

Revolutionär nach aussen, Traditionalist nach innen

- 26.08.2023
- Neue Zürcher Zeitung
- HERBIE SCHMIDT

Trotz Vorstands- und Finanzwirren kann der Automobilclub der Schweiz (ACS) sein 125-Jahr-Jubiläum feiern. Obwohl Mobilität heute viel mehr bedeutet, beharrt der Klub konsequent auf dem Auto. VON HERBIE SCHMIDT In den 1950er Jahren bietet der ACS seinen Mitgliedern Notfallsets für Ausflüge im Winter an: Schneeketten, Sandsack und Taschenlampe inklusive. re Mobilität hat sich in den vergangenen Jahrhunderten deutlich verändert. Zu der Eisenbahn und dem öffentlichen Verkehr sind die Autos und Motorräder hinzugekommen, es folgte der steigende Hype um das Fahrrad und die Mikromobilität mit Trottnett und Kleinstauto.

Und immer öfter ist auch das hochautomatisierte Fahren ein Thema geworden. Um unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse abzudecken und dadurch attraktiv zu bleiben, müssen sich die Automobilklubs neu orientieren und ihr Dienstleistungsprogramm erweitern. Nur - einer der drei Schweizer Klubs hält beharrlich an seinen Grundwerten fest. Mit rund 100 000 Mitgliedern ist der Automobilclub der Schweiz (ACS) hierzulande gegenwärtig der drittgrösste Automobilklub, knapp hinter dem Verkehrsclub der Schweiz (VCS) und deutlich hinter dem Touringclub der Schweiz (TCS). Der Klub zeigt das grösste Interesse an Motorsport und Verkehrspolitik und betätigt sich entsprechend lobbyistisch.

Darum gilt der ACS als Hoffnungsträger für Automobilisten und Rennsportfreunde. Gegenüber dem VCS ist der ACS deutlich weniger grün eingestellt und zeigt sich besonders dem motorisierten Individualverkehr gegenüber aufgeschlossen. Die populärsten Themen der Mobilität überlässt er dem grossen TCS, der gegenwärtig nach einer Ausweitung in neue Domänen der Mobilität strebt. Der ACS bleibt sich dagegen treu und folgt den Grundsätzen aus seiner Gründerzeit vor 125 Jahren. Angefangen hat alles im Herbst 1898: Seit der Erfindung des Automobils durch Carl Benz 1886 sind zwölf Jahre vergangen In Genf treffen sich 17 Männer, die sich für den Durchbruch des Automobils einsetzen wollen.

Zur damaligen Zeit ist die Pferdekutsche noch ein bevorzugtes Transportmittel, die ersten Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor entstehen gerade. Die Skepsis der Bevölkerung gegenüber den knatternden und rauchenden Kisten ist noch gross. Weniger schwer haben es die ersten Elektroautos, von denen zunächst mehr auf dem Markt sind als solche mit Auspuff. Am 6. Dezember 1898 gründen die Herren den Automobilclub der Schweiz (ACS).

Im Zentrum des Vereins stehen die vier Themen Entwicklung der Mobilität, Verbesserung des Strassennetzes, gesetzliche Regelung des Verkehrs und Vereinfachung der Zollformalitäten. Der ACS engagiert sich also bereits früh verkehrspolitisch. Nur drei Jahre später beginnen die motorsportlichen Aktivitäten. Der ACS hofft, dass die bei Autorennen geweckten Emotionen dazu beitragen, dass die Bevölkerung das Automobil stärker akzeptiert. 1904 gehört der ACS zu den Mitgründern der internationalen Motorsportbehörde FIA (Federation Internationale de l'Automobile) und beansprucht die Motorsport-Hoheit in der Schweiz.

Eine Vielzahl an motorsportlichen Aktivitäten wird vom ACS organisiert, darunter Fernfahrten, Ballonverfolgungen und Oldtimer-Rallys. Gleichzeitig veranstaltet der Klub von Genf aus verschiedene Automobil-Ausstellungen und -Veranstaltungen ausserhalb des Rennsports. Auf Initiative des ACS wird bereits 1906 die erste Fahrschule eröffnet. Erweitert auf alle Landesteile Stammen die Gründer des Automobilclubs damals alle aus der Romandie, entstehen 1905 erste regionale Sektionen in Basel, Zürich und dem Waadtland. Der ACS beginnt Mitglieder aus allen Landesteilen zu gewinnen.

1923 ist der Klub auf 20 Sektionen und insgesamt 4700 Mitglieder angewachsen. Jeder fünfte

Autofahrer ist zu diesem Zeitpunkt bereits ACS-Mitglied. In den 1920er Jahren hat sich das Auto als Verkehrsmittel durchgesetzt. Eine Reihe von Schweizer Karosseriebauern baut möglichst elegante Blechhüllen auf bestehenden Chassis aus dem Ausland auf. In dieser Zeit sorgt der ACS mit seinem Engagement für den weiteren Ausbau der Strasseninfrastruktur und ruft die ACS-Notrufsäulen ins Leben.

1934 verlegt der Klub die Zentralverwaltung von Genf nach Bern, wo sie bis heute angesiedelt ist. Die Massnahme dient der grösseren Nähe zum Parlament und zu der Regierung. Wichtiges Anliegen ist es nun, die Erhöhung des Benzinzolls zu verhindern. Nach Kriegsende engagiert sich der Automobilclub erfolgreich gegen eine geplante Verkehrsordination zugunsten des Schienenverkehrs und sichert damit «die Freiheit für die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs», wie es in der ACS-Chronik heisst. Der Klub hat dadurch unter Beweis gestellt, dass es ihn braucht.

Ab 1946 beginnt die Hochkonjunktur importierter Autos, jährlich werden mehr als 20 000 Fahrzeuge eingeführt. Dies ist der Anfang der vollmotorisierten Gesellschaft in der Schweiz, wie wir sie heute kennen. Von 1950 bis 1970 verzehnfacht sich die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge auf 1,4 Millionen. Dem ACS gelingt dadurch der Durchbruch. Denn in den Boomjahren sind viele Autos zunächst nicht zuverlässig, so dass die Abschleppdienste des Automobilclubs immer häufiger in Anspruch genommen werden.

In dieser Zeit wirbt der ACS mit dem Motto «Gurt sei Dank» für die Sicherheitsgurt-Nutzung. Auf Initiative des Klubs werden ausserdem die blauen Parkierzonen eingeführt. Das ACS-Reisebüro wird eröffnet: Auf langen Fahrten ausserhalb der Schweiz steht es den Autofahrern mit Auslandschutzbriefen und Benzincoupons zur Seite. Thomas Hurter Zentralpräsident des ACS Rennsport und Fahrkurse In den Boomjahren der späten 1960er und 1970er Jahre steht beim ACS der Motorsport im Mittelpunkt. Rundstreckenrennen sind ab 1955 in der Schweiz verboten, aber die vom ACS organisierten Bergrennen sorgen für europaweite Beachtung und entsprechende Teilnehmer.

Erste Sportfahrerkurse werden durch den Klub organisiert, der zudem ab 1970 Rennlizenzen ausstellt. Mit dem Ausbau des Nationalstrassennetzes in der Schweiz wächst auch der Widerstand ökologischer Gruppierungen gegen die scheinbar grenzenlose Mobilität. Für den ACS mit seinen nun mehr als 100 000 Mitgliedern dreht sich der Wind. Damit tut er sich schwer. Zudem sieht der Klub 1980 die Einführung der tieferen Höchstgeschwindigkeiten (50 km/h in der Stadt, 80 km/h auf der Landstrasse) als eigentliche Niederlage an.

Der nächste Tiefschlag für den ACS ist 1984 die Einführung der Autobahnvignette zur Finanzierung der Mobilitätskosten. Die Opposition des ACS gegen diese «Geldbeschaffungsmassnahme auf Kosten der Autofahrer» scheitert. Noch dazu wird 1985 das Autobahnhöchsttempo 120 km/h eingeführt, ein weiterer Rückschlag für die Ziele des Klubs. Mitte der 1980er Jahre dominieren Schlagwörter wie «saurer Regen», «Waldsterben» und «Ozonloch». Der ACS beteiligt sich als Vorreiter der Automobilisten am Widerstand gegen die Grünen-Bewegung.

Immerhin bringen technische Fortschritte in der Automobiltechnik wie der Katalysator geringfügige Erleichterungen. Erste Warnrufe wegen der Klimaerwärmung verhallen noch. Schwindende Relevanz 1994 wird der ACS in seinen politischen Bemühungen um den Schutz des Automobils weiter zurückgedrängt: Die Alpeninitiative, die den Verkehr von der Strasse auf die Schiene verlagern soll, wird angenommen. Der Automobilclub verliert immer mehr an Relevanz. 1998 ist der Klub bereits 100 Jahre alt.

Das Jubiläum wird gross gefeiert. Die darauf folgenden 25 Jahre bringen dann mehr Veränderungen im ACS als die vorhergehenden 100 Jahre. Wie das ACS-Ehrenmitglied Bernhard Taeschler berichtet, werden die klassischen Dienstleistungen nun immer mehr infrage gestellt. Den Pannendienst übernehmen nun häufiger die Autoimporteure (oft auch in Zusammenarbeit mit dem Klub-Konkurrenten TCS). Das klassische ACS-Reisebüro wird durch Internetdienste und Navigationsgeräte verdrängt.

Die ACS-Notrufsäulen werden wegen der aufkommenden Mobiltelefonie immer seltener genutzt und am Ende ganz abgebaut. Was den ACS in dieser Zeit besonders schmerzt, ist der Verlust der Motorsport-Hoheit in der Schweiz. Sie wird 2004 von der FIA an einen neuen Verband vergeben. Nur die Rennlizenzkurse bleiben dem Klub noch. Zunehmend wächst der Widerstand gegen den Vereinsvorstand.

Es kommt in den 2010er Jahren zu Machtkämpfen. Zu dieser Zeit steht der ACS auf wackligem Fundament, denn immer mehr Mitglieder wenden sich aufgrund der Vorstandsunruhen vom ACS ab. 2016 wird Nationalrat Thomas Hurter zum neuen Zentralpräsidenten gewählt. Seine erste Aufgabe ist die Bereinigung verschiedener Streitigkeiten, auch finanzieller Art - mit dem Ziel, die Mitgliederbeiträge nicht erhöhen zu müssen. Im heutigen Umfeld, geprägt von neuen Mobilitätsfaktoren wie autonomem Fahren, Mikromobilität, dem Velohype und der Elektrifizierung, scheint der ACS sich auf seine Kernthemen zu konzentrieren.

Die Mitgliederzahlen haben sich auf dem Niveau von 100 000 stabilisiert. Einen unbedingten Wachstumskurs visiert Hurter nicht an: «Wir werden künftig der feine, spezielle Automobilclub bleiben», erklärt der Zentralpräsident, der im Mai 2022 zum dritten Mal für drei Jahre wiedergewählt wird. Ob dies ganz ohne den Blick auf den Wandel der Mobilität durch das Zusammenspiel verschiedener Verkehrsmittel und Technologien genügt, wird sich weisen müssen. Immerhin sieht auch Hurter einen Anlass zur Veränderung: «Gesunde Erneuerung ist das Ziel, denn in gewissen Bereichen sind wir überaltert.» Unter Hurters Ägide und gemeinsam mit dem Verkehrshaus Luzern gelingt es dem ACS 2022, den bis 1955 organisierten Concours d'Excellence International für Oldtimerfahrzeuge aus der Versenkung zu holen.

Die Massnahme gilt der Pflege des Klubangebots aus früheren Jahren, angereichert mit neuen Themen. «Wir verstärken unsere DNA und konzentrieren uns auf die automobilen Leidenschaft», lautet das Motto des Zentralpräsidenten Hurter. Man prüfe aber auch neue spannende Themen, die von Startup-Firmen eingebracht würden. Beispiele dafür nennt Hurter nicht. Mit der Zukunft arrangiert Wie will der ACS mit der neuen Mobilität zurechtkommen? «Wir sind offen für jede Antriebstechnologie», sagt Thomas Hurter.

Themen wie Elektromobilität und autonomes Fahren gehören laut eigener Aussage zu seinem erneuerten Pflichtenheft. «Hier sind wir - nicht zuletzt durch mich als Parlamentsmitglied - stark eingebunden. Die Schweiz ist durch das geänderte Strassenverkehrsgesetz beim autonomen Fahren auf Stufe 3 in Europa führend.» Doch für die ACS-Mitglieder ist die veränderte Ausgangslage noch nicht spürbar. Es stellt sich zudem die Frage, wofür ein Automobilklub noch nötig sein wird, wenn die Menschen nicht mehr selbst fahren.

«Dadurch verliert der ACS grundsätzlich nicht seine DNA», sagt Hurter. «Der ganze Rennsportbereich und das Lizenzwesen entstanden aus dem ACS. Oldtimer wird es weiterhin geben, die müssen unterstützt werden. Aber das Mobilitätsverhalten wird sich verändern. Dennoch: Automobilität wird bleiben.

» Hier versteift sich Hurter auf das Kernthema Auto, ohne die Chance zu nützen, die sich mit dem Mobilitätswandel bietet. Ein Automobilklub ist derzeit nicht prioritär, das sieht auch er ein: «Die Menschen binden sich heutzutage nur ungern. Wir verfolgen jedoch den Bereich Automobil konsequent weiter. Wir sind in den genannten Themen Fachleute und bieten Unterstützung. Die wird es nach wie vor brauchen.

» Die Konzentration des 125 Jahre alten Automobilclubs auf seine Urwerte zeigt sich im gegenwärtigen politischen Tätigkeitsfeld: der Verhinderung von ausgedehnten Tempo-30-Zonen. Hier sieht der ACS - und nicht nur er - die Freude an der automobilen Leidenschaft in Gefahr. Auch hier wird sich der Klub neu orientieren und sich den wachsenden Bedürfnissen nach umweltfreundlicher und nachhaltiger Mobilität anpassen müssen. Die Konzentration des ACS auf seine Urwerte zeigt sich im gegenwärtigen politischen Tätigkeitsfeld: der Verhinderung von ausgedehnten Tempo-30-Zonen..