



## **GVK-CH - 50 Jahre schweizerische Gesamtverkehrs-Politik Jubiläumsanlass im Verkehrshaus der Schweiz vom 30.3.22**

*Es gilt das gesprochene Wort.*

*Sperrfrist: Mittwoch, 30.3.2022, 10.00h*

### **Aufstart zur Gesamtverkehrs-Politik Schweiz**

alt Bundesrat Adolf Ogi, Vorsteher EVED (1988-1995)

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich freue mich, als ehemaliger Verkehrsminister,  
Sie hier in einem schweizerischen Kraftzentrum der Mobilität  
begrüssen zu dürfen.

Als ich im August 1992 von hier aus Claude Nicollier,  
den ersten Schweizer im All, begrüßen durfte,  
hatte mir Houston dafür einen Sprech-Text vorgeschrieben.

In diesem historischen Moment vergass ich diese Textvorgabe...!

Angesichts dieses überwältigenden Mobilitätssprungs ins Weltall –  
da sagte ich spontan: «Freude herrscht».

Und wenn ich jetzt zum aktuellen Tagungs-Thema «50 Jahre  
Gesamtverkehrspolitik im Sinn der GVK-CH» übergehe,  
dann fallen mir wieder die gleichen zwei Worte ein: Freude herrscht.

Weil eine kleine Gruppe von Ehemaligen und aktiven  
Verkehrsfachleuten einen solchen Erinnerungsanlass organisiert hat,  
der dabei auch auf einen aktuellen Ausblick eingeht.

Und weil heute Ihre illustre Teilnehmerschaft dafür ins  
Verkehrshaus gekommen ist.

**ooooo**

Auf den verkehrspolitischen Rückblick, auf das Erreichte,  
dürfen wir stolz sein.

Auch der Ausblick stimmt mich optimistisch –  
trotz drohendem Klimawandel und riskanten Energieproblemen.

Was haben wir verkehrspolitisch doch alles fertig gebracht  
in diesen 50 Jahren seit 1972,

als Bundesrat Bonvin eine 60-köpfige Kommission  
zur Erarbeitung einer GVK beauftragte!

Eine Verkehrspolitik à notre façon – sogar mit der EU hart ausgehandelt.

In einer beständigen Schritt um Schritt-Entwicklung.

Eine demokratisch fundierte Gesamtverkehrspolitik,  
seit 1977 untermauert mit mehr als 2 Dutzend  
Verkehrsabstimmungen, Referenden und Verfassungsvorlagen.

Ein permanentes Bekenntnis für eine fortschrittliche  
und nachhaltige Mobilität.

Wir sind im europäischen Kontext Musterschüler im öffentlichen Verkehr,  
werden dafür vom Ausland benieden.

Unsere besten Vorzeigeprojekte sind der Taktfahrplan,  
Bahn 2000, die Rollende Autobahn,  
die NEAT das grösste europäische Umweltprojekt.

Unsere Städte weisen - im globalen Vergleich -  
beste öV-Anteile im Agglomerationsverkehr aus.

Wir haben ab 1960 das Autobahnnetz sukzessive erstellt.  
Es fehlt nur noch ein Reststück im Oberwallis.

Jetzt entsteht die 2. Autobahnröhre am Gotthard. Kürzlich vom Volk  
demokratisch beschlossen mit 62% Ja-Anteil.

Diese Erfolge wurden nachhaltig geplant,  
demokratisch abgestützt und effizient vollzogen..

Sie basierten und basieren auf einer gesamtheitlichen  
Betrachtungsweise des Verkehrs.

Mobilität ist Leben.

Sie ist dominierender Faktor in der Raumplanung,  
in der Energiepolitik,  
im Landschaftsschutz, in der Luftreinhaltung und –  
künftig immer mehr – auch im Untergrund.

Der Verkehr ist Voraussetzung für eine blühende Volkswirtschaft, Industrie, Gewerbe, Handel, Dienstleistungen, Ausbildung und Tourismus. Sei es auf der Strasse, Schiene, im Luftverkehr oder auf dem Rhein.

Dazu kommt, dass wir – im Herzen von Europa – auch als Transitland fundamental gefordert sind.

**ooooo**

Jetzt komme ich zur GVK.

Ich bin überzeugt, dass die GVK-Empfehlungen von 1977, die 40 Thesen von Luzern,

für unsere Gesamtverkehrspolitik eine wichtige, wegleitende Grundlage waren.

Die 40 Empfehlungen sind eine umfassende Zusammenstellung der Ziele, und der daraus abgeleiteten Strategien sowie Massnahmen für eine langfristig ausgerichtete Verkehrspolitik.

Bahnbrechend neu war, dass die Empfehlungen nicht nur das System Verkehr gesamtheitlich betrachten.

Vielmehr werden auch die Auswirkungen des Systems Verkehr auf Mensch, Umwelt und Siedlungsentwicklung einbezogen.

Wie kam ich selbst zu dieser GVK?

Im Januar 1988 übernahm ich als frisch gewählter Bundesrat das EVED von Leon Schlumpf,

mit drei grossen verkehrspolitischen Projekten:

Bahn 2000,  
die NEAT

und die GVK, in Form einer Verfassungsvorlage für die Koordinierte Verkehrspolitik, KVP genannt.

Den Bundesbeschluss über die KVP hatte das Parlament bereits am 12. März 1987 genehmigt.

Die Umsetzung der Empfehlungen von 1977 benötigte also bis zur Formulierung von Verfassungs-Normen lange 10 Jahre politischer Prozesse.

Wegen des Wahljahres 1987 kam dann die Vorlage erst am 12. Juni 1988 zur Volksabstimmung.

Obwohl ich auf eine knappe Annahme gehofft hatte, wurde sie mit 55% Neinstimmen abgelehnt.

Die Vorlage scheiterte vorab schon am Ständemehr.

Nur 4 Kantone unterstützten sie.

Sie wollten zwar gerne mehr Mitsprache, fürchteten aber zu hohe Folgekosten.

Die Strassenseite wollte keinesfalls auf ihre bequeme Sonderfinanzierung (Treibstoff-Zoll-Fonds) verzichten. Die vielen Bedenken führten zum Scheitern.

Die KVP - meine erste Volksabstimmung – leider klar abgelehnt: Was hiess das nun für mich als Verkehrsminister?

5 Jahre Arbeit der GVK-Kommission gegenstandslos...?

10 Jahre Diskussionen und Parlamentsarbeit vergebens ?

ooooo

Was habe ich damals am Abstimmungs-Sonntagabend vom 12. Juni 1988 – also vor 35 Jahren - zu dieser klaren Ablehnung gesagt? Hören Sie mir bitte im Originalton zu!



Video 3' „Aussagen aBRO an Medienkonferenz 12.6.88 im Bundeshaus“

### **Wortlaut im Video:**

*So ist es halt manchmal im politischen Leben. Aber die Niederlage – sie kennen die Zahlen- die ist eigentlich noch im Rahmen ausgefallen.*

*Verlierer – meine Damen und Herren – Verlierer ist wohl vor allem die KVP.*

*Verlierer – und das müssen wir heute Abend auch sagen – Verlierer ist ein Prozess, der vor 20 Jahren eingeleitet wurde, nämlich der Prozess der Gesamtverkehrskonzeption.*

*Und da muss man schon sagen: Gesamtkonzeptionen haben es derzeit sehr schwer.*

*Natürlich – meine Damen und Herren – bin ich enttäuscht:*

*Ich habe noch am Schluss gehofft und ich glaubte, wir könnten doch noch gewinnen.*

*Nun hat das Volk entschieden und das Volk hat bekanntlich immer recht.*

*Die 41 Prozent Stimmbeteiligten haben nein gesagt.*

*Mein Departement wird nun zu überlegen haben, welchen Weg wir zu gehen gedenken.*

*Wir sind jetzt frei für einen Neubeginn; wobei ich Wert auf die Kontinuität lege.*

*Viel Zeit bleibt uns nicht übrig: 9 hängige Volksinitiativen zu Verkehrsfragen stehen an – umstritten mit völlig kontroversen Zielsetzungen.*

### **jetzt Fortsetzung Referat:**

Wie Sie soeben hören konnten, habe ich damals Wort gehalten. Schon bei meinem Amtsantritt Anfang 1988 habe ich klar deklariert, was ich wollte:

1. Bahn und Bus ausbauen
2. Ausbau S-Bahnen speziell fördern
3. Eine NEAT (Gotthard und Lötschberg) erstellen
4. Das Nationalstrassennetz fertigstellen

Das Meiste ist seither gelungen.

Trotz damals zurückgewiesener KVP-Verfassungsvorlage!

Deshalb musste ich 1988 einen pragmatischen Weg einschlagen.

Ab 1996 haben meine Nachfolger im EVED und UVEK am gleichen Strick weiter gezogen.

**Ooooo**

Was war damals mit der GVK schief gelaufen?

Die Empfehlungen der GVK-Kommission und die daraus abgeleitete Verfassungs-Vorlage waren visionär, inhaltlich umfassend und sehr abstrakt formuliert.

Zwei Verfassungsartikel mit 11 Absätzen!

Insgesamt eine schwer verdauliche Kost.

Das Fuder war überladen.

Es hätte zwangsläufig zu einer Lawine von neuen – und bestimmt heftig umstrittenen Ausführungs-Gesetzen geführt.

Diese Einschätzungen erinnern stark an die kürzliche Abstimmung über das CO2-Gesetz – Klammer zu.

Im Rückblick bin ich überzeugt:

die Erarbeitung der Ausführungsgesetze zur KVP hätte die rasche Aufgleisung der NEAT massiv verzögert.

Aber die Diskussionen zur GVK und zur Koordinierten Verkehrspolitik waren nicht umsonst.

Denn die Empfehlungen der GVK waren inhaltlich überzeugend und von höchster Qualität.

Denken wir nur an Stichworte wie die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe,

den Fonds für öffentlichen Verkehr-Bahninfrastrukturfonds, die Tarifverbünde und S-Bahnsysteme, die Unternehmung SBB AG.

**oooo**

**Meines Erachtens ist die GVK deshalb heute zu 90 Prozent realisiert.**

Auch dank dem pragmatischen Umsetzungswillen meiner Nachfolger und Nachfolgerinnen Leuenberger, Leuthard und Sommaruga.

Und es waren vorwiegend auch die Ämter des EVED / UVEK, welche aus Überzeugung die Empfehlungen der GVK berücksichtigten.

Alles in vielen Einzelschritten - im Laufe von Jahrzehnten.

Nationalrat Alois Hürlimann,  
der 1972 vom Bundesrat mit der GVK beauftragte Kommissionspräsident  
hat 1977 das komplexe Projekt selbst  
als „Das grösste Abenteuer seines Lebens“ bezeichnet.

Er ist leider längst verstorben (2003) und wird heute bestimmt  
mit Stolz auf sein Werk hinunterblicken.

**Mein Fazit:**

in der schweizerischen Politik  
führen oft auch kleine Schritte und Umwege zum Ziel!

Soweit mein Blick zurück.

**ooooo**

Aktuell steht die Verkehrspolitik – als bestimmende Dominante der  
Raumpolitik – vor neuen Herausforderungen.

Zu diesen gehören neue Begriffe,  
die 1977 noch nicht zum Wortschatz der Verkehrspolitik zählten.

Ich denke dabei an Stichworte wie Nachhaltigkeit, Klimaverträglichkeit,  
umwälzende Chancen dank der E-Mobilität.

Ich sehe aber auch neue globale Gefahren für die Mobilität  
wie Stromausfall, Wetter-Extreme.

Sie waren bereits erlebbar als Überschwemmungen,  
Erdrutsche, Orkane und Hitzewellen.

Sie bedrohen unsere feingliedrige Verkehrsinfrastruktur –  
besonders an der Oberfläche – in ganz neuem Masse.

In diesem Sinne sehe ich dem Ausblick, dem Blick nach vorn  
- im zweiten Teil dieser Tagung - mit Interesse entgegen.

Vielleicht entspringt dieser Tagung  
eine nächste GVK-X für die angesagte Wendezeit.