



---

# Auslegeordnung Strassenbenutzungsgebühren

In Erfüllung des Auftrages aus der Bundesratssitzung vom 27. Juni 2012

Beilage zum erläuternden Bericht zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (Sanierung Gotthard-Strassentunnel)

---

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1.</b>	<b>Zweck des Dokuments</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Heutige (Strassen-)Finanzierung auf Bundesebene</b>	<b>3</b>
2.1.	Spezialfinanzierung Strassenverkehr	3
2.1.1.	Mineralölsteuer und Mineralölsteuerzuschlag	4
2.1.2.	Nationalstrassenabgabe (Autobahnvignette)	5
2.2.	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe	6
<b>3.</b>	<b>Strassenbenutzungsgebühren</b>	<b>7</b>
3.1.	Benutzungsgebühren	7
3.2.	Strassenbenutzungsgebühren – Objektgebühren und flächige Gebührenerhebung	7
3.3.	Rechtliche Voraussetzungen für Strassenbenutzungsgebühren	8
3.3.1.	Kompetenz der Bundesversammlung zur Bewilligung von Ausnahmen (Objektgebühren)	8
3.3.2.	Flächige Gebührenerhebung	9
3.4.	Ziel und Zweck von Strassenbenutzungsgebühren	9
3.4.1.	Strassenbenutzungsgebühren zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen	10
3.4.1.1.	Gebührenerhebung und Public Private Partnership (PPP)	10
3.4.1.2.	Gebührenerhebung zur Entschärfung einer allfälligen Mittelkonkurrenz	11
3.4.2.	Strassenbenutzungsgebühren zur Steuerung der Nachfrage und effizienteren Nutzung der vorhandenen Infrastrukturen	11
3.5.	Auswirkungen von Strassenbenutzungsgebühren	12
3.5.1.	Ausschlussprinzip / Kohäsion	12
3.5.2.	Technische Umsetzung	12
3.6.	Strassenbenutzungsgebühren für den Schwerverkehr	12
3.6.1.	Eingeschränkter Handlungsspielraum	12
3.6.2.	Erhöhung LSVA – Auswirkungen auf das Schweizer Transportgewerbe und die Schweizer Volkswirtschaft	14
<b>4.</b>	<b>FAZIT zur Gebührenerhebung beim Gotthard-Strassentunnel</b>	<b>16</b>
	<b>Anhang 1</b>	<b>19</b>

## 1. Zweck des Dokuments

Im Rahmen seiner Aussprache vom 27. Juni 2012 zur "Sanierung Gotthard-Strassentunnel – Entscheidung zum weiteren Vorgehen" hat der Bundesrat u.a. beschlossen, dass das UVEK in Zusammenarbeit mit dem EDA, dem EFD und dem EVD einen Bericht und einen Antrag zu einer Tunnelgebühr erarbeiten und dem Bundesrat zusammen mit der Vernehmlassungsvorlage zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels unterbereiten soll.

Die vorliegende Auslegeordnung wurde in Erfüllung dieses Auftrages erstellt. Sie fokussiert jedoch nicht ausschliesslich auf Objektgebühren für Tunnel, sondern thematisiert die Fragen, welche sich im Zusammenhang mit Objektgebühren, insbesondere auf dem Nationalstrassennetz, stellen können, in einem breiteren Kontext.

Nicht Gegenstand der vorliegenden Auslegeordnung sind Fragen, die sich im Zusammenhang mit einer flächendeckenden Gebührenerhebung auf den beiden Landverkehrsträgern (Strasse und Schiene) im Hinblick auf Mobility Pricing stellen könnten.

## 2. Heutige (Strassen-)Finanzierung auf Bundesebene

### 2.1. Spezialfinanzierung Strassenverkehr

Die (Strassen-)Finanzierung auf Bundesebene erfolgt heute nicht über eigentliche Benutzungsgebühren, sondern über zweckgebundene Abgaben auf Treibstoffen und über die Nationalstrassenabgabe. Die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV)<sup>1</sup> stellt auf Bundesebene den zweckgebundenen Einnahmen die Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr gegenüber (Artikel 86 bzw. 131 der BV<sup>2</sup>).

Als zweckgebundene Einnahmen gelten gemäss Artikel 86 Absatz 3 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV):

- 50 Prozent der Mineralölsteuereinnahmen (ohne Mineralölsteuer auf Flugtreibstoff), im 2011 ~ 1,49 Milliarden Franken,
- 100 Prozent der Einnahmen aus dem Mineralölsteuerzuschlag (ohne Mineralölsteuerzuschlag auf Flugtreibstoff), im 2011 ~ 1,99 Milliarden Franken,
- 100 Prozent der Einnahmen aus der Nationalstrassenabgabe, im 2011 ~ 0,32 Milliarden Franken.

Nicht zur SFSV gerechnet werden die verbleibenden 50 Prozent der Mineralölsteuereinnahmen (im 2011 ~ 1,49 Milliarden Franken), welche in den allgemeinen Bundeshaushalt fliessen.

Als Aufgaben und Aufwendungen, die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr finanziert werden, gelten gemäss Artikel 86 Absatz 3 BV insbesondere:

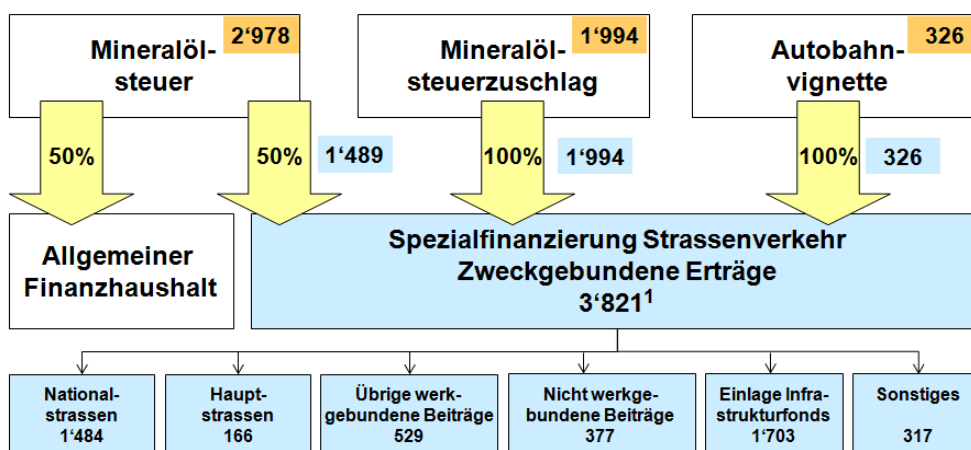
- Aufwendungen für die Nationalstrassen (Errichtung, Unterhalt, Betrieb)
- Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen
- Beiträge an die Kosten der Hauptstrassen
- Beiträge an Eisenbahngrossprojekte ("NEAT-Viertel") bzw. voraussichtlich ab 2016 die Beiträge an den Bahninfrastrukturfonds (BIF)<sup>3</sup>
- Aufwendungen für Massnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transports begleiteter Motorfahrzeuge.

<sup>1</sup> Bundesgesetz vom 7. Oktober 2005 über den eidgenössischen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz, FHG; SR 611.0)

<sup>2</sup> SR 101

<sup>3</sup> In der Botschaft vom 18. Januar 2012 zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» und zum direkten Gegenentwurf (Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, FABI), (BBI 2012, 1577) schlägt der Bundesrat ein neues Finanzierungssystem für die Bahninfrastruktur vor. Bis 2030 sollen 9 Prozent der zweckgebundenen Mineralölsteuereinnahmen (inkl. Zuschlag); maximal aber 310 Millionen Franken pro Jahr an den neu zu schaffenden BIF fliessen. Damit wird der sogenannte «NEAT-Viertel» abgelöst, der vorsah, dass befristet bis zirka 2026 (mit Absenkungspfad) 25 Prozent der Gesamtaufwendungen für die NEAT-Basislinien aus der zweckgebundenen Mineralölsteuer finanziert werden.

Das heutige Finanzierungssystem für den Strassenverkehr auf Bundesebene hat sich in den letzten Jahrzehnten grundsätzlich bewährt, wobei vor allem die weitestgehende Verursacher- bzw. Nutzerfinanzierung (vergleiche Ziffer 3.3) als zukunftsfähig beurteilt wird. Die verfassungsmässig festgelegte Zweckbindung der Einnahmen stellt sicher, dass ein Grossteil der Verkehrsabgaben aus dem Strassenverkehr der Strasseninfrastruktur zufliesst. Das heutige Finanzierungssystem stösst jedoch an seine Grenzen, insbesondere infolge des Rückgangs des spezifischen Treibstoffverbrauchs der Fahrzeugflotte und des zunehmenden Trends hin zu Fahrzeugen mit anderen Antriebsenergien als fossilen Treibstoffen. Diese Entwicklung ist umwelt- und energiepolitisch durchaus erwünscht und wird entsprechend gefördert, hat aber einen negativen Nebeneffekt auf die Finanzierung. Die sinkenden Einnahmen und steigenden Ausgaben der SFSV führen zum Abbau der heute noch vorhandenen bilanziellen Reserven/Rückstellung der SFSV. Diese sind gemäss aktueller Finanzplanung bis 2016 fast vollständig abgebaut. Ab diesem Zeitpunkt ist der Finanzbedarf für die Aufgabenerfüllung nicht mehr vollständig gedeckt, und es kommt zu einer Finanzierungslücke, die durch Mehreinnahmen gedeckt werden muss. Andernfalls müssen die Ausgaben entsprechend reduziert werden<sup>4</sup>.



<sup>1</sup> Einschliesslich 11 Millionen Franken aus übrigen zweckgebundenen Einnahmen

*Darstellung: Finanzflüsse SFSV im 2011 in Millionen Franken*

Im 2011 betragen die Ausgaben der SFSV rund 4'576 Millionen Franken und waren somit höher als die Einnahmen der SFSV, welche im 2011 rund 3'821 Millionen Franken betragen. Dementsprechend haben die bilanziellen Reserven/Rückstellungen der SFSV um 755 Millionen Franken abgenommen. Per Ende 2011 betragen die Reserven/Rückstellungen 2'028 Millionen Franken.

Die heutige (Strassen-)Finanzierung auf Bundesebene hat dazu geführt, dass die Strasseninfrastrukturen der Schweiz im Zeitpunkt ihrer Erstellung bereits bezahlt sind. Der Bundeshaushalt wird somit nicht durch bereits getätigte, aber noch nicht finanzierte Investitionen belastet. Diese Aussage gilt unabhängig davon, dass die Rechnungsmodelle teilweise eine Aktivierung und spätere Abschreibung vorsehen. Diese Finanzierungslösung zeichnet die Schweiz gegenüber dem Ausland, wo Infrastrukturkosten häufig zuerst fremdfinanziert und dann erst während der Nutzung finanziert werden, besonders aus.

### 2.1.1. Mineralölsteuer und Mineralölsteuerzuschlag

Die Steuertarife sind im Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996 (MinöStG)<sup>5</sup> geregelt. Die Mineralölsteuer pro Liter Benzin bzw. Diesel beträgt heute 43,12 bzw. 45,87 Rappen.

<sup>4</sup> Zur Schliessung der Finanzierungslücke hat der Bundesrat im Januar 2011 ein zweistufiges Vorgehen beschlossen. Die Vernehmlassung zur Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages (inklusive "Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen") ist fürs 1. Halbjahr 2013 vorgesehen.

<sup>5</sup>SR 641.61

Dies entspricht grundsätzlich den Tarifen, wie sie 1994 in Kraft gesetzt wurden. Der Mineralölsteuerzuschlag pro Liter Benzin oder Diesel beläuft sich auf 30 Rappen und ist seit 1974 unverändert. Gemessen am durchschnittlichen Verkaufspreis beträgt das Total der Belastung (inklusive Mehrwertsteuer und weiterer Abgaben wie z.B. Carburas<sup>6</sup>) von Benzin 46,9 bzw. 45,7 Prozent und von Diesel 46,7 Prozent (Stand: Oktober 2012).

Art der Belastung	Treibstoff			Brennstoff	
	in Rappen je Liter			in Fr. je 100 Liter	in Rappen je kWh
	Autobenzin 95 ROZ Zolltarifnummer 2710.1211	Autobenzin 98 ROZ Zolltarifnummer 2710.1211	Dieselöl Zolltarifnummer 2710.1912	Heizöl Zolltarifnummer 2710.1992	Erdgas Zolltarifnummer 2711.2190
Mineralölsteuer	43.120	43.120	45.870	0.300	0.015
+ Mineralölsteuerzuschlag	30.000	30.000	30.000	-	-
= Gesamtsteuersatz	73.120	73.120	75.870	0.300	0.015
+ CO <sub>2</sub> -Abgabe	-	-	-	9.550	0.648
= Gesamtsteuersatz inkl. Lenkungsabgaben	73.120	73.120	75.870	9.850	0.663
+ 8,0 % Mehrwertsteuer vom durchschnittl. Verkaufspreis [1]	13.778	14.222	14.593	7.933	0.716
= Gesamtfiskalbelastung	86.898	87.342	90.463	17.783	1.379
+ weitere Gebühren / Beiträge (Carbura)	0.405	0.405	1.505	0.105	-
= Total Belastung	87.303	87.747	91.968	17.888	1.379
Durchschnittlicher Preis inkl. MWSt im Oktober 2012	186.00	192.00	197.00	107.09	9.66

Darstellung: Belastung der Treib- und Brennstoffe (Stand: Oktober 2012)<sup>7</sup>

### 2.1.2. Nationalstrassenabgabe (Autobahnvignette)<sup>8</sup>

1985 hat die Schweiz die Vignettenpflicht für die Benützung der Nationalstrassen 1. und 2. Klasse mit Motorfahrzeugen und Anhängern (bis je 3,5 Tonnen Gesamtgewicht<sup>9</sup>) eingeführt (Artikel 86 Absatz 2 BV). Seither berechtigt der Kauf eines Vignettenklebers die Fahrzeugführenden während eines Jahres zum Befahren der abgabepflichtigen Nationalstrassen. Bei der Einführung kostete die Vignette 30 Franken. 1995 wurde der Preis teuerungsbedingt auf 40 Franken angehoben.

Im Zusammenhang mit der Erweiterung des Nationalstrassennetzes<sup>10</sup> um rund 376 Kilometer entstehen dem Bund Mehrkosten für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Umfang von rund 305 Millionen Franken pro Jahr. 30 Millionen Franken werden durch Kompensationen bei den Hauptstrassenbeiträgen von den Kantonen getragen. Die verbleibenden 275 Millionen Franken fallen beim Bund an und sollen durch die Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette finanziert werden. Die Jahresvignette soll gemäss dem Vorschlag des Bundesrats neu 100 Franken kosten. Gleichzeitig soll eine Zweimonatsvignette für 40 Franken geschaffen werden für Automobilisten, die das Nationalstrassennetz nur für kurze Zeit nutzen. Der Vignettenpreis wird nicht auf Vorrat erhöht, sondern erst dann, wenn die Rückstellungen der SFSV unter 1 Milliarde Franken gesunken sind. Das wird voraussichtlich 2015 der Fall sein. Das Geschäft befindet sich gegenwärtig in der parlamentarischen Beratung.

<sup>6</sup> Gebühr zur Finanzierung der Bewirtschaftung der Pflichtlager.

<sup>7</sup> www.ezv.admin.ch, [1] entspricht dem durchschnittlichen Tankstellenpreis inklusive Mehrwertsteuer gemäss Landesindex der Konsumentenpreise, Bundesamt für Statistik

<sup>8</sup> www.ezv.admin.ch.

<sup>9</sup> Die Vignettenpflicht besteht auch für Motorfahrzeuge und Anhänger über je 3,5 Tonnen Gesamtgewicht, die nicht der Schwerverkehrsabgabe unterliegen (z.B. Arbeitsfahrzeuge).

<sup>10</sup> Botschaft vom 18. Januar 2012 zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu deren Finanzierung (BBI 2012, 745).

## 2.2. Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe<sup>11</sup>

Seit dem 1. Januar 2001 wird in der Schweiz die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) erhoben (Artikel 85 BV). Der LSVA unterliegen alle in- und ausländischen Fahrzeuge für den Gütertransport, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht 3,5 Tonnen (nachfolgend [vereinfacht]: LKW) übersteigt. Die LSVA ist eine vom Gesamtgewicht, der Emissionsstufe sowie den gefahrenen Kilometern in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein abhängige eidgenössische Abgabe.

Sie muss für alle Motorfahrzeuge und deren Anhänger entrichtet werden,

- die ein zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen aufweisen,
- dem Gütertransport dienen und
- im In- oder Ausland immatrikuliert sind und das öffentliche Strassennetz der Schweiz befahren.

Ihre Höhe hängt von den gefahrenen Kilometern, vom höchstzulässigen Gesamtgewicht und von der Emissionsnorm (Euroklassen) des Fahrzeugs ab. Der gewichtete Durchschnitt der LSVA liegt derzeit effektiv bei 2,39 Rappen pro Tonnenkilometer<sup>12</sup>. Anhänger werden nicht separat, sondern zusammen mit dem Zugfahrzeug veranlagt. Für die Fahrzeugkombination bemisst sich der Tarif nach dem auf schweizerischen Strassen zulässigen Höchstgewicht.

Die LSVA stützt sich auf das Bundesgesetz vom 19. Dezember 1997 über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz, SVAG)<sup>13</sup>. Die LSVA ist zudem im Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (nachfolgend: Landverkehrsabkommen<sup>14</sup>) festgeschrieben. Das Landverkehrsabkommen öffnet den Strassen- und Schienenverkehrsmarkt für den Transport von Personen und Gütern zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (EU). Einerseits hob die Schweiz mit Inkrafttreten des Landverkehrsabkommens die Gewichtslimits für LKW schrittweise von 28 auf 40 Tonnen an, andererseits schaffte dieses die vertragliche Grundlage für die flächendeckende und emissionsabhängige Einführung und stufenweise Erhöhung der LSVA.

Neben der LSVA wird in der Schweiz auch eine so genannte Pauschale Schwerverkehrsabgabe (PSVA) erhoben. Der PSVA unterliegen Fahrzeuge für den Personentransport, Motorkarren, Traktoren, Motorfahrzeuge für Schausteller und Zirkusse sowie Motorfahrzeuge für den Sachtransport mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 45 Kilometer pro Stunde. Für der Abgabe unterliegende Anhänger, die von Motorfahrzeugen gezogen werden, die keiner Abgabe bzw. der pauschalen Abgabenerhebung unterliegen, wird die Abgabe in Form einer Pauschalen auf dem Zugfahrzeug erhoben.

Vom Reinertrag der LSVA und der PSVA (2011 ~ 1,51 Milliarden Franken) geht 1/3 an die Kantone, welche ihren Anteil vorab zum Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten des Strassenverkehrs verwenden. Die restlichen 2/3 verbleiben beim Bund. Diese Mittel dienen gemäss Artikel 196 BV (Übergangsbestimmung zu Artikel 87) hauptsächlich zur Finanzierung von Eisenbahngrossprojekten (z.B. Neue Alpentransversale [NEAT], Bahn 2000) oder Lärmsanierungen der Eisenbahnen). In der Botschaft vom 18. Januar 2012 zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» und zum direkten Gegenentwurf (Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, FABI)<sup>15</sup> schlägt der Bundesrat ein neues Finanzierungssystem für die Bahninfrastruktur vor. Künftig sollen maximal 2/3 des Ertrages der LSVA in den neu zu schaffenden BIF fliessen.

<sup>11</sup> [www.ezv.admin.ch](http://www.ezv.admin.ch), [www.are.admin.ch](http://www.are.admin.ch).

<sup>12</sup> Stand: Mai 2012. Dies sind 0,31 Rappen pro Tonnenkilometer bzw. 11,5% weniger als der gemäss Art. 40 Abs. 4 Landverkehrsabkommen zulässige Höchstsatz. Der Durchschnitt für die im alpenquerenden Transit erhobene LSVA liegt somit maximal bei 286 Franken und damit 39 Franken unter dem gemäss Landverkehrsabkommen zulässigen Durchschnitt.

<sup>13</sup> SR 641.81

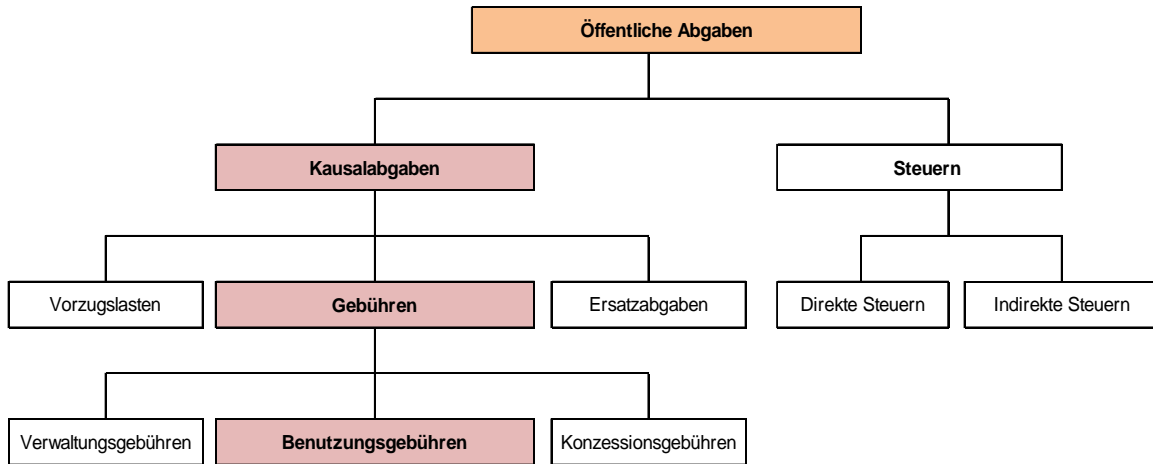
<sup>14</sup> SR 0.740.72

<sup>15</sup> BBI 2012, 1577

### 3. Strassenbenutzungsgebühren

#### 3.1. Benutzungsgebühren

Von Benutzungsgebühren im Sinne einer Kausalabgabe wird gesprochen, wenn eine zu entrichtende Abgabe mit einer unmittelbaren Beanspruchung einer staatlichen Einrichtung anfällt. Im Gegensatz zu einer Steuer, bei der kein rechtlicher Anspruch auf eine Gegenleistung besteht, bezahlt der Berechtigte bei einer Benutzungsgebühr die Inanspruchnahme einer bestimmten Leistung.



Darstellung: Übersicht über öffentlichen Abgaben

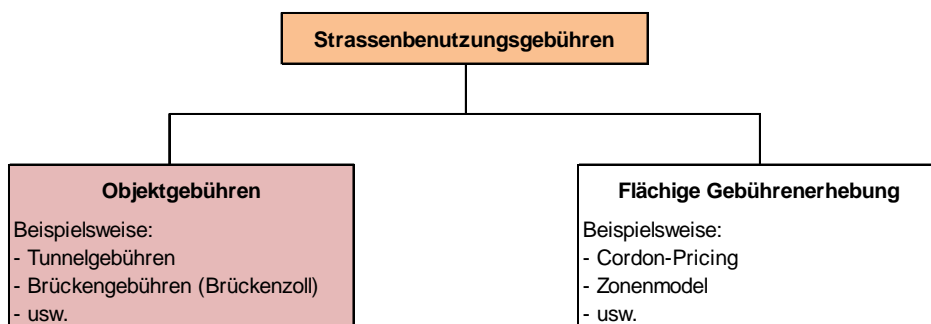
#### 3.2. Strassenbenutzungsgebühren – Objektgebühren und flächige Gebührenerhebung

Die Ausgestaltung von Strassenbenutzungsgebühren ist sehr unterschiedlich.

Primär ist im Schweizer Kontext (vergleiche Ziffer 3.3) zu unterscheiden zwischen

- Objektgebühren für die Benutzung eines bestimmten Objektes (z.B. Brücke oder Tunnel)
- und
- flächigen Gebühren, welche für die Fahrt in bzw. innerhalb eines bestimmten Perimeters (z.B. in einer Agglomeration) oder auf einem bestimmten Netz (z.B. auf dem Nationalstrassennetz) erhoben werden.

In der Schweiz ist die Durchfahrtsgebühr durch den Grossen Sankt Bernhard<sup>16</sup> eine Objektgebühr. Die Autobahnvignette (vergleiche Ziffer 2.1.2) und die LSVA (vergleiche Ziffer 2.2) sind hingegen flächige, teilweise auf bestimmte Strassennetze begrenzte, Gebühren für die Nutzung der öffentlichen Strassen.



Darstellung: Strassenbenutzungsgebühren

<sup>16</sup> Die Grundlagen für die Errichtung und den Betrieb des Tunnels bildet das Abkommen vom 23. Mai 1958 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Italienischen Republik über den Bau und Betrieb eines Strassentunnels unter dem Grossen St. Bernhard (Abkommen von 1958; SR 0.725.151).

Im Ausland werden auch Begriffe wie "Maut" oder "Péage" für Strassenbenutzungsgebühren verwendet. Als Berechnungsgrundlagen für die Gebühren dienen vielfach die Benutzung innerhalb eines bestimmten Zeitraumes (z.B. Schweizer Autobahnvignette oder Österreichisches "Pickerl"), die Anzahl gefahrene Kilometer bzw. die Benutzung eines bestimmten Streckenabschnittes (z.B. Durchfahrtsgebühr durch den Grossen Sankt Bernhard<sup>17</sup>, Péage in Frankreich oder Italien) oder die Fahrt in bzw. innerhalb eines bestimmten Perimeters (z.B. Singapur [Singapore Electronic Road Pricing], London [Congestion Charge System], Stockholm [Congestion Tax System]). Die Höhe der Gebühren kann zusätzlich variieren, indem weitere Kriterien wie beispielsweise die Fahrzeugkategorie oder die Emissionsklasse berücksichtigt werden (z.B. LSVA).

### 3.3. Rechtliche Voraussetzungen für Strassenbenutzungsgebühren

Artikel 82 Absatz 3 BV lautet:

*Die Benützung öffentlicher Strassen ist gebührenfrei. Die Bundesversammlung kann Ausnahmen bewilligen.*

Der Wortlaut dieser Bestimmung ist eindeutig, der Verfassungsgeber will in der Schweiz grundsätzlich keine Gebührenerhebung für die Benutzung von öffentlichen Strassen. Diese Bestimmung hat ihren Hintergrund in den zahlreichen Wegzöllen, die im 19. Jahrhundert Handel und Wirtschaft übermässig behindert hatten. Die freien Wege waren in diesem Sinne eine wichtige Grundvoraussetzung für die Entwicklung der föderalistischen Schweiz.

Auch wenn keine eigentlichen Strassenbenutzungsgebühren erhoben werden, finanziert der Strassenbenutzer die Schweizer Strasseninfrastruktur über (zweckgebundene) Steuern oder Abgaben weitestgehend selbst. Insgesamt weist die Strassenrechnung<sup>18</sup> im 2009 Einnahmen von 8,4 Milliarden Franken und zurechenbare Ausgaben von 7,1 Milliarden Franken aus, was einen Überschuss von 1,3 Milliarden Franken ergibt. Die zurechenbaren Ausgaben für die Strasseninfrastruktur und deren Betrieb werden mit Einnahmen aus dem Motorfahrzeugverkehr zu 118 Prozent<sup>19</sup> gedeckt. In diesen Berechnungen nicht enthalten sind die externen Kosten des Strassenverkehrs. Die Transportrechnung<sup>20</sup> berücksichtigt auch die externen Kosten und weist für die Strasse einen Kostendeckungsgrad von rund 90 Prozent aus.

#### 3.3.1. Kompetenz der Bundesversammlung zur Bewilligung von Ausnahmen (Objektgebühren)

Auch wenn öffentliche Strassen grundsätzlich gebührenfrei sind, hat die Bundesversammlung gestützt auf Artikel 82 Absatz 3 BV die Kompetenz zur Bewilligung von Ausnahmen. Diese Kompetenz ist jedoch auf eine Gebührenerhebung für einzelne (isolierte) Objekte wie beispielsweise Brücken oder Tunnel begrenzt<sup>21</sup>, weshalb von so genannten Objektgebühren gesprochen wird. Eine Objektgebühr am Gotthard-Strassentunnel wäre gestützt auf diesen Verfassungsartikel möglich.

Das grundsätzliche Prinzip der Gebührenfreiheit für die Strassenbenutzung ist – trotz dieser Kompetenz der Bundesversammlung – bisher konsequent umgesetzt und gegen Auflockerungen verteidigt worden. Die Bundesversammlung hat nur gerade im Falle des Grenztunnels zu Italien unter dem Grossen Sankt Bernhard eine Ausnahme bewilligt.

<sup>17</sup> Kosten einfache Fahrt für Personenwagen: 29,20 Franken (Stand: November 2012), Kosten einfache Fahrt für LKW: Zwischen 80,50 und 177 Franken (Stand: November 2012).

<sup>18</sup> Gegenüberstellung der anrechenbaren Erträge der öffentlichen Hand (Bund, Kantone und Gemeinden) aus dem Motorfahrzeugverkehr und dessen anteiligen Kosten, vergleiche Artikel 36 Absatz 1 Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG; SR 725.116.2).

<sup>19</sup> Bundesamt für Statistik (BFS): Strassenrechnung 2009, 2011.

<sup>20</sup> BFS: Transportrechnung Jahr 2005, 2009.

<sup>21</sup> Vergleiche Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Einführung eines Road Pricing Bericht des Bundesrates zur möglichen Einführung von Road Pricing in der Schweiz in Erfüllung des Postulates 04.3619 KVF Nationalrat vom 16.11.2004, insbesondere Ziffer 3.1.2.2, Ziffer 9 und Anhang 2.



Daneben gab und gibt es immer wieder vereinzelte Strassen, für deren Benützung die Eigentümer gewisse Gebühren verlangen. Diese Gebührenerhebung ist grundsätzlich rechtlich nicht zulässig. Einzelne solche Gebühren wurden mit Gerichtsentscheiden aufgehoben (z.B. Chasseral-Passstrasse), andere werden mehr oder weniger stillschweigend toleriert.

#### Voraussetzungen für Ausnahmegewilligungen für Objektgebühren

Bereits 1996 wurde diese Thematik im Rahmen der damals diskutierten Gebührenfinanzierung der "Traversée de la Rade" in Genf sowie des "Schanzentunnels" in Bern untersucht. Es wurde vom Grundsatz ausgegangen, dass jeder Ort in der Schweiz, welcher über einen Strassenanschluss verfügt, grundsätzlich auch gebührenfrei erreichbar sein soll, wenn auch – gegenüber der bemauteuten Strecke – mit einem allenfalls deutlich höheren Zeitaufwand. Für eine Ausnahmegewilligung nach Artikel 37 Absatz 2 aBV (heute Artikel 82 Absatz 3 BV) wurden seinerzeit folgende Voraussetzungen genannt, welche auch heute noch Gültigkeit haben:

- Bauwerksfinanzierung: Es muss sich um eine grössere Investition für ein spezielles Bauwerk oder eine ganze Strasse handeln, die ohne Gebührenerhebung (praktisch) nicht finanzierbar ist;
- Zeit- und Produktivitätsgewinn: Benutzung des Bauwerks bzw. der Strasse ermöglicht eine Abkürzung, die einen wesentlichen Vorteil (z.B. Zeitersparnis) bietet;
- Ausführungsreifes Projekt: Damit eine Ausnahmegewilligung erteilt werden kann, muss ein ausführungsfähiges Projekt mit sämtlichen notwendigen Bewilligungen vorliegen.

Die einzigen Projekte, die 1996 in diesem Zusammenhang diskutiert wurden, waren die beiden vorgeannten "Traversée de la Rade" und der "Schanzentunnel" sowie zusätzlich der "Seedamm in Rapperswil". Keines dieser Projekte wurde bisher als über eine Objektgebühr finanzierte Verkehrsinfrastruktur verwirklicht.

### **3.3.2. Flächige Gebührenerhebung**

Generelle Ausnahmen für flächige Gebühren, wie die vorstehend erwähnte Autobahnvignette und die LSVA, müssen in der BV verankert werden (Artikel 85 und Artikel 86 Absatz 2 BV). Auch die Einführung eines flächigen Mobility Pricing oder Road Pricing würden eine Anpassung der BV bedingen und zwar unabhängig davon, ob sie für alle Verkehrs- bzw. Strassennetze oder nur für bestimmte Netze (z.B. für die Nationalstrassen) gelten sollen<sup>22</sup>. In der Interpellation 08.3134 Joder Rudolf "Einführung von Road-Pricing durch die Hintertüre" wird dazu u.a. festgehalten: *Für die Durchführung von befristeten Versuchen bedürfte es aber keiner Verfassungsänderung. Im Rahmen der Erarbeitung des Berichtes "Einführung eines Road Pricing - Bericht des Bundesrates zur möglichen Einführung von Road Pricing in der Schweiz" hat sich das Bundesamt für Justiz mit der Frage auseinandergesetzt, ob an einen Versuchsbetrieb allenfalls weniger restriktive Anforderungen zu stellen seien als beim Erlass definitiver Regelungen. Im Ergebnis ist dies möglich, und zwar mit einer analogen Anwendung der bisherigen Praxis des Bundesrates, wonach Versuchsregelungen zur Erarbeitung von Entscheidungsgrundlagen für ein späteres, definitives Gesetz mittels einer befristeten Bundesratsverordnung ermöglicht werden können, sofern die Versuchsanordnung keine irreversiblen Sachverhalte schafft. Analoge Anwendung bedeutet, dass bei einem Geschäft auf Verfassungsstufe die Bundesversammlung eine Versuchsregelung mittels eines befristeten Bundesgesetzes ermöglichen kann, sofern die Versuchsanordnung keine irreversiblen Sachverhalte schafft. [...] Ein solches befristetes Bundesgesetz untersteht im Übrigen dem fakultativen Referendum.*

### **3.4. Ziel und Zweck von Strassenbenutzungsgebühren**

In der Regel ist ein primäres Ziel von Strassenbenutzungsgebühren, insbesondere von Objektgebühren, die Finanzierung von Bau, Unterhalt und Betrieb der entsprechenden Infrastrukturen durch die verursachergerechte Beteiligung der Strassenbenutzer an den Kosten, bis hin zur Internalisierung der externen Kosten und der Teilabschöpfung des Mehrwerts bei den Benutzern (z.B. Péage in Frankreich oder Italien).

<sup>22</sup> Vergleiche Fussnote 21.

Ebenso kann mit einer Strassenbenutzungsgebühr auch das Ziel verfolgt werden, dass sich neben inländischen auch ausländische Strassenbenutzer direkt an den Kosten beteiligen (z.B. Schweizer Autobahnvignette). Weitere Ziele können die Steuerung der Nachfrage und die effizientere Nutzung der vorhandenen Infrastrukturen sein (z.B. LSVA, Singapur [Singapore Electronic Road Pricing]). Die Erhebung einer Strassenbenutzungsgebühr kann weiter die Wettbewerbsverbesserung anderer Verkehrsträger (Beeinflussung Modal Split) zum Ziel haben (z.B. LSVA).

Mit diesen Zielen verbunden sind als Nebeneffekte oftmals ökologische Vorteile, wodurch auch umweltpolitische Ziele besser erreicht werden können. So kann beispielsweise die Verkehrsnachfrage generell zurück gehen, weil unnötige (Leer-)Fahrten vermindert und die Auslastung der Fahrzeuge verbessert<sup>23</sup> werden, oder durch die effizientere Nutzung des Strassenraums können lokale Negativwirkungen wie Lärm oder Schadstoffemissionen vermindert werden. Ein weiterer Nebeneffekt kann die finanzielle Komponente sein, indem sich die Vermeidung von Staus positiv auf die volkswirtschaftlichen Kosten auswirkt. Der allenfalls ausgelöste Umwegverkehr kann aber auch zu negativen Nebeneffekten führen.

Mit Strassenbenutzungsgebühren sind immer auch Erhebungskosten verbunden. Die Kosten für die Erfassungssysteme sind in den letzten Jahren durch technische Fortschritte (z.B. elektronische Gebührenerhebung) gesunken, was sich grundsätzlich positiv auf die Erhebungskosten für die Benutzung von Strassenanlagen auswirkt. Vor der Einführung einer Strassenbenutzungsgebühr sind die dadurch entstehenden Kosten (inklusive die Erhebungskosten) dem Wohlfahrtsgewinn einer solchen Gebühr gegenüberzustellen. Im Rahmen dieser Gegenüberstellung sind auch Verlagerungseffekte (z.B. Ausweichverkehre) und deren Auswirkungen zu berücksichtigen.

### **3.4.1. Strassenbenutzungsgebühren zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen**

Die Entwicklung der Mobilität hat vielerorts dazu geführt, dass mit enormen finanziellen Mitteln für die Sicherung des Wohlstandes unerlässliche Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere Strassenverkehrsinfrastrukturen gebaut, unterhalten und betrieben werden müssen. Neben den ordentlichen Steuern und Abgaben können Strassenbenutzungsgebühren (Objektgebühren oder flächige Gebühren) als zusätzliche oder ausschliessliche Finanzierungsquelle dienen. Allerdings muss bei flächigen Gebühren die BV angepasst werden (vergleiche Ziffer 3.3.2).

#### **3.4.1.1. Gebührenerhebung und Public Private Partnership (PPP)**

Die Gebührenerhebung kann sowohl direkt durch die öffentliche Hand als auch durch Dritte erfolgen. Denkbar ist beispielsweise, dass die Aufgabe mittels einer Konzession<sup>24</sup> an Dritte übertragen wird oder dass es zu einem Public Private Partnership (PPP) kommt. Bezüglich eines PPP für nationale Verkehrsinfrastrukturen hat sich der Bundesrat bereits mehrmals geäussert (z.B. in seinen Antworten auf die Interpellationen 97.3604 Kofmel, 05.3603 Pfisterer, 10.3568 Reymond oder 12.3121 Schneider-Schneiter sowie auf das Postulat 12.3635 Bischof). Ferner hat er sich in seinem Bericht zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnel<sup>25</sup> ebenfalls eingehend mit der Frage einer (Mit-)Finanzierung einer zweiten Tunnelröhre durch den Gotthard durch Dritte befasst. Der Bundesrat kommt zum Schluss, dass eine PPP-Lösung für den Bereich der nationalen Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere für den Gotthard-Strassentunnel, welcher eine verkehrspolitische Schlüsselrolle einnimmt, nicht geeignet ist. Zwar gelten PPP-Modelle als wettbewerbsfreundlich, allerdings bestehen die Vorteile für den Staat nur bis zum Vertragsabschluss. Ab diesem Zeitpunkt hat der Vertragsnehmer über viele Jahre eine starke Position bzw. ein Monopol. Der Staat kann dann nur noch im Rahmen des abgeschlossenen Vertrages frei über das verkehrspolitische Regime entscheiden. Zudem können sich die öffentlichen Haushalte der Schweiz verglichen mit privaten Geldgebern in der Regel günstiger finanzieren. Ferner trägt der Staat letztendlich immer das Restrisiko, weil er aufgrund von übergeordneten Interessen den Betrieb der betroffenen Infrastruktur bei einem Ausfall der PPP-Gesellschaft sicherstellen muss.

<sup>23</sup> Z.B. bei der LSVA.

<sup>24</sup> Z.B. beim Grossen Sankt Bernhard.

<sup>25</sup> Sanierung des Gotthard-Strassentunnels; Bericht des Bundesrates in Erfüllung des Postulates 09.3000, der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates vom 12. Januar 2009, Seite 63 ff, 2010.

Zudem ist PPP insbesondere dann ungeeignet, wenn Überschneidungen der privaten und der öffentlichen Verantwortlichkeit nicht ausgeschlossen werden können (z.B. bei der Finanzierung einzelner Netzteile im Eisenbahn- und im Nationalstrassennetz).

#### **3.4.1.2. Gebührenerhebung zur Entschärfung einer allfälligen Mittelkonkurrenz**

Im Zusammenhang mit der Realisierung von einzelnen Schweizer Strasseninfrastrukturprojekten wurde bzw. wird verschiedentlich auch eine Finanzierung über eine Objektgebühr vorgeschlagen. Beispielsweise um mittels einer Objektgebühr die Finanzierung von teuren und schwer finanzierbaren Verkehrsinfrastrukturen zu erleichtern, insbesondere dann, wenn die Infrastrukturen vor allem lokalen Interessen dienen oder um die Erweiterung von intensiv genutzten Infrastrukturen zusätzlich bzw. separat finanzieren zu können.

Wie einleitend ausgeführt (vergleiche Ziffer 2.1) stammen die finanziellen Mittel für den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes aus der SFSV (Artikel 86 BV). Alle Ausbau-, Unterhalts- und Betriebsmassnahmen stehen grundsätzlich systemimmanent in Konkurrenz zu einander. Allerdings sind Betriebs- und Unterhaltsmassnahmen quasi "gebundene Ausgaben", weshalb sie gegenüber dem (Kapazitäts-)Ausbau generell höher zu priorisieren sind. Grundsätzlich könnte diese Mittelkonkurrenz mittels Objektgebühren entschärft werden. Um sicherzustellen, dass bei den Nationalstrassen trotz der quasi "gebundenen Ausgaben" für Betriebs- und Unterhaltsmassnahmen auch Projekte des (Kapazitäts-)Ausbaus realisiert werden, hat der Gesetzgeber den Infrastrukturfonds (IF) geschaffen. Im IF sind Projekte des (Kapazitäts-)Ausbaus – zumindest bis zu einem gewissen Grad – von dieser Mittelkonkurrenz ausgenommen. Da auch die finanziellen Mittel für die Einlagen in den IF aus der SFSV stammen, wird die Mittelkonkurrenz nicht vollständig beseitigt. Einerseits sind die Mittel der SFSV grundsätzlich nicht unbegrenzt, andererseits bestimmt das Bundesgesetz vom 6. Oktober 2006 über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz; IFG)<sup>26</sup> in Artikel 2 Absatz 3, dass die Einlagen in den IF so zu bemessen sind, dass auch für die übrigen Aufgaben der SFSV genügend finanzielle Mittel vorhanden sind.

Angesichts der künftig zunehmend angespannten Situation der SFSV (vergleiche Ziffer 2.1) sind sämtliche Ausgaben bzw. die dadurch entstehende oder verschärfte Mittelkonkurrenz bedeutend. Das gilt unabhängig davon, ob die finanziellen Mittel für die Sanierung des Gotthard-Strassentunnel, für den Betrieb der Nationalstrassen, die Beiträge an Hauptstrassen oder die Beiträge an Eisenbahngrossprojekte bzw. voraussichtlich ab 2016 an den BIF verwendet werden.

#### **3.4.2. Strassenbenutzungsgebühren zur Steuerung der Nachfrage und effizienteren Nutzung der vorhandenen Infrastrukturen**

Die Entwicklung der Mobilität geht seit Jahrzehnten rasant vonstatten. Es kommt vermehrt zu Kapazitätsengpässen, was insbesondere die Zuverlässigkeit der Verkehrssysteme beeinträchtigt. Daraus entstehen hohe Kosten für die Volkswirtschaft. Speziell betroffen von einer Übernachfrage sind in der Regel die Agglomerationen, aber auch die Hauptverkehrsachsen zwischen den Wirtschaftszentren.

In den letzten Jahren wurden vermehrt Möglichkeiten entwickelt und genutzt, den Strassenverkehr mittels Gebührenerhebung im Sinne einer Lenkungsabgabe, sei es mit Objektgebühren oder sei es mit flächiger Gebührenerhebung, zu beeinflussen und zu steuern. So beispielsweise in Singapur (Singapore Electronic Road Pricing, 1975), wo sich die Höhe der Benutzungsgebühren nach der Tageszeit bzw. der Verkehrsbelastung ausrichtet, oder in Norwegen (Oslo-Toll-Ring, 1990), wo ein ursprünglich zur Finanzierung des Hafentunnels eingerichtetes Gebührensystem nach erfolgter Finanzierung zur Steuerung des Verkehrs beibehalten wurde. Auch in Grossbritannien wird seit 2003 mit

---

<sup>26</sup> SR 725.13

dem "London Congestion Charge System" in der Innenstadt von London eine Gebühr erhoben, wodurch eine Verkehrsreduktion erreicht werden konnte. Zudem bestehen Modelle, bei denen gegen eine Gebühr ein Zeitgewinn erkaufen werden kann, beispielsweise bei gebührenpflichtigen "Expresslanes", welche in den USA, Kanada und Australien verbreitet sind. Solche Systeme haben begleitend immer auch andere „Nebeneffekte“ (vergleiche Ziffer 3.4).

### **3.5. Auswirkungen von Strassenbenutzungsgebühren**

#### **3.5.1. Ausschlussprinzip / Kohäsion**

Strassenbenutzungsgebühren beruhen auf dem Ausschlussprinzip: Die Nutzung ist nur bei Zahlung eines Entgelts möglich, und wer nicht bezahlt, wird grundsätzlich von der Nutzung ausgeschlossen<sup>27</sup>. Das gilt sowohl für Objektgebühren als auch für die flächige Gebührenerhebung. Bei öffentlichen Gütern ist das Ausschlussprinzip jedoch aus zwei Gründen schwer durchsetzbar. Einerseits weil der Ausschluss teilweise technisch kaum durchsetzbar ist. Andererseits gibt es öffentliche Güter, bei denen das Ausschlussprinzip aus sozialen oder anderen Überlegungen nicht realisiert wird. Hier wären Korrekturen, wie beispielsweise Vielfahrerrabatte oder Rabatte für Anwohner notwendig, was sich im Hinblick auf die erzielbaren Einnahmen sowie auf eine Bewirtschaftung der Infrastruktur tendenziell negativ auswirkt<sup>28</sup>.

Wie vorstehend ausgeführt (vergleiche Ziffer 3.3.1) wird im Zusammenhang mit der Realisierung von einzelnen Schweizer Strasseninfrastrukturprojekten verschiedentlich auch eine Finanzierung über eine Objektgebühr vorgeschlagen. Objektgebühren können jedoch zu einer Ungleichbehandlung von Regionen führen, indem einzelne Regionen davon profitieren, dass ihre Strassenabschnitte gebührenfrei sind, während wiederum in anderen Regionen für Teile der Strasseninfrastruktur separat bezahlt werden muss.

#### **3.5.2. Technische Umsetzung**

Die Erfassungssysteme sind in den letzten Jahren durch technische Fortschritte weiterentwickelt und verbessert worden. Dennoch bleiben Herausforderungen, wie beispielsweise im Nationalstrassennetz die hohe Anschlussdichte (es gibt durchschnittlich alle rund fünf Kilometer einen Autobahnanschluss) und die Einbindung von ausländischen Nutzern in die Gebührensysteme, bestehen.

### **3.6. Strassenbenutzungsgebühren für den Schwerverkehr**

#### **3.6.1. Eingeschränkter Handlungsspielraum**

Grundsätzliche Fragen würden aufgeworfen, wenn auch der Schwerverkehr in ein Abgaberegime eingebunden würde, z.B. mit einer Tunnelgebühr am Gotthard-Strassentunnel. Gemäss Artikel 40 Absatz 4 und 5 des Landverkehrsabkommens ist der durchschnittliche Abgabebetrag für eine Durchfahrt durch die Schweiz (Basel nach Chiasso) mit einem 40 Tonnen LKW auf maximal 325 Franken begrenzt<sup>29</sup>, wobei höchstens 15 Prozent dieses durchschnittlichen Maximalbetrags als Mauten für die Benutzung besonderer alpiner Infrastrukturen erhoben werden dürfen. Bezogen auf den durchschnittlichen Höchstbetrag von 325 Franken für eine Transitfahrt bedeutet dies, dass davon maximal 48.75 Franken (15 Prozent von 325 Franken) in Form einer Maut erhoben werden könnten.

Bis heute wird der gemäss Landverkehrsabkommen zulässige Höchstsatz der LSVA nicht vollumfänglich ausgeschöpft. Dies ist einerseits auf die Vorgabe der Kostendeckung von Artikel 7 Absatz 1 des Schwerverkehrsabgabegesetzes zurückzuführen und andererseits auf den im Landverkehrsabkommen festgehaltenen Modus bezüglich Zuteilung der Fahrzeuge nach Emissionen in bestimmte Abgabekategorien. Deshalb liegt der durchschnittliche Abgabebetrag gegenwärtig 39 Franken tiefer, als dies

<sup>27</sup> Sebastian Kummer: Einführung in die Verkehrswirtschaft, Seite 270 ff, 2010.

<sup>28</sup> Effekte der "Flate-Rate".

<sup>29</sup> Gemäss Artikel 42 Absatz 1 des Landverkehrsabkommens kann die Abgabe an die Teuerung angepasst werden. Von dieser Möglichkeit wurde auf den 1. Juli 2012 erstmals Gebrauch gemacht.

gemäss Landverkehrsabkommen zulässig wäre. Dementsprechend wäre die Einführung einer Tunnelgebühr nur bis zu dieser Obergrenze mit dem Landverkehrsabkommen vereinbar. Beim Gotthard-Strassentunnel wären bei heute jährlich rund 1 Millionen LKW-Fahrten somit theoretische Einnahmen in der Höhe von rund 39 Millionen Franken möglich, nach Erreichen des Verlagerungsziels mit jährlich rund 500'000 LKW-Fahrten beim Gotthard-Strassentunnel jährlich noch rund 19,5 Millionen Franken. Theoretisch deshalb, weil hier weder berücksichtigt wurde, dass es wegen der Gebührenerhebung zu einem Verlagerungseffekt, insbesondere auf andere Alpenübergänge kommen könnte noch dass Erhebungskosten anfallen würden.

Wollte man die Einnahmen aus der Tunnelgebühr bzw. die Tunnelgebühr erhöhen (> 39 Franken) ohne die LSVA zu senken, müssten die Höchstsätze im Landverkehrsabkommen entsprechend erhöht und somit das Landverkehrsabkommen im Einvernehmen mit der EU revidiert werden. Eine solche Anpassung müsste von der EU akzeptiert werden, was zu schwierigen Verhandlungen führen könnte.

Sollen die Einnahmen aus der Tunnelgebühr bzw. die Tunnelgebühr erhöht werden, ohne dass das Landverkehrsabkommen, mithin die darin festgelegten Höchstsätze angepasst werden, müssen zwingend die LSVA-Abgabesätze entsprechend gesenkt werden. Allerdings können aufgrund des Diskriminierungsverbotes gemäss Landverkehrsabkommen die Abgabesätze nicht alleine für LKW, welche auf der Gotthardroute verkehren, gesenkt werden. Die Senkung der Abgabesätze muss für alle LKW gelten und hat somit flächige Auswirkungen, was zu massiven Einnahmerückgängen bei der LSVA führen würde. Diese Einnahmerückgänge würden durch die erzielten Gebühreneinnahmen beim Gotthard-Strassentunnel bei weitem nicht aufgewogen.

Die LSVA ist nicht nur durch das Landverkehrsabkommen begrenzt, sondern auch durch die BV und das Schwerverkehrsabgabegesetz:

- Artikel 40 des Landverkehrsabkommens beschränkt den zulässigen durchschnittlichen Abgabebetrag für eine alpenquerende Fahrt eines 40 Tonnen Fahrzeugs von Basel nach Chiasso auf 325 Franken. Umgelegt auf Tonnenkilometer entspricht dies einem maximalen durchschnittlichen Abgabesatz von 2,70 Rappen pro Tonnenkilometer.
  - ⇒ Das Landverkehrsabkommen zieht demzufolge die Grenze der Belastbarkeit enger als das schweizerische Recht (vergleiche Artikel 8 Schwerverkehrsabgabegesetz).
- Artikel 85 BV bestimmt, dass auf dem Schwerverkehr eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Abgabe erhoben werden kann, soweit dieser der Allgemeinheit Kosten verursacht, die nicht durch andere Leistungen oder Abgaben gedeckt sind.
- Artikel 8 des Schwerverkehrsabgabegesetzes begrenzt den Abgabesatz auf maximal 3,0 Rappen pro Tonnenkilometer.
- Artikel 7 des Schwerverkehrsabgabegesetzes bestimmt, dass der Ertrag der Abgabe die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen darf<sup>30</sup>.
  - ⇒ Diese Vorgabe kann dazu führen, dass der an sich zulässige Abgabesatz nicht ausgeschöpft werden kann.
  - ⇒ Festzuhalten ist, dass die dem Schwerverkehr zugerechneten Kosten in der Schweiz prozentual deutlich tiefer sind als in den anderen europäischen Ländern. Derzeit ist eine Überarbeitung der so genannten Strassenrechnung<sup>31</sup> im Gang. Erste Ergebnisse zeigen, dass mit der Überarbeitung der Strassenrechnung der Anteil des Schwerverkehrs auch in der Schweiz steigen dürfte.

<sup>30</sup> Das Strassentransportgewerbe klagte bereits zweimal, dass die LSVA-Einnahmen höher wären, als die ungedeckten Kosten und die Sätze somit gesenkt werden müssten. Das Bundesgericht hat die Beschwerde gegen die auf den 1. Januar 2008 vorgenommene Erhöhung abgelehnt. In der zweiten Beschwerde gegen die auf den 1. Januar 2009 vorgenommene Abklassierung der Euro-3-Fahrzeuge von der günstigsten in die mittlere Abgabekategorie wurde wie zuvor im ersten Verfahren geltend gemacht, der Einbezug der Stauzeitkosten sei generell unzulässig, aber auch neu geltend gemacht, dass deren Höhe falsch berechnet worden sei. Die Verwaltung wurde vom Bundesverwaltungsgericht beauftragt, die Stauzeitkosten neu zu berechnen. Gegenüber den ursprünglichen Berechnungen sind diese leicht höher ausgefallen. Im Urteil vom 22. Oktober 2012 kommt das Bundesverwaltungsgericht anders als das Bundesgericht neu zum Schluss, dass die Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe auf Anfang 2008 doch nicht rechtens war, da sie das Kostendeckungsprinzip verletzt. Der Entscheid des Bundesverwaltungsgerichtes kann ans Bundesgericht weitergezogen werden.

<sup>31</sup> Artikel 36 Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG; SR 725.116.2)

Neben den vorstehend erwähnten rechtlichen Begrenzungen wird die Abgabehöhe auch durch politische Entscheide beeinflusst:

- Am 23. November 2011 hat der Bundesrat beschlossen, per 1. Januar 2012 einen LSVA-Rabatt für bestimmte mit Partikelfiltersystemen nachgerüstete ältere Fahrzeuge einzuführen. Gleichzeitig hat er das UVEK beauftragt, mit der Europäischen Union die Einführung eines zusätzlichen Rabattes von 10 Prozent auf der LSVA für Fahrzeuge der neuesten Generation (Emissionsklasse EURO VI) auszuhandeln. Zwar wurde mit der gleichzeitigen Einführung der Teuerungsanpassung der LSVA per 1. Juli 2012 die Haushaltneutralität der Rabattsysteme gewährleistet, der gewichtete Durchschnitt erhöhte sich jedoch nicht.
- Am 1. März 2012 hat der Nationalrat der durch den Ständerat angepassten Motion 09.3133 Germanier "Investitionssicherheit für Nutzfahrzeuge". Beibehaltung der LSVA-Kategorie für sieben Jahre" zugestimmt. Damit wurde die angepasste Motion überwiesen und der Bundesrat beauftragt, eine gesetzliche Regelung auszuarbeiten, um den Fuhrhaltern eine grösstmögliche Investitionssicherheit zu gewährleisten. Fahrzeuge der modernsten EURO-Klasse müssen während sieben Jahren ab dem Zeitpunkt, in dem die jeweilige Emissionsklasse für die erste Inverkehrsetzung von Neufahrzeugen obligatorisch wird, in der günstigsten LSVA-Kategorie verbleiben. EURO IV Fahrzeuge dürfen somit frühestens ab Oktober 2013 und EURO V Fahrzeuge ab Oktober 2016 abklassiert werden.

Bezüglich der Abgabehöhe definiert das Landverkehrsabkommen in Artikel 40 die (strengste) Obergrenze, indem der Abgabesatz auf durchschnittlich maximal 2,70 Rappen pro Tonnenkilometer festgelegt wird. Wollte man diesen Abgabesatz erhöhen, müsste das Landverkehrsabkommen entsprechend angepasst und damit der Preis für eine Transitfahrt erhöht werden. Eine derartige Verteuerung einer Transitfahrt könnte auf Widerstand seitens der EU stossen.

Zu beachten ist zudem, dass wohl auch seitens der Nachbarländer mit Widerstand zu rechnen wäre. Einerseits würden sich Transporte durch die Schweiz auch für diese Länder verteuern und andererseits wäre mit einer Verkehrszunahme auf den Alpenübergängen durch Umwegverkehr zu rechnen. Abhängig von der Höhe des neuen Abgabesatzes im Landverkehrsabkommen müsste allenfalls auch das nationale Recht angepasst werden, da auch in diesem Beschränkungen des Abgabesatzes verankert sind. Aufgrund der Auswirkungen auf das Transportgewerbe wäre überdies auch innenpolitisch mit Widerstand zu rechnen.

### **3.6.2. Erhöhung LSVA – Auswirkungen auf das Schweizer Transportgewerbe und die Schweizer Volkswirtschaft<sup>32</sup>**

Die Einführung der LSVA im Jahr 2001 und die Erhöhung der Gewichtslimite von 28 auf 34 Tonnen haben im Strassenverkehr zu einem deutlichen Produktivitätseffekt geführt. Statistische Erhebungen zeigen, dass die Nettotonnage, d.h. die Nutzlast pro Fahrt, zunahm und die höhere Gewichtslimite insgesamt besser genutzt wurde. Besonders deutlich ist dieser Effekt im Transit- und im Import-/Exportverkehr; aber auch im Binnenverkehr wurde ein Produktivitätseffekt erzielt, wenn auch nicht im gleichen Ausmass. Der Produktivitätseffekt hat sich auch in der Entwicklung der Fahrleistung<sup>33</sup> und Verkehrsleistung<sup>34</sup> niedergeschlagen. Während die Verkehrsleistung zwischen 2000 und 2005 ein Wachstum von 16,4 Prozent aufweist, hat die Fahrleistung im gleichen Zeitraum um 6,4 Prozent abgenommen. Der deutliche Produktivitätseffekt hat dem Transportgewerbe ermöglicht, Einsparungen zu erzielen und damit der Mehrbelastung durch die Einführung der LSVA entgegenzuwirken. Damit sind die Transportkosten trotz LSVA bis 2004 insgesamt nur marginal angewachsen. Mit der Erhöhung der LSVA im 2005 sind die Transportkosten im Binnenverkehr im Vergleich zu 2001 trotz gleichzeitiger Erhöhung der Gewichtslimite von 34 auf 40 Tonnen sprunghaft angestiegen und bis heute

<sup>32</sup> ARE: Volkswirtschaftliche Auswirkungen der LSVA mit höherer Gewichtslimite, 2007.

<sup>33</sup> Total der pro Zeiteinheit von Fahrzeugen gefahrenen Kilometern (Fahrzeugkilometer).

<sup>34</sup> Produkt der pro Zeiteinheit beförderten Gütermenge mit ihrer jeweiligen Transportdistanz (Tonnenkilometer).

nicht mehr gefallen. Dies gründet in der Tatsache, dass trotz Erhöhung der Gewichtslimite im Binnenverkehr kaum noch Produktivitätseffekte erzielt werden konnten, da 40 Tonnen Fahrzeuge in der Schweiz nicht merklich besser ausgelastet werden können als mit der Limitierung auf 34 Tonnen<sup>35</sup>.

Während sich die Zunahme der Nettotonnenkilometer seit 2001 grundsätzlich positiv auf die Wertschöpfung der Transportbranche ausgewirkt hat, verläuft die Entwicklung bei der Beschäftigung in der schweizerischen Transportbranche umgekehrt. Hier hat der Produktivitätseffekt zu einer im Vergleich zum alten Verkehrsregime geringeren Nachfrage nach Arbeitskräften im Strassengüterverkehr (über 3,5 Tonnen) geführt, da die Strassengütertransporte wertschöpfungs- und kapitalintensiver aber weniger arbeitsintensiv geworden sind. Die Zahl der Beschäftigten im Strassengüterverkehr liegt nach der Einführung des neuen Verkehrsregimes im Zeitraum 2001 bis 2004 um durchschnittlich 11 Prozent tiefer als in der (hypothetischen) Entwicklung im alten Verkehrsregime. Mit der zweiten Erhöhung der LSVA und der Gewichtslimite im 2005 steigt diese Differenz aufgrund der stagnierenden Beschäftigung auf 15 Prozent.

Die LSVA hat teils zu einer Verschärfung des Wettbewerbs und des Konzentrationsprozesses in der Transportbranche beigetragen, indem sich der Investitionsbedarf erhöht hat und der Druck zu Optimierung und Kostensenkung noch grösser geworden ist. Einschränkend ist festzuhalten, dass diese Entwicklung bereits Jahre vor der Einführung der LSVA eingesetzt hat. Gerade das hohe Lohnniveau in der Schweiz hat dazu geführt, dass heute im Import-/Exportverkehr nur noch rund 25 Prozent der Fahrleistung durch in der Schweiz immatrikulierte Fahrzeuge erbracht werden.

In Bezug auf die Wertschöpfung aller Sektoren in der Schweiz wurde errechnet, dass die Wertschöpfungseffekte der LSVA seit 2001 mit einer höheren Gewichtslimite zahlenmässig keine bedeutende Rolle spielen. Es ist daher anzunehmen, dass eine allfällige Erhöhung der LSVA auch künftig keine wesentlichen Auswirkungen auf die schweizerische Volkswirtschaft haben wird. Für das Transportgewerbe insgesamt wären die Veränderungen hingegen relevant und deutlich spürbar, da davon ausgegangen werden kann, dass sich die Verkehrsleistung – wie schon 2005 – auch künftig nicht mehr wesentlich stärker als die Fahrleistung entwickeln wird. Es ist deshalb anzunehmen, dass sich eine Erhöhung der LSVA unmittelbar auf die Transportkosten auswirkte, da ihr keine entsprechenden Produktivitätseffekte gegenüber stünden, welche diese Mehrbelastungen abmildern könnten. Dies dürfte die Konkurrenzsituation zwischen Strasse und Schiene zugunsten der Schiene verbessern. Besonders im alpenquerenden Transitverkehr wäre dadurch ein gewisser positiver Effekt auf die Verlagerung zu erwarten<sup>36</sup>. Es ist anzunehmen, dass auch die Beschäftigungszahl im Strassentransportgewerbe aufgrund des steigenden Preisdrucks leicht sinken dürfte, da Mehrkosten nur beschränkt auf die Kundschaft überwältzt werden können. Dennoch wird selbst bei einer massiven Verschärfung der bestehenden Effekte nicht mit Strukturbrüchen gerechnet.

---

<sup>35</sup> Vergleiche ARE: Volkswirtschaftliche Auswirkungen der LSVA mit höherer Gewichtslimite, 2007, S.117, 135, 138, 144, 150, 195.

<sup>36</sup> Volkswirtschaftlich betrachtet, ist es allen ökonomischen Externalitäten zum Trotz fraglich, Verkehr aus einem Bereich mit zumindest "ansprechender" Kostendeckung in einen Bereich mit tiefer Kostendeckung zu verlagern.

## 4. FAZIT zur Gebührenerhebung beim Gotthard-Strassentunnel

Eine Strassenbenutzungsgebühr im Sinne einer Objektgebühr für den Gotthard-Strassentunnel könnte gestützt auf Artikel 82 Absatz 3 BV von der Bundesversammlung bewilligt werden.

Mittels Objektgebühren können unterschiedliche Ziele avisiert werden. Ein Ziel kann die Steuerung der Nachfrage und die effizientere Nutzung der vorhandenen Infrastrukturen sein.

⇒ In den letzten Jahren ist eine Zunahme der Stautunden vor den Tunnelportalen des Gotthard-Strassentunnel feststellbar, obwohl der Tunnel übers Jahr gesehen nicht an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Die Staus entstehen vor allem im Sommerhalbjahr zwischen Ostern und den Herbstferien und in dieser Zeit vor allem zu Ferienreisezeiten an den Wochenenden. Eine Strassenbenutzungsgebühr zur Steuerung der Nachfrage und zur effizienteren Nutzung der Infrastruktur drängt sich beim Gotthard-Strassentunnel somit nicht auf.

Ein weiteres Ziel kann die Finanzierung von Bau, Unterhalt und Betrieb der entsprechenden Infrastrukturen durch die verursachergerechte Beteiligung der Strassenbenutzer sein.

Die heutige (Strassen-)Finanzierung auf Bundesebene hat sich in den letzten Jahrzehnten grundsätzlich bewährt, wobei vor allem die weitestgehende Verursacher- bzw. Nutzerfinanzierung (vergleiche Ziffer 3.3) als zukunftsfähig beurteilt wird. Mit der heutigen (Strassen-)Finanzierung auf Bundesebene sind die Strasseninfrastrukturen im Zeitpunkt ihrer Erstellung bzw. Inbetriebnahme bereits bezahlt. Der Bundeshaushalt wird somit nicht durch bereits getätigte, aber noch nicht finanzierte Investitionen belastet. Die Nutzer der Strassen bzw. die Treibstoffbezüger kommen vollumfänglich für die internen Kosten auf. Unter Anrechnung der externen Kosten beträgt der Kostendeckungsgrad rund 90 Prozent. Die heutige (Strassen-)Finanzierung stösst insbesondere infolge des Rückgangs des spezifischen Treibstoffverbrauchs an ihre Grenzen.

Bezüglich der bevorstehenden Sanierung des Gotthard-Strassentunnel ist die Finanzierungsfrage von Bedeutung. Allerdings ist die Mittelkonkurrenz kein neues, erst mit der Sanierung des Gotthard-Strassentunnel oder gar dem Sanierungsentscheid des Bundesrates entstandenes Phänomen. Mittels Strassenbenutzungsgebühren, insbesondere den verfassungsmässig zulässigen Objektgebühren könnte ein zusätzlicher Finanzierungsbeitrag erzielt und die systemimmanente Mittelkonkurrenz entschärft werden.

Die Höhe einer Objektgebühr ist von verschiedenen Faktoren und Annahmen abhängig, beispielsweise den zu finanzierenden Kosten, den Verkehrsmengen, dem Einbezug des Schwerverkehrs oder der Mitfinanzierung über eine zusätzliche "Schattenmaut"<sup>37</sup>.

⇒ Erste (rudimentäre) Berechnungen zu einer möglichen Objektgebühr beim Gotthard-Strassentunnel zur Finanzierung der zweiten Tunnelröhre<sup>38</sup> ermöglichen eine Abschätzung zur Gebührenhöhe (vergleiche Anhang 1).

### Variante 1 (Staat)

Die Finanzierung und Gebührenerhebung erfolgt über den Staat. Die Objektgebühr wird erhoben für:

- Betriebs- und Unterhaltskosten der neuen Tunnelröhre,
- Erhebungskosten der Objektgebühr,
- Zins- und Amortisationszahlungen (Jahre 1-35),
- Rückstellungen für künftige Sanierung (Jahre 36-45).

Wenn die anfallenden jährlichen Kosten in der Grössenordnung von 110 Millionen Franken ohne Einbezug des Schwerverkehrs erbracht werden müssen, entfällt pro Fahrzeug und Durchfahrt eine Objektgebühr von durchschnittlich 21 Franken.

<sup>37</sup> Von einer "Schattenmaut" spricht man, wenn der Staat für jede Tunnel-Durchfahrt einen Betrag an die Betreibergesellschaft bezahlt (beispielsweise für LKW).

<sup>38</sup> Die Sanierungs-, Betriebs- und Unterhaltskosten der bestehenden Röhre sind nicht eingerechnet.



Wird der Schwerverkehr einbezogen, bezahlt dieser pro Fahrzeug und Durchfahrt eine Objektgebühr von durchschnittlich 39 Franken (vergleiche Ziffer 3.6.1). Damit sinkt die Objektgebühr für die übrigen Fahrzeuge auf durchschnittlich 17 Franken pro Durchfahrt.

Aufgerechnet auf 45 Jahre fallen bei der Variante 1 Kosten von rund 4'967 Millionen Franken an.

#### Variante 2 (Private)

Die Finanzierung und Gebührenerhebung erfolgt über Private. Die Objektgebühr wird wie bei Variante 1 erhoben, jedoch mit einer für Private höheren Verzinsung (Risikozuschlag).

Wenn die gemäss Variante 2 anfallenden jährlichen Kosten in der Grössenordnung von rund 172 Millionen Franken ohne Einbezug des Schwerverkehrs erbracht werden müssen, entfällt pro Fahrzeug und Durchfahrt eine Objektgebühr von durchschnittlich 32 Franken.

Wird der Schwerverkehr einbezogen, bezahlt dieser pro Fahrzeug und Durchfahrt eine Objektgebühr von durchschnittlich 39 Franken (vergleiche Ziffer 3.6.1). Damit sinkt die Objektgebühr für die übrigen Fahrzeuge auf durchschnittlich gut 28 Franken pro Durchfahrt<sup>39</sup>.

Aufgerechnet auf 45 Jahre fallen bei der Variante 2 Kosten von rund 7'748 Millionen Franken an.

Der aus Objektgebühren erzielbare Finanzierungsbeitrag wäre aber sowohl in der Gesamtbetrachtung als auch speziell in Bezug auf den Gotthard-Strassentunnel wohl mit zahlreichen Nachteilen verbunden und mit der Höhe der Objektgebühr würden in der Tendenz auch die damit verbundenen Nachteile zunehmen.

- ⇒ Mit einer Gebührenerhebung beim Gotthard-Strassentunnel würde die wichtigste alpenquerende Strassenverbindung der Schweiz und somit auch bedeutendste strassenseitige Verbindung zwischen der Süd- und der Nordschweiz bepreist. Mit Verlagerungseffekten und entsprechenden (negativen) volkswirtschaftlichen Auswirkungen auf die Anrainerkantone, insbesondere das Tessin und das südliche Graubünden, wäre zu rechnen. Wollte man diese Effekte und auch die Effekte des Ausschlussprinzips abmildern, wären Korrekturen, beispielsweise in Form von Rabatten notwendig, welche sich wiederum negativ auf die erzielbaren Einnahmen auswirken dürften.
- ⇒ Objektgebühren beinhalten keinen ganzheitlichen Lösungsansatz, sondern könnten zu einem "Flickwerk" führen, weil sie isoliert auf ein einzelnes Objekt fokussieren. Dieser Ansatz müsste vor allem im Hinblick auf künftige verkehrsträgerübergreifende, verkehrslenkende und möglichst verursachergerechte Bewirtschaftungs- und Finanzierungssysteme vermieden werden. Letztendlich wäre auch auf anderen Alpenübergängen eine entsprechende Gebühr anzusetzen, um hier unerwünschte Nebeneffekte (z.B. Ausweichverkehr) zu verhindern.
- ⇒ Ferner besteht bei der Gebührenerhebung für LKW ein eingeschränkter Handlungsspielraum, da die LSVA sowohl durch das Schwerverkehrsabgabegesetz als auch das Landverkehrsabkommen betragsmässig begrenzt ist. Mit der Folge, dass das Verhältnis zwischen den Gebühren für LKW und für den übrigen Verkehr - im Vergleich zum Ausland, wo die Gebühren für LKW um ein Vielfaches höher sind<sup>40</sup> - unausgewogen wäre.

Beim Gotthard-Strassentunnel wären bei heute jährlich rund 1 Millionen LKW-Fahrten theoretische Einnahmen in der Höhe von rund 39 Millionen Franken möglich, nach Erreichen des Verlagerungsziels mit jährlich rund 500'000 LKW-Fahrten durch den Gotthard-Strassentunnel jedoch nur noch Einnahmen in der Grössenordnung rund 19,5 Millionen Franken jährlich.

<sup>39</sup> Zum Vergleich: Mont Blanc Tunnel ⇒ Kosten für eine einfache Fahrt mit dem PW ~ 47 Franken und einem LKW ~ 169,60 bis 358,80 Franken (Stand: November 2012) Fréjus Tunnel ⇒ Kosten für eine einfache Fahrt mit dem PW ~ 47 Franken und einem LKW ~ 169,60 bis 360,35 Franken (Stand: November 2012).

<sup>40</sup> Vergleiche Fussnote 39.

- ⇒ Das Ausschlussprinzip könnte beim Gotthard-Strassentunnel, insbesondere bei einem manuellen Inkasso, grundsätzlich durchgesetzt werden. Die Gebührenerhebung wäre technisch anspruchsvoll da eine Abrechnung „auf Distanz“ (z.B. an der Grenze oder via Rechnungsstellung) noch nicht möglich ist und die Platzverhältnisse bei den Tunnelportalen für ein manuelles Inkasso sehr eng sind. Beim manuellen Inkasso wäre mit entsprechenden Erhebungskosten und wohl auch mit Zeitverlusten zu rechnen und zudem müssten dieses und das Dosiersystem (Tropfenzähler) aufeinander abgestimmt werden.

Objektgebühren sind - auch wenn sie tendenziell zur Abmilderung der Mittelkonkurrenz beitragen könnten - mit zahlreichen gewichtigen Nachteilen verbunden.

Angesichts dessen sowie aufgrund des Umstandes, dass die Sanierung des Gotthard-Strassentunnel im Rahmen des heutigen Finanzierungssystems günstiger erfolgen kann, schlägt der Bundesrat vor auf eine Weiterverfolgung und Vertiefung der Thematik "Gebührenerhebung zur Finanzierung der Sanierung des Gotthard-Strassentunnel" zu verzichten.

## Anhang 1

	Variante 1		Variante 2		Variante 3	
	Jahr 1-35	Jahr 36-45	Jahr 1-35	Jahr 36-45	Jahr 1-35	Jahr 36-45
Betrieb und Unterhalt Tunnel neu in Mio. CHF <sup>1</sup>	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00
Rückstellungen für künftige Sanierung nach Amortisation (Jahr 36-45) in Mio. CHF <sup>2</sup>		65.00		65.00		65.00
Finanzierung <sup>3</sup> Staat (Verzinsung à 2%), Amortisation über 35 Jahre in Mio. CHF	80.92 <sup>6</sup>				45.20 <sup>6</sup>	
Finanzierung Eigenkapital (370 Mio. CHF) Verzinsung à 9.75% <sup>4</sup>			36.08	36.08		
Finanzierung Fremdkapital (FK 1'653 Mio. CHF)			114.00 <sup>8</sup>			
Verzinsung à 6% <sup>5</sup> und Amortisation über (Jahr 1-35 <sup>5</sup> ) in Mio. CHF						
Maut Erhebungskosten in Mio. CHF <sup>7</sup>	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00
<b>Kosten Total p.a. in Mio. CHF</b>	<b>113.92</b>	<b>98.00</b>	<b>183.08</b>	<b>134.08</b>	<b>78.20</b>	<b>98.00</b>
<b>Kosten Total im Durchschnitt pro Jahr in Mio. CHF</b>	<b>110.38</b>		<b>172.19</b>		<b>82.60</b>	
<b>Kosten Total (aufgerechnet auf 45 Jahre) in Mio. CHF<sup>9</sup></b>	<b>4'967.20</b>		<b>7'748.38</b>		<b>3'717.00</b>	
<b>Durchschnittl. Kosten pro Fahrzeug und Durchfahrt in CHF</b> (5.38 Mio. Fahrzeuge p.a. / ohne LKW <sup>10</sup> )	<b>20.52</b>		<b>32.01</b>		<b>15.36</b>	
500.000 LKW/p.a. à CHF 39 <sup>11</sup> in Mio. CHF	19.50	19.50	19.50	19.50	19.50	19.50
Total abzüglich max. mögliche LKW GST-Maut (über 45 Jahre) in Mio. CHF	4'089.70		6'870.88		2'839.50	
<b>Kosten pro Fahrzeug und Durchfahrt in CHF</b> (bei Kostenbeteiligung der LKW)	<b>16.90</b>		<b>28.39</b>		<b>11.73</b>	

Verschiedene zusätzliche Kosten wie Bauzeitins, Bereitstellungsgebühr FK, Upfront Fee FK und Management Fee FK wurden nicht berücksichtigt.

<sup>1</sup> Sanierung des Gotthard-Strassentunnels; Bericht des Bundesrates in Erfüllung des Postulates 09.3000, der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates vom 12. Januar 2009, S. 62

<sup>2</sup> Ab dem Jahr 36 werden jährlich CHF 65 Mio. für die künftige Sanierung generiert.

<sup>3</sup> in Anlehnung an PPP Lösung für zweite Gotthardröhre 2012 (economiesuisse), S. 68

<sup>4</sup> in Anlehnung an PPP Lösung für zweite Gotthardröhre 2012 (economiesuisse), S. 58

<sup>5</sup> in Anlehnung an PPP Lösung für zweite Gotthardröhre 2012 (economiesuisse), S. 68

<sup>6</sup> in Anlehnung an PPP Lösung für zweite Gotthardröhre 2012 (economiesuisse), S. 68

<sup>7</sup> in Anlehnung an PPP Lösung für zweite Gotthardröhre 2012 (economiesuisse), S. 67

<sup>8</sup> Die Amortisation ist so modelliert, dass die Belastung durch Zinsen und Amortisation jedes Jahr gleich gross ist (Annuitätenmodell).

<sup>9</sup> Zum Vergleich: Baukosten zweite Tunnelröhre (2'023 Mio. CHF) zuzüglich Betriebs-, Unterhaltskosten und Rückstellungen für künftige Sanierungen der neuen Tunnelröhre aufgerechnet auf 45 Jahre, ergibt rund 4'023 Mio. CHF.

<sup>10</sup> der Ausweichverkehr ist nicht berücksichtigt (Stand: 2011)

<sup>11</sup> Ziel der Verlagerungspolitik ist es den Güterschwerverkehr auf den alpquerenden Transitstrassen zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels auf jährlich max. 650.000 Fahrten zu reduzieren. Es wird davon ausgegangen, dass davon rund 80% die Gotthardroute wählen.

### Variante 1: Finanzierung neuer Tunnel - Staat

Die Finanzierung und Gebührenerhebung erfolgt über den Staat.

Die Objektgebühr wird erhoben für: Betriebs- und Unterhaltskosten der neuen Tunnelröhre, Erhebungskosten der Objektgebühr, Zins- und Amortisationszahlungen sowie Rückstellungen für künftige Sanierung.

Wenn die anfallenden jährlichen Kosten in der Grössenordnung von 110 Millionen Franken ohne Einbezug des Schwerverkehrs erbracht werden müssen, entfällt pro Fahrzeug und Durchfahrt eine Objektgebühr von durchschnittlich 21 Franken.

Wird der Schwerverkehr einbezogen, bezahlt dieser pro Fahrzeug und Durchfahrt eine Objektgebühr von durchschnittlich 39 Franken (vergleiche Ziffer 3.6.1). Damit sinkt die Objektgebühr für die übrigen Fahrzeuge auf durchschnittlich 17 Franken pro Durchfahrt.

**Variante 2: Finanzierung neuer Tunnel - Private**

Die Finanzierung und Gebührenerhebung erfolgt über Private

Die Objektgebühr wird wie bei Variante 1 erhoben, jedoch mit für Private höherer Verzinsung (Risikozuschlag).

Wenn die anfallenden jährlichen Kosten in der Grössenordnung von 172 Millionen Franken ohne Einbezug des Schwerverkehrs erbracht werden müssen, entfällt pro Fahrzeug und Durchfahrt eine Objektgebühr von durchschnittlich 32 Franken.

Wird der Schwerverkehr einbezogen, bezahlt dieser pro Fahrzeug und Durchfahrt eine Objektgebühr von durchschnittlich 39 Franken. Damit sinkt die Objektgebühr für die übrigen Fahrzeuge auf durchschnittlich gut 28 Franken pro Durchfahrt.

**Variante 3: Finanzierung der Differenz zwischen der vom Bundesrat gewählten Sanierungsvariante und der Sanierungsvariante mit einer kurzen Sommeröffnung (280 Sperrtage pro Jahr)**

Die Finanzierung und Gebührenerhebung erfolgt über den Staat.

Die Objektgebühr wird erhoben für: Betriebs,- Unterhaltskosten Rückstellungen für künftige Sanierung und die Kostendifferenz der beiden Sanierungsvarianten (2788 Mio. CHF - 1685 Mio. CHF).