Zunahme seit dem Jahr 2000 wurde 2004 mit +8% verzeichnet.



### Schlussfolgerung: Corona-Effekt im Langzeitvergleich eher klein

Im beobachteten Zeitraum von 1900 bis 2020 ging die Transportleistung im Schienengüterverkehr am stärksten in den Jahren 1945 (–42%), 1975 (–26%) und 1921 (–23%) zurück. Kriegerische Auseinandersetzungen spielten dabei direkt (Weltkriege) oder indirekt (Ölpreiskrise) eine entscheidende Rolle. Die Auswirkungen von Turbulenzen an den Börsen wie die Weltwirtschaftskrise (–18% im Jahr 1932) und die Finanzkrise (–14% im Jahr 2009) führten jeweils zu etwas weniger deutlichen Rückgängen innerhalb eines Jahres. Im Gegensatz dazu war die Grippeepidemie von 1918 trotz der gravierenden Auswirkungen auf die Bevölkerung nur einer von mehreren zusammenkommenden Einflussfaktoren (Kriegskosten, Geldpolitik) im Vorfeld der Wirtschaftskrise des Jahres 1921 (–23%). Verglichen mit diesen Rückgängen des Güterverkehrs fiel jener im «Corona-Jahr» 2020 mit minus 5% eher klein aus. Er ist vergleichbar mit Einbussen bei verschiedenen Konjunkturabflachungen, wovon hier auf einige Beispiele ab den 1950er-Jahren hingewiesen wurde. Zu einem einzigartigen Einbruch führte die Corona-Pandemie dagegen im Personenverkehr, wo 2020 die politischen Massnahmen zur Eindämmung der Seuche zusammen mit den freiwilligen Verhaltensänderungen der Bevölkerung zu einem in der Geschichte der Eisenbahn noch nie dagewesenen Rückgang der Verkehrsleistung von 39% führten.

### Literatur:

Geschäftsbericht der Schweizerischen Nationalbank 1988.  
 Historisches Lexikon der Schweiz (HLS).  
 Kreis, Georg (Hg.): Die Geschichte der Schweiz, Basel 2014.  
 Thiessing, René (Red.): Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947, Frauenfeld 1947–1964.  
 Treichler, Hans Peter (Red.): Bahnsaga Schweiz, 150 Jahre Schweizer Bahnen, Zürich 1996.

### Kommentar zu den Grundlagen der Grafik:

Für die Jahre 1970–2020 wurde die Tabelle *Verkehrsleistungen im Güterverkehr* des BFS verwendet, wo auch Kommentare zu kleineren methodischen Anpassungen zu finden sind. Die älteren Zahlenreihen stammen aus den vom BFS herausgegebenen Statistischen Jahrbüchern der Schweiz (Ausgaben von 1910, 1925, 1951, 1959/60 und 1972). Bei sich überschneidenden Zahlenreihen können in älteren Publikationen aufgrund von Revisionen abweichende Angaben vorkommen. In solchen Fällen wurden jeweils die Zahlen der jüngeren Publikation verwendet.

Tonnenkilometer: Masse der transportierten Güter inklusive Masse der intermodalen Transportbehältnisse

## Erhebungsmethodik

### Begriffserläuterungen

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 Schienengüterverkehr
- 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 2020 von Avenenergy Suisse (ehemals Erdöl-Vereinigung)
- 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.

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.

### 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, Sektion Mobilität  
Tel. 058 463 62 11, Philippe.Marti@bfs.admin.ch  
**Redaktion:** Philippe Marti, BFS; Sabine Bolliger, BFS  
**Reihe:** Statistik der Schweiz  
**Themenbereich:** 11 Mobilität und Verkehr  
**Originaltext:** Deutsch  
**Layout:** Sektion DIAM, Prepress/Print  
**Grafiken:** Sektion DIAM, Prepress/Print  
**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. 058 463 60 60  
Druck in der Schweiz  
**Copyright:** BFS, Neuchâtel 2021  
Wiedergabe unter Angabe der Quelle  
für nichtkommerzielle Nutzung gestattet  
**BFS-Nummer:** 1189-2000