



## Faktenblatt

7.12.2007

# Werdegang von Road Pricing in der Schweiz

### **Grundsatz: Prinzip der Gebührenfreiheit**

Gemäss Art. 82 Abs. 3 der Bundesverfassung ist die Benützung öffentlicher Strassen gebührenfrei. Diese Bestimmung geht auf die Weg- und Brückengelder (Wegzölle) zurück, welche als Verkehrsbehinderung empfunden wurden. Deshalb zielte schon die Verfassung von 1848 auf die Abschaffung dieser Wegzölle. Explizit in der Verfassung verankert wurde das Prinzip der gebührenfreien Strassenbenützung erst im Jahre 1958.

### **Keine Regel ohne Ausnahme(n)**

Das Prinzip der Gebührenfreiheit gilt nicht absolut. Ausnahmen sind beispielsweise möglich, wenn diese vom Parlament explizit bewilligt werden. Die Ausnahmeregelung ist restriktiv, sie erlaubt lediglich die Erhebung von Gebühren bei Einzelobjekten wie Brücken oder Tunnels. Bisher einziges Beispiel für eine solche Bewilligung des Parlamentes sind die Benützungsgebühren für den Strassentunnel am Grossen St. Bernhard (Unterwallis–Aostatal). Seither gab es verschiedene Projekte, die durch Road Pricing hätten (mit)finanziert werden sollen. Relativ konkret waren entsprechende Vorhaben in Bern (Schanzentunnel) und Genf (Traversée de la Rade). In beiden Fällen hatte der Bundesrat Bereitschaft signalisiert, dem Parlament eine entsprechende Ausnahmeregelung zu beantragen. Die beiden Vorlagen scheiterten jedoch in den lokalen Volksabstimmungen.

### **Versuche zur Neuordnung**

In den fast fünfzig Jahren seit der Verankerung in der Verfassung wurde das Prinzip der Gebührenfreiheit wiederholt in Frage gestellt. Die entsprechenden Auseinandersetzungen weichten das Prinzip nicht auf, aber es wurde durch zusätzliche Verfassungsbestimmungen relativiert. Erwähnenswert sind folgende Arbeiten:

- **Gesamtverkehrskonzeption (1972–1977):** Daraus resultierte zwar 1985 die Einführung einer – vorerst pauschalen – Schwerverkehrsabgabe und einer Nationalstrassenabgabe (Autobahnvignette). Damit wurde zwar das Prinzip der Gebührenfreiheit von Verfassung wegen eingeschränkt. Eine weitergehende Öffnung war zwar im Rahmen der Vorlage für eine koordinierte Verkehrspolitik vorgesehen. Das Nein des Volkes zu dieser Vorlage im Jahr 1988 hatte jedoch zur Folge dass das Prinzip der gebührenfreien Benützung der Strassen erhalten blieb.



- **Neue Bundesverfassung** (Mitte 90-er Jahre): Im Rahmen der Vernehmlassung zur neuen Bundesverfassung wurde die ersatzlose Streichung des Prinzips der Gebührenfreiheit zur Diskussion gestellt. Die Vernehmlassungsergebnisse waren jedoch negativ, weshalb das Thema nicht weiter verfolgt wurde.
- **Botschaft zur NFA** (2002): In der Botschaft zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen schlug der Bundesrat vor, Road Pricing in den Städten und Agglomerationen zu ermöglichen. Das Parlament lehnte den Vorschlag des Bundesrates mit der Begründung ab, Road Pricing solle nicht im Rahmen der NFA-Vorlage diskutiert werden.

### **Aktuelle Entwicklung**

Die Verkehrsprobleme nehmen – besonders in den Agglomerationen – zu. Positive Erfahrungen mit Road Pricing im Ausland (London, Stockholm) und der LSVA im Inland lassen das Interesse für Strassenabgaben in der Schweiz steigen. Am 17.03.2005 überwies der Nationalrat ein Postulat, welches den Bundesrat beauftragte, in einem Bericht darzulegen, unter welchen Bedingungen und in welcher Form die Einführung eines Road Pricing in der Schweiz sinnvoll wäre. Hauptfazit des Berichts war die Forderung, die Einführung von Road Pricing in Städten und Agglomerationen zu ermöglichen. Am 16.3.2007 hiess der Bundesrat den vom UVEK erarbeiteten Bericht gut und beauftragte das Departement mit der Erarbeitung eines Aussprachepapiers. Am 7. Dezember 2007 hat der Bundesrat dieses zur Kenntnis genommen und das Departement beauftragt, einen Gesetzesentwurf auszuarbeiten.

Weitere Informationen unter [www.are.admin.ch](http://www.are.admin.ch)