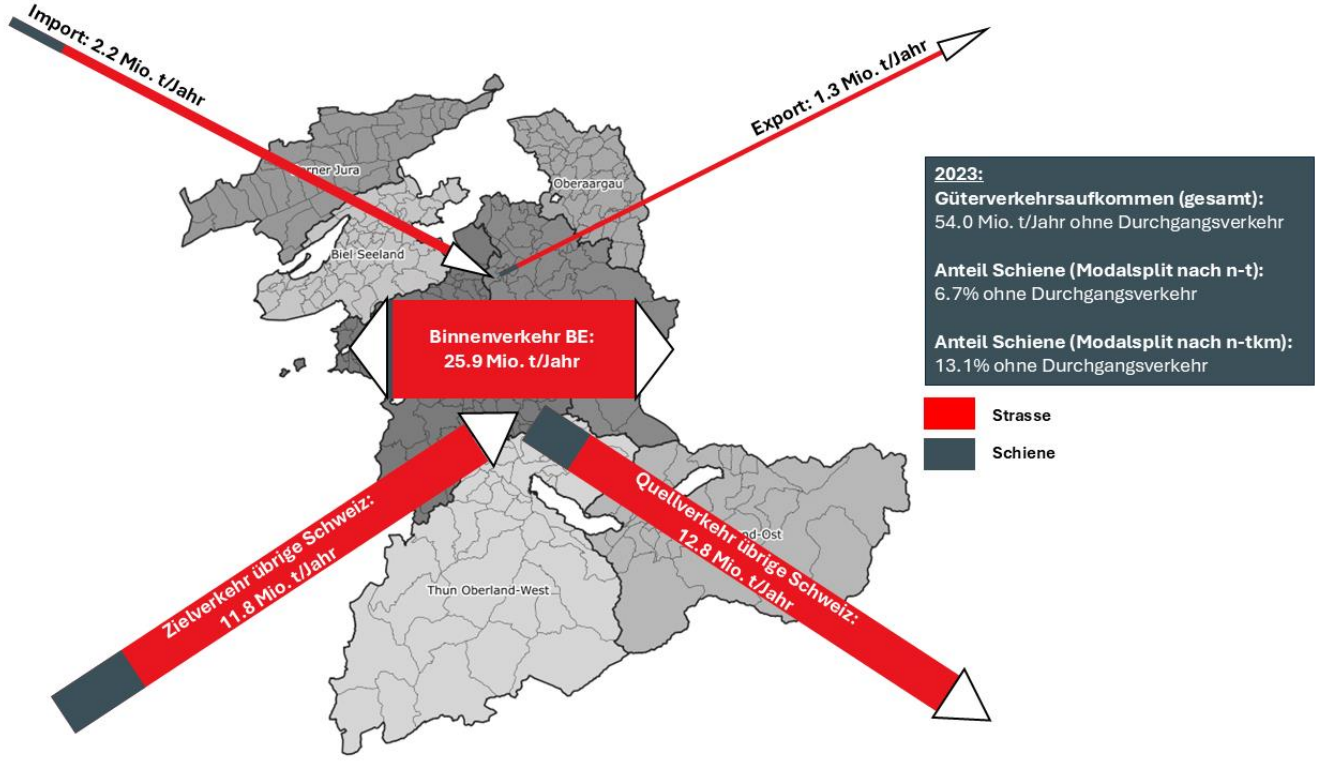
Kanton Bern
Canton de Berne

Güterverkehr und Logistik: Kanton Bern Faktenblatt

Mit dem kantonalen Güterverkehrs- und Logistikkonzept (GVLK) soll langfristig eine effiziente Güterversorgung für Bevölkerung und Wirtschaft sichergestellt und die benötigten Logistikflächen unter Berücksichtigung der verschiedenen räumlichen, ökologischen und verkehrlichen Bedürfnisse sowie eines zukunftsorientierten Güterverkehrs gesichert werden. Die Datengrundlage wurde im Rahmen des Tätigkeitsberichts 2021-2024 zum GVLK vertieft und aktualisiert, um diesen Auftrag zielorientiert weiterführen zu können.

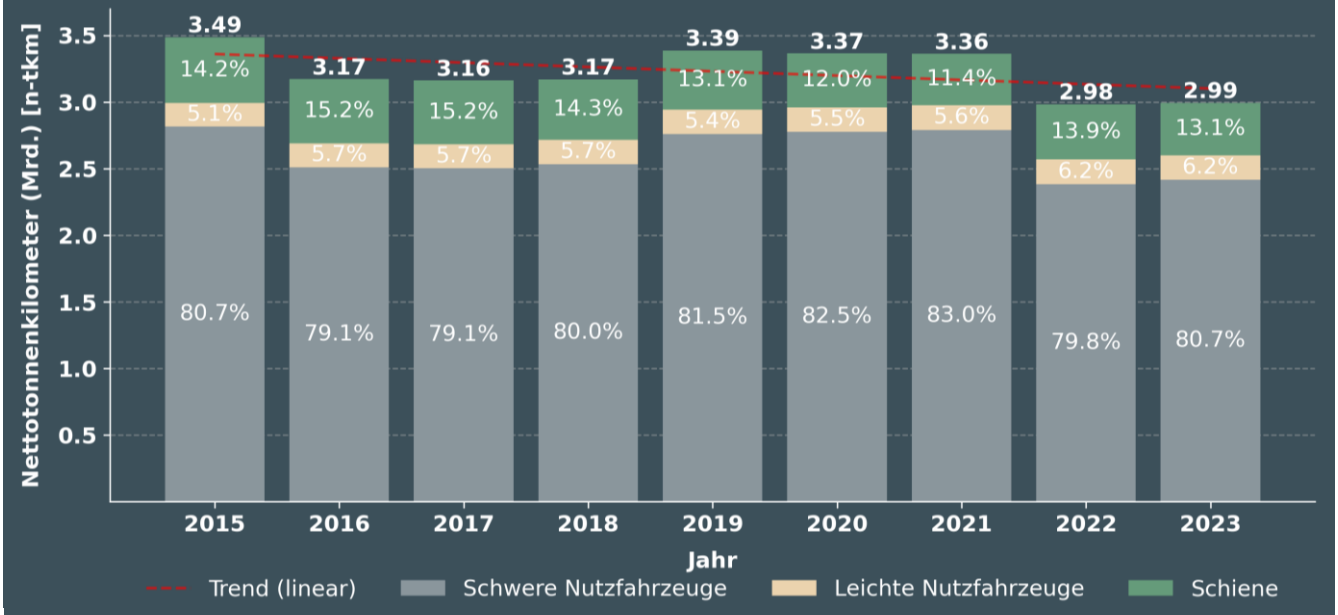


Das Wichtigste in Kürze

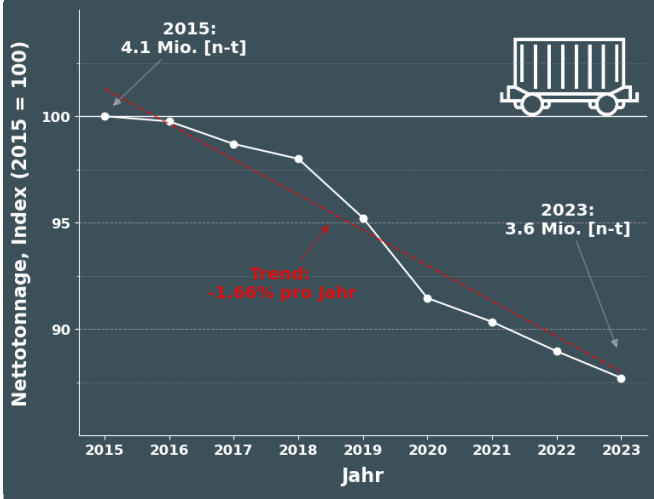
Generell wird davon ausgegangen, dass Entwicklungen im Güterverkehr eng mit der wirtschaftlichen Aktivität zusammenhängen. Die vielfältigen und turbulenten Einflüsse auf die Wirtschaft in den letzten Jahren schlagen sich in den Auswertungen der Güterverkehrsdaten für den Kanton Bern in beträchtlichen Schwankungen nieder. Generell wird angenommen, dass der Güterverkehr langfristig zunehmen wird. So wird z.B. in den Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes eine Zunahme des Güterverkehrs von 31% im Horizont 2017 bis 2050 prognostiziert.

Insgesamt ist der Güterverkehr im Kanton Bern entgegen diesen Erwartungen leicht rückläufig. Ob sich dieser Trend bestätigt, wird die Zukunft zeigen. Die dominierende Verkehrsart im Kanton Bern ist der Binnenverkehr, gefolgt von Transporten in andere Kantone. Direkte Importe und Exporte aus dem beziehungsweise ins Ausland nehmen eine relativ kleine Rolle ein. Der Durchgangsverkehr wird in den vorliegenden Auswertungen nicht berücksichtigt, da die Handlungskompetenz des Kantons diesbezüglich vergleichsweise gering ist.

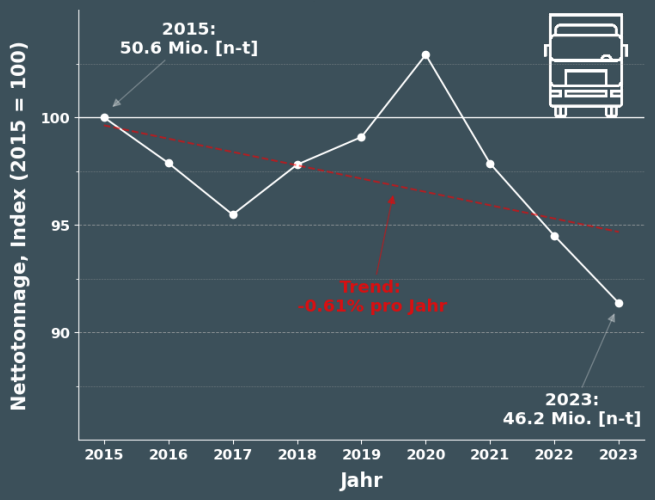
Transportleistung und Modalsplit (ohne Durchgangsverkehr):
Die Entwicklung der Transportleistungen in Nettotonnenkilometern ist volatil und mit konjunkturellen Schwankungen vergleichbar. Trotz der Fluktuationen ist insgesamt ein leicht sinkender Trend (-0.93% pro Jahr) feststellbar. Der grösste Anteil an Tonnenkilometern wird mit schweren Nutzfahrzeugen auf der Strasse zurückgelegt (ca. 80%). Deswegen ist das Gesamtbild wie auch der Modalsplit vor allem von Entwicklungen dieses Verkehrsmittels geprägt.



Transportmengen Schienengüterverkehr
Jährlich werden rund 3.5 bis 4 Mio. Nettotonnen oder ca. 6-7% der gesamten Gütermenge auf der Schiene transportiert. Da Güter auf Schienen im Schnitt über weitere Strecken transportiert werden als auf der Strasse, ist dieser Anteil bedeutend kleiner als bei den Transportleistungen. Anders als der Modalsplit vermuten lässt, nahm das Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene seit 2015 mit durchschnittlich 1.66% pro Jahr, vergleichsweise stark ab.



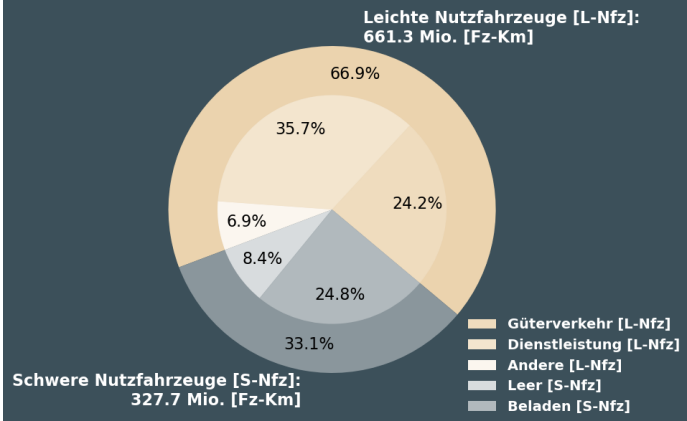
Transportmengen schwere Nutzfahrzeuge
Mit 45 bis 53 Mio. Nettotonnen an beförderten Waren machen Transporte mit schweren Nutzfahrzeugen den Löwenanteil (ca. 85%) des Güterverkehrsaufkommens im Kanton Bern aus. Auch in den Daten zu diesem Verkehrsmittel sind grosse Schwankungen zu verzeichnen, wobei diese zu einem Teil statistisch bedingt sein können, da für den Kanton Bern eine Teilmenge der gesamtschweizerischen Stichprobe ausgewertet werden musste. Der Trend, welcher auch massgeblich die Tendenz des gesamten Güteraufkommens bestimmt, ist jedoch mit ca. -0.61% pro Jahr nur leicht sinkend.



Leichte Nutzfahrzeuge
Bezüglich leichter Güterfahrzeuge existieren nur Daten für die Jahre 2013 und 2023 (BFS (LWE) 2024), was eine Betrachtung der kurzfristigen Entwicklungen verunmöglicht. Von 2013 bis 2023 ist die transportierte Warenmenge um 7.5% angestiegen. Dabei ist zu beachten, dass leichte Nutzfahrzeuge nicht nur zum Gütertransport, sondern auch für verschiedenste Dienstleistungen mit und ohne Waren verwendet werden. Dies wird deutlich, wenn die Entwicklung geleisteter Fahrzeugkilometer betrachtet wird. Diese sind im gleichen Zeitraum um ca. 32% angestiegen.

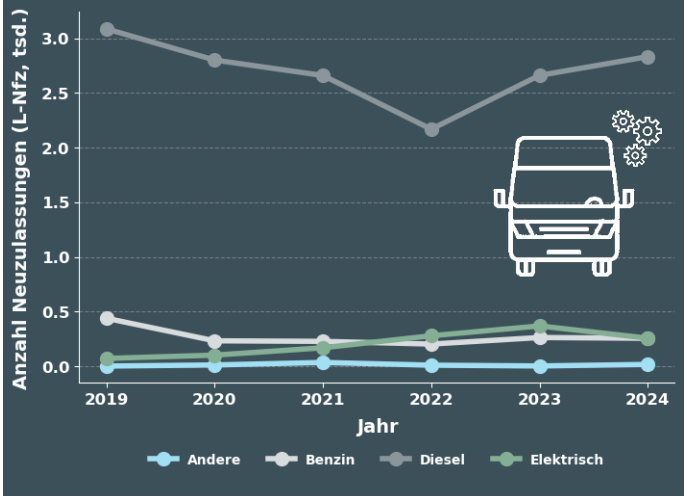
Fahrleistungen Strassengüterverkehr, 2023

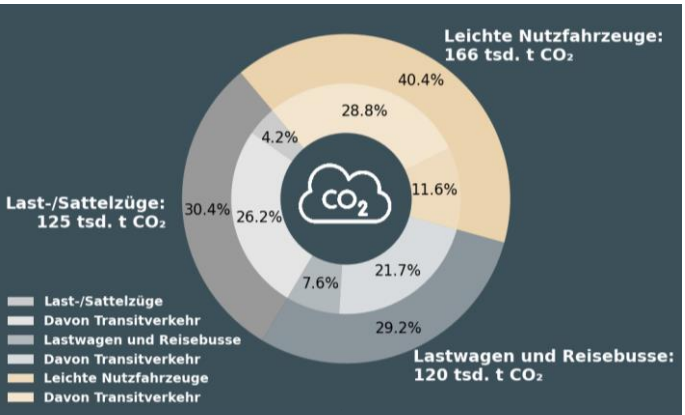
Der Vergleich der auf der Strasse geleisteten Fahrleistungen in Kilometern untermauert den hohen Stellenwert von leichten Nutzfahrzeugen. Diese legten 2023 ca. 67% der gesamten Nutzfahrzeugkilometer zurück. Ebenfalls wird die vorrangige Stellung, welche Dienstleistungsfahrten innerhalb dieser Kategorie einnehmen, ersichtlich (ca. 53%). Die Fahrleistungen schwerer Nutzfahrzeuge wiesen in den vergangenen Jahren ähnliche Volatilität auf wie die Transportmengen. Da schwere Nutzfahrzeuge primär zum Gütertransport genutzt werden, wird zwischen Fahrten mit und ohne Ladung unterschieden. Im Jahr 2023 wurde ca. ein Viertel der Fahrzeugkilometer schwerer Nutzfahrzeuge ohne Ladung zurückgelegt. Dieser Anteil ist seit 2015 relativ stabil.



Antriebsformen von Nutzfahrzeugen

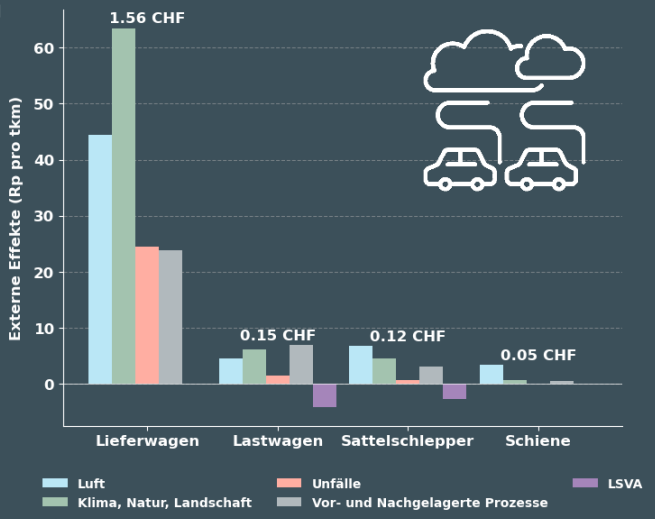
Der grösste Teil des Nutzfahrzeugbestands wird fossil angetrieben. Unter den ca. 5000 im Kanton Bern immatrikulierten schweren Fahrzeugen werden 98% mit Diesel und 1.5% mit Strom betrieben. Von den gut 50'000 leichten Nutzfahrzeugen wurden 2024 84% mit Diesel, 12% mit Benzin und 2.2% elektrisch angetrieben. Bei Letzteren ist seit 2019 ein graduelles Wachstum des Anteils an elektrisch betriebenen Neuzulassungen gegenüber benzin- und dieselbetriebenen ersichtlich. Bei schweren Nutzfahrzeugen lässt sich kein Trend identifizieren. 2024 machten elektrische schwere Fahrzeuge 7.2% der Neuzulassungen aus, dieselbetriebene 92.5%.





CO_2-Ausstoss von Nutzfahrzeugen, 2022

Gemäss der Energie- und Klimadatenplattform des Kantons Bern wurden 2022 rund 411'000 Tonnen CO_2 von Nutzfahrzeugen ausgestossen. Damit machen die Emissionen des Nutzverkehrs ca. 23.5% des gesamtverkehrlich geschätzten CO_2-Ausstosses aus. Der Grossteil dieser Emissionen (ca. 77%) wird dabei verkehrsmittelübergreifend dem Transitverkehr zugeordnet. Der Anteil von leichten Nutzfahrzeugen am CO_2-Ausstoss beträgt rund 40%. Die grosse Differenz dieses Wertes zum Anteil der Fahrleistungen lässt sich dadurch erklären, dass schwere Nutzfahrzeuge im Durchschnitt deutlich mehr CO_2 pro Kilometer ausstossen.



Externe Effekte im Güterverkehr, 2021

Gemäss dem Bericht «Externe Effekte des Verkehrs 2021» (Ecoplan und Infras 2024) bestehen zwischen Verkehrsmitteln im Güterverkehr Unterschiede hinsichtlich der Verursachung nicht internalisierter gesell-schaftlicher Kosten, welche z.B. infolge von Unfällen oder CO_2-Ausstoss anfallen. Für den Güterverkehr relevant sind die Zahlen pro Tonnenkilometer (tkm). Die höchsten Kosten pro tkm wurden 2021 von Liefer-wagen verursacht. Dies liegt einerseits daran, dass leichte Nutzfahrzeuge viele Kilometer mit geringem Ladungsgewicht zurücklegen, andererseits aber auch daran, dass bei schweren Nutzfahrzeugen ein Teil der externen Effekte durch die LSVA internalisiert wird.

Datenquellen:

	Schienengüterverkehr	Wagenlaufdateien (2015-2023)*, SBB Infrastruktur. Statistik des öffentlichen Verkehrs (inkl. Schienengüterverkehr) (OeV), Bundesamt für Statistik.
	Strassengüterverkehr, schwere Nutzfahrzeuge	Gütertransporterhebung (GTE) (2015-2023)*, Bundesamt für Statistik. Erhebung zum grenzquerenden Güterverkehr auf der Strasse (GQGV) (2014, 2019), Bundesamt für Statistik.
	Strassengüterverkehr, leichte Nutzfahrzeuge	Erhebung leichte Nutzfahrzeuge (LWE) (2013, 2023)*, Bundesamt für Statistik.
	Fahrzeugbestand, leichte und schwere Nutzfahrzeuge	Fahrzeugdaten (2015-2024)*: Fahrzeugbestände und Neuzulassungen, Bundesamt für Strassen.
	Externe Effekte im Güterverkehr	Ecoplan und Infras *im Auftrag des* Bundesamts für Raumentwicklung. 2024. «Externe Effekte des Verkehrs 2021. Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekte des Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffs-verkehrs», Bern.
	CO_2- Ausstoss von Nutzfahrzeugen	Energie und Klimadatenplattform (2022)* Kanton Bern

*Erhebungsjahre

Glossar:

Fahrleistung	Die Fahrleistung beschreibt die zurückgelegten Distanzen der Fahrzeuge unabhängig der beförderten Ladung. Fahrleistungen werden in Fahrzeugkilometern angegeben.
Fahrzeugkilometer [Fz-Km]	Fahrzeugkilometer beinhalten alle von einem Fahrzeug zurückgelegten.
Güterverkehr	Im Kanton Bern ist die hauptsächlich interessierende Verkehrsart «Güterverkehr», wobei die relevanten Verkehrsträger im Kanton Bern Schiene und Strasse umfassen. Damit sind primär die vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) identifizierten Segmente «Güterwirtschaftsverkehr» und «Dienstleistungsverkehr mit Waren» gemeint. Im vorliegenden Bericht werden die Transportmengen und -leistungen sämtlicher leichten Nutzfahrzeuge grundsätzlich mit einbezogen. Unterschiede in den Fahrzwecken bzw. der Anteil «Güterverkehr» am Wirtschaftsverkehr mit leichten Nutzfahrzeugen wird diskutiert.
Güterverkehrsaufkommen	Das Güterverkehrsaufkommen beinhaltet die gesamthafte Warenmenge, die in, aus oder im Kanton Bern befördert. Das Güterverkehrsaufkommen wird in Nettotonnen angegeben.
Leichte Nutzfahrzeuge [L-Nfz]	Als leichte Nutzfahrzeuge gelten gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) Lieferwagen und Sattelschlepper mit einem Gesamtgewicht von höchstens 3.5 Tonnen.
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
Nettotonnen [n-t]	Um das Güterverkehrsaufkommen zu berechnen, wird das Nettowarengewicht berücksichtigt, d.h., ausschliesslich das Eigengewicht der transportierten Waren.
Nettotonnenkilometer [n-tkm]	Ein Tonnenkilometer entspricht gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) der Beförderung einer Tonne über einen Kilometer. Da das Warengewicht in Nettotonnen verwendet wird, resultieren hier Nettotonnenkilometer.
Schwere Nutzfahrzeuge [S-Nfz]	Als schwere Nutzfahrzeuge gelten gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) Lastwagen und Sattelschlepper mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3.5 Tonnen.
Transportleistung	Die Transportleistung wird durch Multiplikation von Warengewicht und Transportdistanz berechnet. Die Transportleistung wird in Nettotonnenkilometern angegeben.

Empfohlene Zitierweise:

Koordinationsstelle Güterverkehr und Logsitiks des Amts für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern (2025), Faktenblatt Güterverkehr und Logistik: Kanton Bern.

Herausgeberin

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik

Reiterstrasse 11, 3013 Bern
+41 31 633 37 11 info.aoev@be.ch
www.be.ch/gueterverkehr