



# Faktenblatt

24. September 2025

## Kostendeckung Schwerverkehr

### 1. Definition

Seit dem 1. Januar 2001 wird beim Schwerverkehr (ab 3.5t) in der Schweiz die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) im schweizerischen Zollgebiet erhoben.

Der Abgabesatz muss dabei die Vorgabe von Artikel 7 Absatz 1 SVAG<sup>1</sup> einhalten: «der Ertrag der Abgabe darf die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen».

Gemäss Artikel 7 Absatz 2 SVAG werden die Kosten zulasten der Allgemeinheit weiter präzisiert: «Die Kosten zulasten der Allgemeinheit umfassen den Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs.»

Darüber hinaus hält das Bundesgericht in seinem Entscheid vom 19.4.2010<sup>2</sup> fest, dass die Kosten, die anderen Strassennutzenden auferlegt werden, als externe Kosten betrachtet werden müssen. Dies umfasst auch die vom Schwerverkehr verursachten Stauzeitkosten.

Um den Kostendeckungsgrad des Schwerverkehrs in der Schweiz zu berechnen, müssen daher die Infrastrukturkosten<sup>3</sup>, die externen Kosten aus Sicht Verkehrsart<sup>4</sup> und die vom Schwerverkehr verursachten Stauzeitkosten<sup>5</sup> berücksichtigt werden. Private Kosten hingegen, wie z. B. Ausgaben für Treibstoffe, werden nicht in die Berechnung einbezogen, da sie per Definition gedeckt sind und nicht «Kosten zulasten der Allgemeinheit» darstellen.<sup>6</sup>

Transportspezifische Steuern und Abgaben, die der Schwerverkehr bezahlt, werden als Beitrag zur Kostendeckung angerechnet.<sup>7</sup> Diese umfassen unter anderem die gesamten LSVA-Erträge.

<sup>1</sup> SR 641.81 - Bundesgesetz vom 19. Dezember 1997 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabengesetz, SVAG) ([admin.ch](http://admin.ch))

<sup>2</sup> BGE 136 II 337 ([bger.ch](http://bger.ch))

<sup>3</sup> Bundesamt für Statistik (2023), [Strasseninfrastrukturechnung der Schweiz 2020 \(1990-2020\)](#)

<sup>4</sup> Siehe [Externe Effekte des Verkehrs 2021: Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekte des Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehrs](#), Kapitel 3.1.2

<sup>5</sup> Siehe Kapitel 3.1 [Kosten der Überlastung der Transportinfrastruktur \(KÜTI\) Grundlagenstudie](#)

<sup>6</sup> Die Statistik [Kosten und Finanzierung des Verkehrs | Bundesamt für Statistik \(admin.ch\)](#) (KVF-Statistik) erfasst auch die privaten Kosten des Verkehrs. Der Zweck dieser Statistik besteht darin, alle mit dem Verkehr verbundenen Kosten anzugeben. Der auf dieser Grundlage berechenbare Deckungsgrad des Schwerverkehrs ist deshalb automatisch höher, dient aber einem anderen Zweck.

<sup>7</sup> LSVA, MinÖst, usw. – siehe [Strasseninfrastrukturechnung | Bundesamt für Statistik \(admin.ch\)](#)



2. Berechnung Kostendeckung Schwerverkehr

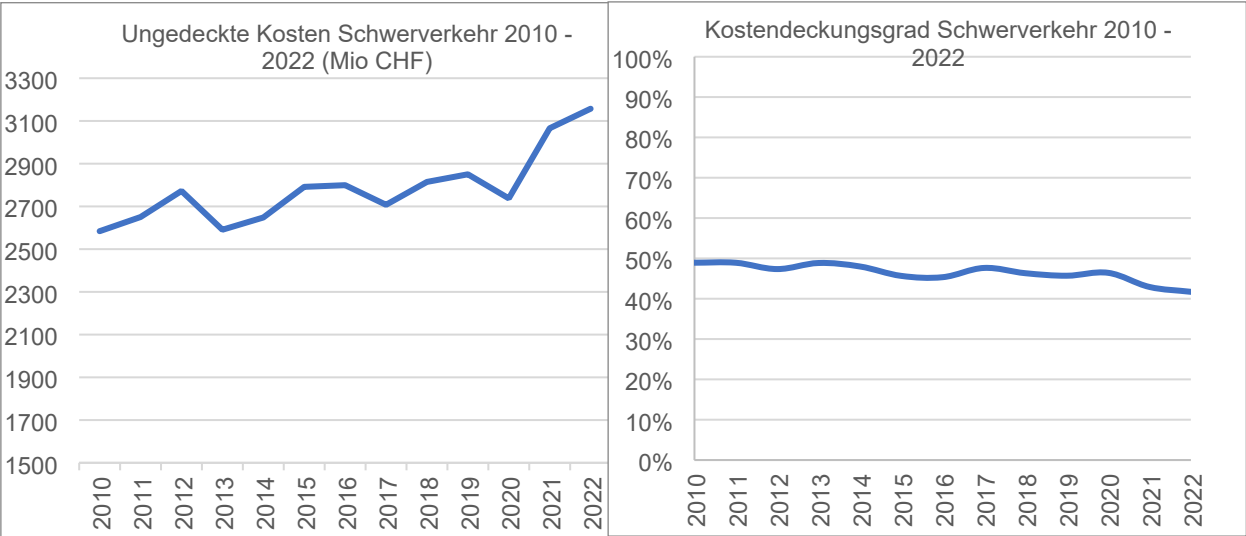
Ausgehend von den vorangegangenen Erläuterungen wird die Kostendeckung des Schwerverkehrs wie folgt berechnet:

Kostendeckung Schwerverkehr Schweiz 2022<sup>8&9</sup>

Sicht Verkehrsart: Schwerverkehr (gemäss BGE 136 II 337)		
Total Kosten		5'416 Mio. CHF
davon Infrastrukturkosten		1'391 Mio. CHF
davon externe Kosten (exkl. Stauzeitkosten)		3'475 Mio. CHF
davon Stauzeitkosten		551 Mio. CHF
davon gedeckt		2'259 Mio. CHF
davon Infrastruktureinnahmen		1'202 Mio. CHF
davon ~1/3 LSVA-Einnahmen (Kantone)		558 Mio. CHF
davon ~2/3 LSVA-Einnahmen		1'057 Mio. CHF
davon ungedeckt		3'157 Mio. CHF
Kostendeckungsgrad =	$\frac{\text{Gedeckte Kosten}}{\text{Total Kosten}}$	41.7 %

Die Einnahmen aus der LSVA sind oben separat ausgewiesen: Rund 1/3 der Nettoeinnahmen geht an die Kantone und fliesst in deren Infrastrukturerechnungen ein, die restlichen 2/3 fliessen in den Bahninfrastrukturfonds (BIF).<sup>10</sup>

Entwicklung Kostendeckung Schwerverkehr Schweiz 2010-2022<sup>11&12</sup>



<sup>8</sup> Ecoplan und Infras (2024), [Externe Effekte des Verkehrs 2021: Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekte des Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehrs](#).

<sup>9</sup> Bundesamt für Statistik (2024), [Strasseninfrastrukturechnung der Schweiz 2022 - 1994-2022 | Tabelle](#)

<sup>10</sup> Für einen Überblick zur Verkehrsfinanzierung siehe [Verkehrsfinanzierung](#)

<sup>11</sup> Die externen Kosten ab 2010 werden nach der überarbeiteten Methodik von Ecoplan und Infras (2024) berechnet. [Externe Effekte des Verkehrs 2021: Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekte des Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehrs](#). Eine Übersicht über die aktuellsten Resultate gibt das Faktenblatt auf der ARE-Website [Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs](#).

<sup>12</sup> Bundesamt für Statistik (2024), [Strasseninfrastrukturechnung der Schweiz 2022 - 1994-2022 | Tabelle](#)

## Anhang: Methodenrevision und Auswirkungen auf die Ergebnisse

Zwischen 2022 und 2024 hat das ARE eine Überarbeitung der Methodik zur Berechnung der externen Kosten des Verkehrs in Auftrag gegeben. Seit den Ergebnissen für das Jahr 2021 werden die externen Kosten des Schwerverkehrs mit der neuen Methode berechnet. Die Zahlen für 2010-2020 wurden revidiert, um eine konsistente Zeitreihe zur Verfügung zu stellen.

Detaillierte Informationen zur Revision finden sich im Methodenbericht Ecoplan und Infras (2024)<sup>13</sup> sowie im Faktenblatt des ARE.<sup>14</sup>

Die Revision der Methodik führt zu einem Anstieg der externen Kosten (ohne Stauzeitkosten) des Schwerverkehrs. Im Jahr 2021 beliefen sich diese auf 2,9 Milliarden Franken, was einer Verdoppelung der externen Kosten des Schwerverkehrs im Vergleich zur Methode vor 2024 entspricht. Die beiden Faktoren, die diesen Anstieg erklären, sind die aktualisierten Klimakosten (CHF pro Tonne CO<sub>2</sub>-Äquivalent), die um 1,1 Milliarden Franken ansteigen, und die aktualisierte Berechnung der Auswirkungen der Luftverschmutzung auf die Gesundheit, die die Kosten des Schwerverkehrs um 350 Millionen Franken ansteigen lässt:

- Der bisherige Klimakostensatz von 140 CHF pro Tonne CO<sub>2</sub>-Äquivalent aus einer Vermeidungskostenstudie aus dem Jahr 2009 basierte auf nicht mehr aktuellen Annahmen<sup>15</sup> und musste deshalb aktualisiert werden. Der neue Klimakostensatz wurde nach dem Schadenskostenansatz mit dem GIVE-Modell<sup>16</sup> berechnet. Das Modell, wurde von einem Forschungskonsortium zur Abschätzung der Folgen des Klimawandels entwickelt, ist international anerkannt und wird entsprechend auch in anderen Ländern genutzt (z.B. durch das Umweltbundesamt in Deutschland). Das Modell ist als Open Source verfügbar und kann für jedes Land angepasst werden. Die zentrale Schätzung für die Schweiz im Jahr 2021 ergibt einen Kostensatz von 430 CHF pro Tonne CO<sub>2</sub>-Äquivalent. Aufgrund der Unsicherheiten bei der Modellierung von Klimafolgen werden Sensitivitätsanalysen empfohlen.
- Der zweite Faktor, der den Kostenanstieg erklärt, ist die Aktualisierung der Methode zur Berechnung der Gesundheitskosten. Hier deuten neuere epidemiologische Studien insgesamt auf grössere gesundheitliche Auswirkungen durch Feinstaub hin. Ausserdem werden drei zusätzliche Krankheitsbilder in die Berechnungen einbezogen: Lungenkrebs, Demenz und Diabetes. Der wissenschaftliche Konsens über die Belastung-Wirkungs-Beziehung zwischen Luftverschmutzung und diesen Krankheiten hat sich gefestigt, und es liegen nun belastbare Schätzungen vor.

Die Berechnung der Lärmkosten wurde bei der Revision 2024 methodisch nicht aktualisiert.

---

<sup>13</sup> [Externe Effekte des Verkehrs 2021: Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekte des Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehrs](#)

<sup>14</sup> Verfügbar auf der ARE-Seite [Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs](#)

<sup>15</sup> Insbesondere über das Reduktionsziel und die Entwicklung der Emissionen seit 2009

<sup>16</sup> Siehe [RFF-Berkeley Greenhouse Gas Impact Value Estimator \(GIVE\) Model](#)