

AGVS - Dossier

Interessenvertretung und Politik

Stand: 5. Januar 2017

INHALT

	Seite
1. Einleitung	3
2. Ausgangslage	4
3. Analyse der letzten Verkehrspolitischen Abstimmungen und des aktuellen politischen Umfelds.....	5
4. Konsequenzen für das politische Engagement des AGVS.....	6
5. Handlungsansätze für den Verband, die Sektion und das einzelne Mitglied	9
6. Die wichtigsten Erkenntnisse im Überblick	12

1. EINLEITUNG

Die Reihe der AGVS-Dossiers behandelt ein weiteres, für den AGVS zunehmend wichtiges Thema: die Interessenvertretung und die Politik. Basis dafür bildet die 2016 im Rahmen der überarbeiteten AGVS-Strategie festgeschriebene Absicht: «Um die Interessen und Anliegen der Mitglieder wirkungsvoll zu vertreten, pflegt der AGVS regional und national sein starkes politisches Netzwerk. Die Sektionen bringen sich in die lokale Politik ein.»

Politisches Engagement von Verbänden zu Gunsten ihrer Mitglieder wird immer wichtiger. Im Vordergrund stehen für den AGVS dabei die Verkehrs- und Gewerbepolitik. Sein starkes und glaubwürdiges Engagement hat er in jüngster Zeit in verschiedenen, erfolgreich geführten Abstimmungskämpfen gezeigt, namentlich bei der Abstimmung zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels (2. Röhre) oder schon früher bei der Abstimmung über die Verteuerung der Autobahn-Vignette. Bei der «Milchkuh-Initiative», die zu lancieren der AGVS substanziell mitgeholfen hatte, und bei der Teilrevision des Radio- und Fernsehgesetzes (RTVG), die faktisch eine neue Steuer schuf und vom AGVS bekämpft wurde, fand er sich auf der Verliererseite.

Wie das vorangegangene Dossier «Autokauf beim AGVS-Garagisten» soll auch jenes über die Politik möglichst praxisbezogen und von hohem Nutzwert für das Mitglied resp. den Leser sein. Wesentlich ist dabei die Absicht, die Mitglieder für die Notwendigkeit des politischen Engagements ihres Verbandes zu sensibilisieren und dessen Nutzen für das einzelne AGVS-Mitglied aufzuzeigen. Und es soll zeigen, wie stark der AGVS auch in der Politik den unternehmerischen Ansatz sucht.

2. AUSGANGSLAGE

Um die Rolle des Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) in der Verkehrspolitik zu verstehen, hilft ein Blick in die Vergangenheit. Der AGVS wurde 1927 als reiner Berufsverband gegründet. Hauptanliegen waren (und sind) Fragen der Aus- und Weiterbildung, Dienstleistungen für die Mitglieder und allgemein der Erhalt guter Rahmenbedingungen für die Schweizer Garagisten.

2.1 Jeder achte Arbeitsplatz hängt vom Auto ab

4,5 Millionen Personenwagen verkehren heute auf Schweizer Strassen. Damit gehört die Schweiz zu den am stärksten motorisierten Ländern Europas. Mit der Zunahme des Fahrzeugbestandes hat sich auch das entsprechende Gewerbe entwickelt und vergrössert. Zurzeit umfasst das Schweizer Autogewerbe 5200 Garagen. Davon sind etwa 4000 Garagen mit rund 39'000 Mitarbeitenden im Auto Gewerbe Verband Schweiz organisiert. Jeder achte Arbeitsplatz in der Schweiz hängt direkt oder indirekt vom Auto ab. Insgesamt umfasst die Schweizer Autobranche etwas über 15'000 Betriebe und beschäftigt 84'000 Mitarbeiter mit einem gesamten Umsatz von 90 Milliarden Franken. Rund 34 Mia. Franken werden dabei allein von den Schweizer Garagenbetrieben erwirtschaftet. Entsprechend gross ist die wirtschaftliche Bedeutung des Autogewerbes.

2.2 Der AGVS ist die Stimme der Vernunft

In einer zunehmend komplexeren politischen Landschaft beschäftigt sich der AGVS im Interesse seiner Mitglieder mit einem breiten Themenspektrum: Strasse, Verkehr, Bildung, allgemeine unternehmerische Fragen. Als führender und verantwortungsbewusster Branchenverband positioniert er sich in Verkehrsfragen als «Stimme der Vernunft». Er sucht nicht die Konfrontation mit dem politischen Gegner, sondern in erster Linie die Kooperation mit seinen Partnern. Er strebt eine Vermittlerrolle an, um Mehrheiten zu schaffen. Denn nur gemeinsam mit Partnern lassen sich politische Ziele erreichen. Der AGVS engagiert sich überall dort mit Vehemenz, wo seine Mitglieder politisch unter Druck geraten. Beispiele aus der jüngeren Vergangenheit sind die Debatten um die Abschaffung oder Reduktion von Pendlerabzügen oder auch um die zunehmende Kriminalisierung von fehlbaren Autolenkerinnen und -lenkern im Rahmen von «Via Sicura».

2.3. Solidarität schafft Mehrheiten

Innerhalb der Strassenverbände nimmt der AGVS eine tragende Rolle ein. Gemeinsam mit «auto-schweiz», der ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband) und strasseschweiz setzt er sich für die Interessen des motorisierten Verkehrs ein. Der AGVS ist weder Systemführer noch Lautsprecher. Aber er kämpft gemeinsam mit Partnern für seine Interessen.

Die politischen Prozesse in der Schweiz sind so gestaltet, dass ein Einzelkämpfer nichts gewinnen kann. Ohne Koalitionen bringen der AGVS, «auto-schweiz», die ASTAG und strasseschweiz keine Mehrheiten zusammen. Zudem verlaufen die Interessen dieser Partner oft nicht deckungsgleich. Während sich «auto-schweiz» in erster Linie für die Belange der Autohersteller stark macht, sind die Interessen der ASTAG vorab auf den Nutzfahrzeugverkehr gerichtet. Der AGVS dagegen nimmt die unternehmerischen Interessen des Garagengewerbes wahr. Er tut dies mit Allianzen, die je nach Vorlage wechseln können, oft mit dem Schweizerischen Gewerbeverband (sgv), von Fall zu Fall auch beispielsweise mit dem Touring Club der Schweiz (TCS) oder dem Automobil Club der Schweiz (ACS) und Economiesuisse.

Als Allianzschmied ist der AGVS meist leiser unterwegs als andere Verbände oder Interessenvertreter; das bedeutet aber nicht, dass er weniger effektiv ist. So engagieren sich AGVS-Vertreter in Institutionen wie dem sgv, dem Schweizerischen Verkehrssicherheitsrat (VSR), der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) oder strasseschweiz.

3. ANALYSE DER LETZTEN VERKEHRSPOLITISCHEN ABSTIMMUNGEN UND DES AKTUELLEN POLITISCHEN UMFELDS

3.1 Von der «Alpen-Initiative» zur zweiten Gotthard-Röhre

Das Image des Autos hat sich in den letzten 30 Jahren massiv verbessert. In den 1980er- und 1990er-Jahren noch als Dreckschleuder und als alleiniger Verursacher des «Waldsterbens» verurteilt, ist das Auto – dank Einsatz moderner Technologien – wieder salonfähig geworden. Dieser Image-Wandel wirkt sich auch politisch aus. Um diesen wandelnden Zeitgeist zu illustrieren: 1994 hatten Volk und Stände entgegen der Empfehlung des Bundesrates sowie beider Parlamentskammern in Bern die sogenannte «Alpen-Initiative» angenommen, 2016 stimmen sie im Rahmen der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels für den Bau einer zweiten Tunnelröhre. 57 Prozent der Abstimmenden sagten Ja zu dieser Vorlage.

Der AGVS unterstützte den Bau einer zweiten Tunnelröhre (ohne Kapazitätserweiterung) bereits 2013 im Rahmen der Vernehmlassung und engagierte sich auch im Abstimmungskampf für diese verkehrs- und regionalpolitische Vorlage. Dabei gelang es, den Soverän zu überzeugen, dass eine zweite Röhre einerseits die Verkehrssicherheit erhöht und dass andererseits der Kanton Tessin bei einer Sanierung des Tunnels ohne echte Alternativroute faktisch vom Rest der Schweiz abgeschnitten worden wäre.

3.2 Schädliche «grüne Wirtschaft»

Erfolgreich war der AGVS 2016 im Kampf gegen die für die Wirtschaft schädliche Eidgenössische Volksinitiative «Für eine nachhaltige und ressourceneffiziente Wirtschaft (Grüne Wirtschaft)». Lediglich 36,6% stimmten mit Ja, von den Ständen nahm nur gerade der Kanton Genf die Initiative an.

3.3 Vignette kostet weiter 40 Franken

Einen Erfolg hatten die autofreundlichen Parteien auch 2013 mit dem Referendum gegen das revidierte Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabegesetz, NSAG) gefeiert, das den Preis für eine Autobahnvignette von 40 auf 100 Franken erhöhen wollte. Nur 39,5 % der Stimmbevölkerung legten ein Ja in die Urne. Auch hier lässt sich die Veränderung des Images des motorisierten Strassenverkehrs über die letzten 30 Jahre erkennen: Als 1984 über die Einführung der Vignette abgestimmt wurde, stimmten 53% mit Ja.

3.4 «Milchkuh-Initiative» ohne Chance

Als einzige Niederlage steht die Initiative für eine faire Verteilung der Strassengelder da, die sogenannte «Milchkuh-Initiative». Es ist dem AGVS und seinen Partnern nicht gelungen, ihre Argumente verständlich zu machen. Demgegenüber haben die Gegner der Initiative immer wieder und mit Erfolg das Argument bemüht, es gebe gar nicht genügend Projekte, um die frei werdenden Mittel sinnvoll einzusetzen, und zeichneten das (übrissene) Bild einer leeren Staatskasse. Mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds, über das Schweizer Volk am 12. Februar 2017 abstimmen wird, erhält die langfristige und sichere Finanzierung einer leistungsfähigen Strasseninfrastruktur eine zweite Chance.

Fazit: Dort wo sich Ökonomie und Ökologie nicht gegenseitig ausschliessen, hat der AGVS die besten Argumente.

4. KONSEQUENZEN FÜR DAS POLITISCHE ENGAGEMENT DES AGVS

Der AGVS hat in seiner politischen Arbeit zwei Stossrichtungen zu berücksichtigen: Er setzt sich einerseits für einen liberalen Markt ein. Andererseits aber verfolgt er eine klare Interessenvertretung seiner Mitglieder.

Eine Übersicht über wichtige Geschäfte und die Haltung des AGVS:

4.1 Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)

Worum geht es? Analog zum heute bereits bestehenden Bahninfrastruktur-Fonds (BIF) soll auch für die Finanzierung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs ein unbefristeter Fonds geschaffen werden. Finanziert wird er aus der Automobilsteuer, dem Mineralölsteuerzuschlag, 10 Prozent der Mineralölsteuer, den Einnahmen aus der Autobahnvignette sowie ab 2020 auf einer Abgabe auf Elektroautos. Dazu soll der Mineralölsteuerzuschlag um 4 Rappen pro Liter erhöht werden. Der NAF wird jährlich über 3 Milliarden Franken verfügen. Mit diesem Geld werden das Nationalstrassennetz fertiggestellt sowie Engpässe beseitigt. Jährlich stehen zudem 390 Millionen für Agglomerationsprojekte zur Verfügung.

Was bringt der NAF? Nachdem die Milchkuh-Initiative in der Abstimmung vom 5. Juni 2016 klar abgelehnt wurde, ist der NAF für den motorisierten Strassenverkehr zwar nicht ganz so vorteilhaft wie jene Initiative. Aber unter den gegebenen Umständen ist er das Beste, was herauszuholen war. Der NAF hat jedenfalls den Vorteil, dass er Nachhaltigkeit und Planungssicherheit ermöglicht. Mit dem Einbezug des Netzbeschlusses 2012 sowie dem Konzept für das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrasse besteht die Aussicht, dass der Planungs- und Investitionsstau bei der Engpassbeseitigung endlich behoben werden kann.

Die Haltung des AGVS: Da es sich beim NAF um einen Verfassungsartikel handelt, ist er Volk und Ständen zur Abstimmung vorzulegen. Die Abstimmung findet am 12. Februar 2017 statt. Der AGVS setzt sich für ein JA ein.

4.2 Unternehmenssteuerreform III (USR III)

Worum geht es? Die Schweiz steht wegen ihrer kantonalen Steuerregime für Holdinggesellschaften, gemischte Gesellschaften und Verwaltungsgesellschaften seit mehreren Jahren international unter Druck. Die ermässigte Besteuerung dieser sogenannten Statusgesellschaften wird international, namentlich von der OECD und der EU, nicht mehr akzeptiert. Damit unser Land weiterhin ein wirtschaftlich attraktiver Standort bleibt, ist eine Reform der Unternehmensbesteuerung unvermeidbar.

Was bringt die USR III? Im Rahmen der USR III ist geplant, die kantonalen Steuerregime abzuschaffen und durch neue, wettbewerbsfähige und international akzeptierte Massnahmen zu ersetzen. Die Reform ist ein ausgewogenes Gesamtpaket. Bisherige Statusgesellschaften werden in Zukunft etwas höher besteuert. Dafür gewinnen sie an Rechtssicherheit und können besser planen. Diese Statusgesellschaften beschäftigen in der Schweiz rund 150'000 Angestellte. Sie bezahlen heute beim Bund fast 50 Prozent und bei den Kantonen fast 20 Prozent der Gewinnsteuern. Alle anderen Unternehmen werden von den neuen Massnahmen, einschliesslich der Gewinnsteuersenkungen in den Kantonen, profitieren.

Nachdem die beiden Räte der Unternehmersteuerreform III in der Schlussabstimmung zugestimmt haben, regte sich aus linken Kreisen Widerstand. Die SP ergriff das Referendum; unterstützt wird sie dabei unter anderen von den Grünen und dem Gewerkschaftsbund. Die Sozialdemokraten fürchten allein beim Bund Steuerausfälle von 1,3 Milliarden Franken pro Jahr. Der gleiche Betrag fehle auch bei Kantonen, Städten und Gemeinden. Neben der SP widersetzt sich auch die Konferenz der

städtischen Finanzdirektoren der USR III in der jetzigen Form. Sie hat zwar keine Abstimmungsparole beschlossen, stellt aber fest, dass die jetzige Vorlage unausgewogen und überladen sei. Auch befürchtet sie grosse Einnahmeausfälle. Der schweizerische Städteverband, der über der städtischen Finanzdirektorenkonferenz steht, hat Stimmfreigabe beschlossen. Die Konferenz der kantonalen Finanzdirektorinnen und Finanzdirektoren unterstützt dagegen die USR III.

Die Haltung des AGVS: Für den Garagisten dürfte sich die Reform positiv auswirken, sind doch die Kantone bestrebt, den Gewinnsteuersatz markant zu reduzieren. Der Kanton Waadt hat es schon getan, weitere beabsichtigen, es zu tun.

4.3 Mobility Pricing

Worum geht es? Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat zusammen mit anderen Bundesstellen – darunter die Bundesämter für Verkehr (BAV), Strassen (Astra), Energie (BFE) und Umwelt (Bafu) – die verkehrlichen Entwicklungen bis 2040 in Form von Szenarien errechnet. Diese dienen als Planungsgrundlage für Infrastrukturprogramme von Strasse und Schiene sowie für verkehrspolitische und raumplanerische Entscheide. Gemäss dem Referenzszenario steigt die jährliche Verkehrsleistung des Personenverkehrs bis 2040 um 25 Prozent, im Güterverkehr um 37 Prozent. Im Personenverkehr nehmen die Personenkilometer im öffentlichen Verkehr (ÖV) um 51 Prozent überdurchschnittlich zu.

Für Strassen und den öffentlichen Verkehr sind deshalb weitere Ausbauten nötig. Indessen stossen solche Ausbauten in dicht besiedelten Gebieten naturgemäss an Grenzen, sie benötigen viel Zeit und sind teuer. Der Bundesrat verfolgt das Ziel, die Mobilitätsnachfrage langfristig durch benutzungsbezogene Abgaben besser auf den Tag zu verteilen, auf diese Weise die Verkehrsspitzen zu brechen und die Verkehrsinfrastruktur auf Strasse und Schiene gleichmässiger auszulasten. Dabei betont der Bundesrat, dass Mobility Pricing in erster Linie ein Instrument zur Lösung von Kapazitätsproblemen und nicht zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sei. Deshalb soll für Mobilität nicht mehr, sondern anders bezahlt werden.

Pilotversuch im Jahr 2017: Bis Ende Juni 2017 wird der Bund mit den Kantonen Genf, Tessin und Zug sowie mit der Stadt Rapperswil-Jona und dem Grossraum Bern evaluieren, wie die Mobility-Pricing-Pilotversuche aussehen werden. Es sind Pilotversuche für beide Verkehrsträger vorgesehen. Der Bundesrat betont, dass es sich bei Mobility Pricing um ein langfristig ausgerichtetes Konzept handelt, das nicht von heute auf morgen eingeführt wird.

Die Haltung des AGVS: Für den Garagisten ändert sich in absehbarer Zukunft nichts. Welches die Auswirkungen bei einer definitiven Einführung von Mobility Pricing für ihn sein werden, lässt sich heute noch nicht voraussagen. Bei einer starken Preiserhöhung für den motorisierten Strassenverkehr könnte die Tendenz zum Umsteigen auf den ÖV wachsen, was einen Rückgang der Autoverkäufe sowie der Serviceleistungen zur Folge hätte. Andererseits ist mit dem erwarteten steigenden Verkehrsaufkommen eine Zunahme des Motorfahrzeugbestands und damit der Autokäufe absehbar.

4.4 CO₂-Gesetz

Worum geht es? Das CO₂-Gesetz (Bundesgesetz über die Verminderung von Treibhausgasemissionen) soll revidiert werden. Für das Jahr 2030 strebt der Bundesrat eine Halbierung der Treibhausgasemissionen gegenüber dem Jahr 1990 an. Hintergrund ist das Abkommen von Paris mit dem Ziel, die Erderwärmung global unter zwei Grad zu halten.

Der bundesrätliche Entwurf erscheint mit Bezug auf den Verkehr moderat. Eines der wichtigsten klimapolitischen Instrumente ist und bleibt die CO₂-Abgabe auf Brennstoffen, die jeweils erhöht wird, wenn der CO₂-Ausstoss nicht im erforderlichen Ausmass sinkt. Der Bundesrat schlägt vor, die Maximalabgabe von 120 auf 240 Franken pro Tonne zu erhöhen. Positiv zu werten ist, dass der Bundesrat keine Abgabe auf Treibstoffen plant, sondern weiterhin auf Fortschritte in der Technik

setzt. So sind gemäss Artikel 10 dieses Gesetzes die CO₂-Emissionen von Personenwagen, die erstmals in Verkehr gesetzt werden, von 2021 bis und mit 2024 pro Jahr im Durchschnitt auf 95 g CO₂/km zu beschränken.

In der Vernehmlassung gab es Kritik von allen Seiten: Linken und Grünen geht die Revision zu wenig weit, Bürgerliche und die Wirtschaftsverbände befürchten Nachteile für die Wirtschaft.

Die Haltung des AGVS: In erster Linie für die Autohersteller bedeuten die Ziele eine grosse Herausforderung. Vorstellbar ist, dass sie für gewisse Modelle einzelner Marken nicht zu erreichen sind, was dann zu einer Reduktion der Modellvielfalt führte und letztlich auch den Garagisten trübe. Deshalb spricht sich der AGVS klar gegen die geplante Absenkung aus.

4.5 Energiestrategie 2050

Worum geht es? Nach der Reaktorkatastrophe in Fukushima haben Bundesrat und Parlament 2011 im Grundsatz entschieden, schrittweise aus der Kernenergie auszusteigen. Die bestehenden fünf Kernkraftwerke sollen am Ende ihrer sicherheitstechnischen Laufzeit abgeschaltet und nicht durch neue KKW ersetzt werden. Ein erstes Massnahmenpaket, welches das Parlament am 30. September 2016 verabschiedet hat, umfasst Massnahmen, um die Energieeffizienz zu erhöhen und erneuerbare Energien auszubauen. Das soll mit einem Fördersystem unterstützt werden. In einer zweiten Etappe will der Bundesrat das bestehende Fördersystem durch ein Lenkungssystem ablösen.

Die Haltung des AGVS: Der AGVS verschliesst sich neuen und innovativen Ideen nicht, lehnt aber Massnahmen ab, die einseitig auf die Verteuerung oder die Umverteilung mittels Lenkungsabgaben ausgerichtet sind. Dazu gehören die mobilitätsverteuernden Forderungen der Energiestrategie 2050. Hier stört sich der AGVS vor allem am Emissionszielwert von 95 g CO₂/km resp. 147 g CO₂/km bei leichten Nutzfahrzeugen (LNF) bis Ende 2020. Bei den PW verlangt der AGVS, dass der Zielwert erst dann eingeführt wird, wenn absehbar ist, ob dieser Wert in der EU tatsächlich erreicht werden kann. Bei LNF beantragt der AGVS auf die Einführung eines CO₂-Emissionszielwertes gänzlich zu verzichten.

4.6 No-Billag-Initiative

Worum geht es? Die No-Billag-Initiative ist im Dezember 2015 der Bundeskanzlei eingereicht worden. Sie verlangt die Abschaffung der heutigen Radio- und Fernsehempfangsgebühren (Billag-Gebühren). Der Bundesrat ist der Ansicht, eine Annahme der Volksinitiative habe einschneidende Auswirkungen auf die Schweizer Medienlandschaft und würde den Medienplatz Schweiz erheblich schwächen. Ohne Radio- und Fernsehgebühren wäre der qualitativ hochwertige Service public gefährdet. Er hat deshalb beschlossen, die Initiative dem Parlament ohne Gegenentwurf zur Ablehnung zu empfehlen.

Wer zahlt wieviel? Im Juni 2015 hatten die Stimmbürger das revidierte Bundesgesetz über Radio und Fernsehen (RTVG) knapp angenommen und damit auch ein neues Abgabesystem. Dieses entlastet die meisten Haushalte, die für Radio und TV noch rund 400 statt 462 Franken pro Jahr zahlen.

Die Haltung des AGVS: Bei den Unternehmen hängt die Höhe der Abgabe vom Umsatz ab – wobei Unternehmen mit einem Jahresumsatz von weniger als 500'000 Franken keine Abgabe entrichten müssen. Von dieser Freigrenze profitieren die meisten Garagen nicht. Der AGVS wird daher zusammen mit dem sgV eine Güterabwägung vor der Abstimmung vornehmen. Denn erst ab einem Umsatz von 500'000 Franken wird ein abgestufter Tarif angewendet.

4.7 Velo-Initiative

Worum geht es? Die Velo-Initiative, eingereicht im März 2016, möchte den bestehenden Verfassungsartikel über die Fuss- und Wanderwege (Art. 88 Bundesverfassung) mit Bestimmungen

über die Velowege ergänzen. Der Bundesrat unterstützt in seinem Gegenentwurf die verkehrspolitische Gleichstellung des Veloverkehrs mit dem Fussverkehr und dem Wandern, lehnt aber diejenigen Bestandteile der Initiative ab, die über einfache Ergänzungen des heutigen Verfassungsartikels hinausgehen.

Die Haltung des AGVS: Es ist zu befürchten, dass eine Ausweitung der Velowege auf Kosten eines Ausbaus der Strassen für den motorisierten Strassenverkehr geht. Die Annahme der Velo-Initiative könnte daher den ganzen motorisierten Strassenverkehr treffen, und damit letztlich auch den Garagisten.

5. HANDLUNGSANSÄTZE FÜR DEN VERBAND, DIE SEKTION UND DAS EINZELNE MITGLIED

Von den Verkehrsträgern Strasse, Schiene, Luft und Wasser ist die Strasse für das Gewerbe am wichtigsten. Für über zwei Drittel der Güterverkehrsleistung und mehr als drei Viertel des Personenverkehrs kommt die Strasse auf. Das Gewerbe ist jederzeit auf eine funktionierende Strassenverkehrsinfrastruktur angewiesen, um die Feinverteilung mit Gütern sicherstellen zu können. Nur wenn die KMU den heutzutage geforderten ständigen (24h) und jederzeitigen (365 Tage/Jahr) Mobilitäts- und Erreichbarkeitserfordernissen nachkommen können, bleiben sie wirtschaftlich leistungs- und überlebensfähig.

Der AGVS setzt sich gemeinsam mit dem Schweizerischen Gewerbeverband (SGV) für optimale wirtschaftliche Rahmenbedingungen und ein unternehmensfreundliches Umfeld ein. Vor diesem Hintergrund verlangt er:

- Die Gleichbehandlung des privaten und des öffentlichen Verkehrs.
- Einen bedarfsgerechten Ausbau der überregionalen Strasseninfrastruktur und die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz.
- Die Reduktion der Querfinanzierung von der Strasse zur Schiene und die Erhöhung des Eigenfinanzierungsgrades des öffentlichen Verkehrs.
- Auf Verfassungsebene einen unbefristeten Fonds zur gesicherten Strassenfinanzierung. Ebenso einen Verfassungsartikel mit dem Zweck, das Bund und Kantone für eine ausreichende Strasseninfrastruktur in allen Landesteilen sorgen.

Der einzelne Garagist ist heutzutage in der Regel politisch kaum aktiv. Die Furcht, mit politischem Engagement Kunden zu verärgern und zu verlieren, hemmt die Bereitschaft, sich politisch zu betätigen. Eher geht man in Deckung und überlässt seinem Verband dieses Engagement.

5.1 Engagement jedes Einzelnen

Trotzdem muss es im Interesse des AGVS und seiner Sektionen sein, den Garagisten an der politischen Meinungsbildung zu interessieren. Jeder Garagist ist immer auch Unternehmer und so soll er auftreten. Er muss nicht parteipolitisch aktiv sein oder gar ein Amt anstreben. Es geht vielmehr darum, dass sich die Garagisten in ihren Sektionen und in ihren kommunalen, regionalen oder kantonalen Gewerbeverbänden engagieren. Und: Politik beginnt im Kleinen – im Sportverein, am Stammtisch... Auch und vor allem hier kann der Garagist sein Umfeld für die Anliegen des Autogewerbes sensibilisieren. Um es mit den Worten von Nationalrat Jean-François Rime am «Tag der Schweizer Garagisten» 2017 in Bern auszudrücken: «Wenn ich nicht Politik mache, dann tut es ein anderer für mich.»

5.2 Engagement der Sektionen

Das Engagement der Sektionen konzentriert sich auf die Themenfelder Berufsbildung und Zusammenarbeit mit dem Strassenverkehrsamt. In kantonalen Abstimmungen vertritt die AGVS-Sektion die Anliegen ihrer Mitglieder.

5.3 Engagement des AGVS

Der Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) ist auf Bundesebene tätig. Hier verfolgt er seine Ziele mit wechselnden Koalitionspartnern. Politisch ist der Auto-Parlamentarier-Abend ein probates Mittel, um die AGVS-Botschaften direkt an die Entscheidungsträger in National- und Ständerat zu bringen. Hier soll mit einer thematischen Öffnung versucht werden, über die «zugewandten Orte» wie FDP und SVP hinaus auch zu Parlamentariern der Mitte und links der Mitte Kontakte zu knüpfen.

Die Zusammenarbeit mit den Behörden wird weitergeführt und bei Bedarf intensiviert, die internationale Vernetzung wird beibehalten.

6. DIE WICHTIGSTEN ERKENNTNISSE IM ÜBERBLICK

- **Zunehmende Komplexität:** In einer zunehmend komplexen politischen Landschaft hat der AGVS sein politisches Engagement verstärkt. Er äussert sich vor allem in den Bereichen Strasse und Verkehr, Bildung sowie bei Themen, die den Garagisten als Unternehmer betreffen.
- **Lokales lokal, übergeordnetes national:** Um seine Mitglieder wirkungsvoll zu vertreten, pflegt der AGVS regional und national sein starkes politisches Netzwerk. Die Sektionen bringen sich in die lokale Politik ein.
- **Stimme der Vernunft:** Als führender und verantwortungsbewusster Branchenverband bewegt sich der AGVS auf Augenhöhe mit den anderen Strassenverkehrsverbänden, ist aber weder Systemführer noch Lautsprecher. Der AGVS positioniert sich als Stimme der Vernunft.
- **Koalitionspartner:** Als Einzelkämpfer lassen sich keine Mehrheiten finden. Um seine Ziele zu erreichen, bildet der AGVS Koalitionen mit anderen Verbänden. Diese wechseln, abhängig vom politischen Anliegen.
- **Erfolge:** Das Image des Automobils hat sich in den letzten 30 Jahren stetig verbessert. Das zeigt sich auch anhand der jüngsten Abstimmungserfolge.
- **Es geht immer weiter:** Die zweite Gotthard-Röhre wird gebaut, die sogenannte grüne Wirtschaft konnte verhindert werden, ebenso eine massiv verteuerte Autobahn-Vignette. Doch die nächsten Abstimmungen mit Auswirkungen auf die Schweizer Garagisten als Unternehmer stehen an: NAF, USR III, No-Billag-Initiative, Velo-Initiative...
- **Engagieren heisst sensibilisieren:** Auch der einzelne Garagist kann Einfluss auf die politischen Prozesse nehmen. Er muss dazu kein politisches Amt anstreben, aber er kann versuchen, sein Umfeld (Familie, Freunde, Kunden) für die Anliegen des Schweizer Auto-Gewerbes zu sensibilisieren. Er warten viele Herausforderungen auf die Schweizer Garagisten.

Herausgeber:

Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)
Wölflistrasse 50, Postfach 64, 3000 Bern 22
Telefon 031 307 15 15

Konzept und Redaktion:

AGVS, Geschäftsbereich Branchenvertretung, in Zusammenarbeit mit Viva AG für Kommunikation, Zürich