



Stellungnahme des Automobil Clubs der Schweiz ACS zu den Verkehrsvorlagen der Sondersession 2025 des Nationalrats

	Zustimmung	Ablehnung
<p>25.3003 n Mo. KVF-N. Auch Navigationssysteme müssen einen Beitrag für die Sicherheit leisten</p> <p>Der ACS lehnt diese Motion mit folgender Begründung ab:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Betreiber von Kantons- und Gemeindestrassen können bei Stau schon heute temporäre Fahrverbote anordnen. Wenn sie diese in Echtzeit publizieren, werden sie in den Navigationssystemen entsprechend angezeigt. Deshalb erachtet der ACS es nicht als notwendig, dass eine gesetzliche Pflicht für die Betreiber von Navigationsgeräten eingeführt wird, welche verpflichtet, angeordnete Strassensperrungen anzuzeigen und den Verkehr entsprechend umzuleiten. • Zudem ist es aufgrund des Territorialprinzips nicht möglich, ausländische Navigationsbetreiber mit einer gesetzlichen Regelung dazu zu verpflichten. • Gleichzeitig würde eine solche gesetzliche Regelung bedingen, dass gleichzeitig eine Aktualisierungspflicht für Navigationssysteme eingeführt würde. Eine solche würde aber beispielsweise dem sogenannten «Wiener Übereinkommen» (Übereinkommen über den Strassenverkehr vom 8. November 1968; SR 0.741.10) widersprechen. 		
<p>25.3004 n Mo. KVF-N. Schaffung der gesetzlichen Grundlagen zur Verbesserung des Verkehrsmanagements auf den Nord-Süd-Achsen</p> <p>Der ACS lehnt diese Motion mit folgender Begründung ab:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchgangsstrassen dienen dazu, dass der Verkehrsfluss sowie die Erreichbarkeit aller Schweizer 		



<p>Regionen sichergestellt sind. Im Strassenverkehrsgesetz ist geregelt, dass Durchgangsstrassen, die parallel zu den Nationalstrassen verlaufen als alternative Route dienen sollen, wenn es auf den Autobahnen zu Staus oder sonstigen Störungen kommt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zudem können die Kantone in Absprache mit dem Bund bereits heute örtliche Verkehrsregelungen zu den Durchgangsstrassen treffen. Diese Regelungen müssen allerdings überregionalen Interessen entsprechen. • In diesem Zusammenhang möchten wir hervorheben, dass sich der Bund mit Mitteln aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr an den kantonalen Kosten für die Hauptstrassen beteiligt. • Eine spezifische Regelung für die Nord-Süd-Achse wäre zudem ungerecht, da nicht nur diese Achse von Ausweichverkehr betroffen ist, sondern ebenfalls die Gemeinden und Agglomerationen im Mittelland und dies täglich. 		
<p>24.4303 n Po. I mark. Pannestreifenumnutzungen mit vereinfachten Verfahren ermöglichen</p> <p>Der ACS befürwortet dieses Postulat mit folgender Begründung und unter folgendem Vorbehalt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vereinfachte Verfahren für die Umnutzung von Pannestreifen sind ein probates Mittel, damit eine rasche und vereinfachte Beseitigung von Engpässen möglich ist. Nach dem Nein zur Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen, ist eine solche Regelung dringlicher denn je, um der Staubildung flexibel, rasch und effizient entgegenzutreten. • Bei Verkehrsüberlastung an neuralgischen Punkten verzögert der heutige Missbrauch der Beschwerdemöglichkeiten einfache Lösungen wie Pannestreifenumnutzungen um Jahre. 		



<p>23.3517 n Po. (Regazzi) Fonio. Gotthardtunnel. Eigene Fahrspur für Fahrzeuge mit Tessiner und Urner Kennzeichen</p> <p>Der ACS lehnt dieses Postulat mit folgender Begründung ab:</p> <ul style="list-style-type: none">• Eine solche Regelung würde zu einer Diskriminierung aller anderen Fahrzeuglenkenden führen. Diese beteiligen sich via NAF und Bundessteuern aber alle in gleichem Masse an den Kosten für den Betrieb und den Unterhalt des Nationalstrassennetzes, inklusive Gotthardtunnel.• Für die Umsetzung wäre die Erfassung der Kontrollschilder jedes einzelnen Fahrzeugs, das den Gotthardtunnel passiert, notwendig. Dies ist aus unserer Sicht aus Datenschutzgründen sehr heikel.• Zudem wären die Kontrolle und Ahndung von Verstössen aufwändig und kostenintensiv.		
<p>23.3715 n Po. Farinelli. Obligatorische Autobahnvignette für Fahrten durch die Schweiz</p> <p>Der ACS lehnt dieses Postulat mit folgender Begründung ab:</p> <ul style="list-style-type: none">• Die Ausweitung des Vignettenobligatoriums auf die Alpenpässe und andere Transitrouten käme einem Roadpricing gleich, welches der ACS kategorisch ablehnt.• Ausserdem lehnen wir eine Erhöhung der Gebühren für die Autobahnvignette ab. Das Schweizer Stimmvolk hat sich 2014 klar dagegen ausgesprochen. Zudem könnten höhere Kosten das vom Postulanten befürchtete Ausweichen vom nationalen auf das kantonale Strassennetz fördern, vor allem bei ausländischen Verkehrsteilnehmenden, welche die Schweiz pro Jahr nur wenige Male passieren.		



<p>23.3711 n Mo. (Pasquier-Eichenberger) Töngi. Für ein Verbot von SUV und Geländewagen</p> <p>Der ACS <u>lehnt</u> diese Motion mit folgender Begründung ab:</p> <ul style="list-style-type: none">• 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.		
<p>23.3610 n Mo. Gredig. Variable Maut für den Nord-Süd-Transit und flankierende Massnahmen für andere alpenquerende Übergänge Zu/ad: 23.3611 n, 23.3612 n</p> <p>Der ACS <u>lehnt</u> diese Motion mit folgender Begründung ab:</p> <ul style="list-style-type: none">• Diverse Beispiele im Ausland, allen voran die Stadt London, haben gezeigt, dass Mautgebühren sich als Instrument zur Steuerung des Verkehrsmanagements nicht eignen.• Eine Mautgebühr für die Befahrung des Gotthardtunnels entspricht einem Roadpricing, welches wir kategorisch ablehnen.		

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