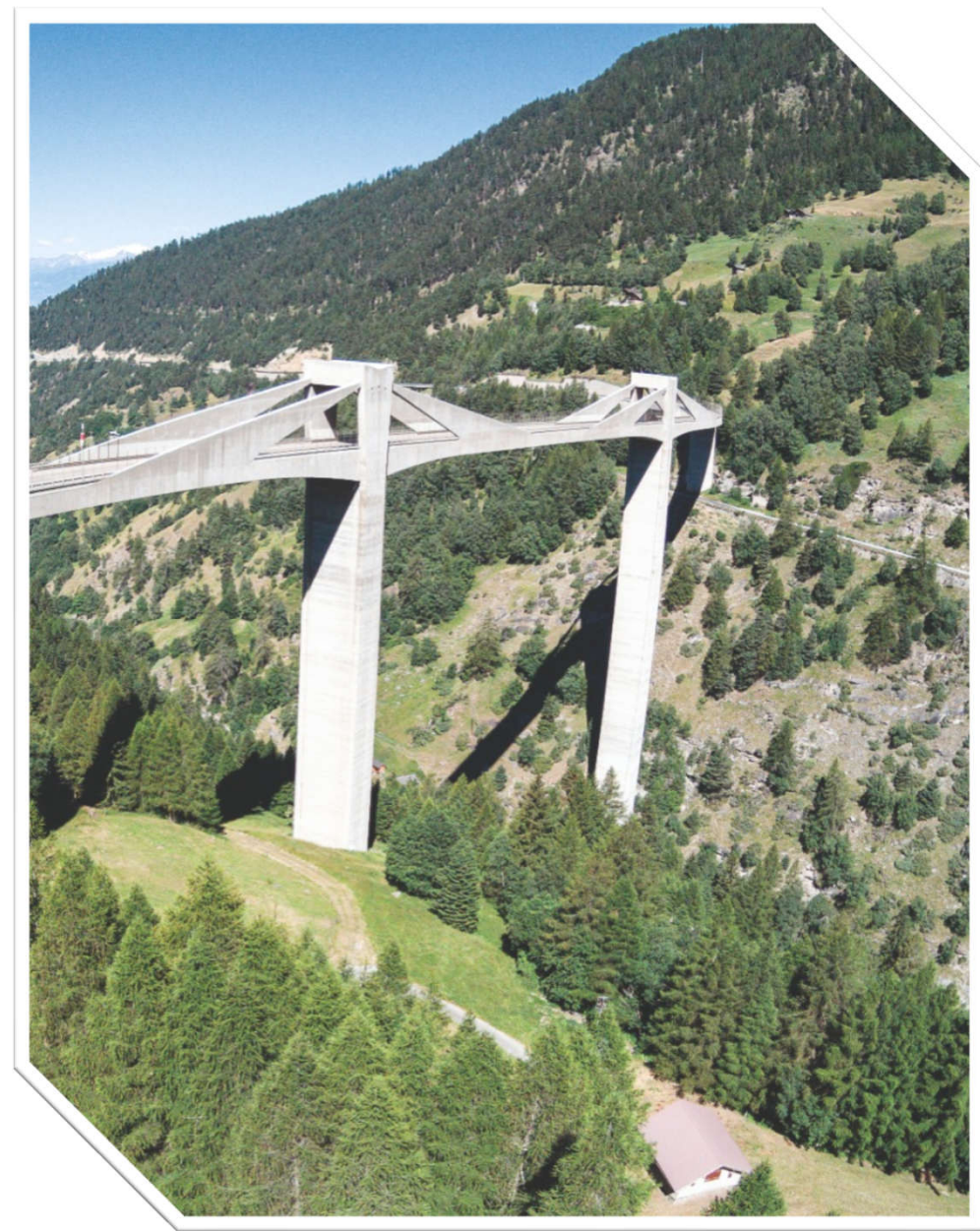
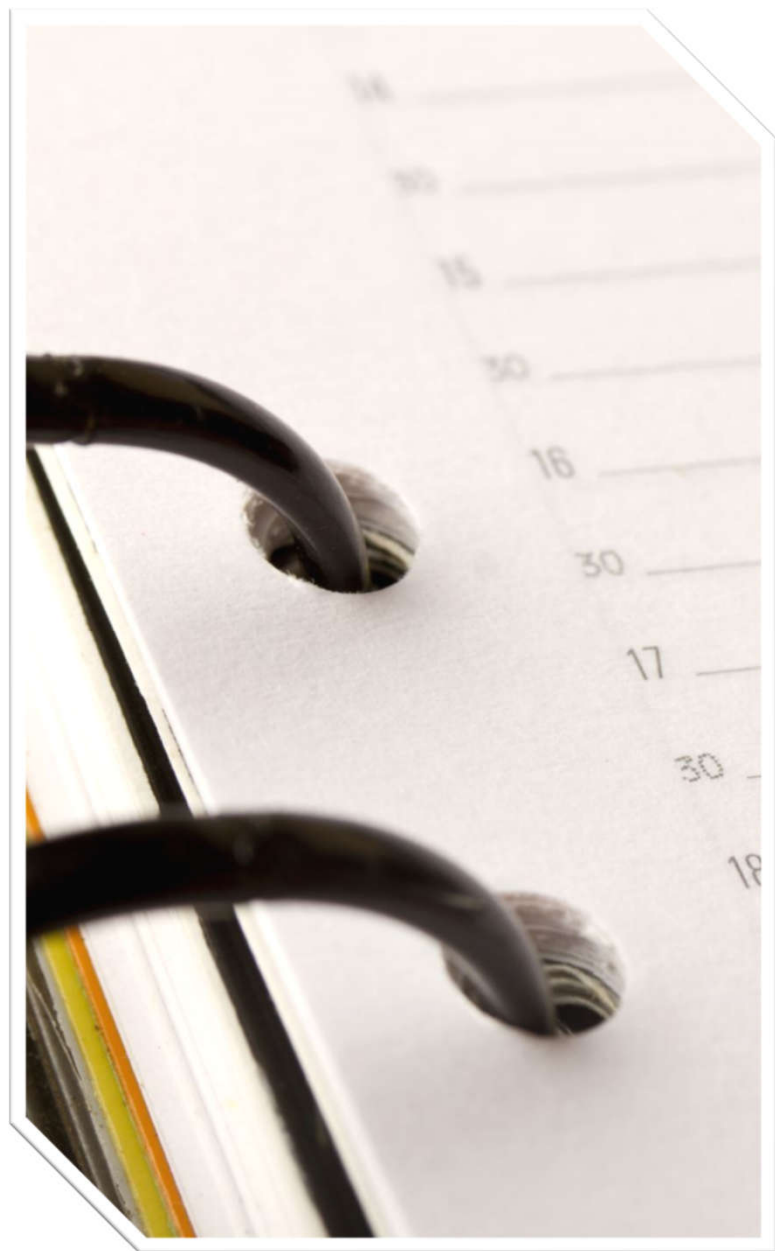




SEKTION SCHWYZ-URI

# JAHRESBERICHT DES PRÄSIDENTEN





---

# AGENDA

- Ergebnisse der Abstimmung zum Nationalstrassenausbau
  - Verkehrspolitische Entwicklungen in der Schweiz
  - Einfluss von künstlicher Intelligenz im Automobilbereich
  - Aktivitäten und Veranstaltungen 2024
  - Ausblick 2025
-



## Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen

- Die Abstimmung über den Nationalstrassenausbau in der Schweiz am 24. November 2024 führte zu einem **Nein mit 52,7 % der Stimmen**. Damit muss der Bund auf den Ausbau von sechs Autobahnteilstücken verzichten, darunter Abschnitte der **A1, A2, A4** und der Bau neuer Tunnel.

### Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen

Abstimmungsergebnis, kartographisch visualisiert  
Endresultat, 24. November 2024

Verworfen

#### Schweiz

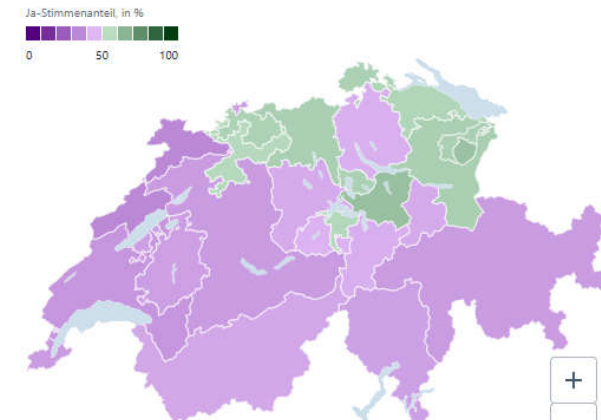
Beteiligung: 45,06%

**47,30% Ja**

**52,70% Nein**

1'181'560

1'316'505



**Der Entscheid wiegt umso schwerer, wenn man sich vor Augen führt, dass sich auf den rund 3 Prozent, welche die Nationalstrassen vom gesamten Strassennetz ausmachen, über 40 Prozent des Personenverkehrs und über 70 Prozent des Güterverkehrs abwickeln.**



### Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen

- **Mit dem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum nimmt auch die Zahl der Verkehrsteilnehmenden weiter zu.** Um unseren Wohlstand und eine intakte Wirtschaft zu sichern, muss das Nationalstrassennetz auch in Zukunft leistungsfähig bleiben. Entsprechend wegweisend war der Ausgang dieser Abstimmung. Dennoch hat sich das Schweizer Stimmvolk leider gegen die Beseitigung bestehender Engpässe ausgesprochen.



- **Der Automobil Club der Schweiz, ACS, ist sehr enttäuscht, dass sich eine Mehrheit der Schweizer Stimmberechtigten gegen den «Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen» ausgesprochen hat** und damit Nein sagt zu den sechs baureifen Projekten zur Engpassbeseitigung in den Agglomerationen von Basel, Bern, Raum Genf-Lausanne, Schaffhausen und St. Gallen. Damit kann die Aufrechterhaltung eines leistungs- und funktionsfähigen Nationalstrassennetzes nicht sichergestellt werden.
-





## Verkehrspolitische Entwicklungen in der Schweiz

Parallel dazu wurde über die **Gletscherinitiative** diskutiert, welche den vollständigen Verzicht auf fossile Brenn- und Treibstoffe bis 2050 fordert. Während Umweltorganisationen diesen Schritt begrüßen, äußerten Automobilverbände Bedenken hinsichtlich der technologischen Machbarkeit und wirtschaftlichen Folgen.



Ein weiteres wichtiges Thema war die **Revision des Gütertransportgesetzes**, mit dem verhindert werden soll, dass vermehrt Güterverkehr von der Schiene auf die Straße verlagert wird. Der Ständerat hat die Vorlage bereits angenommen, womit der Grundstein für eine effiziente und umweltfreundliche Logistik gelegt wurde.



Zusammenfassend war 2024 ein entscheidendes Jahr für die Zukunft der Mobilität in der Schweiz, geprägt von politischen Weichenstellungen und gesellschaftlichen Debatten über nachhaltige Verkehrslösungen.



## Verkehrspolitische Entwicklungen in der Schweiz

Das Jahr 2024 war von intensiven Debatten und bedeutenden Entscheidungen im Bereich der Schweizer Verkehrspolitik geprägt. Ein zentrales Thema war das neue **CO<sub>2</sub>-Gesetz**, welches die Grundlage für die Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2030 schafft. Dabei wurden klare Grenzwerte für Fahrzeugemissionen festgelegt, während die CO<sub>2</sub>-Abgabe bestehen bleibt. Besonders umstritten war die Streichung der geplanten Fördermittel für Ladestationen, was die Elektromobilität bremsen könnte.

- **Reduktionsziel:** Die Schweiz soll ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 um 50 % gegenüber 1990 senken.
- **Fahrzeug-Grenzwerte:** Neue Personenwagen dürfen ab 2030 höchstens 49,5 g CO<sub>2</sub>/km ausstoßen, leichte Nutzfahrzeuge maximal 90,6 g CO<sub>2</sub>/km.
- **CO<sub>2</sub>-Abgabe:** Die Abgabe bleibt bei 120 CHF pro Tonne CO<sub>2</sub>, ein Drittel der Einnahmen fließt in Klimaschutzmaßnahmen (Gebäudeprogramme und Technologiefonds)





## Künstliche Intelligenz und Software im Automobil:

Die Automobilindustrie hat sich stark auf die Integration von KI und neuen Softwarelösungen konzentriert, um das Nutzererlebnis zu verbessern und die Digitalisierung voranzutreiben.



### Vorteile:

**Sicherheit:** KI-Systeme wie Toter-Winkel-Warner, Notbremsassistenten und automatische Abstandsregelungen reagieren schneller und präziser als der menschliche Fahrer.

**Effizienz:** KI kann große Datenmengen verarbeiten und in Echtzeit relevante Informationen liefern. Dies optimiert den Verkehrsfluss, reduziert Staus und senkt den Energieverbrauch sowie die Emissionen.

**Komfort:** Sprachassistenten und automatisiertes Fahren reduzieren den Stress und die Anspannung für den Fahrer. Personalisierte Fahrerlebnisse wie automatische Sitzeinstellungen und Klimaanpassungen erhöhen den Komfort.

**Autonomes Fahren:** Fortschritte im autonomen Fahren ermöglichen es Fahrzeugen, eigenständig zu agieren, was die Unfallquote senkt und die Fahrweise effizienter gestaltet.

---



## Künstliche Intelligenz und Software im Automobil:



### Nachteile:

**Abhängigkeit von Technologie:** Die zunehmende Abhängigkeit von KI-Systemen kann dazu führen, dass Fahrer ihre Fahrfähigkeiten vernachlässigen und sich zu sehr auf die Technologie verlassen.

**Kosten:** Die Implementierung von KI-Technologien in Fahrzeugen ist teuer und kann die Anschaffungskosten für Verbraucher erhöhen.

**Datenschutz:** Die Nutzung von KI im Automobilbereich erfordert die Erfassung und Verarbeitung großer Mengen an Daten, was Bedenken hinsichtlich des Datenschutzes und der Privatsphäre aufwirft.

**Technologische Herausforderungen:** Trotz der Fortschritte gibt es immer noch technologische und regulatorische Hürden, die überwunden werden müssen, bevor vollständig autonome Fahrzeuge im Alltag eingesetzt werden können.

---