

2019/20

## Mobilität schafft Zukunftschancen

**Neue Technologien und ein verändertes Nutzungsverhalten werden die Schweizer Autobranche in den nächsten Jahrzehnten verändern. Was bleibt, ist das ungebremste Bedürfnis nach individueller Mobilität.**

Herr und Frau Schweizer lieben ihr Auto. Gemäss dem 2017 veröffentlichten «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» vom Bundesamt für Statistik besaßen 2015 mehr als drei Viertel (78%) der Haushalte mindestens ein Auto, in nahezu jedem dritten Haushalt (29%) waren gar zwei oder mehr Personenwagen vorhanden. Auf 1000 Einwohnerinnen und Einwohner kommen 630 Motorwagen. Insgesamt verkehren auf Schweizer Strassen mehr als 6,8 Millionen Motorfahrzeuge: Personenwagen, Nutzfahrzeuge und Motorräder. Damit gehört die Schweiz zu den am stärksten motorisierten Ländern der Welt. Das sind erstaunliche Zahlen angesichts eines öffentlichen Verkehrs, dessen dichtes Netz einen Weltruf an Pünktlichkeit und Qualität geniesst.

Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis und ein Grundpfeiler für unseren Wohlstand. Durchschnittlich 90 Minuten pro Tag sind Menschen in der Schweiz mobil und legen dabei im Inland knapp 37 Kilometer zurück, davon 65 Prozent im Auto, 24 Prozent im öffentlichen Verkehr, 5 Prozent zu Fuss und 2 Prozent auf dem Velo.

Neun von zehn Erwerbstätigen in der Schweiz sind Pendlerinnen und Pendler, das heisst, sie verlassen für den Weg zur Arbeit ihr Wohngebäude. Das entspricht rund 3,9 Millionen Menschen. Davon arbeiten 71 Prozent ausserhalb ihrer Wohngemeinde. Mehr als die Hälfte der Pendlerinnen und Pendler (52%) benutzen das Auto als Hauptverkehrsmittel für ihren Arbeitsweg.

Pro Jahr werden in der Schweiz rund 300'000 Personenwagen und rund 30'000 leichte Nutzfahrzeuge neu immatrikuliert. Der Fahrzeugbestand hat seit dem Jahrtausendwechsel konstant zugenommen. Das wachsende Bedürfnis nach Mobilität bringt auch Probleme mit sich. Die individuelle motorisierte Mobilität gilt als primäre Herausforderung in der Klima-, Energie- und Verkehrspolitik: In der Schweiz verursacht der Verkehr rund einen Drittel der CO<sub>2</sub>-Emissionen und ist Hauptgrund für die Lärmbelastung vor allem in den Städten und Agglomerationen. Am 21. Mai 2017 haben 58,2 Prozent der Schweizer Bevölkerung zum ersten Paket der Energiestrategie 2050 Ja gesagt. Es leitet den langfristigen Umbau der Energieversorgung zu erneuerbaren Energien ein. Ziel ist ein signifikant tieferer Ausstoss von CO<sub>2</sub> im Einklang mit dem Pariser Klimaabkommen.

Per 30. September 2019 waren in der Schweiz 4'704'261 Personenwagen registriert. Davon waren 110'726 Hybrid-, Elektro- und erdgas-/biogasbetriebene Fahrzeuge, was 2,4 Prozent aller Personenwagen entspricht. Der Marktanteil ist klein, doch die Zuwachsraten sind beachtlich: Von 2017 auf 2018 wuchs die Zahl der alternativ angetriebenen Fahrzeuge um rund 17 Prozent. Trotz dieses Zuwachses an Marktanteilen gehen namhafte Experten wie Christian Bach (Abteilungsleiter Fahrzeugantriebstechnik bei der Empa) davon aus, dass auch in zehn Jahren noch der weitaus grösste Teil der Neuwagen von Verbrennungsmotoren angetrieben werden wird.

Im Güterverkehr entfallen 63 Prozent der Transportleistung in der Schweiz auf die Strasse. 399'086 Lieferwagen sowie 63'394 Lastwagen und Sattelschlepper waren per 30. September 2019 in der Schweiz registriert.

Dass der Trend zu mehr Mobilität anhält, scheint unausweichlich. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) prognostiziert bis 2040 eine Zunahme im motorisierten Individualverkehr um 18 Prozent und in den

Gütertransporten auf der Strasse um 33 Prozent. Die Antriebstechnologie spielt in dieser Entwicklung eine untergeordnete Rolle.

Für die Schweizer Garagisten und ihre Mitarbeitenden sind das durchaus positive Zukunftsaussichten, sei es im Bereich Personenwagen oder Nutzfahrzeuge. Dass der Glaube an die Zukunft der Branche ungebrochen ist, belegt die hohe Zahl der Berufsleute im Autogewerbe, die sich in Aus- und Weiterbildung befinden: rund 9000 von den 39'000 Mitarbeitenden in den 4000 AGVS-Betrieben. Regelmässig kehren junge Schweizer Automobil-Mechatroniker mit ausgezeichneten Resultaten von Berufsweltmeisterschaften zurück. Zuletzt gewann Damian Schmid an den WorldSkills 2019 in Kazan (Russland) als Fünfter ein Diplom. 2011 hatte sich Flavio Helfenstein gar die Goldmedaille gesichert.

Dennoch wird sich die Rolle der Erwerbstätigen in den Schweizer Garagen verändern. Dieter Zetsche, bis Ende 2018 Vorstandsvorsitzender der Daimler AG, fasst die Megatrends der Automobilindustrie mit dem Prinzip «C.A.S.E.» zusammen. C.A.S.E. steht für Connectivity, Autonomous Driving, Sharing und Electrification. Diese Trends führen zu einer tendenziell rückläufigen Entwicklung im Aftersales-Geschäft. Vor allem aber wirken sie sich auf die Anforderungen an die Mitarbeitenden eines Garagenbetriebs aus. Der Garagist von heute entwickelt sich vom Verkäufer und Reparatteur von Autos zum kompetenten Partner in sämtlichen Fragen der individuellen Mobilität.

Die Anforderungen steigen im Gleichschritt mit der technologischen Entwicklung und dem veränderten Nutzungsformen. Das bringt Herausforderungen für die Schweizer Garagisten. Im Kampf um Talente stehen sie nicht nur im Wettbewerb mit anderen handwerklichen Berufen, sondern auch mit dem gesellschaftlichen Trend einer zunehmenden Akademisierung.

Der AGVS und seine Sektionen antworten auf die Herausforderung, die nachweislich hohe Qualität ihrer technischen Grundbildungen zu wahren, mit der regelmässigen Überprüfung und Anpassung der Lehrinhalte. Mechanik, Elektrik, Elektronik, Informatik – kaum eine berufliche Grundbildung ist so vielseitig wie jene im Autogewerbe. Mit der neuen Bildungsverordnung für die technischen Berufe, die im Januar 2018 in Kraft getreten ist, wurden die bisherigen Schulfächer durch Handlungskompetenzen ersetzt. Die Bildungsverordnung, die vom AGVS in Zusammenarbeit mit den Kantonen und dem Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation (SBFI) entwickelt wurde, trägt dem Trend zum teilautonomen Fahren und der zunehmenden Vielfalt an Antriebssystemen Rechnung. Integriert wurden auch neue Technologien wie Fahrerassistenzsysteme und Hochvolt-Technik. Damit auch der Automobil-Mechatroniker von morgen die Kundschaft als Generalist und Partner in Mobilitätsfragen beraten kann.