



«Auf die Diskussion um Roadpricing steige ich gar nicht ein»

Der Automobil Club Schweiz (ACS) hat turbulente Zeiten hinter sich. Nun verrät der neue Präsident, Thomas Hurter, auf welche Themen er setzt.

VON OTHMAR VON MATT

Herr Hurter, Sie sind 100 Tage ACS-Präsident. Wie gross ist der Imageschaden, den Sie nach den öffentlichen Flügelkämpfen bewältigen müssen?

Thomas Hurter: Er ist nicht so gross, wie man denken könnte. Schwierig war es, all die internen Differenzen zu bereinigen. Die Mitgliederzahlen hingegen steigen leicht an.

Weshalb ist er gar nicht so gross?

Man nahm plötzlich wieder wahr, dass es den Automobilclub überhaupt gibt, der sich konsequent für die Automobilisten einsetzt. Das war in den letzten zwei Jahren weniger der Fall. Mit den Streitigkeiten nahm man aber zur Kenntnis, dass die Leute im Verband vehement für ihre Anliegen kämpfen. Das ist genial. Als ich den Posten des Geschäftsführers ausschrieb, erhielten wir 86 Bewerbungen, davon ein Drittel exzellente. Das zeigt mir: Das Interesse ist vorhanden.

Was mussten Sie tun, um die zerstrittenen Lager wieder zu einen?

In den letzten zwei Monaten sehr viel. Ich habe die Geschäftsstelle total umgekrempelt und musste über die Hälfte des Personals erneuern. Ich installierte ein junges, dynamisches Team. Zudem werden die Zusammenarbeiten mit Partnern wie der Zurich Versicherung, der UBS sowie weiteren angepasst und überprüft. Und es gelang, eines von zwei internen Streitfeldern

zu bereinigen.

Was ist noch offen?

Offen sind noch Streitigkeiten zwischen den alten Verbandsorganen und den intermediären Verbandsorganen. Ich hoffe, sie in ein bis zwei Monaten ebenfalls lösen zu können. Das Ziel ist, dass unsere Mitglieder davon möglichst wenig betroffen sind.

Also war der grosse Flügelkampf letztlich sogar gut für den ACS?

Natürlich wäre es besser gewesen, wenn man die Situation anders hätte lösen können. Der Streit führte aber zu einem Zusammenrücken. Und vor allem zu einer Rückbesinnung darauf, was der ACS will und kann.

Was will er? Und was kann er?

Erstens wollen wir den Club wieder stärker auf die Interessen der Automobilisten ausrichten. Zweitens möchten wir uns strategisch so positionieren, dass der ACS in Zukunft die Mobilitätsdiskussion wesentlich mitprägt.

Das tat er zu wenig?

Man nahm den ACS in den letzten Jahren meines Erachtens bei Verkehrsthemen zu wenig wahr. Ich möchte den Verband aber auch im Bereich Rennsport wieder besser positionieren, etwa bei der Formula E. Der Rennsport



ACS-Präsident Thomas Hurter (SVP). Key

ist eines der Standbeine des ACS. Und der ACS soll sich verstärkt zum Beispiel für Oldtimer einsetzen. Auch gesellige Anlässe sind wichtig.

Was soll den ACS vom Touring Club Schweiz (TCS) und vom Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) unterscheiden?

Beim VCS ist der gesamte Langsamverkehr angesiedelt. Der TCS vertritt die verschiedensten Verkehrsanliegen. Der ACS ist der einzige Verband, der die Automobilisten mit ihren Anliegen konsequent vertreten kann und muss.

Ihr Kernziel?

Genau. Der ACS soll auf seinen Kern fokussieren: die Autos. In den politischen Diskussionen der Zukunft soll man wieder wissen, dass beim ACS angesiedelt ist, was mit Strasse und Automobilen zu tun hat.

Machen Sie auf Obstruktion?

Überhaupt nicht. In unserer Mobilität haben alle Fortbewegungsmittel ihre Berechtigung. Nur kann man nicht

überall alles haben. Wir prägten zum Beispiel die Kompromisslösung beim Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) wesentlich mit. Wir führen auch noch andere Mobilitätsdiskussionen. Der ACS soll künftig nicht einfach Antworten auf Vernehmlassungen schreiben, sondern die Mobilität in der Schweiz mitprägen.

Wo zum Beispiel?

Beim Roadpricing. Das lehne ich komplett ab. Damit zahlt nur der Autofahrer. Der ÖV, der ungefähr 75 Prozent auf der Strasse abwickelt, würde dagegen nichts bezahlen. Doch jeder will Mobilität und deshalb müssen wir



über Mobilität als Ganzes reden. Hier müssen wir proaktiv mitarbeiten.

Was wollen Sie statt Roadpricing?

Auf die Diskussion um Roadpricing steige ich gar nicht ein. Wenn schon, müsste man über ein Mobilitypricing reden. Dazu gehören auch Bahn und weitere Verkehrsträger. Auch da ist Vorsicht angebracht. Man kann nicht überall die Preise für die Automobilisten erhöhen. Wir sind damit einverstanden, dass man den Benzinpreis für den NAF erhöht. Nicht einverstanden sind wir hingegen, wenn man den Benzinpreis künftig erneut erhöhen will, um weitere Projekte zu finanzieren. Oder wenn die Vignette durch eine elektronische Vignette abgelöst wird. Damit würde man die Grundlagen schaffen für ein Roadpricing in der Zukunft. Man könnte den Automobilisten einen Kilometerpreis verrechnen und seine Mobilität überwachen. Das ist nicht die richtige Diskussion.