Monika Roth

Luzerner Zeitung 14.10.2026

Zwei Döner für eine Autobahnvignette

Die Autobahnvignette wurde in der Schweiz im Jahre 1985 erstmals verlangt; sie kostete damals 30 Franken. Seit 1995 beträgt ihr Preis unverändert 40 Franken. Dieser Preis ist lächerlich tief und es ist rational überhaupt nicht zu begründen, weshalb er nicht endlich erhöht wird. 150 Franken pro Jahr wären angemessen – ein Mindestbetrag.

In Deutschland sind Bemühungen um die Einführung von Autobahngebühren gescheitert. Die «Süddeutsche Zeitung» hat im August 2026 dem Leser vorgerechnet, was dem deutschen Autofahrer – der in seinem Land rein gar nichts entrichten muss – das Reisen kostet. Etwa die Strecke Stuttgart – Marseille – Stuttgart (mit der viel zu billigen Vignette in der Schweiz): 122.30 Euro.

Oder: Von Basel über Genf nach Saint-Remy-de-Provence hin und zurück 97.00 Euro – grad dieser Tage von der Schreibenden in Frankreich wieder entrichtet.

Allein der Sanierungsbedarf der Nationalstrassen ist gegenwärtig und in den kommenden Jahrzehnten gewaltig. Viele Schweizer Autobahnen stammen aus den 1960er- bis 1980er-Jahren. Für die kommenden Jahre ist eine deutliche Kostensteigerung beim reinen Sanierungs- und Unterhaltsbedarf absehbar. Neue und höhere Standards sowie der enorme Verschleiss der Infrastruktur durch das Verkehrsaufkommen sind weitere kostenerzeugende Faktoren.

Das heisst nichts anderes, als dass es Dutzende von Milliarden Franken kosten wird, um all den notwendigen Investitionen gerecht zu werden. Die Vignette ist eine Möglichkeit, wobei auch Tagesvignetten zu überlegen wären oder Vignetten für lange Weekends (Brückentage), bei denen der Preis auch höher sein darf (Angebot – Nachfrage). Ein Update ist erforderlich – ein Neustart mit neuen Ideen.

2025 wurden in der Schweiz insgesamt rund elf Millionen Autobahnvignetten verkauft. Das ergibt einen Erlös von 440 Millionen Franken. Bei einer Gebühr von 100 Franken, was ein ungenügender Betrag wäre, käme man auf einen Erlös von 1,1 Milliarden. Bei 150 Franken Gebühr ergäben sich 1,65 Milliarden Franken.

Selbst 150 Franken pro Jahr für eine unbeschränkte Benutzung sind nicht viel für das Gebotene.

Die Vignette ist ein zentraler Baustein des im Jahr 2018 eingeführten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF), der für die Jahre 2025 bis 2030 mit Einnahmen von jährlich 2,5 Milliarden Franken rechnet, die aber bei weitem nicht ausreichen werden. Allein für die Jahre 2024 bis 2027 hat das Parlament für die Instandhaltung einen Betrag von 8,8 Milliarden Franken beschlossen, also lediglich um den Unterhalt der bestehenden Nationalstrassen zu sichern.

Die Vignette macht gegenwärtig nur etwa 15 Prozent der Gesamteinnahmen des Fonds aus. Der NAF speist sich zusätzlich aus dem Mineralölsteuerzuschlag, Teilen der regulären Mineralölsteuer, der Automobilsteuer. Da Elektrofahrzeuge keine Mineralölsteuer bezahlen, fehlen dem Bund auch deshalb Einnahmen für den Strassenunterhalt. Der Bundesrat hat daher eine Vernehmlassung für eine gleichwertige Abgabe gestartet. Diskutiert werden eine fahrleistungsabhängige Abgabe (Kilometersteuer) oder eine Besteuerung des Ladestroms, damit auch E-Autos ihren fairen Beitrag zur Verkehrsinfrastruktur leisten.

Im Jahr 2013 – also vor 13 Jahren – lehnte das Stimmvolk eine Vorlage zur Erhöhung des Vignettenpreises von 40 auf 100 Franken ab – und seither wurde diese heilige Kuh nie mehr in die Nähe der Metzgerei gebracht.

Die Argumente gegen eine Erhöhung kamen von links wie von rechts. Ein Blick nach Deutschland, wo die Debatte tot ist, zeigt, dass dort das gleiche gilt: Ein Birchermüesli aus «die Erhöhung trifft die Schwächsten», «die Autofahrer zahlen schon heute zu viel», «sie verhindert keinen Stau» (sic!) – gleichzeitig sticht allen ins Auge, dass die Finanzierung der Infrastruktur ein Riesenproblem ist.

Lieber marode Strassen und Brücken, die saniert werden müssen, als eine Erhöhung einer Abgabe, die nur die Nutzer der Autobahnen trifft? Der ausländische Verkehr, der durchs Land zieht, müsste sich ohnehin an den Kosten der Infrastruktur beteiligen. Es wird kein Auto weniger die Autobahn benutzen – deshalb müssen die Einnahmen massiv zunehmen. Dem Grundsatz, dass die Nutzer mitzahlen sollen, würde damit nachgelebt.

Die heute unbeschränkte Benutzung der Schweizer Autobahnen für die Kosten von zwei bis drei Döner ist grotesk – ob man das von links oder von rechts betrachtet. Eine Übersicht über die Jahresvignettenpreise in Europa zeigt, dass die Schweiz am billigsten ist und viele Länder über 100 Euro verlangen. Eine Nichterhöhung ist schlichtweg schlechte Politik.



Monika Roth
wirtschaft@luzernerzeitung.ch

Hinweis
Monika Roth ist Professorin und selbstständige Rechtsanwältin.