

«Aber gibt es bei mir nicht»

Alt-Bundesrat Adolf Ogi hat als Vorsteher des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes wegweisende Entscheide für den Ausbau des schweizerischen Verkehrsnetzes initiiert. Als Höhepunkt kann dabei der Entschluss zum Bau der Neat bezeichnet werden. Wie denkt der Magistrat heute über die Verkehrssituation in der Schweiz? Wir haben uns mit dem diesjährigen Preisträger der «Logistics Hall of Fame» darüber unterhalten.

Interview: Kurt Bahn Müller

Herr Alt-Bundesrat Ogi, zunächst einmal herzliche Gratulation zu Ihrer Wahl in die «Logistics Hall of Fame Switzerland». Was bedeutet Ihnen diese Auszeichnung?

Die Planung und der Bau des Lötschberg- und des Gotthard-Basistunnels war ein Grossprojekt, an dem viele Personen beteiligt waren. Die Ingenieure, die Planer, aber auch die vielen Mineure und nicht zuletzt die Politiker, sie alle trugen dazu bei, dieses Projekt zu realisieren. Ich fühle mich deshalb heute als Stellvertreter für alle diese Mitarbeitenden, welche diesem Grossprojekt zum Erfolg verhalfen. Und für diese nehme ich diese Auszeichnung gerne entgegen.

Ihr Wirken, vor allem im Bundesrat, hat prägende Spuren hinterlassen, weshalb auch diese Auszeichnung – neben vielen anderen – gut nachvollziehbar ist. Wann kam Ihnen der erste Gedanke, eine neue Flachbahn durch den Gotthard zu bauen?

Als ich am 1. Januar 1988 mein Amt als Bundesrat antrat, existierten bereits ganze Berge an Akten, Gutachten, Berechnungen und Plänen für verschiedene Eisenbahntunnels durch die Alpen: Gotthard, Splügen, Lötschberg-Simplon. Zudem stand ich unter starkem Druck der damaligen Europäischen Gemeinschaft, welche von der Schweiz eine zweite Autobahn durch den Gotthard verlangte oder zumindest deren Ausbau. Damals beschloss ich diese Vorarbeiten zu nutzen, um die beiden Tunnels Gotthard und Lötschberg zu beantragen, zu planen und zu realisieren. Ich befürwor-



tete den gleichzeitigen Bau der beiden Tunnels, da ich mir vorstellen konnte, dass die französischsprachige Schweiz, aber auch die Ostschweiz bei nur einem Tunnel das Referendum ergreifen könnten. Die politische Lagebeurteilung und die wirtschaftliche Lage der Schweiz waren damals sehr günstig, und ich entschloss mich, dieses Zeitfenster zu nutzen, um dieses Jahrhundertprojekt in Angriff zu nehmen.

Sie mussten aber auch die verschiedenen Verkehrsminister in den Nachbarstaaten von diesem Projekt überzeugen. Wie beurteilen Sie im Nachhinein die teils harten Verhandlungen mit den Nachbarstaaten und der EU in der Verkehrspolitik?

Zu dieser Zeit waren eigentlich drei Übergänge durch die Alpen geplant, die Verbindung über den Mont-Cenis, die

heute noch nicht realisiert ist, die Verbindung über den Brenner, die sich derzeit im Bau befindet und der Gotthard-Basistunnel. Letzterer ist nun als erstes dieser drei Projekte realisiert. Es brauchte aber einiges an Überzeugungsarbeit bei den Verkehrsministern in unseren Nachbarländern. Aber wir konnten sie davon überzeugen, dass ein Eisenbahntunnel die richtige Lösung ist. 1992 wurde ja auch der Transitvertrag mit der Europäischen Union unterzeichnet, in welchem sich die Schweiz zum Bau eines Eisenbahntunnels am Gotthard verpflichtete.

Zu reden gab in den späteren Jahren die Kostenentwicklung dieses Tunnels...

Bei dieser Diskussion darf nicht vergessen werden, dass es sich bei der Neat um ein Projekt handelt, das sich über mehr als 25 Jahre erstreckt. Unter Berücksichtigung der Teuerung, technischer Anpassungen, Modernisierungen, unbekannte Geologie sowie Massnahmen für den Umweltschutz, neue politische Begehren etc. konnten diese Kosten im Griff behalten werden. Im Nachhinein kann die Schweiz meines Erachtens stolz sein auf die geglückte Realisierung dieses Bauwerks, denkt man an andere Grossprojekte in Europa...

Europa profitiert von der Neat, insbesondere der Schienenverkehr, beteiligte sich aber nicht an den Kosten. Hätte die Schweiz damals nicht die EU in die Pflicht nehmen müssen?

Wir haben dies durchaus überlegt, aber wir kamen damals zum Schluss, dass ein

solches Anliegen kaum eine Chance hätte in der Europäischen Union. Für die Neat wurde ja der FinÖV geschaffen, der von der Mineralölsteuer, der Mehrwertsteuer und der Schwerverkehrsabgabe (LSVA) finanziert wird. Letztere zahlen ja auch die ausländischen Lastwagen, welche die Schweiz durchqueren.

Vor fast genau einem Jahr, im Juni 2016, wurde der Gotthard-Basistunnel eröffnet. Was bringt er der Schweiz bereits jetzt und vor allem langfristig aus Ihrer Sicht? Und: Die Neat ist ja noch nicht «zu Ende gebaut». Sind Sie optimistisch, dass die wichtigsten Ziele erreicht werden, trotz der noch vorhandenen üblichen Probleme bei solchen Tunnel-Jahrhundertprojekten?

Bei der Planung der Neat überlegten wir uns auch die Frage, sollen wir zuerst die Anschlussstrecken realisieren und nachher den Basistunnel, oder umgekehrt? Wir entschlossen uns für den Bau der Neat und erst dann für die notwendigen Anschlussstrecken. Zudem hat auch die Schweiz noch nicht alle Anschlussstrecken, die notwendig sind, realisiert. Hätten wir zuerst die Anschlussstrecken realisiert und nachher die Neat, wäre dieser Tunnel heute kaum mehr zu realisieren, sowohl aus politischen wie auch aus Kostengründen.

Die optimalen logistischen Warenverkehrsströme in der Schweiz interessieren und beschäftigen Sie bis heute. Gerne äussern Sie sich auch heute noch positiv zu weiteren Schweizer «Tunnelvisionen» wie die Swissmetro oder das Projekt «Cargo Sous Terrain» – gegründet und getragen von namhaften Wirtschaftsunternehmen. Dieses System umfasst unterirdische Transporttunnels zwischen den Ballungsgebieten und die Feinverteilung der Güter im Stadtraum mittels City-Logistik und soll ab 2030 mit einer ersten Teilstrecke in Betrieb gehen. Das Projekt wurde an der letztjährigen Hall-of-Fame-Feier vorgestellt. Wie beurteilen Sie die Erfolgchancen dieses Projektes?

Ich bin der Meinung dass man sowohl die Idee Swissmetro – eine unterirdische Bahnverbindung für Personen – wie auch Cargo Sous Terrain weiter verfolgen und bald in Angriff nehmen sollte, denn heute ist ja auf gewissen Hauptstrecken in der Schweiz kaum

Der Macher

Adolf Ogi, geboren am 18. Juli 1942 in Kandersteg, erwarb nach der Grundschule das Handelsdiplom an der Ecole Supérieure de Commerce in La Neuveville und besuchte anschliessend die Swiss Mercantile School in London. 1963 bis 1964 war er Leiter des Verkehrsvereins Meiringen-Haslital. 1964 trat er in den Dienst des Schweizerischen Skiverbandes, den er von 1975 bis 1981 als Direktor leitete. Im Militär kommandierte Adolf Ogi als Hauptmann eine Gebirgsgrenadierkompanie und anschliessend als Major ein Gebirgsfüsilierbataillon. Von 1984 bis 1987 präsidierte er die Schweizerische Volkspartei (SVP). 1979 wurde er in den Nationalrat gewählt. Von 1986 bis zu seiner Wahl in den Bundesrat präsidierte er die Militärkommission des Nationalrates.

Am 9. Dezember 1987 wurde er in den Bundesrat gewählt. Von 1988 bis 1995 war Ogi Chef des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements. In diese Zeit fiel sein starkes Engagement für verkehrspolitische Lösungen, insbesondere die Planung der Neat. Von 1988 bis 2000 stand er dem Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) vor. Nach seinem Rücktritt aus dem Bundesrat im Dezember 2000 war Adolf Ogi Sonderberater der UNO Generalsekretäre Kofi Annan und Ban Ki Moon für Sport im Dienst der Entwicklung und Frieden. Adolf Ogi wurde mit zahlreichen Ehrungen ausgezeichnet. Dazu zählen vier Ehrendokortitel.

mehr ein zügiges Fortkommen möglich. Positiv dabei ist beim Projekt Cargo Sous Terrain, dass es von privater Seite mitfinanziert werden soll.

Wären Sie heute Verkehrsminister der Schweiz. Welche Projekte würden Sie anpacken, und wo müsste aus Ihrer Sicht in erster Linie gehandelt werden?

Die Projekte Swissmetro und Cargo Sous Terrain würde ich weiterverfolgen und angehen, um beispielsweise bis etwa 2025–2040 eine erste Teilstrecke zu realisieren. Wir sollten aber dafür sorgen, dass unsere Flughäfen auch in Zukunft gegenüber den ausländischen attraktiv bleiben und nicht durch allzu restriktive Rahmenbedingungen eingeschränkt werden. Aber auch der Ausbau der Nationalstrassen muss gezielt angegangen werden. Auch das S-Bahn-Netz, das sich heute bereits in mehreren Städten als sehr leistungsfähig erweist, kann noch optimiert werden.

Das Schweizer Stimmvolk hat vor Kurzem dem Bau eines zweiten Gotthard-Autotunnels zugestimmt. Haben Sie dies begrüsst?

Ich bin ein Befürworter dieses Projektes. Staatspolitisch wichtig an diesem Bauvorhaben ist der Aspekt, dass der Kanton Tessin an das schweizerische Strassennetz gut angeschlossen ist.

Sie haben in Ihrer Tätigkeit als Verkehrsminister das zukunftsorientierte Projekt Neat realisiert, das damals noch fast als Utopie betrachtet wurde. Stehen heute aus Ihrer Sicht Projekte im Vordergrund, die vielleicht in Zukunft Realität werden könnten?

Diese gibt es durchaus, ich denke dabei an autonom fahrende Personenwagen und Lastwagen, an führerlos fahrende Züge, wie beispielsweise die Metro in Lausanne. Meiner Ansicht nach müsste jetzt in der Schweiz eine Daten-Autobahn realisiert werden, um die immer grösseren Datenmengen bewältigen zu können.

Welche Bedeutung hat für Sie heute der Bereich Logistik insgesamt?

Die Logistik spielt in unserem Land angesichts der anspruchsvollen topographischen und siedlungsmässigen Rahmenbedingungen eine ganz zentrale Rolle. Die Logistik ist heute ein entscheidender Faktor, damit in Zukunft die Versorgung auch abgelegener Regionen gewährleistet bleibt. Bei den Güterzügen sehe ich noch ein deutliches Optimierungspotenzial, und mit der Verlagerung der Güter auf die Schiene leisten wir auch einen Beitrag an den Umweltschutz.

Was meinen Sie zum Thema Road Pricing?

Diese Idee taucht immer wieder – quasi wellenförmig – auf, führt zu Diskussio-

nen, und dann bleibt es wieder ruhig um diese Massnahme. Die Pendlerproblematik hat heute einen anderen Stellenwert als noch vor zehn oder fünfzehn Jahren. Dank leistungsfähiger Verbindungen im öffentlichen Verkehr können Mitarbeitende heute auch etwas längere Distanzen bewältigen. Aber auch Home-Office – das Arbeiten von zu Hause aus – könnte die Verkehrsprobleme am Morgen und am Abend entschärfen.

Gibt es aus Ihrer Sicht betrachtet Ideen oder Entwicklungen in der Verkehrspolitik, die bis jetzt kaum zur Sprache gekommen sind?

Mit dem Bau der Neat haben wir hier in der Schweiz ein ausserordentliches Know-how in der Realisation anspruchsvoller Grossprojekte erworben. Dieses umfassende Wissen sollten wir ins Ausland exportieren, um andere Staaten in der Realisierung grosser Projekte zu unterstützen. Dieses Wissen könnte bei-

spielsweise auch bei den Projekten Swissmetro und Cargo Sous Terrain eingesetzt werden.

Abschliessend eine eher private Frage: Sie haben vor sechs Jahren die Stiftung «Freude herrscht» initiiert – dies auch im Andenken an Ihren leider viel zu früh verstorbenen Sohn Mathias. Welches sind die Ziele Ihrer Stiftung, und was konnte beispielsweise schon alles erreicht werden?

Die Idee zu dieser Stiftung kam von den Freunden meines Sohnes Mathias. Die Jugendlichen von heute sind die Leader von morgen, sei dies in der Wissenschaft, in der Politik oder in der Wirtschaft. Wir müssen diesen jungen Leuten etwas mitgeben, wie beispielsweise Lebensfreude, Solidarität, Verantwortung, Mut, Zusammengehörigkeit, Kameradschaft und Durchhaltewillen. Die Stiftung leistet finanzielle Beiträge an Projekte, welche Kinder aktiv zum Sport bewegen und Erlebnisse in der Natur

ermöglichen, um so deren Selbstbewusstsein und Sozialkompetenz zu fördern. Wir laden auch jedes Jahr Hundert Kinder aus Moldawien, einem der ärmsten europäischen Länder, in die Schweiz ein, wo sie betreut und auch gepflegt werden. ■