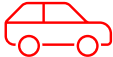




Stellungnahme des Automobil Clubs der Schweiz ACS zu den Verkehrsvorlagen der Sommersession 2025 der eidgenössischen Räte

Nationalrat

	Zustimmung	Ablehnung
23.477 pa. Iv. KVF-N. Solidarbürgschaften zugunsten des Autoverlads Der ACS befürwortet diese parlamentarische Initiative mit folgender Begründung: - Wir stehen Projekten, die den Verkehrsfluss des motorisierten Individualverkehrs sicherstellen sowie solchen, welche die Erreichbarkeit auch abgelegener Regionen sichern, grundsätzlich positiv gegenüber. - Autoverlade sind als Teil des überregionalen und nationalen Verkehrsnetzes nicht nur verkehrspolitisch bedeutsam, sondern tragen auch zum Austausch zwischen den Regionen und den Kantonen bei. - Durch die Solidarbürgschaft des Bundes profitiert der Besteller aufgrund einer höheren Bonität von tieferen Zinsen und damit von tieferen Betriebsabgeltungen. Damit kann der Subventionsbedarf reduziert werden, was den Bundeshaushalt entlastet.		
23.3711 n Mo. (Pasquier -Eichenberger) Töngi. Für ein Verbot von SUV und Geländewagen Der ACS lehnt diese Motion mit folgender Begründung ab: Ein staatlicher Eingriff in die Wahl des Autotyps kommt für uns nicht in Frage. Autofahrende sollen auch weiterhin selbst entscheiden können, welches Auto sie fahren möchten.		



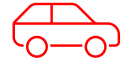
• Zudem müssen SUVs gemäss Gesetz über dieselben automatisierten Fahrsysteme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit verfügen wie alle anderen Fahrzeuge auch.		
23.3715 n Po. Farinelli. Obligatorische Autobahnvignette für Fahrten durch die Schweiz Der ACS <u>lehnt</u> dieses Postulat mit folgender Begründung <u>ab</u>: • Die Ausweitung des Vignettenobligatoriums auf die Alpenpässe und andere Transitrouten käme einem Roadpricing gleich, welches der ACS kategorisch ablehnt.		
23.3891 n Mo. Schaffner. Ausweichverkehr verhindern. Gesetzliche Grundlage für Navigationssysteme schaffen Der ACS <u>lehnt</u> diese Motion mit folgender Begründung <u>ab</u>: • Der ACS steht Massnahmen zur Verhinderung von Ausweichverkehr grundsätzlich positiv gegenüber. • Die Betreiber von Kantons- und Gemeindestrassen können bei Stau schon heute temporäre Fahrverbote anordnen. Wenn sie diese in Echtzeit publizieren, werden diese in den Navigationssystemen entsprechend angezeigt. Deshalb erachtet der ACS es nicht als notwendig, dass eine gesetzliche Grundlage für digitale Verkehrsanordnungen geschaffen wird. • Zudem ist es aufgrund des Territorialprinzips nicht möglich, ausländische Navigationsbetreiber mit einer gesetzlichen Regelung dazu zu verpflichten, ihre Systeme mit entsprechenden Verkehrsanordnungen zu programmieren.		



**23.3976 n Mo. Fraktion G. Umwelt und Gesundheit.
Verursacherprinzip bei den Krankheitskosten
Anwenden**

Der ACS lehnt diese Motion mit folgender Begründung ab:

- Die Einnahmen aus dem Verkehr sind bereits weitgehend zweckgebunden. Dies trifft auch auf die Erträge aus der Automobil- und der Mineralölsteuer zu. Sie sind gemäss Artikel 86 Absatz 2 BV ganz oder teilweise zweckgebunden. Abweichungen von diesen Zweckbindungen würden also einer Verfassungsänderung bedürfen.
- Der ACS geht mit dem Bundesrat einig, dass weder zusätzliche Abgaben noch neue Zweckbindungen der vom Bund erhobenen Steuern für die Mitfinanzierung zur Behandlung von Krankheiten angezeigt sind.
- Generell gilt es auch noch zu erwähnen, dass die Automobilindustrie in den letzten Jahrzehnten mit laufenden Innovationen einen sehr grossen Beitrag dazu geleistet hat, die Emissionen kontinuierlich zu senken, was ihr in sehr grossem Masse gelungen ist.





Ständerat

	Zustimmung	Ablehnung
25.3040 s Mo. Z'graggen. Erhebliche Erhöhung der finanziellen Abgeltung durch den Bund für Kantonsstrassen an internationalen Transitachsen Der ACS <u>lehnt</u> diese Motion mit folgender Begründung ab: • Wie in der Stellungnahme des Bundesrats vermerkt, werden den Bergregionen (nach Artikel 14 des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel; MinVG; SR 725.116.2) bereits heute zusätzliche Beiträge aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr gewährt. • Ausserdem erhalten die Bergkantone (gemäss Artikel 87 der Schwerverkehrsabgabeverordnung; SVAV; SR 641.811) bei der Verteilung des Reinertrags aus der LSAV einen höheren prozentualen Anteil als die anderen Kantone. • Zudem erhalten alle Kantone zusätzlich nicht werkgebundene Beiträge, die speziell auf Grundlage ihrer Strassenlasten berechnet werden. • Last but not least sind nicht nur die Bergkantone, sondern auch das Mittelland vom Ausweichverkehr betroffen. • Der ACS ist wie der Bundesrat der Ansicht, dass die aktuellen Bundesbeiträge an die Strassenlasten der Kantone den Besonderheiten der kantonalen Strassennetze angemessen Rechnung tragen.		

Für allfällige weitere Auskünfte wenden Sie sich bitte an Fabien Produit, Generalsekretär ACS, fabien.produit@acs.ch, Tel. 031 328 31 17.