

«Das Auto bleibt das wichtigste Transportmittel»

- 26.01.2023
- Automobil Revue
- Raoul Studer

Raoul Studer Eine Veranstaltung, die Jahr für Jahr Hunderte von Gästen anlockt, kann kein Flop sein. Und so kamen auch dieses Jahr zum Tag der Schweizer Garagisten in den Berner Kursaal rund 850 Teilnehmer. Thomas Hurter, Zentralpräsident des Auto Gewerbe Verbands Schweiz (AGVS), brachte die Ansicht der Teilnehmer auf den Punkt mit der Aussage «Das Auto fasziniert und wird es immer tun». Es bleibe weiterhin das wichtigste Transportmittel, und es werde sich weiter dynamisch wandeln. Zudem versicherte er, dass man das von der Politik vorgegebene Ziel mittrage, wandle sich indes gegen Technologieverbote und einseitige Fokussierungen.

Zur Reduktion des CCE-Ausstosses sei nicht nur eine Lösung zielführend, sondern mehrere. Und er fügte hinzu, dass auch nach 2035 zwei Drittel der Autos auf unseren Strassen mit einem Verbrennungsmotor unterwegs sein werden. Entscheidend werde sein, woher die Energie für die Mobilität komme. Daniel Mes, verantwortlich für das Dossier Verkehr im EU-Kabinett, stellte in seinem Referat per Videoschaltung klar, dass Europa bis 2050 klimaneutral werden soll und ab 2035 Autos keine Emissionen mehr ausstossen dürfen. Das sei eine grosse Transformation.

Es genüge jedoch nicht, nur das Ziel festzuhalten, man müsse auch konkret zeigen, wie man dahin gelangen wolle. So seien für alle EU-Länder verbindliche Ziele beschlossen worden. Danach soll es an Autobahnen alle 60 Kilometer eine Ladestation und alle 150 Kilometer eine Wasserstoff-Tankstelle geben. Diese Transformation hin zu E-Mobilität und Wasserstoff bedeute eine Transformation und eine grosse Herausforderung auch für die Garagisten. Die Arbeit werde sich verändern.

Es gebe Fragen zur Software, zudem müsse der Garagist dafür sorgen, dass seine Mitarbeiter die nötigen Fähigkeiten und Kenntnisse punkto E-Fahrzeuge hätten und gleichzeitig in der Lage seien, auch Autos mit Verbrennungsmotoren instand zu setzen, da selbst im Jahr 2035 noch ganz viele Autos mit Verbrennungsmotor unterwegs sein werden. Die Kostenwahrheit fehlt Reiner Eichenberger, Professor für Wirtschaft an der Universität Freiburg, bemängelte die fehlende Kosten Wahrheit in der Schweizer Klima- und Verkehrspolitik. In seinem provokativen Referat wies er darauf hin, dass sich die Zukunft des Autos durch Angebot und Nachfrage bestimme. Die Politik konzentriere sich indes nur auf die Nachfrage und versuche diese mit eigenen Berechnungen zurückzudrängen. Der Klimawandel sei nicht das grösste Problem, sondern ein Problem unter vielen, erklärte Eichenberger weiter.

Andere Probleme seien etwa die Kosten für Lärm, Stau oder Unfälle. Statt Studien in Auftrag zu geben, die rasch einmal Zehn tausende von Franken verschlingen, solle man sich auf zuverlässige Berechnungen der Kostenwahrheit konzentrieren. Damit Hesse sich die Entwicklung massgeblich steuern. Es sei wichtig, dass sich die Verkehrsteilnehmer der Kosten des eigenen Verbrauchs bewusst würden. Man könnte etwa einen Velofahrer fragen, wie viel er bereit sei, für Veloschnellstrassen zu bezahlen.

Eichenberger bezeichnete ein richtiges Mobility-Pricing als zukünftige Lösung. Mit einem Blick in die Zukunft warnte Eichenberger davor, dass es eine Unterfinanzierung der Strasse geben werde, da E-Fahrzeuge keine Abgaben entrichteten. Der öffentliche Verkehr werde nicht mehr konkurrenzfähig sein, Carsharing bleibe die Ausnahme, da jeder sein eigenes Auto besitzen wolle, und der Autoverkehr explodiere. Der Wert der Marke wird zentral «Die Zukunft ist elektrisch», erklärte Jürgen Stackmann, ehemaliger Automobilmanager und jetziger Direktor des Instituts für Mobilität der Universität St. Gallen, zu Beginn seiner Ausführungen.

Auf Europas Strassen verkehrten 325 Millionen Autos. Die Emissionen müssten auf null

zurückgehen, Europa müsse von der fossilen Energie unabhängiger werden. Die heutigen «Petrol-Heads» würden zu «Watt-Heads», da die Zahl der Autos mit Verbrennungsmotoren stetig abnehme. Stackmann ist ferner der Ansicht, dass sich Wasserstoff für die Zementindustrie, aber weniger für Autos eigne. Unabhängig vom Antrieb und Vertrieb werde aber der Wert der Marke zentral.

Die chinesischen Autoproduzenten stellten gute Autos her, doch ihre Marken seien ohne Emotionen. Diese könnte man durch die Schaffung von Erlebniswelten auslösen und damit neue Kunden gewinnen. Diesbezüglich hätten die Garagisten noch ein weites Betätigungsfeld. Mario Illien, Mitbegründer und Besitzer der Motorenentwicklungsfirma Illmor, erklärte den Anwesenden, für ihn stimme die Gesamteffizienz im Elektroauto nicht, dieses sei darüber hinaus ein Auto ohne Seele. Zudem mache man sich mit Bezug auf die E-Autos völlig von China abhängig.

Auch sei die Ökobilanz der E-Autos nicht sehr vorteilhaft. Dem stimmte Flavio Helfenstein, Mitinhaber der Garage Helfenstein in Hildisrieden LU und ehemaliger Sieger der Berufsweltmeisterschaften (World-Skills) 2011 in London, zu und ergänzte, dass die Bilanz für E-Autos nicht mehr so rosig aussehe, wenn man den gesamten Prozess von der Entstehung über den Verbrauch bis zur Entsorgung betrachte. Auch Helfenstein plädierte für Technologieoffenheit. Wenn sich nämlich die Politik in den Markt einmische und die Elektromobilität subventioniere, setzten die Hersteller auf diese. Damit aber kämen andere Technologien zu kurz.

Für Illien schliesslich sind die heutigen Autos zu gross und zu schwer. 500 PS brauche es nicht für unsere Mobilität. Er sähe die Lösung eher in seriellen Hybridfahrzeugen. Das richtige Agenturmodell? Für Schweizer Garagenbetriebe sind neben den verschiedenen Antriebsarten wirtschaftlich gesehen die Agenturmodelle ein bedeutendes Thema. Tobias Treyer, Anwalt und Rechtskonsulent des AG VS, referierte an der Tagung über zentrale Fragen zu diesem Thema.

So beschrieb er das Agenturmodell, dass europaweit viele Hersteller einzuführen planen. Sie wünschen sich damit eine Veränderung des Vertriebssystems. Dabei müsse man zwischen einem echten und einem unechten Agenturmodell unterscheiden. Beim echten Agenturmodell trage der Hersteller beziehungsweise der Importeur die wesentlichen geschäftlichen Risiken. Beim unechten Agenturmodell trage der Garagist einen wesentlichen Teil des Risikos und der Kosten.

Welches das vorteilhaftere Modell sei, hänge von der konkreten Ausgestaltung ab. Auf jeden Fall werde damit die unternehmerische Freiheit des Händlers tangiert. Doch der Kontakt zum Kunden werde weiterhin über den Garagisten laufen. • Reiner Eichenberger, Mario Illien, Mitgrün- Jürgen Stackmann, Professor für der und Besitzer der Direktor des Instituts Wirtschaft an der Motorenentwicklungs- für Mobilität der Universität Freiburg. firma Illmor.

Universität St. Gallen. Eine engagierte Diskussion Es war eine engagierte Diskussion, die sich Jürg Röthlisberger, Direktor des Bundesamts für Strassen (Astra), Jürg Grossen, Berner Nationalrat und Präsident der grünliberalen Partei, sowie Bernard Lycke, Generaldirektor des europäischen Autohandelsdachverbands Ceca, lieferten. «Die Verwaltung muss nicht sagen, welche Mobilität wir wollen, das sagen die Kunden beziehungsweise das Volk. Die Schweizer Gesellschaft will eine fossilfreie Mobilität», machte der Astra-Chef klar und ergänzte, dass man aufhören solle, die verschiedenen Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen.

Zudem brauche es einen punktuellen Ausbau beim öffentlichen Verkehr wie beim motorisierten Individualverkehr und eine Erhöhung der Effizienz. Dieser Ansicht ist auch Grossen, doch er verwies darauf, dass die Schweiz einmal führend war bei der Elektrifizierung der Bahn. «Wir haben die Erfindung gemacht und alles weggegeben», sagte er weiter. Auch bei den E-Fuels sei die Schweiz führend gewesen, doch würden diese woanders hergestellt. Röthlisberger entgegnete darauf, «dass die Schweiz bei der Gesetzgebung (Strassenverkehrsgesetz - Red.

) zum automatisierten Fahren oder beim Ausbau der Ladestationen viel weiter ist als das Ausland». Die Dekarbonisierung sei ein Megatrend, und die Schweiz sei dabei. Er glaube, es werde nicht eine Technologie die andere ablösen, sondern es werde Parallelwelten geben, der Verbrenner werde weiterhin bleiben. Auch Lycke glaubt, dass die Verbrennungsmotoren

weiterhin eine Daseinsberechtigung haben, daneben aber auch Platz für alternative Treibstoffe sein müsse. Grossen wiederum ortete bei der Solarenergie das grösste Potenzial.

Er setze auf Technologie und Intelligenz. AO.