

STUTTGARTER ZEITUNG

Gebühr für Straßennutzung

Schweiz will bei Ausländern für Durchfahrt kassieren

20.05.2026 - 04:00 Uhr

Stau, Gebühren, Ärger: Die Schweiz plant eine neue Transitabgabe für Ausländer – mit Folgen für Millionen Urlauber. Wie hoch sie ausfallen soll und was Kritiker daran stört.

dpa

Zürich - Wer auf dem Weg in die Ferien Richtung Süden die Schweiz durchquert, soll künftig zur Kasse gebeten werden. Die Durchfahrer ließen kein Geld im Land, verstopften nur die Straßen und verpesteten die Luft, hieß es in einer Parlamentsdebatte, bevor die Transitgebühr im März beschlossen wurde. Die Abgeordneten wollten "den Deutschen die Italien-Ferien vermiesen", titelte der "Tages-Anzeiger". Jeder, der "ohne wesentlichen Aufenthalt" durch die Schweiz fährt, soll zahlen. Was ist genau geplant?

Warum diese neue Gebühr?

Anwohner ärgern sich über Blechkolonnen an Feiertagswochenenden und bei Ferienbeginn und -ende an den zwei wichtigsten Nord-Süd-Achsen: von Basel nach Chiasso durch den 16,9 Kilometer langen Gotthard-Straßentunnel oder von St. Margarethen nach Bellinzona durch den 6,6 Kilometer langen San-Bernardino-Tunnel. Vor Feiertagswochenenden wie Pfingsten und im Sommer staut sich der Verkehr oft kilometerlang.

Was soll das kosten?

Noch wird an den Einzelheiten gefeilt. Im Gespräch ist eine Gebühr in Höhe von durchschnittlich 21 Franken (rund 23 Euro). Die Durchfahrt soll zu Spitzenzeiten besonders teuer werden, in der Hoffnung, dass genügend Urlauber auf andere Reisezeiten ausweichen. Das Ganze soll einen niedrigen dreistelligen Millionenbetrag in die Schweizer Kassen spülen.

Bislang ist für die Autobahnnutzung nur eine Jahresvignette für 40 Franken (knapp 44 Euro) nötig. "Die Schweizer Maut ist im europäischen Vergleich extrem niedrig", sagt Kevin Riehl, Dozent am Institut für Transportsysteme und Verkehrsplanung der Universität ETH in Zürich. Ob eine höhere Transitgebühr nötig sei, um den Verkehr besser zu verteilen, müsse getestet werden.

In Österreich kostet eine Autobahn-Tagesvignette 9,60 Euro. Zusätzlich ist am Brenner eine Gebühr von zur Zeit 12,50 Euro fällig. Kosten wie in der Schweiz im ganzen Jahr fallen dort also praktisch bei einer Hin- und Rückfahrt an.

Wann soll das in Kraft treten?

Das kann noch dauern. Zum einen ist die Regierung nicht begeistert von der Parlamentsentscheidung, wird also keine Eile an den Tag legen, die Umsetzung auszuarbeiten. Sie sagt auch, dass dafür womöglich eine Volksabstimmung nötig sei. Das würde den Start weiter verzögern. Sicherlich gehen noch ein, zwei Jahre oder mehr ins Land, bevor es ernst wird.

Warum sollen nur Leute aus dem Ausland bezahlen?

Weil reine Transitfahrten für die Schweiz "ohne nennenswerten Nutzen" sind, wie es in der angenommenen Vorlage von Nationalrat Marco Chiesa heißt. Laut Bundesamt für Statistik machen solche Transitfahrten 31 Prozent des Personenverkehrs über die Schweizer Alpen aus. 34 Prozent sind Leute, die aus dem Ausland zum Urlaub in die Schweiz kommen und aus der Schweiz ins Ausland fahren, 35 Prozent ist Verkehr innerhalb der Schweiz.

Wie soll das umgesetzt werden?

Es gibt fast 700 Grenzübergänge, wobei Langstreckenfahrer Autobahnen und Hauptstraßen nehmen dürften, das sind dann etwa 125, sagt **Riehl**. Dort wäre die Erfassung mit Hilfe von Kameras und automatischer Nummernschilderkennung im Prinzip kein Problem.

Das Schweizer Pendant zum ADAC, der TCS, warnt vor erheblichem Aufwand für die systematische Erfassung und Überwachung von Fahrzeugen. "Der TCS bezweifelt daher, dass die Wirkung der Durchfahrtsabgabe den erheblichen Ressourcenaufwand rechtfertigen würde", sagt Sprecherin Vanessa Flack. "Er hält deren Umsetzung jedoch weder für realistisch noch für opportun."

Kann so eine Gebühr wirklich Staus reduzieren?

Im Prinzip ja, sagt Thomas Sauter-Servaes, Professor für Mobility Sciences (Mobilitätswissenschaft) an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW). "Man muss sich aber fragen, ob es nicht sinnvoller wäre, gleich ganz groß zu denken und ein Mobility Pricing für alle einzuführen."

Gemeint sind damit Nutzungsgebühren für Straßen, die je nach Tageszeit oder Größe des Fahrzeugs und Auslastung variieren können. "Bislang läuft die Finanzierung der Infrastruktur zum großen Teil über die Treibstoffsteuer, aber bei der wachsenden Zahl von Elektrofahrzeugen wird das immer weniger", sagt er. "Ein faires Modell wäre, wenn die, die die Straßen am stärksten nutzen - durch schwere Autos oder viele Fahrten - auch am meisten zahlen."

Fluggesellschaften und die Bahn machten dies schon lange so: zu Spitzenzeiten, wenn alle fliegen oder Bahn fahren wollen, sind die Preise höher als an anderen Tagen.

Wie kommen die Pläne in Brüssel oder Baden-Württemberg an?

Der CDU-Europaabgeordnete Andreas Schwab hält wenig von der Transitgebühr. "Einseitige Maßnahmen dieser Art sind kein Schritt nach vorn", sagt er auf dpa-Anfrage. "Unsere Grenzgebiete leben von Verlässlichkeit, der Vereinfachung von Regeln sowie einem offenen und reibungslosen Zusammenleben mit den Nachbarländern auf Augenhöhe und ohne jegliche Diskriminierung."

So sieht es auch der CDU-Bundestagsabgeordnete Felix Schreiner aus dem Wahlkreis Waldshut-Tiengen an der Grenze zur Schweiz. Ausländische Autofahrerinnen und Autofahrer dürften nicht zu Sündenböcken gemacht werden, sagt er. "Ich bin überzeugt, dass sich verkehrspolitische Herausforderungen im Herzen Europas nur gemeinsam lösen lassen. Der richtige Weg ist daher nicht Abschottung, sondern mehr Kooperation."

Sauter-Servaes, der aus Berlin stammt, gibt zu bedenken: "Wenn jedes Land so denken würde und nur die Ausländer abkassieren will, haben wir ein Problem. Dann würden sich Regierungen fragen: Warum soll der Deutsche auf dem Weg in den Italienurlaub in der Schweiz zahlen, der Schweizer auf dem Weg nach Dänemark in Deutschland aber nicht?"