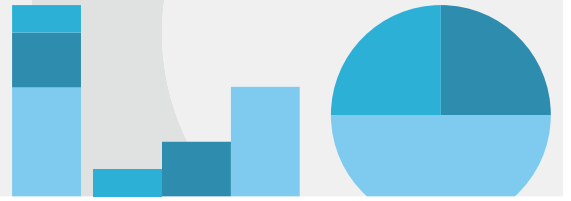


BFS Aktuell



11 Mobilität und Verkehr

Neuchâtel, September 2025

Strassen-, Schienen- und Luftverkehr

Kosten und Finanzierung des Verkehrs 2022

Der motorisierte Verkehr auf der Strasse, der Schiene und in der Luft verursachte 2022 Kosten in Höhe von insgesamt 112,3 Milliarden Franken. Dies entspricht 13 000 Franken pro Einwohnerin und Einwohner. Somit lagen die Verkehrskosten erstmals wieder über dem Niveau des «Vor-Covid-Jahres» 2019 (+4%). Ein wesentlicher Kostentreiber waren die hohen Energiepreise im Jahr 2022 mit Beginn des Ukrainekrieges. Gut drei Viertel (77%) der Kosten entfielen auf den Personen- und ein knappes Viertel (23%) auf den Güterverkehr. Dabei hat kein Verkehrsträger die durch ihn verursachten Kosten vollumfänglich selbst getragen.

Die Statistik der Kosten und Finanzierung des Verkehrs (KFV-Statistik) dient als Faktenbasis für verkehrspolitische Entscheide sowie als Grundlage für die Verkehrswissenschaft und die Verkehrsplanung. Um diese Aufgaben zu erfüllen, orientiert sie sich an folgenden aus der politischen Diskussion abgeleiteten Leitfragen:

- Wie hoch sind die durch den Verkehr verursachten Kosten?
- Was verursacht die Kosten?
- Wer trägt die Kosten?
- Welche verkehrsspezifischen Finanzflüsse finden auf den drei Ebenen Bund, Kantone und Gemeinden statt?

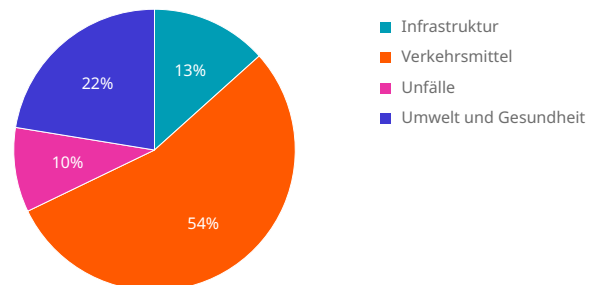
Die KFV-Statistik liefert jährlich Zahlen zum motorisierten Strassen-, zum Schienen- und zum Luftverkehr. Neue Ergebnisse für die Schifffahrt und den Fuss- und Veloverkehr werden dagegen nur alle fünf Jahre publiziert. Die nächste Gesamtschau wird für das Referenzjahr 2025 erscheinen.

Für alle untersuchten Verkehrsträger gilt, dass die Gesamtkosten erst berechnet werden können, wenn sämtliche dafür erforderlichen Basisdaten verfügbar sind. Aus diesem Grund werden die Ergebnisse jeweils mit einer Verzögerung von knapp drei Jahren veröffentlicht.

1 Gesamtkosten

Der motorisierte Strassen- sowie der Schienen- und Luftverkehr verursachten 2022 in der Schweiz Gesamtkosten in Höhe von 112,3 Milliarden Franken.¹ Darin inbegriffen sind neben den Ausgaben für die *Verkehrsmittel* (insgesamt 61,2 Milliarden Franken) und die *Verkehrsinfrastrukturen* (15,0 Milliarden) auch die Kosten der Verkehrsunfälle (10,9 Milliarden) sowie der verkehrsbedingten *Umwelt- und Gesundheitsschäden* (25,2 Milliarden). (Zum Begriff der Gesamtkosten und zu den darin enthaltenen Kostenkategorien siehe Kasten.)

Kosten des Verkehrs¹ nach Kostenkategorien, 2022
Total: 112,3 Milliarden Franken



¹ ohne Fuss- und Veloverkehr, ohne Schifffahrt

Datenstand: 24.09.2025
Quelle: BFS – Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs (KFV)

gr-d-11.02.01-p0302
© BFS 2025

¹ Kosten mit Ausnahme des Luftverkehrs nach dem Territorialitätsprinzip. Für die Luftfahrt allerdings nach dem Halbstreckenprinzip (bei internationalen Flügen werden die Kosten jeweils hälftig dem Abflug- und dem Ankunftsland zugewiesen).

Insgesamt entfielen gut drei Viertel der Verkehrskosten auf den Personen- und ein Viertel auf den Güterverkehr (86,0 gegenüber 26,3 Milliarden Franken). Die Kosten des motorisierten Strassenverkehrs waren mit 90,0 Milliarden Franken mehr als sechsmal so gross wie jene des Schienenverkehrs (13,5 Milliarden) und zehnmal so gross wie jene des Luftverkehrs (8,8 Milliarden).

Zwischen 2019 (107,8 Milliarden Franken) und 2022 sind die Kosten des Verkehrs um 4% angestiegen. Dieses Wachstum lässt sich im Wesentlichen auf die hohen Energiekosten im Jahr 2022 zurückführen, welche sich auch in den Treibstoffpreisen widerspiegelten. So stiegen die Kosten für die Verkehrsmittel gesamthaft um 8% an. Aber auch die Unfallkosten fielen im Jahr 2022 3% höher aus als 2019, da im Strassenverkehr mehr Unfälle mit Todesfällen und Schwerverletzten verzeichnet wurden.

Im Zeitraum zwischen 2010 bis 2022 waren die Kosten des motorisierten Strassenverkehrs um 14% gestiegen, die des Schienenverkehrs um 29% und die des Luftverkehrs um 19%. Der starke Kostenanstieg im Schienenverkehr ist dabei vor allem auf Investitionen in die Infrastruktur (wie z. B. den Gotthard-Basistunnel), verdichtete Fahrpläne und die Anschaffung von neuem Rollmaterial zurückzuführen. Im Fall der Luftfahrt ist die Kostenzunahme vor allem das Resultat des bis 2019 kontinuierlich gestiegenen Passagieraufkommens. Im Strassenverkehr sind neben den Verkehrsleistungen unter anderem auch der Fahrzeugbestand massgeblich für die Kostenentwicklung.

Kostenkategorien

Die KfV-Statistik unterscheidet vier Kostenkategorien. Diese drücken aus, was die Verkehrskosten verursacht:

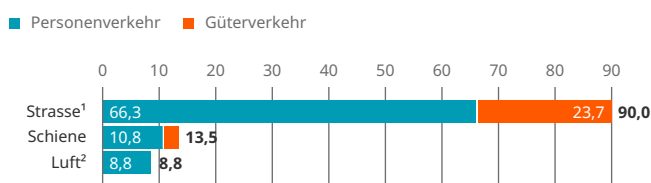
- **Infrastrukturkosten:** Bau-, Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrsinfrastruktur
- **Verkehrsmittelkosten:** Kosten für Anschaffung, Betrieb und Unterhalt von Verkehrsmitteln
- **Unfallkosten:** Materielle Unfallkosten (Sachschäden, Heilungskosten, Polizei- und Rechtsfolgekosten, volkswirtschaftliche Kosten für die Gesellschaft wie zum Beispiel höhere Unfallversicherungsprämien oder unfallbedingte Absenzen am Arbeitsplatz) und immaterielle Unfallkosten (Personenschäden und Beeinträchtigung der Lebensqualität, bei Tod entgangene Lebensjahre)
- **Umwelt- und Gesundheitskosten:** Kosten infolge von Beeinträchtigungen der menschlichen Gesundheit oder der Umwelt (z. B. durch Luftverschmutzung, Lärm, Klimaeffekte, Bodenverunreinigung, Zerschneidung von Ökosystemen oder Landschaften)

Gesamtkosten (soziale Kosten) des Verkehrs

Die *Gesamtkosten* des Verkehrs entsprechen dem in der Ökonomie verwendeten Begriff der *sozialen Kosten*. Sie beinhalten sowohl die von den Verursachenden selbst übernommenen Kosten (z. B. Anschaffungs- und Treibstoffkosten für Autos) als auch die von Dritten (z. B. vom Staat oder der Allgemeinheit) getragenen Kosten. Dabei berücksichtigen die Gesamtkosten des Verkehrs neben den mit *finanziellen Ausgaben* verbundene Kosten auch *immaterielle Kosten*, denen keine Zahlungen zugrunde liegen, zum Beispiel von Unfallopfern erlittenes Leid.

Kosten des Personen- und Güterverkehrs nach Verkehrsträgern, 2022

Milliarden Franken



¹ ohne Fuss- und Veloverkehr

² ohne General Aviation

Wegen Rundungsdifferenzen können die aufaddierten Einzelwerte leicht vom Total abweichen.

Datenstand: 24.09.2025

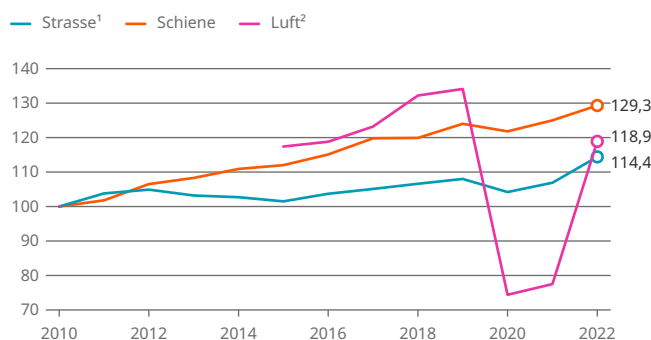
gr-d-11.02.01-p0304

Quelle: BFS - Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs (KfV)

© BFS 2025

Entwicklung der Kosten des Verkehrs nach Verkehrsträgern

Index 2010=100



¹ ohne Fuss- und Veloverkehr

² Daten zwischen 2011 und 2014 nicht erhoben; ohne General Aviation

Datenstand: 24.09.2025

gr-d-11.02.01-p0305

Quelle: BFS - Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs (KfV)

© BFS 2025

2 Personenverkehr

2.1 Privater motorisierter Strassenverkehr

Der private motorisierte Personenverkehr auf der Strasse kostete 2022 rund 61,5 Milliarden Franken (2019: 58,2 Milliarden). Davon entfielen 52% auf die *Verkehrsmittelkosten* (Ausgaben für Personenwagen, Motorräder, Mofas und Privatcars; insgesamt 32,0 Milliarden Franken). Die übrigen drei Kostenkategorien machten jeweils zwischen 9% und 23% der Kosten aus.

Das Total der Kosten wurde zu 62% zunächst von den Verkehrsnutzenden, zu 28% von der Allgemeinheit und zu 10% von der öffentlichen Hand übernommen. Nach Anrechnung aller Transfers, zum Beispiel der Mineralölsteuer und der kantonalen Motorfahrzeugsteuer, trugen die Teilnehmer des privaten motorisierten Personenverkehrs 72% der finalen Kosten (44,6 Milliarden Franken) selbst. Die verbleibenden, nicht gedeckten 17,0 Milliarden Franken wurden als externe *Unfall-, Umwelt- und Gesundheitskosten* auf die Allgemeinheit überwält.

Direkte und finale Kostenträger

Direkte Kostenträger: Sie übernehmen die Verkehrskosten in dem Moment, in dem diese anfallen. Beispielsweise werden Strasseninfrastrukturkosten zunächst von der öffentlichen Hand getragen, Kosten für Eisenbahnwagons und Lokomotiven durch die Transportunternehmen.

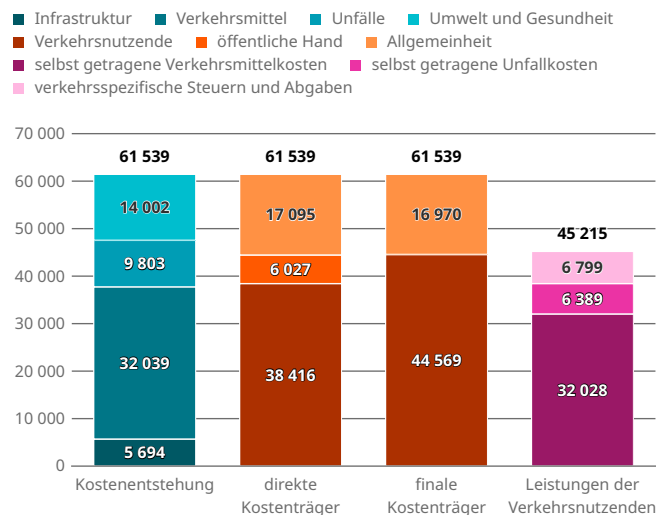
Finale Kostenträger: Sie tragen die Verkehrskosten «letztendlich», das heisst nach Berücksichtigung aller Ausgleichszahlungen und Transferleistungen. Beispiele für Ausgleichszahlungen sind verkehrsspezifische Steuern und Abgaben der Verkehrsnutzenden an die öffentliche Hand, Zahlungen der Fahrgäste an Transportunternehmen für Billette und Abonnemente oder Abgeltungen der öffentlichen Hand an Transportunternehmen.

2.2 Öffentlicher Strassenverkehr

Der öffentliche Strassenverkehr, das heisst fahrplanmässig verkehrende Autobusse, Trolleybusse und Trams, kostete 2022 insgesamt 4,8 Milliarden Franken (2019: 5,1 Milliarden). Dies entspricht 8% der Kosten des privaten motorisierten Strassenverkehrs. Etwa drei Viertel davon (3,4 Milliarden Franken) wurden für *Verkehrsmittel* ausgegeben, worin auch die Personalkosten enthalten sind, und gut eine halbe Milliarde Franken diente der *Infrastruktur* (0,6 Milliarden). Der Anteil der *Unfall-, Umwelt und Gesundheitskosten* betrug beim öffentlichen Strassenverkehr 15%. Zum Vergleich: Beim privaten motorisierten Strassenverkehr waren es 39%.

79% der Kosten (3,8 Milliarden Franken) wurden zunächst von den Transportunternehmen selbst finanziert. Nach Anrechnung von Tarifeinnahmen, Subventionen und Abgeltungen kamen die Verkehrsnutzenden für 34% (1,6 Milliarden Franken) und die öffentliche Hand für 52% (2,5 Milliarden Franken) der finalen Kosten auf.

Kosten und Finanzierung des privaten motorisierten Strassenpersonenverkehrs, 2022 Millionen Franken



Wegen Rundungsdifferenzen können die aufaddierten Einzelwerte leicht vom Total abweichen.

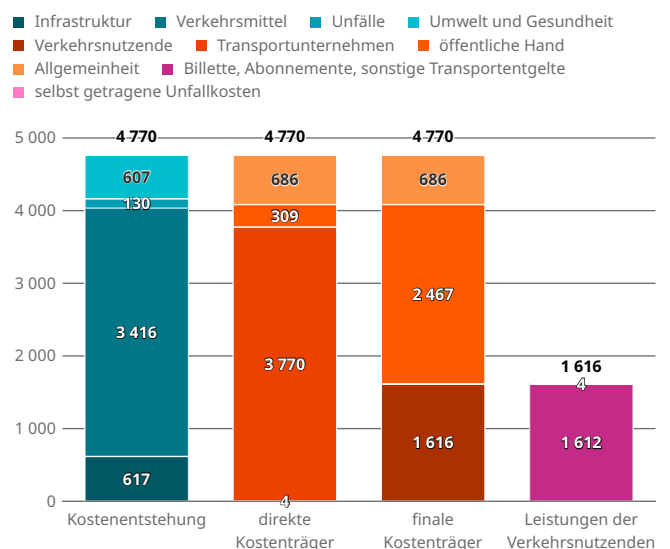
Datenstand: 24.09.2025

Quelle: BFS - Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs (KFV)

gr-d-11.02.06-04

© BFS 2025

Kosten und Finanzierung des öffentlichen Strassenverkehrs, 2022 Millionen Franken



Wegen Rundungsdifferenzen können die aufaddierten Einzelwerte leicht vom Total abweichen.

Datenstand: 24.09.2025

Quelle: BFS - Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs (KFV)

gr-d-11.02.06-05

© BFS 2025

2.3 Personenverkehr auf der Schiene

Die Kosten des Personenverkehrs auf der Schiene beliefen sich 2022 auf insgesamt 10,8 Milliarden Franken. Sie sind somit gegenüber 2019 (10,5 Milliarden) leicht angestiegen (+4%). Ungefähr die Hälfte der Kosten des Personenverkehrs auf der Schiene ist auf den Bau und die Instandhaltung der *Schieneinfrastruktur* (5,1 Milliarden) zurückzuführen, etwas weniger auf die *Verkehrsmittel* (4,5 Milliarden Franken).

Von den genannten Gesamtkosten in der Höhe von 10,8 Milliarden Franken wurden 8,5 Milliarden zunächst von den Transportunternehmen und 1,1 Milliarden Franken von der öffentlichen Hand finanziert. Nach Berücksichtigung aller Transfers trugen die Fahrgäste 4,6 Milliarden und die öffentliche Hand 5,0 Milliarden Franken der finalen Kosten.

2.4 Personenverkehr in der Luft: Linien- und Charterverkehr

Der Luftverkehr mit Linien- und Chartermaschinen kostete 2022 insgesamt 8,8 Milliarden Franken und lag somit immer noch 11% unter dem Niveau von 2019 (10,0 Milliarden).

46% der Kosten des Linien- und Charterverkehrs entstanden durch die Anschaffung und den Betrieb der Flugzeuge, 12% durch Ausgaben für die Fluginfrastruktur und 42% durch Umwelt- und Gesundheitsschäden, insbesondere durch die Emission von Treibhausgasen. Die Kosten durch Flugunfälle fielen hingegen kaum ins Gewicht.

Von den Gesamtkosten des Luftverkehrs wurden 5,1 Milliarden Franken von den Fluggästen in Form von Ausgaben für die Flugtickets getragen, während 3,7 Milliarden Franken als externe Umwelt- und Gesundheitskosten ungedeckt blieben und auf die Allgemeinheit überwältigt wurden. Drei Viertel dieser Kosten sind auf Klimaeffekte zurückzuführen. Lediglich 17 Millionen Franken dienten in Form von Lärm- und Luftgebühren der Internalisierung dieser externen Kosten. Die öffentliche Hand kam für 60 Millionen Franken auf, hauptsächlich indem sie die Flugsicherheit unterstützte.

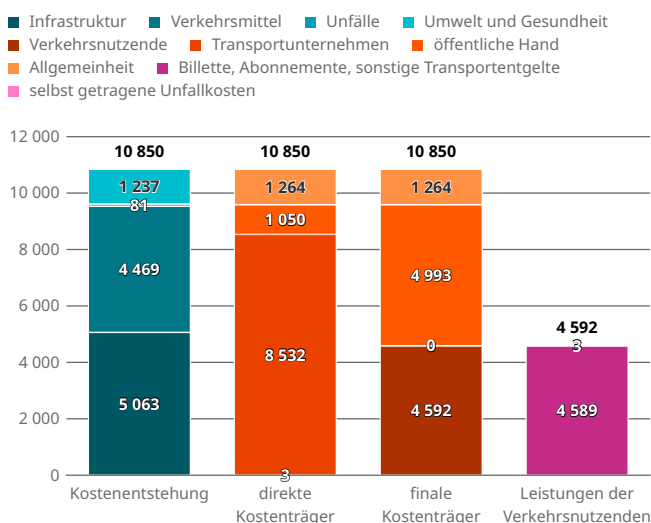
2.5 Kilometerkosten im Personenverkehr

Die Kosten der einzelnen Verkehrsformen können auch als Kilometerkosten ausgedrückt werden, das heisst im Verhältnis zur Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer. Bei der Interpretation der Kilometerkosten ist allerdings zu berücksichtigen, dass es sich um Durchschnittswerte handelt und eine Gegenüberstellung nur bei substituierbaren Verkehrsformen vertretbar ist (siehe Kasten).

Im Jahr 2022 lagen die Verkehrsleistungen immer noch unter dem Niveau von 2019, wenn auch weniger tief als im Jahr 2021. Was den Landverkehr betrifft, so wurden 2022 im privaten motorisierten Strassenverkehr 91,0 Milliarden (-12%), im öffentlichen Strassenverkehr 4,2 Milliarden (-11%) und im Schienenverkehr 19,3 Milliarden Personenkilometer (-11%) zurückgelegt. Somit lagen die Kilometerkosten aufgrund der Fahrplanbindung und

Kosten und Finanzierung des Personenverkehrs auf der Schiene, 2022

Millionen Franken



Wegen Rundungsdifferenzen können die aufaddierten Einzelwerte leicht vom Total abweichen.

Datenstand: 24.09.2025

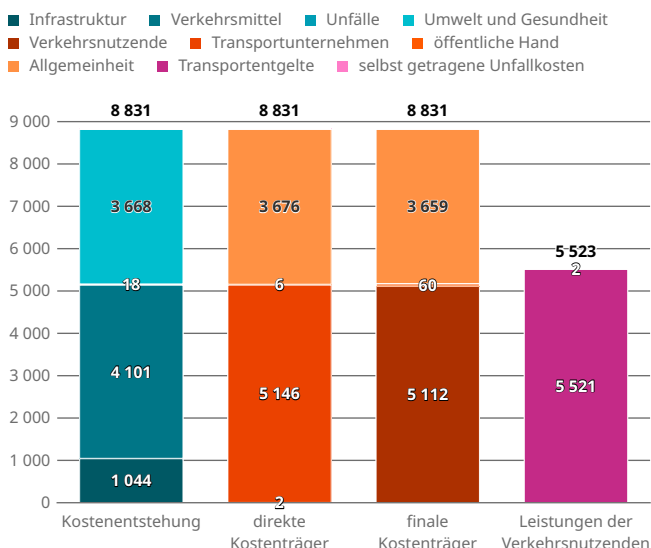
gr-d-11.02.06-06

Quelle: BFS – Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs (KPV)

© BFS 2025

Kosten und Finanzierung des Luftverkehrs¹, 2022

Millionen Franken



¹ Linien- und Charterverkehr, inkl. Fracht als «Belly-Freight»

Wegen Rundungsdifferenzen können die aufaddierten Einzelwerte leicht vom Total abweichen.

Datenstand: 24.09.2025

gr-d-11.02.06-07

Quelle: BFS – Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs (KPV)

© BFS 2025

des hohen Fixkostenanteils im öffentlichen Verkehr immer noch über dem Niveau von vor der Pandemie im Jahr 2019. Zusätzlich wirkten sich die hohen Treibstoffpreise im Jahr 2022 negativ auf die Kilometerkosten aus: Sie betragen im privaten motorisierten Strassenverkehr 68 Rappen pro Personenkilometer (2019: 57 Rappen), im öffentlichen Strassenverkehr 113 Rappen (2019: 108 Rappen) und im Schienenverkehr 56 Rappen (2019: 48 Rappen). Es ist hier jedoch zu beachten, dass der öffentliche Strassenverkehr in einer Komplementärbeziehung zum Schienenverkehr steht: Der relativ kostengünstige Schienenverkehr ist für die Feinerschliessung der Regionen auf Trams, Trolley- und Autobusse angewiesen. Bei einer Gesamtbetrachtung des öffentlichen Strassen- und Schienenverkehrs beliefen sich die Kilometerkosten im Jahr 2022 auf 66 Rappen pro Personenkilometer (2019: 59 Rappen).

Im Luftverkehr betragen die Kosten pro Personenkilometer 2022 rund 22 Rappen. Allerdings sind die Kilometerkosten des Flugverkehrs aufgrund der grossen Distanzen nur bedingt mit denen des Landverkehrs vergleichbar.

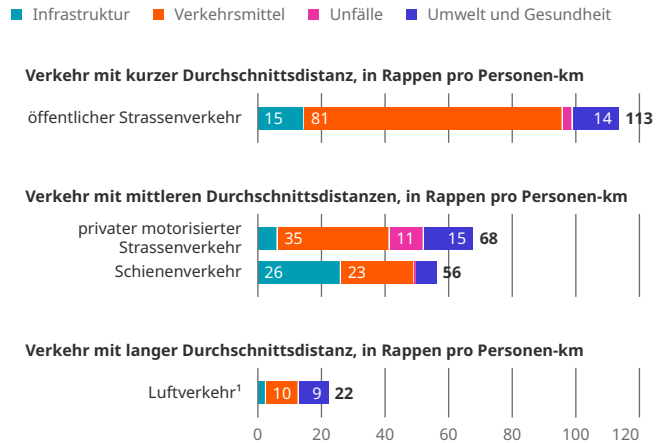
Bis 2019 waren Kilometerkosten im privaten motorisierten Personenverkehr auf der Strasse gesunken – dies vor allem dank tieferer Unfallkosten. Noch ausgeprägter war der Rückgang im Luftverkehr, wozu Effizienzsteigerungen sowie tiefere Kerosinpreise beitrugen. Im öffentlichen Strassenverkehr dagegen blieben die Werte zwischen 2010 und 2019 relativ stabil, und im Schienenverkehr war gar ein Anstieg um 13% zu verzeichnen.

Zur Interpretation der Kilometerkosten

Bei den Angaben der Kilometerkosten für die einzelnen Verkehrsformen handelt es sich um statistische Mittelwerte. Je nach eingesetztem Verkehrsmittel (z. B. günstiges/teures Fahrzeug), dessen Besetzungsgrad respektive Auslastung, der benutzten Infrastruktur, der Streckentopographie, des Verkehrsflusses usw. können die tatsächlichen Kilometerkosten deutlich vom Durchschnittswert abweichen.

Bei Kostenvergleichen zwischen den verschiedenen Verkehrsformen ist zudem zu berücksichtigen, dass die Substituierbarkeit zwischen den Verkehrsformen oft eingeschränkt ist. Ausserdem besteht zwischen vielen Verkehrsformen eine Komplementarität. Beispielsweise sind der Schienen- und Luftverkehr für die Feinerschliessung der Regionen auf andere Verkehrsmittel angewiesen. **Eine Gegenüberstellung der Verkehrsformen auf Basis von Kilometerkosten ist daher nur bedingt möglich.**

Kilometerkosten des Personenverkehrs nach Kostenkategorien, 2022



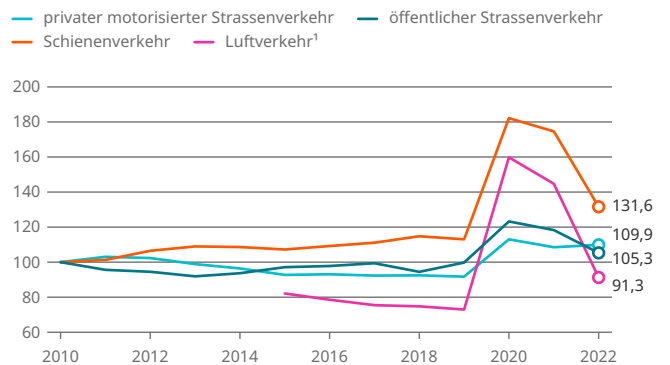
¹ ohne General Aviation; inklusive Fracht als «Belly-Freight»

Datenstand: 24.09.2025
 Quelle: BFS – Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs (KFV)

gr-d-11.02.06-08
 © BFS 2025

Entwicklung der Kilometerkosten des Personenverkehrs nach Verkehrsformen

Index 2010=100



¹ Daten zwischen 2011 und 2014 nicht erhoben; ohne General Aviation; inklusive Fracht als «Belly-Freight»

Datenstand: 24.09.2025
 Quelle: BFS – Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs (KFV)

gr-d-11.02.06-09
 © BFS 2025

3 Güterverkehr

3.1 Strassengüterverkehr mit schweren Fahrzeugen

Der Güterverkehr mit schweren Strassenfahrzeugen (Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen) verursachte 2022 Kosten von 10,9 Milliarden Franken und damit 6% mehr als 2019 (10,3 Milliarden). Die Transportleistung, ausgedrückt in Tonnenkilometern, nahm ebenfalls leicht zu (+2%).

57% (6,2 Milliarden) der Kosten des Schwerverkehrs entfielen auf die Anschaffung und den Betrieb der *Verkehrsmittel*. Vergleichsweise hoch war mit 31% der Anteil der *Unfall-, Umwelt- und Gesundheitskosten* (3,4 Milliarden Franken). Diese entstanden insbesondere durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung und Klimaeffekte.

Die Verkehrsnutzenden übernahmen zunächst 6,3 Milliarden Franken der Kosten, während die öffentliche Hand 1,3 Milliarden und die Allgemeinheit 3,2 Milliarden Franken trugen. Nach Berücksichtigung der durch den Schwerverkehr entrichteten Steuern und Abgaben kamen die Verkehrsnutzenden für 78% der finalen Kosten auf. 2,4 Milliarden Franken blieben ungedeckt, das heisst, sie wurden auf die Allgemeinheit überwält.

3.2 Strassengüterverkehr mit leichten Fahrzeugen

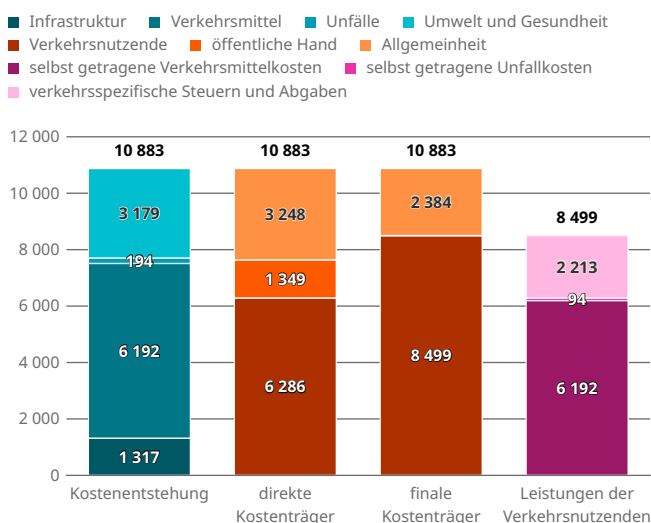
Der Güterverkehr mit leichten Fahrzeugen (Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen) verursachte 2022 Kosten in Höhe von 12,8 Milliarden Franken, was einem Anstieg von 12% gegenüber 2019 entspricht. Die absolvierten Fahrzeugkilometer stiegen im gleichen Zeitraum um 9% an.

Mehr als drei Viertel (78%) der Kosten des Verkehrs mit leichten Güterfahrzeugen beanspruchten die Anschaffung, der Betrieb und der Unterhalt der *Verkehrsmittel* (9,9 Milliarden Franken). Verglichen damit waren die Anteile der übrigen Kostenkategorien mit 4% bis 13% gering.

Die Nutzenden der leichten Güterfahrzeuge kamen schlussendlich für 10,9 Milliarden Franken der finalen Kosten auf. Die verbleibenden 1,9 Milliarden Franken wurden auf die Allgemeinheit überwält.

Kosten und Finanzierung des Güterverkehrs mit schweren Strassenfahrzeugen, 2022

Millionen Franken



Wegen Rundungsdifferenzen können die aufaddierten Einzelwerte leicht vom Total abweichen.

Datenstand: 24.09.2025

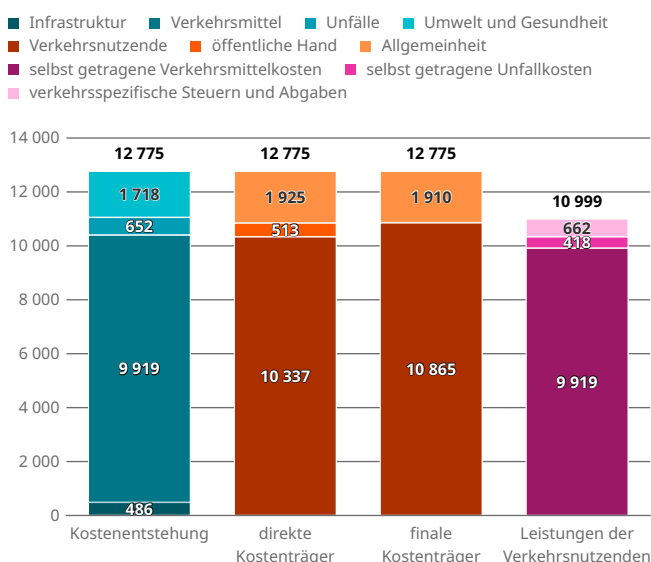
gr-d-11.02.06-10

Quelle: BFS - Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs (KFV)

© BFS 2025

Kosten und Finanzierung des Güterverkehrs mit leichten Strassenfahrzeugen, 2022

Millionen Franken



Wegen Rundungsdifferenzen können die aufaddierten Einzelwerte leicht vom Total abweichen.

Datenstand: 24.09.2025

gr-d-11.02.06-11

3.3 Schienengüterverkehr

Der Güterverkehr auf der Schiene kostete 2022 insgesamt 2,6 Milliarden Franken und somit 7% mehr als 2019 (2,5 Milliarden). Die Zahl der geleisteten Tonnenkilometer stieg im gleichen Zeitraum um 4% an.

Von den Kosten des Schienengüterverkehrs entfielen 0,8 Milliarden auf den Bau, den Betrieb und die Instandhaltung der *Schieneinfrastruktur* und 1,0 Milliarden auf die *Verkehrsmittelkosten*. Die Kosten für *Umwelt und Gesundheit* betragen 0,8 Milliarden Franken. Weniger ins Gewicht fielen hingegen die Kosten infolge von *Unfällen* (39 Millionen Franken).

Von den Gesamtkosten wurden 1,6 Milliarden Franken direkt von den Transportunternehmen und 0,2 Milliarden Franken von der öffentlichen Hand getragen. Letztendlich kamen die Verkehrsnutzenden für 1,1 Milliarden Franken der Kosten auf, die öffentliche Hand für 0,6 Milliarden. Der Allgemeinheit verblieben 0,8 Milliarden Franken in Form von externen Kosten, insbesondere in Folge des Verkehrslärms und der verkehrsbedingten Luftverschmutzung.

3.4 Kilometerkosten im Güterverkehr

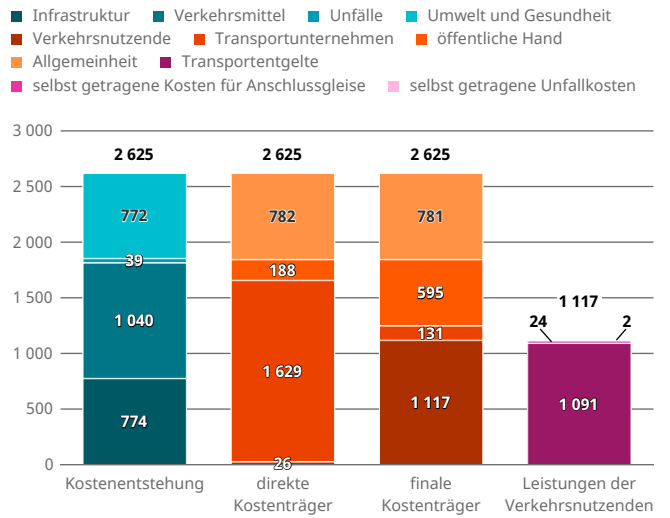
Gütertransporte können über weite, auch internationale Strecken erfolgen, aber auch der Feinverteilung vor Ort dienen. Je nach Art des Transportguts werden zudem spezifische Anforderungen an die Geschwindigkeit, Sicherheit, Verpackung usw. gestellt, so dass unterschiedliche Transportmittel benötigt werden können. Bei der Interpretation von Kilometerkosten ist daher zu berücksichtigen, dass es sich um Durchschnittswerte handelt und die Transportmittel oftmals nicht beliebig substituierbar sind.

Mit schweren Strassengüterfahrzeugen wurden 2022 Transportleistungen von 16,5 Milliarden Tonnenkilometern erbracht. Daraus ergeben sich durchschnittliche Kosten von 66 Rappen pro Tonnenkilometer. Da leichte Güterfahrzeuge häufig auch für andere Zwecke als den Gütertransport eingesetzt werden (zum Beispiel für Dienstleistungen von Handwerkern), ist es dort nicht möglich, Kilometerkosten auszuweisen.

Im Schienengüterverkehr betrug die Verkehrsleistung 12,1 Milliarden Tonnenkilometer. Somit verursachte der Schienengüterverkehr durchschnittliche Kilometerkosten von lediglich 22 Rappen pro Tonnenkilometer.

Kosten und Finanzierung des Güterverkehrs auf der Schiene, 2022

Millionen Franken

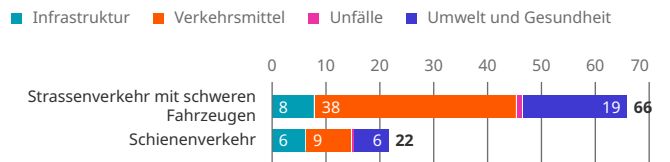


Wegen Rundungsdifferenzen können die aufaddierten Einzelwerte leicht vom Total abweichen.

Datenstand: 24.09.2025
 Quelle: BFS – Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs (KFV)
 gr-d-11.02.06-12 © BFS 2025

Kilometerkosten im Güterverkehr nach Kostenkategorien, 2022

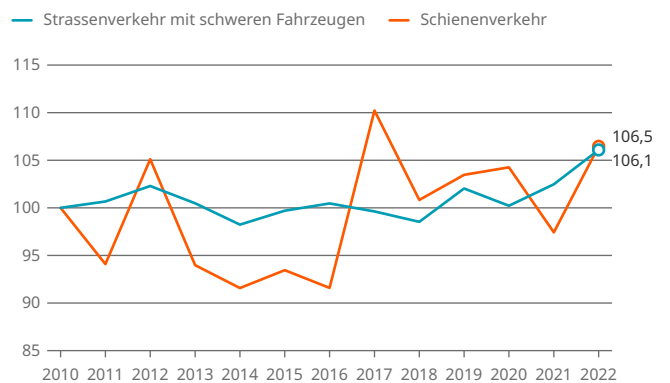
Rappen pro Tonnen-km



Datenstand: 24.09.2025
 Quelle: BFS – Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs (KFV)
 gr-d-11.02.06-13 © BFS 2025

Entwicklung der Kilometerkosten des Güterverkehrs nach Verkehrsformen

Index 2010=100



Datenstand: 24.09.2025
 Quelle: BFS – Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs (KFV)
 gr-d-11.02.06-14 © BFS 2025

4 Unfall-, Umwelt- und Gesundheitskosten

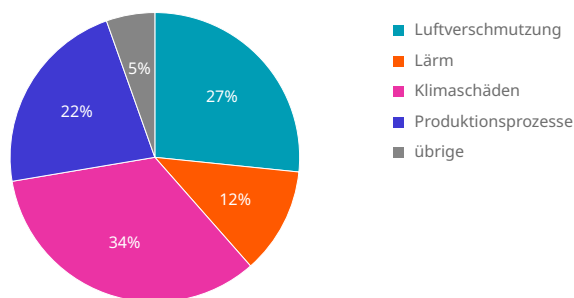
Der Verkehr verursacht Unfallkosten in Form von Sach- und Personenschäden und wirkt sich negativ auf die Umwelt und die menschliche Gesundheit aus. Im Jahr 2022 verursachte der motorisierte Verkehr *Unfallkosten* in Höhe von 10,9 Milliarden Franken sowie *Umwelt- und Gesundheitskosten* von 25,2 Milliarden Franken. Davon entfielen 8,5 Milliarden Franken auf Klimaschäden, 6,7 Milliarden auf Luftverschmutzung, und 3,0 Milliarden auf den Verkehrslärm. Weitere 5,6 Milliarden Franken entstanden infolge der Produktion von Verkehrsinfrastrukturen und Fahrzeugen. Der grösste Teil der Unfall-, Umwelt und Gesundheitskosten wird vom privaten motorisierten Personenverkehr auf der Strasse verursacht, nämlich 23,8 Milliarden Franken. Zu den daraus resultierenden Gesundheitseffekten zählen beispielsweise Atemwegserkrankungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Krebs, aber auch Diabetes und Demenz, welche hohe Kostenfolgen verursachen können. Die Umwelt- und Gesundheitskosten erreichten 2022 annähernd das gleiche Niveau (-1%) wie 2019, während die Unfallkosten im Jahr 2022 um 3% höher lagen.

Die *Unfall-, Umwelt- und Gesundheitskosten* werden nur zum Teil von den Verursachenden selbst getragen. Vielmehr werden diese oft auf unbeteiligte Dritte – die Allgemeinheit – abgewälzt. In diesem Fall handelt es sich um externe Kosten. Die Verursachenden kompensieren jedoch einen Teil dieser externen Kosten mittels spezifischer Internalisierungsbeiträge. Das bekannteste Beispiel ist die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe für den Strassengüterverkehr (LSVA).

Weitere Informationen zu den externen *Unfall-, Umwelt- und Gesundheitskosten* des Verkehrs liefern die Publikation der Kosten und Finanzierung des Verkehrs 2021 (BFS 2024) sowie die Publikation zu den Externen Effekten des Verkehrs 2021 des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE 2024).

Umwelt- und Gesundheitskosten des Verkehrs, 2022

Total: 25,2 Milliarden Franken



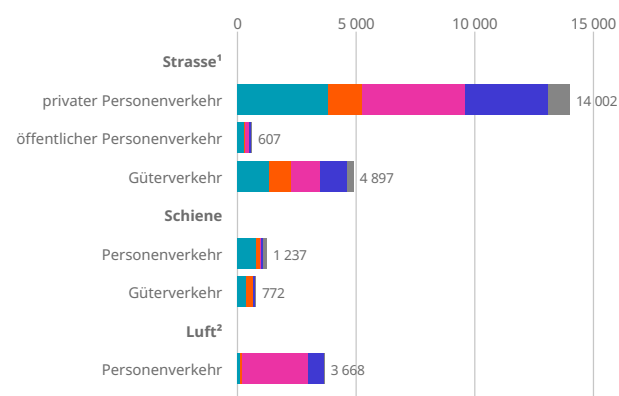
Datenstand: 24.09.2025
Quelle: BFS – Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs (KFV)

gr-d-11.02.02.04
© BFS 2025

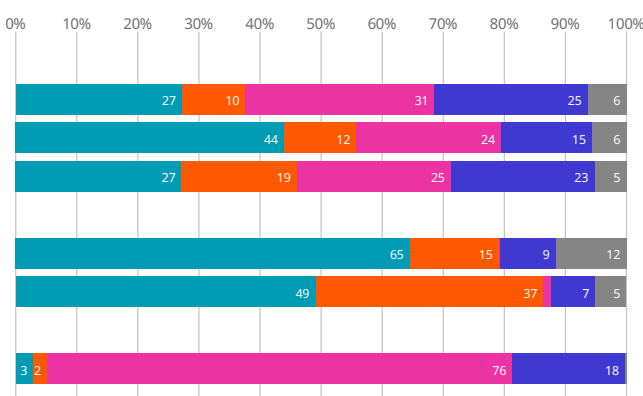
Umwelt- und Gesundheitskosten des Verkehrs nach Verkehrsformen, 2022

■ Luftverschmutzung ■ Lärm ■ Klimaschäden ■ Produktionsprozesse ■ übrige

Millionen Franken



Anteile, in %



¹ ohne Fuss- und Veloverkehr

² ohne General Aviation

Wegen Rundungsdifferenzen kann das Total leicht von 100% abweichen.

Stand der Daten: 24.09.2025

Quelle: ARE – Externe Effekte des Verkehrs; BFS – Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs (KFV)

gr-d-11.02.01-22

© BFS 2025

5 Vergleich der verschiedenen Verkehrsformen

Die Grafik gr-d-11.02.06-17 bietet eine verkehrsträgerübergreifende Gesamtschau über die Kosten und die Finanzierung des Verkehrs. Während auf der horizontalen Achse die *Anteile* der einzelnen Kostenkategorien und Kostenträger an den Gesamtkosten abgelesen werden können, gibt die Grösse der entsprechenden Flächen Aufschluss über die *absolute Höhe* (in Franken) der verschiedenen Kostenkomponenten.

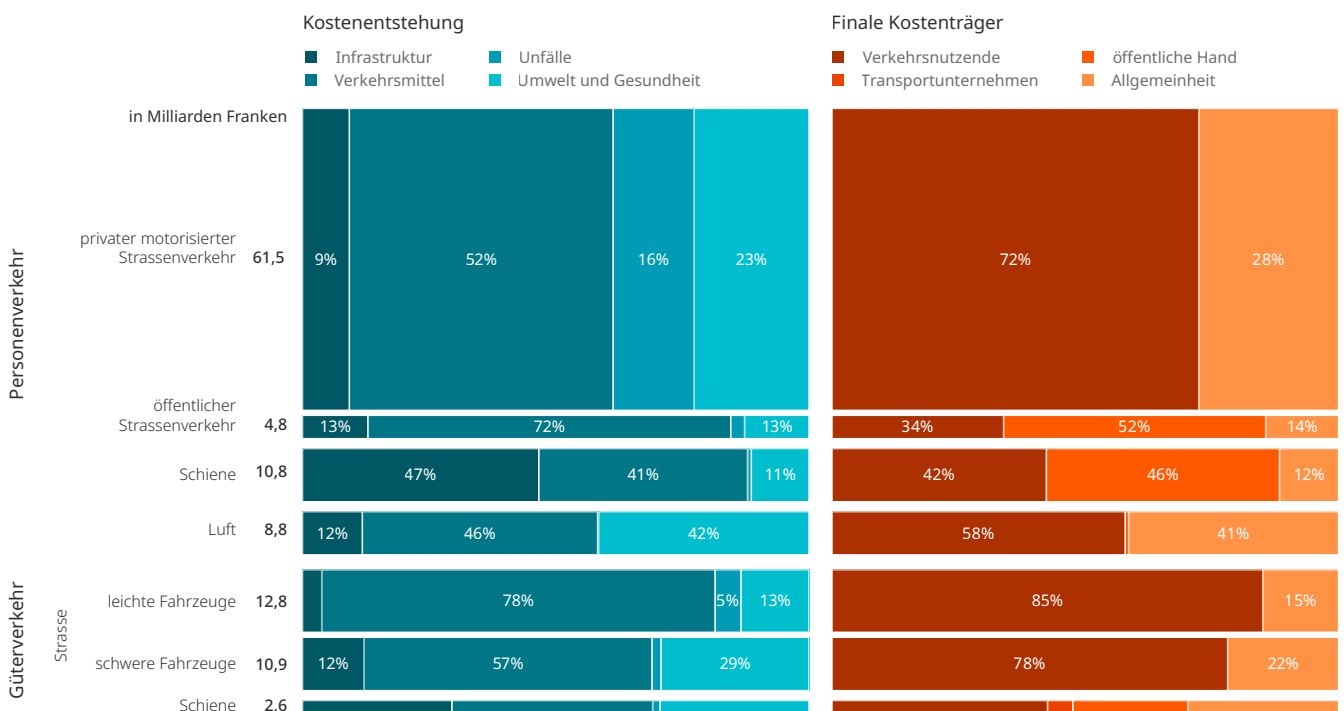
Im Bereich der Kostenentstehung zeigt sich so unter anderem, dass der Kostenanteil der Verkehrsmittel beim Strassen- und beim Luftverkehr jenen der Infrastrukturen um ein Mehrfaches übertrifft, während Letztere im Schienenverkehr vergleichsweise viel stärker ins Gewicht fallen. Absolut betrachtet, kosten die Infrastrukturen des Schienenverkehrs mit 5,1 Milliarden Franken beim Personen- und 0,8 Milliarden beim Güterverkehr dennoch weniger als jene des Strassenverkehrs (6,3 bzw. 1,8 Milliarden).

Auf der Seite der Kostenträger fällt auf, dass der private Strassen- sowie der Luftverkehr zu deutlich grösseren Teilen von den Verkehrsnutzenden selbst finanziert werden als der Schienen- und der öffentliche Strassenverkehr. Im Fall des

Personenverkehrs auf der Schiene wurden 2022 rund 46% der Kosten vom Staat übernommen, im Fall des öffentlichen Strassenverkehrs 52%. Die Belastung für die Allgemeinheit war 2022 im privaten Personenverkehr auf der Strasse mit 28% deutlich höher als im Schienen- (12%) sowie im öffentlichen Strassenverkehr (14%).

In absoluten Zahlen beliefen sich die auf die Allgemeinheit überwältigten Kosten auf 17,0 Milliarden Franken im privaten Strassenpersonenverkehr sowie auf 1,3 Milliarden im Schienenpersonenverkehr und 0,7 Milliarden im öffentlichen Strassenverkehr. Was die öffentliche Hand betrifft, so übernahm diese «in fine» einen Betrag von 5,0 Milliarden Franken im Personenverkehr auf der Schiene und 2,5 Milliarden im öffentlichen Strassenverkehr. Im privaten Strassenpersonenverkehr hingegen gehörte sie nach Berücksichtigung von Ausgleichszahlungen und anderen Transferleistungen nicht zu den finalen Kostenträgern.

Kostenentstehung und finale Kostenträger nach Verkehrsformen, 2022



In der Aufstellung nicht berücksichtigt ist der Verkehrsträger «Wasser» mit 294 Mio. Fr. im Personen- und 213 Mio. Fr. im Güterverkehr (Stand 2021).

Datenstand: 24.09.2025
 Quelle: BFS – Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs (KfV)

gr-d-11.02.06-17
 © BFS 2025

6 Finanzflussrechnung für Bund, Kantone und Gemeinden

Die Finanzflussrechnung gibt Auskunft über die Finanzströme, welche der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und des öffentlichen Verkehrsangebots zugrunde liegen. Sie unterscheidet die Einnahmen und Ausgaben für den Verkehr auf den drei Staatsebenen Bund, Kantone und Gemeinden. Bei der Finanzierung der Strasseninfrastruktur ergab sich 2022 zugunsten des allgemeinen Bundesbudgets ein Einnahmenüberschuss von 3,0 Milliarden Franken (2019: 3,1 Milliarden), während die Gemeinden ein Defizit von 2,8 Milliarden Franken zu verbuchen hatten (2019: 2,7 Milliarden). Dieses Defizit wurde durch das allgemeine Gemeindebudget finanziert.

Finanzflussrechnung Strasseninfrastruktur, 2022 T1

	Mio. Franken
Ebene Bund	
Einnahmen durch Mineralölsteuer (inkl. Zuschlag), Nationalstrassenabgabe (Vignette), Schwerverkehrsabgabe, Automobilsteuer	6 674
Ausgaben für Bau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen; Beiträge an Kantone für deren Strasseninfrastrukturkosten	3 667
Saldo	3 008
Ebene Kantone	
Einnahmen durch Beiträge des Bundes, kantonale Motorfahrzeugsteuer	4 029
Ausgaben für Bau, Unterhalt und Betrieb der Kantonsstrassen, Beiträge an Gemeinden für deren Strasseninfrastrukturkosten	3 357
Saldo	672
Ebene Gemeinden	
Einnahmen durch Gebühren und Beiträge (z. B. für Parkplätze)	816
Ausgaben für Bau, Unterhalt und Betrieb der Gemeindestrassen, Beiträge an Kantone und Private	3 638
Saldo	-2 823

Quelle: BFS – Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs (KFV); EFV – Staatsrechnung © BFS 2025

Der öffentliche Verkehr auf Strasse und Schiene wurde vom Bund mit netto 5,1 Milliarden Franken (2019: 4,8 Milliarden) und von den Kantonen und Gemeinden mit 2,5 (2019: 2,2 Milliarden) respektive 1,3 Milliarden Franken (2019: ebenfalls 1,0 Milliarden) unterstützt. Ein Teil der Verkehrsinfrastrukturen wird mit Hilfe spezieller Fonds finanziert (z. B. BIF), die ihrerseits durch Verkehrssteuern alimentiert werden. Hinzu kommen Beiträge an Unternehmen des öffentlichen Verkehrs als Abgeltungen für bestellte Versorgungsleistungen im Regionalverkehr.

Finanzflussrechnung Schienenverkehr und öffentlicher Strassenverkehr, 2022 T2

	Mio. Franken
Ebene Bund	
Einnahmen durch Transfers von Kantonen, Entgelte und sonstige Einnahmen	854
Ausgaben für Beiträge an Transportunternehmen und Investitionen	5 936
Saldo	-5 082
Ebene Kantone	
Einnahmen durch Transfers von Bund und Gemeinden, Entgelte und sonstige Einnahmen	729
Ausgaben für Investitionen und Beiträge an Transportunternehmen, Bund und Gemeinden	3 269
Saldo	-2 540
Ebene Gemeinden	
Einnahmen durch Transfers von Kantonen, Entgelte und sonstige Einnahmen	80
Ausgaben für Beiträge an Transportunternehmen und Kantone	1 376
Saldo	-1 296

Quelle: BFS – Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs (KFV); EFV – Staatsrechnung © BFS 2025

7 Methodik zur Erhebung

Bei der KfV-Statistik handelt es sich um eine Modellrechnung auf Basis diverser Voll- und Teilerhebungen, Registerdaten, Sekundärstatistiken sowie empirischer Studien. Methodenrevisionen bei einzelnen Datenquellen ziehen dabei immer auch Anpassungen in der KfV-Statistik nach sich. Eine genaue Beschreibung der KfV-Methodik liefert der separat veröffentlichte Methodenbericht (BFS 2025).

Wichtigste Datengrundlagen der KfV-Statistik

T3

	Strassenverkehr		Schienenverkehr	Luftverkehr
	privater motorisierter Verkehr (Personen und Güter)	öffentlicher Verkehr		
Infrastrukturkosten	Vollerhebung der Strasseninfrastrukturkosten bei Bund, Kantonen und Gemeinden; Aufteilung der Kosten auf die Fahrzeugkategorien auf Basis empirischer Studien		Vollerhebung bei Bahnunternehmen	Teilerhebung bei Fluggesellschaften und Flughafenbetreibern
Verkehrsmittelkosten	Berechnung auf Basis von Importwerten gemäss Aussenhandelsstatistik	Vollerhebung bei Transportunternehmen		
Unfallkosten	Modellrechnung des Bundesamts für Raumentwicklung ARE			
Umwelt- und Gesundheitskosten				

Quelle: BFS – Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs (KfV)

© BFS 2025

8 Bibliographie

ARE 2024: Externe Effekte des Verkehrs 2021. Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekte des Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehrs, Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

BFS 2024: Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs 2021, Bundesamt für Statistik, Neuchâtel.

BFS 2025: Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs. Methodenbericht, Version 3.0, Bundesamt für Statistik, Neuchâtel.

Herausgeber:	Bundesamt für Statistik (BFS)
Auskunft:	Sektion Mobilität, BFS, Tel. +41 58 463 64 68
Redaktion:	Thomas Noirjean, BFS
Inhalt:	Alexandra Quandt, BFS; Jean-Marc Pittet, BFS
Reihe:	Statistik der Schweiz
Themenbereich:	11 Mobilität und Verkehr
Layout:	Publishing und Diffusion PUB, BFS
Grafiken:	Publishing und Diffusion PUB, BFS Alle Grafiken in der digitalen Version finden Sie auch interaktiv in unserem Webkatalog.
Online:	www.statistik.ch
Print:	www.statistik.ch Bundesamt für Statistik, CH-2010 Neuchâtel, order@bfs.admin.ch , Tel. +41 58 463 60 60 Druck in der Schweiz
Copyright:	BFS, Neuchâtel 2025 Wiedergabe unter Angabe der Quelle für nichtkommerzielle Nutzung gestattet.
BFS-Nummer:	811-2200

Die Informationen in dieser Publikation tragen zur Messung der Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG) bei.



Indikatorensystem MONET 2030

www.statistik.ch → Statistiken → Nachhaltige Entwicklung
→ Das MONET 2030-Indikatorensystem