

Die Zunahme von Staus verteuert Lebensmittel und andere Güter des täglichen Bedarfs

Zusammenfassung

Staus erschweren und verteuern Gütertransporte, insbesondere bei Lebensmitteln und anderen Gütern des täglichen Bedarfs. Vor dem Hintergrund des stark steigenden Stauaufkommens sahen sich viele Transportunternehmen in den letzten Jahren gezwungen, «Stauzuschläge» zu erheben, die oft zwischen sechs und zehn Prozent liegen. Dieses Phänomen ist im nahe-
liegenden Ausland nicht zu beobachten. Stau nagt somit an der Kaufkraft der Schweizer Konsumenten.

Den grössten Anteil am Strassengüterverkehr machen die Transporte von Nahrungsmitteln aus. Lebensmittel werden, wie Produkte der Landwirtschaft, wegen ihrer dezentralen Produktion, Verarbeitung und Verteilung hauptsächlich über Strassen transportiert. Knapp ein Drittel des schweren Strassengüterverkehrs fällt auf den Transport von Lebensmitteln und von Produkten der Landwirtschaft.

Die Preise im Strassengüterverkehr sind in den letzten Jahren fast doppelt so stark angestiegen wie der gesamte Produzentenpreisindex für produzierte Güter (PPI)¹ und leicht stärker wie der Landesindex der Konsumentenpreise (LIK): Während der PPI für produzierte Güter seit Ende 2018 rund 4.3 Basispunkte und der LIK rund 6.6 Punkte zulegte, waren es bei dem Gütertransport auf der Strasse etwa elf Prozentpunkte.² Insbesondere sind die für Lebensmittel und Güter des täglichen Bedarfs wichtigen Detailhandelstransporte auf der Strasse in den letzten rund fünf Jahren um etwa zehn Prozentpunkte teurer geworden.

Im gleichen Zeitraum haben die Staustunden um mehr als die Hälfte zugenommen. Besonders Staus infolge von Überlastungen sind markant angestiegen.³ Die Entwicklung schlägt sich in steigenden Stauzuschlägen der Transporteure nieder. Diese sind immer mehr gezwungen, einen Teil der Staukosten an ihre Kunden weiterzugeben.

Damit zeigt sich, dass die Zunahme des Staus als Kostentreiber für Schweizer Lebensmittel und andere Güter des täglichen Bedarfs wirkt.

¹ Der Produzenten- und Importpreisindex (PPI) misst die Veränderung der Preise für Waren und Dienstleistungen in der Schweiz auf der ersten Vermarktungsstufe.

² Quellen: [BFS PPI produzierte Güter](#); [BFS PPI Dienstleistungen Güterverkehr](#); [BFS Landesindex Konsumentenpreise LIK](#)

³ Quelle: [Bericht Verkehrsfluss Nationalstrassen 2023](#)

1. Bedeutung des schweren Strassentransports für die Nahrungsmittelversorgung

Strassen sind zentral für den Güterverkehr. In der Schweiz werden 62 Prozent der Güter auf der Strasse bewegt.⁴ Davon werden wiederum fast 73 Prozent auf den Nationalstrassen transportiert, welche weniger als drei Prozent des gesamten Strassenverkehrsnetzes ausmachen.⁵ Besonders wichtig ist der Strassengüterverkehr für die Herstellung, Verarbeitung und Verteilung von Lebensmitteln und anderen Gütern des täglichen Bedarfs.

1.1 Landwirtschaft, Verarbeiter, Handel und Gastronomie in der Schweiz

In der Lebensmittel-Transportkette finden sich die Hersteller und Verarbeiter von Nahrungsmitteln, Getränkehersteller, die Gastronomie, die Logistik und der Transport sowie der Gross- und Detailhandel. Die entsprechenden Unternehmen sind grossmehrheitlich KMU, die – über das ganze Land verteilt – oft in ländlichen Gebieten angesiedelt sind. Sie spielen eine wichtige Funktion für die dezentrale Besiedelung der Schweiz und sie schaffen Arbeitsplätze in abgelegenen Gebieten. Damit leisten sie einen wichtigen Beitrag zur Verhinderung von zusätzlichem Berufspendlerverkehr in die Zentren und reduzieren den Wohndruck in städtischen Gebieten. Zudem sind diese Betriebe wichtige Abnehmer der Landwirtschaft.

1.2 Die Nahrungsmittelversorgung ist die wichtigste Aufgabe der Strassen

Produkte der Landwirtschaft und Nahrungsmittel werden geografisch weit verstreut hergestellt, verarbeitet und verteilt. Damit sind sie besonders «strassenaffine» Güter, das heisst Güter, die nur über die Strasse transportiert werden können.

Diese Bedeutung der Strasse zeigt sich auch in der Statistik: Nahrungsmittel machen den grössten Anteil Güter aus, die auf der Strasse mit schweren Fahrzeugen (das heisst mit Fahrzeugen, die schwerer als 3.5 Tonnen sind) transportiert werden. Bezogen auf die Transportleistung dominierten 2022 die Nahrungsmittel mit einem Anteil von 21 Prozent. Produkte der Landwirtschaft machten zehn Prozent aus.⁶ Berücksichtigt man, dass auch die Landwirtschaft der Lebensmittelproduktion dient, werden knapp ein Drittel des gesamten schweren Strassengüterverkehrs direkt oder indirekt für die Nahrungsmittelversorgung der Schweizer Bevölkerung gebraucht.

⁴ [BFS aktuell – Güterverkehr in der Schweiz 2022](#)

⁵ [Bericht Verkehrsfluss Nationalstrassen 2023](#)

⁶ [BFS aktuell – Güterverkehr in der Schweiz 2022](#)

2. Transportkosten im Lebensmittelbereich

Strassentransportkosten fallen in der Lebensmittelkette auf mehreren Stufen an. Bei Milchprodukten erfolgt beispielsweise ein erster Transport von Futtermitteln zum Landwirtschaftsbetrieb. Die Milch wird vom Landwirtschaftsbetrieb zur Molkerei zur Erstverarbeitung transportiert. Das Erstverarbeitungsprodukt (z.B. Butter) wird anschliessend zur Zweitverarbeitung (z.B. zu einer Grossbäckerei) transportiert. Das Zweitverarbeitungsprodukt (z.B. ein Gebäck) wird anschliessend über den Detailhandel oder die Gastronomie zu den Konsumentinnen und Konsumenten feinverteilt. In Deutschland entfällt etwa 2 Prozent -5 Prozent des Konsumentenpreises bei Lebensmitteln auf den Transport.⁷ In der Schweiz dürfte dieser Anteil aufgrund von höheren Lohnkosten und der LSVA noch deutlich grösser sein.⁸ Schweizer Detailhandelspreise sind somit besonders anfällig für externe Kostentreiber im Transport, wie beispielsweise Stau.

3. Entwicklung der Stautunden⁹

Die Schweizer Bevölkerung verliert pro Jahr über 73 Millionen Stunden im Stau.¹⁰ Die Stautunden auf den Nationalstrassen haben in den vergangenen Jahren dabei kontinuierlich zugenommen. Waren es 2018 noch deutlich unter 30'000 Stunden, während welcher sich der Verkehr auf den Nationalstrassen staute, so belief sich diese Zahl im vergangenen Jahr bereits auf über 48'000 Stunden. Abgesehen von einem Einbruch im Jahre 2020, welcher auf den reduzierten Verkehr aufgrund der Covid-19-Massnahmen zurückzuführen ist, steigen die Stauzahlen jedes Jahr. Im Durchschnitt nahm der Stau in den vergangenen Jahren jährlich um fast 15 Prozent zu. In den letzten zwei Jahren ist zudem eine regelrechte Stauexplosion zu erkennen, mit einem Wachstum von jeweils über 22 Prozent gegenüber dem Vorjahr.¹¹ Betrachtet man die Ursachen für das Stauaufkommen, so kann dieses in fast 87 Prozent der Fälle auf Verkehrsüberlastungen zurückgeführt werden. Unfälle und Baustellen sind hingegen in nur sieben bzw. fünf Prozent der Fälle Grund für den Stau.¹² Bemerkenswert ist auch die exponentielle Entwicklung der Stauzahlen: Zwischen 2016 und 2023 haben sich diese verdoppelt, während im selben Zeitraum die Fahrleistung lediglich um 9.2 Prozent zugenommen hat.¹³ Dies bedeutet, dass sich zusätzlicher Verkehr nicht 1:1 in zusätzlichem Stau niederschlägt. Vielmehr führen die Engpasssituationen zu einer Stauexplosion.

⁷ [Netzwerk Europäischer Eisenbahnen](#)

⁸ [Swissinfo](#)

⁹ Hinweis: Ab 2020 werden Staus auf den Strecken des neuen Netzbeschlusses ebenfalls berücksichtigt. Ein Teil des Anstiegs der Anzahl Stautunden ist wahrscheinlich auf eine bessere Erfassung des Verkehrsgeschehens zurückzuführen.

¹⁰ [BFS-Statistik: Stau und Zeitverluste](#)

¹¹ [Berichte Verkehrsfluss Nationalstrassen 2018–2023](#)

¹² [BFS-Statistik: Stau und Zeitverluste](#)

¹³ [Bericht Verkehrsfluss Nationalstrassen 2023](#)

4. Entwicklung und Ursache der Stauzuschläge

Mit der Zunahme der Staus auf Schweizer Strassen haben die Transporteure Stauzulagen eingeführt. Diese werden den Kunden als prozentualer Zuschlag in Rechnung gestellt. Dies erhöht die Kosten für das Gewerbe.

Der Hauptgrund für die Staukosten im Güterverkehr liegt nebst der Verlängerung der Transportzeiten in der Reduktion der Verlässlichkeit von Transportzeiten und Lieferketten. Für das gleiche Auftragsvolumen müssen mehr Fahrzeuge und mehr Personal eingesetzt werden. So muss eine Chauffeurin oder ein Chauffeur nach 4.5 Stunden Lenkzeit 45 Minuten Pause machen.¹⁴ Dies unabhängig davon, ob sie oder er in dieser Zeit im Stau stand. Der Stau führt dazu, dass Pausen nicht wie geplant eingelegt werden können. Das erschwert Planung und führt zu Mehrkosten.

Ein Teil dieser Mehrkosten bleibt bei den Transporteuren hängen, ein Teil wird an die gewerblichen Kunden in Form der Stauzuschläge weitergegeben. Die Stauzuschläge unterscheiden sich je nach Transporteur, was die Folge des herrschenden Wettbewerbs sein dürfte (nachfolgend illustrative Beispiele, Werte für Q4 2024).¹⁵

Galliker	6.80%
Camion	7.40%
Planzer	9.00%*
Fiege	8.20%
Sieber	8.75%*
DBSchenker	9.20%
Schöni	6.80%
Emil Egger	7.00%
Thurtrans	7.60%
Christian Rüedi	6.80%

* = geografisch ausdifferenzierte Zuschläge

Wie belastend die Stausituation ist, zeigt der Blick ins nahe Ausland. Stauzuschläge sind in Deutschland und Österreich nicht zu finden. Dass in einem hart umkämpften Markt wie dem Strassentransport nur Schweizer Unternehmen Stauzuschläge erheben, ist ein Zeugnis für die prekäre Situation auf den Nationalstrassen.

¹⁴ Art. 8 Abs. 1 Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen ARV 1 (Chauffeurverordnung).

¹⁵ [Stauzuschläge](#) öffentlich einsehbar via google-Recherche.

5. Entwicklung Produzentenpreis Strassengütertransport

Gemäss Zahlen des BFS (Produzentenpreisindex PPI) sind die Preise im Strassengüterverkehr in den letzten Jahren relativ stark angestiegen, rund zehn Prozentpunkte seit Ende 2020 – schneller als der gesamte Produzentenpreisindex für produzierte Güter (PPI)¹⁶ und leicht schneller als der LIK (Inflation). Für die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs ist die Subkategorie «Detailhandelstransporte» besonders relevant, auch hier beträgt der Anstieg rund zehn Prozent. Bei der für Lebensmittel wichtigen Kategorie «Kühltransporte» war der Anstieg noch etwas höher (etwa elf Prozentpunkte). Die Differenz zu den Stauzuschlägen zeigt, dass die Kosten zum Teil von der Wirtschaft absorbiert werden. Früher oder später ist die Weitergabe an die Konsumenten jedoch unvermeidlich.

Übersicht:

	Basisjahr	April 18	April 24	Jährliche Wachstumsrate
LIK	2020	100.8	107.4	1.6%
PPI Güter gesamt	2020	102.8	107.1	1.0%
PPI Güterverkehr	2018	100.0	108.9	1.4%
PPI Strassengüterverkehr gesamt	2018	99.4	110.4	1.8%
PPI Detailhandelstransporte	2018	99.7	110.0	1.7%
PPI Kühltransporte	2018	100.0	110.6	1.7%
PPI Sammeltransporte	2018	100.0	110.7	1.7%

Bern, 5. November 2024

¹⁶ Der Produzenten- und Importpreisindex (PPI) misst die Veränderung der Preise für Waren und Dienstleistungen in der Schweiz auf der ersten Vermarktungsstufe.