

«Wir müssen jetzt geei

Thomas Hurter ist der neue starke Mann an der Spitze des ACS. Der Club wieder auf Kurs bringen. Er setzt dafür auf die Einigkeit, forde

Thomas Hurter präsidiert seit vergangener Freitag den Automobil-Club der Schweiz (ACS). Er wurde von der Delegiertenversammlung in Langenthal BE mit 114 von 118 Stimmen deutlich gewählt. Zudem sprachen sich für den 52-Jährigen 18 der 19 ACS-Sektionen aus.

Der gebürtige Zürcher politisiert für die SVP Schaffhausen im Nationalrat und will nun den nach dem jüngsten Streit um das Präsidium angeschlagenen Automobil-Club wieder einigen. Im Exklusivinterview erklärt der Sicherheits- und Verkehrspolitiker, wo er für dieses Ziel die Prioritäten sieht und was vom ACS unter seiner Leitung künftig zu erwarten ist.

AR: Herr Hurter, Sie sind neuer ACS-Präsident, wir gratulieren herzlich. Nun dürfte mit Ihrer Wahl wieder Ruhe beim ACS einkehren. Oder?

Thomas Hurter: Herzlichen Dank. Dass der ACS nun zur Ruhe kommen kann, das hoffe ich natürlich.

Eine Bedingung dafür ist wohl die Einigkeit. Nun erfolgte Ihre Wahl durch die ACS-Delegierten zwar glanzvoll, aber doch nicht einstimmig. Gibt es da noch Differenzen?

Korrekt, eine Sektion hatte sich bei der Wahl enthalten. Doch dies ist für mich jetzt nicht relevant. Denn ich werte das nicht als Kritik an meiner Person, sondern hier wird es wohl um eine Unmuts-äusserung oder Ressentiments im Zusammenhang mit den jüngsten Ereignissen gehen. Doch dies war vor meiner Zeit, weshalb es mich sogar nicht einmal interessiert, welche Sektion es war. Denn wir müssen jetzt endlich in die Zukunft schauen und geeint weitergehen.

Sie wurden in der Kontroverse von Mathias Ammann und Christian Wasserfallen als unbelastete Alternative lanciert. Ihre Kandidatur galt schon nur deshalb als aussichtsreich. Konnten Sie sich Ihrer Wahl sicher sein?

Eine Wahl an die Spitze eines nationalen Verbandes ist grundsätzlich nie gesichert. Und schon gar nicht unter solchen Vorzeichen. Doch Sie haben Recht. Die Wahrscheinlichkeit, dass ich in Langenthal von den ACS-Delegierten zum neuen Präsidenten gewählt werde, war gewiss hoch. Eine gewisse Sicherheit gaben mir in der Endphase vor der Wahl auch diverse Gespräche und Konsultationen. So ging ich mich zum Beispiel bei Sektionen, die gewisse Zweifel angemeldet hatten, persönlich vorstellen, um vielleicht vorhandene Unsicherheiten zu bereinigen. Es gab sicher auch Vorbehalte, dass ich von einem der beiden Konfliktlager installiert worden sei. So war es mir wichtig, meine Unabhängigkeit darzulegen.

Das klare Wahlergebnis belegt, dass Ihre Botschaft angekommen war, oder?

Dass sich die Delegierten des ACS so klar für mich als neuer Präsident ausgesprochen haben, ist natürlich gut. Es ist bestimmt ein sehr gutes Wahlergebnis. Doch vor allem freut mich die Klarheit dieses Votums. Darüber bin ich sehr froh. Denn es zeigt mir auch, dass die



Thomas Hurter wird als Präsident genau auf den ACS und seine Strukturen schauen und wenn nötig Korrekturen vornehmen.
© Peter Rohrer

Sektionen bereit sind, den jüngsten Konflikt beizulegen und nach vorne zu blicken.

Sie sind schon lange Jahre ACS-Mitglied in Schaffhausen. Was haben Sie sich an Änderungen und Reformen beim Ihnen bestens bekannten ACS vorgenommen?

Dass ich den ACS sehr gut kenne, stimmt natürlich. Schliesslich bin ich schon seit 22 Jahren Mitglied der Schaffhauser Sektion. Das ist auch der Grund, dass ich jetzt nicht alles umstossen werde. So möchte ich in Zukunft grundsätzlich in dieselbe Richtung gehen, in die der ACS auch bisher ging. Dass der ACS bislang nicht alles falsch machte, belegt auch die Entwicklung der Mitgliederzahlen. Seine Ausrichtung war und ist also si-

cher nicht schlecht. Dennoch gibt es gewiss einige Punkte, die ich im Sinne einer Optimierung zu ändern gedenke.

Woran denken Sie?

Was man sicher verändern oder eben optimieren muss, ist die äussere Wahrnehmung des ACS. So darf und soll er sich aus meiner Sicht künftig zu Verkehrsthemen aus Sicht der Automobilistinnen und Automobilisten noch verstärkter zu Wort melden. Dann bin ich mit Blick auf die jüngste Kontroverse der Ansicht, dass bei den Strukturen ein gewisser Korrekturbedarf notwendig ist. Eine solche Situation wie die, die entstanden ist, darf sich nicht mehr wiederholen.

Wenn wir nun zum ersten von Ihnen erwähnten Thema, der Politik, kommen,

in dem sie Handlungsbedarf sehen: Wie wird der ACS dort künftig aktiver werden?

Diese erhöhte Aktivität wird natürlich verschiedene Bereiche betreffen. So störte mich nicht zuletzt als aktiver und auf nationaler Ebene tätiger Verkehrspolitiker, dass man in diesem Zusammenhang nur vom Touring Club Schweiz (TCS) hörte. Den ACS hatte man im Vergleich dazu praktisch nicht wahrgenommen. Das kann es ja nicht sein. Wir hatten schliesslich gerade in der jüngeren Vergangenheit für den Autofahrer bedeutende Vorlagen wie etwa die zweite Röhre am Gotthard, die Frage der Strassenfinanzierung, die Milchkuh-Initiative oder auch die Verteuerung der Autobahn-Vignette. Nun hat der ACS die Aufgabe, sich bei solchen Geschäften im

nt weitergehen»

Der SVP-Nationalrat und Pilot will den angeschlagenen Automobilclub Disziplin und appelliert an die Vernunft.



Thomas Hurter



Geburtsdatum: 1. November 1963, in Zürich. Zivilstand: verheiratet mit Cornelia Stamm Hurter; Kinder: Maud (1999) und Nora (1996). Bürgerort: Schaffhausen und Affoltern am Albis. Hurter ist seit 1993 Linienspilot bei der Swissair bzw. Swiss. Im Militär war der Hauptmann von 1986 bis 1993 Berufsmilitärpilot und Fluglehrer der schweizerischen Luftwaffe (u. a. Staffelpilot auf Mirage und Tiger F5), seit 2002 ist Hurter Inspektor der fliegerischen Berufseignungsabklärung Sphair. Im Sommer 2007 schloss Hurter ein MBA-Studium ab, im selben Jahr wurde er für die SVP Schaffhausen in den Nationalrat gewählt. In seiner Freizeit betreibt Hurter Sport, speziell Skifahren und Rudern, ferner interessiert er sich für Oldtimer. So besitzt er einen Mini 1100 Spezial von 1979 sowie einen MG Sprite von 1962. Wird der Mini aktuell wieder eingelöst, ist der MG (noch) ein Scheunenfund.

AR

Gremien des ACS vorzugreifen und jetzt schon eine verbindliche Aussage zu einem solchen Thema zu äussern. Hier braucht es zuvor einen Entscheid der ACS-Präsidentenkonferenz. Meine persönliche Haltung ist klar und ich hatte mich im Parlament auch bereits entsprechend geäussert.

Nebst dem Mobility Pricing gibt es dann noch weitere verkehrspolitische Themen, bei denen sich der ACS unter Ihrer Führung noch aktiver einbringen kann.

Die gibt es durchaus. Zum Beispiel ist da Via sicura, wo die Umsetzung einiger Massnahmen noch bevorsteht. Und sehr aktuell war im Parlament die Differenzbereinigung zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Uns Verkehrspolitikern, die sich für den motorisierten Verkehr engagieren, wie auch dem ACS, kann es nicht egal sein, wenn man den aus den Mineralölsteuereinnahmen zur Finanzierung unserer Strassen zur Verfügung stehenden Anteil einzuschränken versucht. Die entsprechende Reaktion des ACS hängt aber natürlich von den Entscheiden der Verkehrskommissionen sowie des Parlaments ab.

Steigen Sie nun als frisch gewählter ACS-Präsident anders in diese Debatten, etwa über den NAF?

Nun befasse ich mich gerade mit dem NAF als Mitglied der Verkehrskommission des Nationalrats schon längere Zeit und meine Position ist entsprechend gefestigt. Klar werde ich aber künftig bei anderen Fragen die Position des ACS entsprechend einbringen und diese auch klar deklarieren. Ich befinde mich sowieso in der glücklichen Lage, dass ich mich auch bei künftigen Verkehrsfragen als ACS-Präsident überhaupt nicht zu verbiegen brauche. Schon zuvor war meine Politik mit den Anliegen der Strassenverkehrsverbände absolut kongruent.

Der ACS engagiert sich bekanntlich nicht nur in der Politik, sondern speziell auch im Motorsport. Sind dort Veränderungen zu erwarten?

Nein, im Gegenteil. Denn ich bin der Überzeugung, dass dieses Engagement mindestens fortzusetzen ist. Dort, wo es möglich und sinnvoll ist, sollte sogar eine Verstärkung erfolgen. Denn ich bin der Meinung, dass hier gerade der ACS eine spezielle Position und somit Verantwortung innehat. Man kann gewiss auch über den Motorsport geteilter Meinung sein, doch wenn ich die technologische Entwicklung heranziehe, müssen auch seine Gegner einräumen, dass für die Allgemeinheit wichtige Errungenschaften nicht zuletzt auf den Motorsport zurückzuführen sind. Deshalb dürfen wir die Schlüsselposition des ACS in diesem Bereich sicher nicht vernachlässigen.

Kommen wir auf die Bewältigung der jüngsten Krise zurück. Was sind die Lehren, die Sie daraus ziehen, und wird es deshalb zu Veränderungen kommen?

Also, dass dieser Zwist in die Medien und damit an die Öffentlichkeit hinausgetragen wurde, finde ich nicht extrem gut, wenn Sie mir diese Formulierung gestatten. Man kann einfach nicht persön-

Sinne der Mitglieder zu äussern. Hier bin ich der Meinung, dass dies künftig noch verstärkter zu geschehen hat.

Und wie sieht es mit eigenen Vorstößen und Volksbegehren aus?

Klar, das ist ebenfalls eine Möglichkeit. Es kann durchaus sein, dass der Automobilclub selbst aktiv Themen aufgreifen und bearbeiten wird. Ein Betätigungsfeld, das sich geradezu anbietet, ist zum Beispiel das von Bundesrätin Doris Leuthard angeschobene Mobility Pricing. Wie die Mobilität der Zukunft und deren Finanzierung aussehen könnte, das hat auch den ACS zu interessieren. Wir müssen bei solchen Themen einfach aktiver werden.

Wird der ACS unter Ihrer Leitung das

geplante Mobility Pricing bekämpfen?

Bevor ich hier antworte, möchte ich festhalten, dass solche Schritte kein rein präsidialer Entscheid sind ...

Sie sind aber nun der neue Kapitän auf der Brücke und geben den künftigen Kurs des ACS vor ...

Natürlich, natürlich. Das ist völlig klar. Wir werden aber solche Themen in der zuständigen Präsidentenkonferenz besprechen. Sie werden verstehen, dass ich mich aber in der kurzfristigen Zukunft, sprich in den kommenden zwei oder drei Wochen anderen Themen zu widmen habe. Im Moment will ich einfach die Geschichte, die passiert ist, endgültig bereinigen und den ACS wieder auf Kurs bringen. Dies hat möglichst schnell zu geschehen, damit wir zielge-

richtet auf die Zukunft hinarbeiten können. Die nächste Präsidentenkonferenz ist für Ende November angesetzt und Sie müssen verstehen, dass ich mich bis dahin noch nicht zu solch konkreten politischen Fragen als ACS-Präsident äussern möchte.

Das verstehen wir absolut. Dennoch haben ja Sie als Verkehrspolitiker im Nationalrat gerade zu Mobility Pricing eine persönliche Präferenz. Und die sollte und dürfte mit der Ausrichtung des ACS mehr oder weniger identisch sein. Ja, das stimmt. Dass ich persönlich eine ablehnende Haltung zu Mobility Pricing habe, ist allgemein bekannt. Dieses Prinzip ist aus meiner Sicht alles andere als zielführend. Aber wie ich schon sagte: Es liegt mir fern, heute den internen

liche Differenzen in der Öffentlichkeit austragen. Ich habe aber nicht zuletzt wegen dieses Konflikts die Erkenntnis gewonnen, dass der ACS, sowie wohl andere Verbände auch, ein Problem bei der Trennung von operativen und strategischen Funktionen hat. Es gibt zwar gewisse entsprechende Regelungen, doch gewisse Leute lebten ihre Funktion nicht korrekt und wie vorgesehen. Dadurch entstanden Vermischungen und das Resultat waren nicht zuletzt Reibungsflächen. Doch ein funktionierender Verband benötigt einfach eine saubere Trennung von operativen und strategischen Belangen. Die Strukturen müssen geklärt sein und wer, was, wie und wann man etwas macht. Die Funktionsträger haben dies entsprechend umzusetzen.

Das war nun offensichtlich eine Kritik an die bisherigen Strukturen des ACS. Gibt es nun konkrete Reformen etwa bei der Mitwirkung der Sektionen?

Also grundsätzlich werde ich diese Trennung bei den Strukturen sowie die entsprechende Aufteilung bei den Funktionen als Präsident klar einfordern. Das ist kurzfristig umzusetzen. Zu den Sektionen kann ich konkret sagen, dass diese bekanntlich über das Direktionskomitee, dem ausführenden und geschäftsleitenden Organ des ACS, vertreten sind. Nun stört es mich persönlich, dass mit dem Ausscheiden des Tessiner Mitglieds, beziehungsweise der Nichtberücksichtigung von dessen designiertem Nachfolger an der DV, die Tessiner Sektion nicht mehr im Direktionskomitee figuriert. Doch ich sehe bereits Möglichkeiten, die absolut notwendige ausgewogene regionale Vertretung dennoch zumindest mittelfristig zu gewährleisten. Die konkrete künftige Mitwirkung der Sektionen muss aber noch im Detail analysiert werden. Das ist nun letztlich ein langfristiger Prozess, und dazu kann ich mich verständlicherweise noch nicht äussern.

Ist es aber nicht so, dass die föderalistische Grundstruktur des ACS den jüngsten Konflikt zumindest begünstigte? So konnte man sogar eine wie auch immer offizielle DV organisieren und ein paralleles Präsidium installieren. Ist eine derart grosse Autonomie wirklich im Interesse des Präsidiums, oder orten Sie in diesem Zusammenhang Reformbedarf?

Diese Autonomie war und ist überhaupt nicht das Problem. Aus meiner Sicht ist eben vielmehr der Umstand das Problem, dass diverse Leute nicht diese Funktion ausüben, die sie eigentlich müssten. Und ein Präsident hat dies eben nun einzufordern und wenn nötig zu korrigieren. Auch in Zukunft braucht es Raum für eigene Ideen und Initiativen, doch eben alles an seinem Ort und im passenden Rahmen. Es braucht Plattformen, wo man sich einbringen kann. Ohne jetzt eine Wertung der jüngsten Ereignisse vornehmen zu wollen, waren gewisse Kreise nun zur Überzeugung gelangt, dass dies nach ihrer Ansicht nur noch unzureichend möglich ist. Gerade aus der Fliegerei kann ich sagen, dass, wenn es eine Vermischung der Aufgaben gibt und die Leute ihre Aufgaben nicht leben, es gefährlich werden kann. Es ist nun auch meine Aufgabe, quasi als Pilot des ACS sicherzustellen, dass sich auch jene, die unzufrieden sind, einbringen können.

War das denn in der Vergangenheit nicht der Fall? Gab es hier ein Versäumnis?

Was mein Vorgänger getan hat oder nicht, möchte ich an dieser Stelle nicht kommentieren. Doch es ist einfach meine Analyse, dass beim ACS das Leben der Strukturen und die Umsetzung der Funktionen verbessert werden können.



Hurter ist es sich gewohnt, das Steuer zu übernehmen. Hier dasjenige eines klassischen Saurer-Cars. © PR

Dann braucht es gewiss bei anderen Bereichen wie etwa dem Spesenreglement vielleicht ebenfalls Veränderungen. Einfache und für alle nachvollziehbare saubere sowie transparente Regelungen sind unabdingbar. Solche Lösungen kenne ich zum Beispiel beim Aero-Club der Schweiz (AeCS), dessen Leitung als Zentralpräsident ich nächstes Jahr nach mehr als sechs Jahren übrigens abgeben werde. Wenn nun beim ACS in diesem Zusammenhang ein Handlungsbedarf bestehen sollte, werde ich hier selbstverständlich umgehend aktiv. Fakt ist, dass mich frühere Befindlichkeiten überhaupt nicht interessieren.

Dann soll es beim ACS zu Unstimmigkeiten in der Aufgabenteilung zwischen dem Präsidenten Ammann und dem entlassenen Generaldirektor Stefan Holenstein gekommen sein. Was sind hier Ihre Pläne als neuer Präsident?

Das war ein klassischer Fall von Problemen bei der Trennung von operativen und strategischen Belangen. Nun bin ich der Meinung, dass es als Erkenntnis aus den jüngsten Geschehnissen künftig keinen Generaldirektor beim ACS geben wird, sondern einen Generalsekretär.

Diese Person hat sich um die operative und die administrative Leitung des ACS zu kümmern, der strategische Kurs seinerseits obliegt dann mir als Präsident sowie dem Direktionskomitee. Es geht mir klar nicht um eine Herabstufung, sondern die Bezeichnung soll die effektive Funktion dieses Amtes klar zum Ausdruck bringen. Wenn man weiterhin den Begriff Direktor verwendet, impliziert dies immer auch eine strategische Komponente im Aufgabenbereich. Ich möchte dies eben künftig klar getrennt haben.

«Als gewählter Präsident erwarte ich, dass alle mitziehen.»

Thomas Hurter

Sie haben zuvor die anstehende Bewältigung des Konflikts erwähnt. Nun ist Ruth Enzler aus der Zürcher Sektion auch nach der DV im nun sechsköpfigen Direktionskomitee eine Person, die an diesem Zwist massgeblich beteiligt war. Ist dadurch die notwendige Bereinigung des Streits nicht gefährdet?

Ich verstehe, was Sie meinen. Nun möchte ich grundsätzlich sagen, dass jedes Mitglied des neuen Komitees von der massgeblichen Delegiertenversammlung ordentlich gewählt wurde. Das habe auch ich zu akzeptieren. Doch für mich müssen auch alle Beteiligten

wissen, dass sie jetzt am selben Strick zu ziehen haben. Ich werde absolut keine sogenannten Spiele dulden. In keiner Form. Ich verlange und erwarte von allen involvierten Personen nicht mehr als die notwendige Professionalität, dann sehe ich keine grösseren Probleme. Ich bin sowieso der Meinung, dass man auch Kritiker und schwierige Leute einbinden und in die Verantwortung nehmen sollte. Ich mache als gewählter Präsident die Vorgaben und erwarte, dass alle mitziehen.

Dies bedingt ein Zusammenraufen aller Beteiligter. Doch es gibt jetzt noch offene juristische Auseinandersetzungen. Was ist da noch zu erwarten?

Es trifft zu, dass da noch einiges läuft. Ich bin nun daran, mir einen Überblick zu verschaffen und Klarheit über allfällige Kosten zu erhalten. Deshalb ist meine Aufforderung an beide Lager, dass geklärt werden muss, wo noch welche Forderungen bestehen. Man soll im Sinne von einvernehmlichen Lösungen herausfinden, wie man einen Streit und Ansprüche wenn möglich ohne juristische Auseinandersetzungen beilegen könnte. Die Forderungen sollen zurückgezogen und die laufenden Prozesse wenn möglich gestoppt werden. Ich erwarte, dass die Kontrahenten im Sinne der Sache des ACS und eines notwendigen Neuanfangs in den nächsten Wochen aufeinander zugehen. Es geht darum, die Streitigkeiten pragmatisch beizulegen ohne dass unnötig hohe Kosten zulasten der ACS-Mitglieder generiert werden.

Können Sie den entstandenen Imageschaden abschätzen?

Zum Glück kann man in Sachen Mitgliederbestand sagen, dass der Schaden in diesem Zusammenhang nicht gross sein dürfte. Es gab zuletzt sogar einen kleinen Zuwachs an Mitgliedschaften. Aber dass unser Verband intern dermassen zerrissen werden konnte und zerstritten ist, hinterlässt bei weiten Teilen der Bevölkerung sicher ein negatives Bild. Und das muss nun korrigiert werden.

Waren die Vorkommnisse nicht Wasser auf die Mühlen jener, die sagen, der ACS ist sowieso überflüssig?

Primär ist zu sagen, dass die Interessen der Automobilisten wahrzunehmen je länger denn je ein legitimes Anliegen ist. Denn noch immer findet die Mobilität primär auf der Strasse statt. Übrigens werden über die Strasse mehr als 75 Prozent des ÖV abgewickelt. Auch muss man einfach davon abkommen, zu glauben, dass es beim ACS rein nur um die Strassenhilfe geht. Vielmehr hat sich der ACS zu einer modernen Organisation mit heute wichtigen Dienstleistungen gewandelt. Er hat viele Partner, von denen die Mitglieder profitieren können.

Was sagen Sie zum Vorteil «Altherren-Klub»?

Das wird natürlich dem ACS gar nicht gerecht und stellt ihn zu negativ dar. Gewiss hat der ACS Mitglieder, die ihm seit Jahrzehnten die Treue halten. Doch muss das negativ sein? Scheinbar bedeutet der ACS diesen Menschen etwas, und er ist deshalb wichtig für die Gesellschaft. Es ist doch klar, dass die Mitglieder älter werden. Wir müssen einfach schauen, dass auch junge Leute mitmachen. Die Bezeichnung «Altherren-Klub» ist für mich zwar keine Beleidigung, sie ist einfach übertrieben. Mit diesem Übernamen verbinde ich auch Eigenschaften wie Erfahrung, Weisheit, Würde und Gelassenheit, was gewiss nicht negative Merkmale sind.

Martin Mäder

martin.maeder@automobilrevue.ch