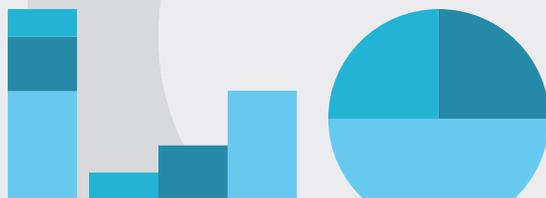


BFS Aktuell



11 Mobilität und Verkehr

Neuchâtel, November 2018

Güterverkehr in der Schweiz 2017

Übersicht über alle Verkehrsträger

Zwei Prozent weniger Transportleistungen als im Jahr 2016

Der Güterverkehr spielt in unserer arbeitsteiligen Gesellschaft eine wichtige Rolle. Er versorgt die Unternehmen mit Produktions- und die Bevölkerung mit Konsumgütern und er ermöglicht den globalen Handel mit Waren. 2017 betrug die Transportleistung auf den Schweizer Strassen 17,2 Milliarden Tonnenkilometer¹. Zusätzliche 10,1 Milliarden Tonnenkilometer wurden auf der Schiene erbracht. Gegenüber dem Vorjahr sank das Total der Transportleistungen 2017 um 1,8% auf 27,3 Milliarden Tonnenkilometer, wobei die Abnahme auf den Schienengüterverkehr zurückzuführen ist (-7,0%), während die Strasse eine leichte Zunahme verzeichnete (+1,5%).

Der Anteil des Schienengüterverkehrs an der gesamten Transportleistung, der sogenannte Modalsplit, belief sich 2017 auf 37%. Dies ist deutlich weniger als 1980, als der entsprechende Wert noch 53% betragen hatte. Der Rückgang fand jedoch vor allem in den 1980er- und 1990er-Jahren statt. Seit der Jahrtausendwende konnte die Bahn ihren Anteil in einem Bereich zwischen 36% und 42% halten – 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 28 EU-Länder lag 2016 bei 19%.

Transportleistungen im Strassen- und Schienengüterverkehr

T1

	Transportleistung Milliarden Tonnenkilometer		Veränderung
	2016	2017	2016–2017
Total	27,80	27,29	-1,8%
Strasse	16,96	17,22	+1,5%
Schiene	10,83	10,07	-7,0%

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 2018

Im Import- und Exportverkehr sind neben der Strasse und der Schiene auch die Rheinschifffahrt und die Ölleitungen von Bedeutung. 2017 wurden 5,8 Millionen Tonnen Güter mit Rheinschiffen (2016: 5,9) und 3,7 Millionen Tonnen via Ölleitungen (2016: 3,7)² über die Schweizer Grenze transportiert. Zum Vergleich: Mit schweren Strassengüterfahrzeugen wurden 51,0 Millionen Tonnen (2016: 49,3) und auf der Schiene 11,1 Millionen Tonnen (2016: 10,6) ein- oder ausgeführt. Der Beitrag der Luftfahrt war mit weniger als 0,5 Millionen Tonnen vergleichsweise gering.

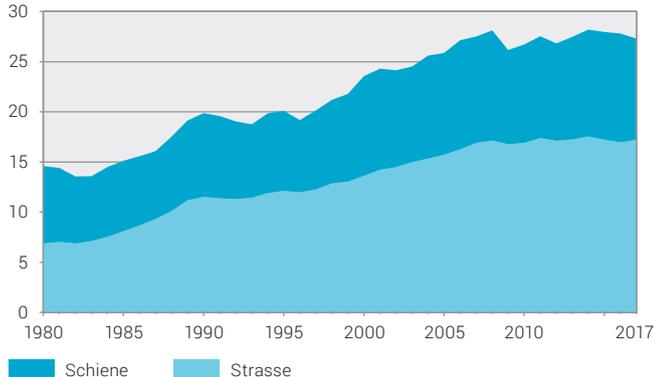
¹ Ein Tonnenkilometer (tkm) entspricht der Beförderung einer Tonne über einen Kilometer.

² revidiert

Transportleistungen im Güterverkehr

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 2018

Fahrzeugbestand

Zunahme von Lieferwagen

In der Schweiz waren am 30. September 2017 knapp 6,1 Millionen Strassenmotorfahrzeuge immatrikuliert, davon 4,6 Millionen Personenwagen. Fahrzeuge, die primär dem Transport von Gütern dienen, sind deutlich weniger zahlreich: 2017 waren 416 501 Güterfahrzeuge registriert, davon 363 131 Lieferwagen, 41 946 Lastwagen und 11 424 Sattelschlepper. Der Bestand der Lieferwagen hat zwischen 2000 und 2017 um 60% zugenommen. Bei den Sattelschleppern betrug das Wachstum im selben Zeitraum 39%, wobei sich seit 2007 eine Stabilisierung beobachten lässt. Die Anzahl der Lastwagen ist zwischen 2000 und 2017 um 2% zurückgegangen, wobei jedoch die Entwicklung je nach Fahrzeuggewicht sehr unterschiedlich verlief. Während die Bestände der mittelschweren Lastwagen (7,5 bis 18 Tonnen Gesamtgewicht) um 34% abgenommen haben, verzeichneten die leichten (bis 7,5 Tonnen) und die schweren Lastwagen (über 18 Tonnen) eine Zunahme um 77% bzw. 35%.

Fahrleistungen

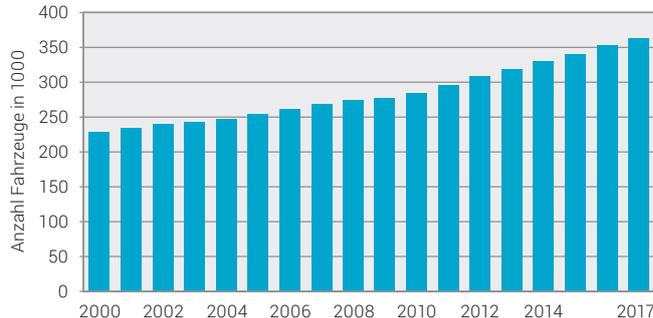
Die Fahrleistungen entsprechen den von den Fahrzeugen zurückgelegten Distanzen. Sie werden in Fahrzeugkilometern angegeben. Die Fahrleistungen eignen sich für eine Beurteilung der Infrastrukturbeanspruchung und der Umweltauswirkungen.

Mit schweren Güterfahrzeugen (mehr als 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) wurden 2017 in der Schweiz 2,2 Milliarden Kilometer zurückgelegt. Davon gingen 1,7 Milliarden Kilometer (77%) auf das Konto von inländischen und 0,5 Milliarden Kilometer (23%) auf das Konto von ausländischen Fahrzeugen. Hinzu kamen knapp 4,4 Milliarden Kilometer von leichten Güterfahrzeugen (weniger als 3,5 Tonnen Gesamtgewicht; v.a. Lieferwagen). Damit machte der Güterverkehr rund 11% der Fahrleistungen des gesamten motorisierten Strassenverkehrs aus.

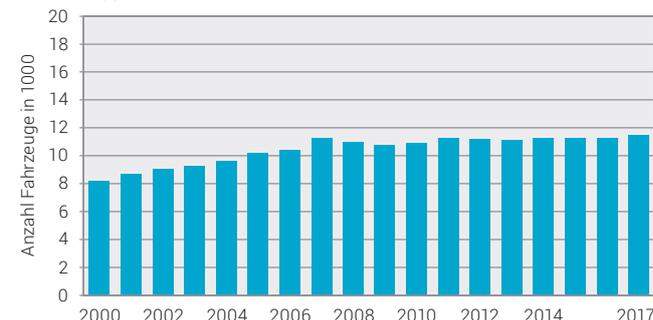
Bestand der Güterfahrzeuge in der Schweiz

G2

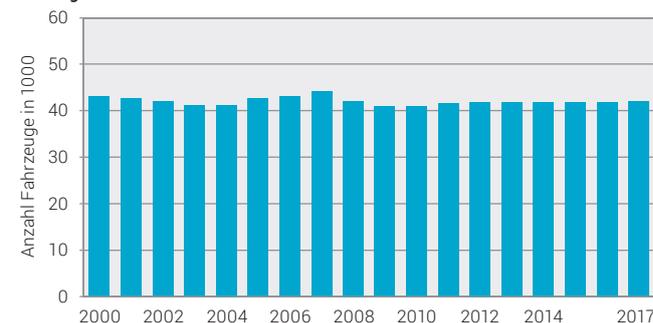
Lieferwagen



Sattelschlepper



Lastwagen



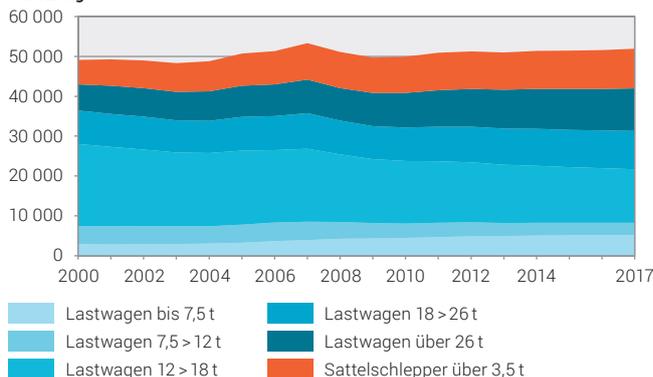
Sattelschlepper: leichte und schwere, inklusive Sattelmotorfahrzeuge

Quellen: BFS; ASTRA – Strassenfahrzeugbestand (MFZ) © BFS 2018

Bestand der schweren Güterfahrzeuge nach Fahrzeugart und Gesamtgewicht

G3

Fahrzeuge



Quellen: BFS; ASTRA – Strassenfahrzeugbestand (MFZ) © BFS 2018

Weniger Schadstoffausstoss dank technischem Fortschritt

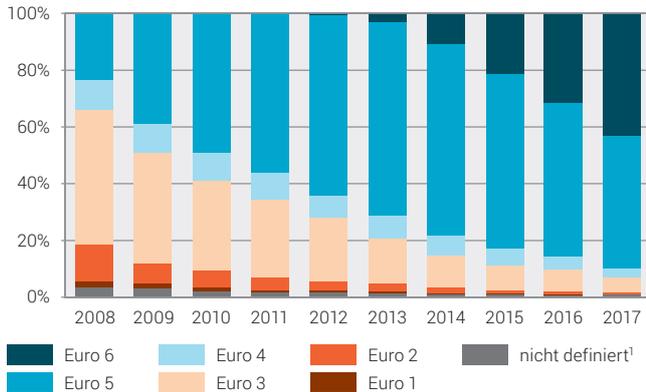
Schwere Güterfahrzeuge werden in Abhängigkeit ihres Schadstoffausstosses in die Emissionsklassen (Euro-Klassen) 1 bis 6 eingeteilt, wobei die Euro-Klasse 6 die strengsten Grenzwerte aufweist³. Der technische Fortschritt und die fortlaufende Erneuerung des Fahrzeugparks führen dazu, dass immer mehr vergleichsweise 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 der Fahrleistung der schweren inländischen Güterfahrzeuge lag 2017 bei 43% und damit praktisch gleichauf mit der Euro-Klasse 5 (46%). Die Euro-5-Fahrzeuge hatten 2013 ihren Höhepunkt erreicht, seither sinkt ihr Anteil zugunsten der Euro-6-Fahrzeuge. Der Fahrleistungsanteil der älteren Euro-Klassen (1 bis 4) ist zwischen 2008 und 2017 von 73% auf 9% zurückgegangen.

Fahrleistung der schweren Güterfahrzeuge nach Emissionsklasse

G4

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 2018

Deutschland mit dem europaweit modernsten Fuhrpark

Der Bestand und damit verbunden die Fahrleistungen der schweren Güterfahrzeuge sind bezogen auf das Fahrzeugalter⁴ in den einzelnen Ländern sehr unterschiedlich. Im Durchschnitt aller EU-Staaten wurden im Jahr 2017 53% der Kilometer⁵ von Fahrzeugen zurückgelegt, die weniger als 5 Jahre alt waren, 28% von 5- bis 9-jährigen und 20% von solchen mit einem Alter von 10 Jahren oder mehr. Bei den Schweizer Fahrzeugen entfielen

³ Fahrzeuge der Euroklasse 6 wurden erstmals 2011 in Verkehr gesetzt.

⁴ Für die EU liegen keine Angaben zu den Euroklassen vor, weshalb das Fahrzeugalter als Indikator für den Schadstoffausstoss verwendet wird.

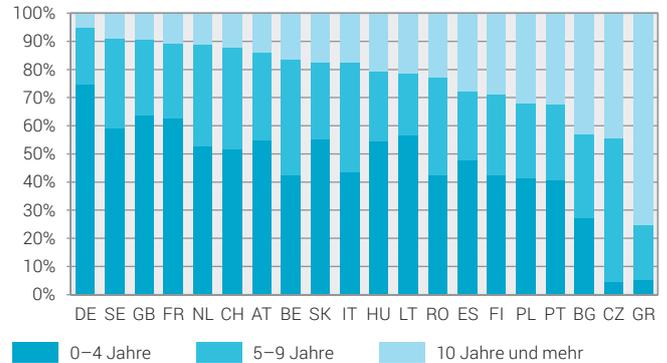
⁵ Fahrleistung im In- und Ausland

52% der Kilometer auf die jüngste Klasse, 36% auf die mittlere und 12% auf die älteste. Die deutschen Transporteure sind europaweit mit dem modernsten Fahrzeugpark unterwegs: Die jüngste der genannten Altersklassen hatte in Deutschland einen Anteil von 75% an der Fahrleistung, die mittlere 20% und die älteste nur gerade 5%. Im Schnitt deutlich älter waren die polnischen Fahrzeuge: In ihrem Fall entfielen 41% der zurückgelegten Kilometer auf Fahrzeuge der Altersklasse 0 bis 4 Jahre, 27% auf 5- bis 9-jährige und 32% auf noch ältere Fahrzeuge. Das Schlusslicht bildet das von einer schweren Wirtschaftskrise gebeutelte Griechenland: Nur gerade 5% der Kilometer wurden dort mit Güterfahrzeugen unter 5 Jahren zurückgelegt, dafür 75% mit solchen über 10 Jahren.

Fahrleistungen in Europa nach Immatrikulationsland und Alter des Fahrzeugs, 2017

G5

Anteil an der Fahrleistung



Datenbasis: schwere Strassengüterfahrzeuge, Leistungen im In- und Ausland

Quelle: Eurostat

© BFS 2018

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.

Zunahme auf der Strasse, Rückgang auf der Schiene

2017 wurden auf der Strasse 17,2 Milliarden Tonnenkilometer erbracht, 95% davon mit schweren Güterfahrzeugen. Im Schienengüterverkehr betrug die Transportleistung 10,1 Milliarden Netto-Tonnenkilometer⁶. Während die Transportleistung auf der Strasse gegenüber dem Vorjahr um 1,5% zugenommen hat, ist sie auf der Schiene um 7% zurückgegangen. Dies dürfte mindestens teilweise mit der Sperrung der deutschen Rheintalstrecke vom 12. August bis zum 1. Oktober 2017 zusammenhängen.

⁶ ohne das Eigengewicht von Containern und Strassengüterfahrzeugen im kombinierten Verkehr

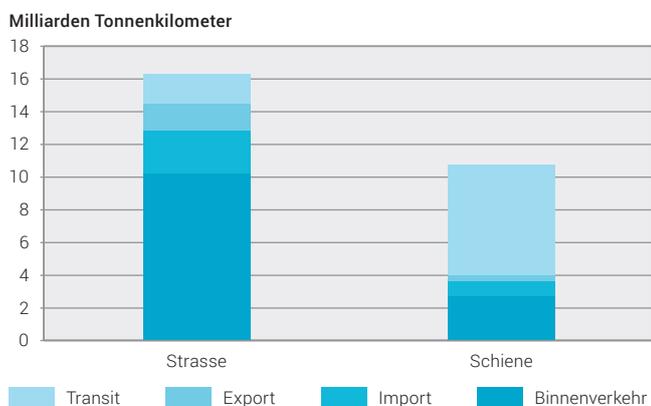
Die Gleise dieser stark befahrenen Nord-Süd-Verbindung hatten sich bei Rastatt abgesenkt, nachdem Wasser und Erde in den darunterliegenden, im Bau befindlichen Tunnel eingedrungen waren. Infolge des Streckenunterbruchs wurde ein Teil des Containerverkehrs auf die Rheinschifffahrt verlagert. In den Schweizerischen Rheinhäfen in Basel wurden 2017 insgesamt 137 529 TEU⁷ umgeschlagen, was gegenüber dem Vorjahr einer Steigerung von mehr als 4% entspricht.

Strasse im Binnenverkehr stark, Schiene im Transitverkehr

Die beiden Verkehrsträger Strasse und Schiene sind nicht primär Konkurrenten, sondern sie 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. Entsprechend erbrachten Lastwagen und schwere Sattelzüge 2017 in der Schweiz 63% ihrer Transportleistungen im Binnenverkehr und nur 37% im internationalen Verkehr. Dagegen dominierte bei der Bahn der Transitverkehr mit einem Anteil an den Transportleistungen von 63%.

Transportleistungen nach Binnen- und internationalem Verkehr, 2017

G6



Datenbasis Strasse: schwere in- und ausländische Güterfahrzeuge

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

© BFS 2018

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 standen 2017 die Nahrungsmittel mit einem Anteil von 19% an erster Stelle, dicht gefolgt von der Kategorie der Steine und Erden mit 18%. Es handelt sich in beiden Fällen um besonders «strassenaffine» Güter, da sie geografisch relativ fein verteilt werden müssen.

Werden statt der Transportleistungen die im Binnenverkehr beförderten Mengen betrachtet, so stehen Steine und Erden mit 96 Millionen Tonnen einsam an der Spitze. Allerdings werden in ihrem Fall 75% der Tonnagen über Strecken von maximal 25 Kilometern transportiert. Auch verarbeitete Baustoffe und Abfälle werden vorwiegend auf kurzen Distanzen befördert. Bei den Nahrungsmitteln werden hingegen 67% der Tonnagen weiter als 25 Kilometer transportiert, im Fall des Sammel- bzw. Stückguts sind es sogar 84%.

Beförderte Mengen von ausgewählten Warengruppen nach Transportdistanz, 2017

Schwere inländische Strassengüterfahrzeuge im Binnenverkehr

G7



Quelle: BFS – Gütertransportstatistik (GTS)

© BFS 2018

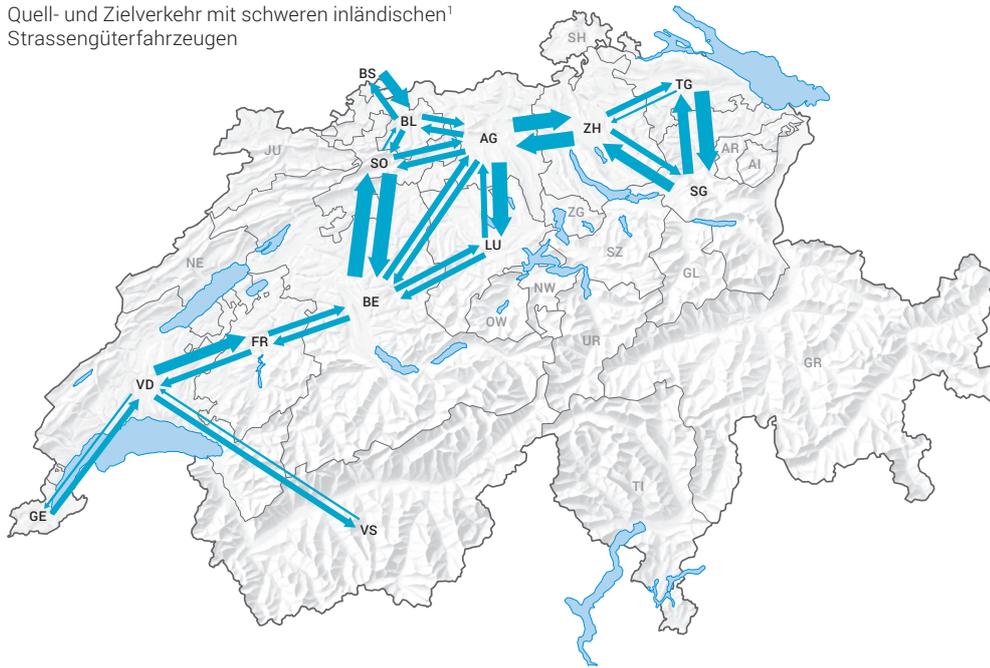
Intensiver Warenaustausch auf der Strasse zwischen den Kantonen Aargau und Zürich

Das höchste interkantonale Transportaufkommen mit schweren Strassengüterfahrzeugen wurde während des Beobachtungszeitraums 2011 bis 2015 zwischen den Kantonen Aargau und Zürich festgestellt, nämlich durchschnittlich 5,6 Millionen Tonnen pro Jahr. An zweiter Stelle folgten die Warenflüsse zwischen den Kantonen Bern und Solothurn (5,0 Mio. Tonnen). In den Kantonen Aargau und Solothurn befinden sich grosse Logistikzentren, die einen intensiven Warenverkehr mit den bevölkerungsreichen Nachbarkantonen Zürich bzw. Bern betreiben.

⁷ Twenty-foot Equivalent Unit (Mass für einen Standardcontainer von 20 Fuss Länge)

Strassengüterverkehr zwischen den Kantonen: Wichtigste Warenströme, 2011 – 2015

Quell- und Zielverkehr mit schweren inländischen¹ Strassengüterfahrzeugen



Beförderte Tonnen pro Jahr
Durchschnittswerte für die Erhebungsperiode 2011 bis 2015

- < 1,00 Mio.
- 1,00 – 1,49 Mio.
- 1,50 – 1,99 Mio.
- ≥ 2,00 Mio.

¹ Ausländische Fahrzeuge dürfen in der Schweiz keine Binnentransporte durchführen (Kabotageverbot).

0 25 50 km

Raumgliederung: Kantone

Quelle: BFS – Gütertransportstatistik (GTS)

© BFS 2018

70% des alpenquerenden Güterverkehrs der Schweiz auf der Schiene

Aufgrund ihrer geografischen Lage ist die Schweiz ein wichtiges Transitland für den Güterverkehr zwischen Nord- und Südeuropa. Der Alpenschutzartikel in der Bundesverfassung verlangt, dass das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs geschützt wird. Entsprechend verfolgt die schweizerische Verkehrspolitik das Ziel, den Gütertransport durch die Alpen von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Einige Kennzahlen sind Ausdruck dieser Verlagerungspolitik.

2017 wurden 70% des Transportguts per Bahn und 30% auf der Strasse durch die Schweizer Alpen befördert. Im westlichen Österreich, wo ebenfalls bedeutende Gütermengen über die Alpen transportiert werden, lagen die entsprechenden Anteile bei 27% (Schiene) und 73% (Strasse)⁸.

Die Anzahl schwerer Strassengüterfahrzeuge, die durch die Schweizer Alpen fahren, stieg lange Zeit stetig an und erreichte im Jahr 2000 einen Höchstwert von 1,4 Millionen. Seitdem gehen die Zahlen wieder zurück. 2017 wurden noch 954 000 Fahrzeuge gezählt.

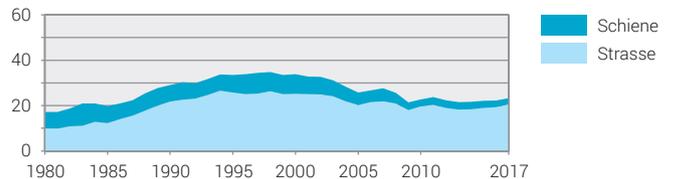
Beförderte Mengen im alpenquerenden Güterverkehr

Alpensegment: Mt. Cenis / Fréjus bis Brenner

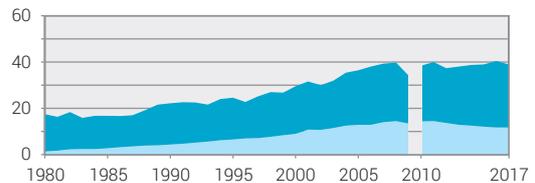
G9

in Millionen Nettotonnen

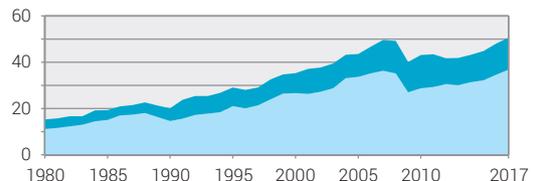
Frankreich



Schweiz¹



Österreich



¹ Methodenwechsel Schweiz: Die Zahlen für den Strassengüterverkehr ab 2010 basieren auf den Kontrollstationsdaten der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe an den schweizerischen Alpenübergängen. Bis 2009 wurden die Daten der schweizerischen automatischen Strassenverkehrszählung verwendet.

Quelle: BAV, ASTRA – Alpenquerender Güterverkehr

© BFS 2018

⁸ Reschenpass und Brenner. Für den gesamten alpenquerenden Güterverkehr in Österreich lag der Schienenanteil bei 30% (Strasse: 70%).

Rückgang des Schienengüterverkehrs durch den Gotthard trotz Eröffnung des Basistunnels

2017 wurden auf der Strasse 11,7 Millionen Tonnen Güter über die Schweizer Alpen transportiert – 0,2% weniger als 2016. Auf der Schiene waren es 27,2 Millionen Tonnen, was einem Minus von 5,3% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Dieser starke Rückgang nach Jahren des Wachstums ist in erster Linie auf den fast zweimonatigen Unterbruch der Rheintalstrecke bei Rastatt als wichtigster nördlicher Zulaufstrecke zu den schweizerischen Alpentransversalen zurückzuführen (siehe Seiten 3/4).

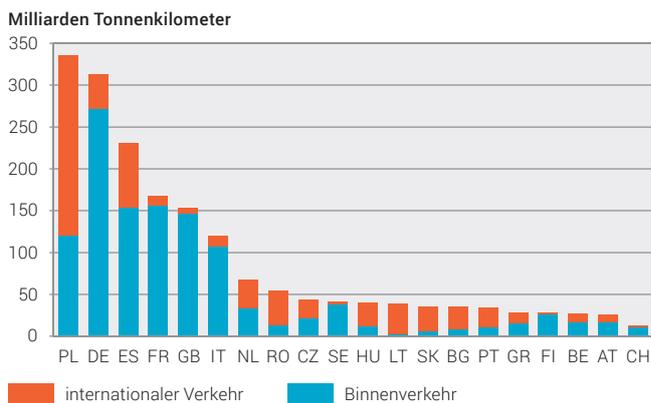
Seit Dezember 2016 ist der Gotthard-Basistunnel in Betrieb. Trotzdem ging 2017 der Anteil der Gotthardlinie am gesamten alpenquerenden Schienengüterverkehr der Schweiz gegenüber dem Vorjahr von 53% auf 50% zurück. Dies liegt einerseits daran, dass der Gotthard-Basistunnel seine volle Leistungsfähigkeit erst erreichen kann, wenn auch der Ceneri-Basistunnel eröffnet ist, und die Zulaufstrecken für den Bahnverlad von Sattelaufliegern mit vier Metern Eckhöhe ausgebaut sind (voraussichtlich im Jahr 2020). Andererseits gab es 2017 Streckensperrungen auf der Gotthardachse infolge Bauarbeiten, was zu Umleitungen über die Lötschberg-Simplon-Achse führte.

Polnische Fahrzeuge erstmals führend im europäischen Strassengüterverkehr

2017 wurde mit den schweren Güterfahrzeugen, die in den 28 EU-Staaten immatrikuliert waren, eine Transportleistung⁹ von gesamthaft 1913 Milliarden Tonnenkilometern (tkm) erbracht. Erstmals verdrängten dabei die Fahrzeuge mit polnischer Immatrikulation (335 Mrd. tkm) die deutschen Fahrzeuge (313 Mrd. tkm) von der Spitzenposition. Die Transportleistung der polnischen Transporteure hat sich in den letzten zehn Jahren verdoppelt. Zum Vergleich: Die in der Schweiz immatrikulierten Güterfahrzeuge erbrachten 2017 rund 12 Milliarden Tonnenkilometer.

Der Anteil des Binnenverkehrs ist je nach Immatrikulationsland unterschiedlich hoch. Im EU-Durchschnitt machten die Binnentransporte 63% der Transportleistungen aus, 37% waren internationaler Verkehr. Bei den deutschen, französischen und italienischen Güterfahrzeugen machte der Binnenverkehr rund 90% aus, was sich u.a. durch die grosse Landesfläche dieser Staaten erklären lässt. Ganz anders die polnischen Fahrzeuge. Sie erbrachten nur 36% der Transportleistung im Binnen-, dafür 64% im internationalen Verkehr. Dies ist Ausdruck der hohen Wettbewerbsfähigkeit der osteuropäischen Länder im internationalen Strassentransport. Bei den Schweizer Fahrzeugen entfielen 86% der Tonnenkilometer auf den Binnenverkehr und nur 14% auf Import- und Exportfahrten. Hauptgrund für den kleinen Anteil des internationalen Verkehrs dürfte die starke Konkurrenz durch günstigere ausländische Transporteure sein.

Transportleistungen in Europa nach Immatrikulationsland des Fahrzeugs, 2017 G10



Datenbasis: schwere Strassengüterfahrzeuge, Leistungen im In- und Ausland nur Länder mit mehr als 25 Mrd. Tonnenkilometer und die Schweiz

Quelle: Eurostat

© BFS 2018

⁹ Transportleistung im In- und Ausland

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 (Netto-tkm) deklariert sind, werden im kombinierten Schienengüterverkehr die Gewichte der 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 (LWE) 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 (OeV) des BFS für den Schienengüterverkehr
- Zivilluftfahrtstatistik (AVIA_ZL) des BFS und des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) für die Luftfracht
- Statistik zum Fahrzeugbestand (MFZ) des BFS und des Bundesamts für Strassen (ASTRA)
- Statistik zum alpenquerenden Güterverkehr des Bundesamts für Verkehr (BAV)
- Schifffahrtsstatistik der Schweizerischen Rheinhäfen für die Rheinschiffahrt
- Jahresbericht 2017 der Erdöl-Vereinigung
- Datenbank von Eurostat (<http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>)

Die Stichprobenerhebungen zum Strassengüterverkehr (GTE und GQGV) wurden 1993, 1998, 2003, 2008 und 2014 parallel durchgeführt. In den Zwischenjahren ohne Erhebungen wurden die Leistungen mit einem Modell geschätzt. Die GTE wurde 2008 in eine permanente Erhebung überführt. 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.

Für die Analyse der Warenflüsse auf Kantonsebene wurden die Stichprobendaten der fünf aufeinanderfolgenden Gütertransporterhebungen 2011 bis 2015 zusammengelegt (sogenanntes «Pooling»). Dadurch stehen Datensätze zur Verfügung, die kleinräumigere und detailliertere Auswertungen erlauben als die Daten der einzelnen Erhebungsjahre.

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 (OeV) nebst Personenverkehrszahlen auch umfangreiche Daten zum Schienengüterverkehr. Die Datengrundlage bildet zum einen eine jährliche Vollerhebung bei allen Transportunternehmen, die 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 → Statistiken finden → 11 Mobilität und Verkehr

Herausgeber: Bundesamt für Statistik (BFS)
Auskunft: Philippe Marti, BFS,
Sektion MOBIL, BFS, 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
Titelseite: Sektion DIAM, Prepress/Print
Karten: Sektion DIAM, Prepress/Print
Copyright: BFS, Neuchâtel 2018
Wiedergabe unter Angabe der Quelle
für nichtkommerzielle Nutzung gestattet
Download: www.statistik.ch (gratis)
BFS-Nummer: 1189-1700-05