



Fragen und Antworten (FAQ)

Autobahnvignette und Netzbeschluss

Wozu dient die Autobahnvignette?

Die Autobahnvignette ist nötig, um die Nationalstrassen zu benützen. Sie wurde 1985 eingeführt und kostete 30 Franken. 1995 wurde der Preis teuerungsbedingt auf 40 Franken angehoben. Die Erträge aus der Autobahnvignette werden für Bau, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen eingesetzt.

Gibt es noch andere Strassenbenutzungsgebühren?

Nein, denn die Benutzung öffentlicher Strassen ist in der Schweiz grundsätzlich gebührenfrei. Eine Ausnahme hat das Parlament für den Grenztunnel zu Italien am Grossen St. Bernhard gemacht. Dort muss ein Personenwagen für die Nutzung des Tunnels 30 Franken (einfach) bzw. 48 Franken (hin und zurück) bezahlen. Kostenpflichtig ist zudem der Autoverlad auf der Schiene am Vereina, Lötschberg und Oberalp. Der Autoverlad am Vereina kostet im Sommer für eine Personenwagen 31 Franken und im Winter 42 Franken (einfach), am Lötschberg 22 bzw. 27 Franken (Wochenende) und am Oberalp 65 Franken.

Muss man im Ausland für die Benutzung der Autobahnen auch eine Vignette bezahlen?

Ja, das ist in vielen Ländern so. Zu den Ländern mit einem Vignettensystem gehören zum Beispiel Österreich, Ungarn, Tschechien und die Slowakei. In anderen Ländern, zum Beispiel in Frankreich, Italien, Spanien oder Portugal, müssen Autofahrer streckenbezogene Gebühren bezahlen. Je nach Land kommen zum Teil noch Tunnel- oder Brückengebühren dazu.

Wie viele Vignetten werden in der Schweiz jährlich verkauft und wie hoch sind die Erträge?

Im letzten Jahr wurden rund 9 Millionen Vignetten verkauft. Gut 3,2 Millionen davon wurden von Automobilisten aus dem Ausland an der Grenze oder an Verkaufsstellen im Ausland gekauft. Die Bruttoeinnahmen beliefen sich auf rund 360 Millionen Franken - 132 Millionen davon wurden von den Autofahrern aus dem Ausland beigesteuert.

Warum wollen Bundesrat und Parlament den Preis der Jahresvignette auf 100 Fr. erhöhen?

Die Erhöhung hängt mit dem so genannten Netzbeschluss zusammen: Mit diesem Beschluss wird das Nationalstrassennetz um rund 400 Kilometer Strassen erweitert. Damit können mittelgrosse Städte sowie die Berg- und Randregionen besser erschlossen und dringende Umfahrungen verwirklicht werden. Derzeit werden diese Strecken noch von den Kantonen bewirtschaftet. Weil sie sich in den letzten Jahren zu Strassen von nationaler Bedeutung entwickelt haben, sollen sie ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden. Mit dem neuen Netzbeschluss kann zudem die Planung für die beiden



Netzergänzungen in Morges/ Lausanne und im Zürcher Glatttal fortgesetzt werden. Der Vignetten-Vorlage dient dazu, die mit der Übernahme der kantonalen Strecken verbundenen Mehrkosten zu decken. Sie ist rechtlich an den Netzbeschluss gekoppelt: Der Netzbeschluss kann nur umgesetzt werden, wenn die Vignetten-Vorlage angenommen wird. Ein höherer Vignettenpreis ist verkraftbar: Zum einen, weil die letzte Anpassung fast 20 Jahre zurückliegt und der Aufwand für Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen gestiegen ist. Zum anderen, weil der Preis auch im Vergleich zum Ausland moderat bleibt: In Frankreich, Italien oder Spanien muss man nur schon für eine Ferienreise häufig mehr Autobahngebühren bezahlen als in der Schweiz für die ganzjährige Nutzung der Nationalstrassen. Die Vignette garantiert zudem, dass auch Autofahrerinnen und Autofahrer aus dem Ausland einen Beitrag an die Finanzierung unserer Nationalstrassen leisten: In den letzten Jahren betrug deren Anteil jeweils mehr als ein Drittel.

Warum führt der Netzbeschluss zu Mehrkosten?

Weil der Bund auf den neu aufgenommenen Strecken für Betrieb, Unterhalt und Ausbau zuständig sein wird. Insgesamt entstehen Mehrkosten von rund 300 Millionen Franken. Der grösste Teil davon – rund 200 Millionen - entfällt auf den Ausbau. Diese Gelder werden vor allem für Ortsumfahrungen, für den Lärmschutz sowie für Massnahmen zum Schutz vor Lawinen und anderen Naturgefahren und zur Erhöhung der Sicherheit von Anschlüssen, Kreuzungen und Tunnels eingesetzt. Dies alles kommt der lokalen Bevölkerung zugute - in Form von Strassen, die gut unterhalten sind, regelmässig saniert werden und zum Beispiel bezüglich Lärmschutz den modernsten Standards entsprechen.

Von der Übertragung ins Nationalstrassennetz profitieren aber auch jene, die weiter entfernt wohnen. Denn sie erhalten im ganzen Land bessere Verbindungen: Mit dem Netzbeschluss können alle Kantonshauptorte direkt an das Nationalstrassennetz angebunden werden.

Kann man sich darauf verlassen, dass die Ortsumfahrungen wirklich gebaut werden?

Ja. Das Parlament hat einige Umfahrungen bereits verbindlich beschlossen. Dazu gehören die Umfahrungen von Le Locle, La Chaux-de-Fonds und Näfels. Bei weiteren rund 20 Umfahrungen wird der Bund die von den Kantonen begonnene Planung weiterführen. Dies betrifft unter anderem die Umfahrungen Herisau, Liddes und Stabbio, die Sanierung der Ortsdurchfahrt Reichenbach im Berner Oberland, die Lückenschliessung der Zürcher Oberlandautobahn oder eine neue Hirzelverbindung. Der Bund wird sich bei der Weiterbearbeitung der Projekte auf die Vorarbeiten der Kantone abstützen. Alle Bauvorhaben müssen unabhängig vom Planungsstand nach kantonalem Recht sämtliche Verfahrensschritte nach Nationalstrassenrecht durchlaufen und zur Baureife geführt werden. Das dauert erfahrungsgemäss eine geraume Zeit. Die Projekte werden priorisiert: Der Bund wird alle Projekte prüfen und das Geld dort einsetzen, wo es sinnvoll ist - wo also mit dem Geld für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie die Verkehrsteilnehmer am meisten Wirkung erzielt werden kann. Für die Ausbauten werden in den kommenden 20 Jahren jährlich insgesamt rund 200 Millionen Franken zur Verfügung stehen. So können Projekte im Umfang von rund 4 Milliarden Franken verwirklicht werden, wenn die Vignetten-Vorlage angenommen wird.

Wer profitiert am meisten von der Übertragung der kantonalen Strecken an den Bund?

Die Übertragung der rund 400 Kilometer bestehender kantonalen Strecken ins Nationalstrassennetz dient allen – der Bevölkerung, der Wirtschaft und den Kantonen. Die Erweiterung des Nationalstras-



sennetzes bringt attraktivere und sicherere Verbindungen. Sie sorgt dafür, dass künftig alle Kantons-hauptorte direkt an das Nationalstrassennetz angebunden werden. Die Regionen und wirtschaftlichen Zentren werden enger miteinander verbunden. Auf den betreffenden Strecken gibt es ausserdem di- rekt einen grösseren Nutzen, wie das Beispiel der Simplon-Passstrasse zeigt, die nach Nationalstras- sen-Standard ausgebaut wurde: Sie umfährt Dörfer und ist zum Beispiel mit einer Notbremsstrecke für Lastwagen ausgerüstet. Im Winter ist sie dank zahlreichen Galerien lawinensicher. Es ist eine moder- ne Passstrasse mit allen Vorteilen für die Bevölkerung, Dörfer und Automobilisten. Andere Passstras- sen sind im Winter oft geschlossen, führen mitten durch die Dörfer und sind gefährlich und laut für Menschen, die dort wohnen. Regelmässiger Unterhalt nach neusten Standards, bedarfsgerechte Aus- bauten, Umfahrungen, Lärmschutz, Umweltverträglichkeit - das ist der handfeste Zusatznutzen.

Was passiert, wenn die Vignetten-Erhöhung abgelehnt wird?

Dann bleiben die Kantone für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der betreffenden 400 km Strecken sowie die Umfahrungsprojekte zuständig. Die Übertragung an den Bund entfällt. Ausserdem blieben die Engpässe auf den bestehenden Autobahnen in Morges/Lausanne und im Zürcher Glatttal ungelöst. Sie sind ebenfalls Teil des Netzbeschlusses, den der Bundesrat nur in Kraft setzen kann, wenn die Vignetten-Erhöhung angenommen wird. Die beiden Vorlagen sind rechtlich miteinander verknüpft.

Wo ist diese Verknüpfung rechtlich verankert?

Der Bundesrat kann den Netzbeschluss nur in Kraft setzen, wenn auch die Vignetten-Erhöhung vom Volk angenommen wird. Der Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss) und das Nationalstrassenabgabegesetz (Vignetten-Vorlage) wurden vom Parlament rechtlich wie folgt miteinander verknüpft:

- **Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (Art.2)**

2 Der Bundesrat setzt diesen Beschluss zusammen mit der Änderung vom 22. März 2013 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen in Kraft, wenn gegen die Änderung vom 22. März 2013 des Nationalstrassenabgabegesetzes kein Referendum zu Stande kommt oder die Änderung in einer Volksabstimmung angenommen wird.

- **Nationalstrassenabgabegesetz (NSAG) III**

2 Der Bundesrat setzt dieses Gesetz in Kraft, wenn:

- a. der Netzbeschluss vom ... in Kraft getreten ist; und
- b. die Rückstellung der zweckgebundenen Mittel in der Spezialfinanzierung Strassenver- kehr unter den Betrag von einer Milliarde fällt.

Das Parlament hat die Verknüpfung beschlossen, um zu verhindern, dass dem Bund Strecken über- tragen werden, die nicht finanziert sind.

Kommt es durch die mit dem Netzbeschluss vorgesehene Erweiterung des Nationalstrassen- netzes zu mehr Verkehr?

Nein, die Strassen existieren ja schon. Die Übertragung der rund 400 km kantonaler Strassen in das Nationalstrassennetz dient dazu, Strecken von nationaler Bedeutung besser auszustatten und zum Beispiel eine Lawinenschutz-Galerie zu bauen, damit die betreffende Strecke auch im Winter sicher



befahren werden kann. Der Netzbeschluss dient ausserdem dazu, Umfahrungen zu verwirklichen. Damit wird die Bevölkerung von Verkehr und Lärm entlastet.

Steigt mit der teureren Vignette die Gefahr, dass auf Kantonsstrassen ausgewichen wird?

Nein, damit ist nicht zu rechnen. Zum einen fällt die Preiserhöhung für die Jahresvignette ja moderat aus – sie entspricht zwei Kaffees im Monat. Zum anderen verfügt das nachgelagerte Strassennetz gar nicht über die erforderlichen Kapazitäten, damit es beispielsweise für Grenzgänger eine echte Alternative zu den Autobahnen wird. Wer täglich mit dem Auto zur Arbeit pendelt, ist an einer guten, direkten und zuverlässigen Verbindung interessiert. Nationalstrassen eignen sich viel besser, um rasch und pünktlich zum Ziel zu kommen, als stark belastete Kantonsstrassen, wo es grad zu Pendlerzeiten oft zu Staus kommt.

Wird mit dem höheren Vignettenpreis auch der Bau der zweiten Gotthard-Röhre finanziert?

Nein. Die Sanierung des Strassentunnels ist ein Unterhaltsprojekt. Der bestehende Gotthard-Tunnel muss altersbedingt so oder so saniert werden - ob mit oder ohne zweite Röhre. Die Sanierung und somit auch der Bau einer zweiten Gotthardröhre ohne Kapazitätserweiterung ist Teil eines normalen Unterhaltsprojekts, das unabhängig von der Erhöhung des Preises für die Vignette aus der Strassenkasse finanziert wird.

Werden Schweizerinnen und Schweizer gegenüber Ausländern diskriminiert?

Nein, davon kann keine Rede sein: Wer das Nationalstrassennetz länger als zwei Monate nutzt, braucht eine Jahresvignette – und wer sie kürzer nutzt, kann künftig eine Zweimonatsvignette kaufen. Das gilt unabhängig von der Nationalität. Die Schaffung der Kurzzeitvignette dient dazu, ärgerlichen Ausweichverkehr auf Kantonsstrassen zu vermeiden und Missbräuche zu unterbinden. Sie ist somit im Interesse der Schweizer Bevölkerung. Die Vignette sorgt im Übrigen dafür, dass auch Autofahrerinnen und Autofahrer aus dem Ausland einen Beitrag an die Finanzierung unserer Nationalstrassen leisten: Im letzten Jahr betrug ihr Anteil mehr als ein Drittel - rund 130 Millionen Franken.

Auf wann ist die Erhöhung des Vignettenpreises geplant?

Der Vignettenpreis wird erst erhöht, wenn die Rückstellungen in der Strassenkasse unter eine Milliarde Franken sinken. Mit dieser Regelung stellt das Parlament sicher, dass kein Geld auf Vorrat beschafft wird. Die Erhöhung erfolgt gemäss Finanzplanung voraussichtlich auf Anfang 2016.

Wird mit der Vignetten-Vorlage Geld für die Bahn zweckentfremdet?

Nein. Die Erträge des Bundes aus der Vignette kommen vollständig der Strassenkasse zugute. Das Geld aus der Preiserhöhung wird gezielt verwendet, um die rund 400 Kilometer kantonaler Strassen zu finanzieren, die ins Nationalstrassennetz übertragen werden. Diese Erweiterung bringt attraktivere und sicherere Verbindungen. Sie sorgt dafür, dass künftig alle Kantonshauptorte direkt an das Nationalstrassennetz angebunden werden. Die Regionen und wirtschaftlichen Zentren werden enger miteinander verbunden. Mit dem Geld aus der Vignette werden zudem Ortsumfahrungen, Massnahmen zum Schutz vor Lärm und Naturgefahren, zur Erhöhung der Sicherheit bei Anschlüssen und Kreuzungen, in Tunnels sowie für die Fussgänger und Radfahrer finanziert.



Die Vignette garantiert zudem, dass auch Autofahrerinnen und Autofahrer aus dem Ausland einen Beitrag an die Finanzierung unserer Nationalstrassen leisten: Im letzten Jahr achte dieser Beitrag rund 130 Millionen Franken aus – mehr als ein Drittel der gesamten Vignetten-Erträge.

Der private Fahrzeugverkehr finanziert über gewisse Geldflüsse indes den öffentlichen Verkehr mit. Warum ist das so?

Strasse und Schiene dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Beide Verkehrsträger gehören zusammen. Unser Verkehrssystem besteht aus dem öffentlichem und dem privaten Verkehr. Ohne Eisenbahn wären alle Pendler täglich auf der Strasse, und die Autobahn wäre verstopft. Wer auf das Auto angewiesen ist, hat ein Interesse daran, dass es einen funktionierenden Bahnverkehr gibt, der einen Teil der Pendler aufnimmt. Allein über die Billett-Preise lässt sich dieser nicht finanzieren. Die Bahn wird daher unterstützt. 2012 flossen total 3,8 Milliarden Franken in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr, davon gingen 741 Millionen an den ÖV bzw. die Schiene und den Güterverkehr. Der Rest in die Strasse. Direkt aus der LSVA gingen 711 Millionen in den FinÖV-Fonds.

Diese Verkehrspolitik ist breit abgestützt – das Volk hat sich in Abstimmungen mehrfach dafür ausgesprochen. Der Bund investiert darum in beide Verkehrsträger und sorgt für deren Finanzierung. Neben dem Ausbau müssen auch Betrieb und Unterhalt ausreichend abgesichert sein. Der Bund setzt zu diesem Zweck sowohl für die Strasse als auch die Schiene auf je einen Fonds. Das ist wichtig, weil es bei Verkehrsinfrastrukturen um viel Geld geht: Das bedingt eine langfristig ausgerichtete Planung

Der Bundesrat hat im Juni 2013 einen Strassenfonds beschlossen. Worum geht es da konkret?

Beim Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF handelt es sich um eine Erweiterung des Infrastrukturfonds. Er dient dazu, das Nationalstrassennetz fertigzustellen, Staus und Engpässe zu beseitigen und Projekte in den Agglomerationen zu verwirklichen. Mit dem Fonds werden neben dem Ausbau neu auch Betrieb und Unterhalt finanziert. Der Bundesrat hat beschlossen, den Fonds in der Verfassung zu verankern. Wie beim Fonds für die Bahn sollen bestehende und neue Einnahmen direkt in den Strassenfonds fliessen. Dazu gehören Erträge aus der Automobilsteuer, die bisher der Bundeskasse zugeleitet wurden, sowie ein höherer Zuschlag auf der Mineralölsteuer. Diese Erhöhung dient dazu, den Fonds mit ausreichend Geld auszustatten. Der Strassenkasse fehlen momentan die nötigen Mittel. Zum einen, weil bei der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag die Teuerung seit Jahrzehnten nicht angepasst wurde und moderne Autos weniger Treibstoff brauchen als früher. Zum anderen, weil die Ausgaben durch die stärkere Beanspruchung der Nationalstrassen gestiegen sind. Die Fahrleistung auf den Nationalstrassen hat sich in den letzten zwanzig Jahren mehr als verdoppelt. Dies strapaziert die Infrastruktur und erhöht die Kosten für Betrieb und Unterhalt. Teurer wird es auch, weil viele Tunnels und Brücken wegen ihres Alters renoviert werden müssen und die Ansprüche der Gesellschaft gestiegen sind (Lärm- und Brandschutz, Naturgefahren).