



Generalversammlung / *Assemblea generale* 2024

Das historische Erbe des Gotthard-Komitees und die Herausforderungen des 21. Jh.

Dr. Jürg Meister

Sehr geehrte Damen und Herren,

Weder meine weissen Haare noch meine Herkunft machen mich automatisch zum prädestinierten Chronisten des Gotthardkomitees. Erstens ist dieses in wechselnden Strukturen nicht nur 80, sondern bereits seit 170 Jahren unterwegs und meine Wiege stand in Hör- und sogar Erschütterungsnähe ausgerechnet der Berner Alpenbahn BLS Keine Spur von Gotthard-Frühprägung.

Immerhin hat mich mein Berufsweg als selbständiger öV-Experte und als Lehrbeauftragter an der Uni St. Gallen, vor etwa 30 Jahren in die Nähe des damaligen Geschäftsführers des GHK, Walter Niklaus gespült, welcher mir zur sich nähernden Jahrtausendwende de Auftrag erteilte, eine in sich geschlossene, konsistente Geschichte des GHK als gewissermassen Jubiläumsgabe zu erarbeiten. Glücklicherweise beinhaltete der Auftrag auch, aus den vielen Ereignissen - oder auch Nicht-Ereignissen - Schlüsse zu ziehen und aus etwas grösserer «Flughöhe» auch zu würdigen. Das ist denn auch geschehen und zur Eröffnung des Basistunnels wurde die bisher fast nur interne Jubiläumsschrift um 16 Jahre nachgeführt, nun aber eher in Form einer «Chronik eines Endsprints» ohne grosse Würdigungsabsicht, da noch zu nahe liegend. Ich habe mich seit gut 7 Jahren nicht mehr mit dem GHK abgegeben – und deshalb blieb es mir nach der Anfrage von Herrn Vetsch für dieses Referat nicht erspart, mein eigenes Opus wieder mal ganz gründlich zu lesen. Und aus den Erfahrungen mit dieser Lektüre möchte ich nun schöpfen, um den Titel dieser Präsentation gerecht zu werden.

Letztlich, so hat es sich bei der Erarbeitung dessen, was ich hier vortrage ergeben, dass ich eigentlich nur die zwei Seiten über das Ur-Gotthardkomitee, gegründet am 19. August 1843 in Luzern, hätte verinnerlichen müssen, denn die Lehren schon nur daraus waren in ihrer Quintessenz praktisch dieselben, wie sie sich aus der gesamten seitherigen Geschichte des GHK ergeben, nämlich:

FOLIE 1

- **GRUNDSÄTZLICH GEBÜNDELTES POLITISCHES LOBBYING DER INVOLVIERTEN KANTONE ZUGUNSTEN DER GOTTHARDACHSE**
- **NACH INNEN KOORDINATION DER KANTONE UNTEREINANDER UND MITWIRKUNG VON NICHT DIREKT POLITISCHEN PLAYERN, SO INSB. DER WIRTSCHAFT, MEISTENS VERTRETEN DURCH DIE RESPEKTIVEN HANDELSKAMMERN**
- **NACH AUSSEN GEMEINSAMES UND MÖGLICHSST GESCHLOSSENES AUFTRETEN**

- **PROAKTIVES, KONKRETES ENGAGEMENT UND KATALYSATORWIRKUNG DURCH ERTEILEN (UND BEZAHLEN) VON WEGWEISENDEN GUTACHTEN**
- **INFORMATION DER ÖFFENTLICHKEIT, - WAS ABER VORERST NOCH EHER ZÖGERLICH GESCHAH**

Das tönt alles höchst modern und aktuell und könnte dem Vokabular einer heutigen PR-Agentur stammen – es sind aber historische Befunde!

Die Frage ist nur: hat es denn auch geklappt? Die Frage kann sowohl mit Ja als auch mit Nein beantwortet werden und vor allem interessiert eben auch heute und, wichtig, in Zukunft die Fragestellung «wie und weshalb»?

Ja, weil bereits im Gründungsjahr zwei konkrete Planungsaufträge vergeben wurde, die Gutachten Koller und Wetli mit gehöriger Signalwirkung. Also ohne Expertengutachten technischer und auch politischer Natur ging es schon damals nicht. Ja auch deshalb, weil sich das junge Komitee bereits die Mitgliedschaft der Schweiz, Centralbahn und der Französischen Ostbahn sichern konnte und positive Signale auch aus Baden, Preussen und dem damaligen Königreich Sardinien sichern konnte. Also schon damals: Miteinbezug der Leistungsträger im eigenen Land und im Norden und im Süden.

Ein gewisses Nein kann nicht verhehlt werden, weil ohne den Einbezug der damals einflussreichsten schweizerischen Wirtschaftspersönlichkeit, Alfred Escher, eigentlich nichts so richtig vom Fleck kam. Escher liebäugelte noch lange mit einer Ostalpenbahn, kam aber um 1860/62 zur Einsicht, dass nur die Gotthardroute jene Vorteile bietet, die noch heute ihr Merkmale sind. Escher schwenkte um, brachte kumulativ seine Nordostbahn und den Kanton Zürich ins GHK ein ... und dann ging erst die Post richtig ab. Das Resultat: der Staatsvertrag zwischen Deutschland, Italien und der Schweiz über den Bau und den Betrieb einer Bahn über und durch den Gotthard vom 15. Oktober 1869. Dieser Durchbruch war denn, auf einen etwas saloppen Punkt gebracht, nicht unbedingt das Verdienst des Komitees, sondern des Giga-Protagonisten Alfred Escher.

Nun, wie hat sich das alles vor und hinter den Kulissen abgespielt, eben die Frage nach einer Strategie, Methodik und Taktik, welche vielleicht auch im 21. Jahrhundert ihre Wirkung entfalten könnte.

FOLIE 2

- **VISION, MUT UND BEHARRLICHKEIT als persönliche Eigenschaften**
- **VERNETZUNG auf möglichst vielen Ebenen, sowohl personell als auch institutionell**
- **NUTZUNG / EINBINDUNG VON LEUCHTTURM-PERSÖNLICHKEITEN**
- **VERTRAGLICHE FESTIGUNG (aller schönen Worte)**

Zur Erinnerung, dies als Fazit der allerersten Phase 1853 bis 1869: Alles immer noch hoch aktuell !

Die Kardinalfragen, Alpenquerung überhaupt und in der Folge wo und letztlich durch wen waren damit gelöst, der gordische Knoten durchschlagen, es blieb für ein Gotthardkomitee nicht mehr viel zu tun: Der Bau, dann der Betrieb und die laufenden Modernisierungen (wie exemplarisch die Elektrifizierung um 1920) nahmen ihren durchaus erfolgreichen Lauf. Auch die nach der Jahrhundertwende erfolgte komplexe Integration der Gotthardbahn in die SBB und die Funktionalität der Bahn in den angestregten und heiklen Zeiten der beiden Weltkriege wurden gewissermassen intern gelöst. Interventionen, wie sie von einem politischen Gremium wie einem Gotthardkomitee erwartet werden können oder allenfalls erwartet werden müssen, waren nicht erforderlich. Die Gotthardbahn und ihre Implikationen in Nord und Süd war gewissermassen ein Selbstläufer.

Das Gotthardkomitee von 1853 versank damit ab 1870 relativ lautlos in der Versenkung, obschon von einer formellen Auflösung gemäss meinen Recherchen nirgends die Rede ist. Diese Zeit der gewissermassen «Verpuppung» dauerte gute 80 Jahre.

FOLIE 3

- **DAS ERFOLGREICHE FUNKTIONIEREN EINER LÖSUNG, IN CONCRETO GOTTHARDBAHN / SBB, ERFORDERT WENIG BIS FAST KEINE POLITISCHE MITWIRKUNG**
- **DIES ABER UNTER DER VORAUSSETZUNG**
 - **EINES MEHR ODER WENIGER KLAGLOSEN FUNKTIONIERENS UND**
 - **EINES GESELLSCHAFTLICHEN KONSENSES ZUR VORHANDENEN LÖSUNG**
- **DIESER KONSENS WAR 80 JAHRE LANG ZIEMLICH UNANGEFOCHTEN VORHANDEN, DENN HINTERFRAGUNGEN ETWA UNTER DEN TITELN**
 - **NACHHALTIGKEIT**
 - **UMWELT**
 - **NEUTRALITÄT**
 - **ALTERNATIVLÖSUNGEN**

SPIELTEN SICH, WENN ÜBERHAUPT, NUR AM RANDE AB

Es darf immerhin gefragt werden, ob das praktisch beschäftigungslos schlummernde Gotthardkomitee nicht durch das immer wieder aufflackernde Begehren der Ostschweiz nach einer nahe gelegenen Alpenquerung im Sinne des sog. «Ostalpenversprechens» oder durch den Bau der Lötschbergbahn aufgeweckt wurde. Die Antwort ist klar – NEIN.

Die Konkurrenz durch die Lötschbergbahn wurde im durch und durch liberalen Zeitgeist und durch die boomende Wirtschaft in Europa vor dem ersten Weltkrieg keineswegs als bedrohlich empfunden, sondern wahrscheinlich sogar als gesund. Diese freundnachbarschaftliche Einstellung sollte dann aber Jahrzehnte später unter anderen Umständen durchaus noch auf den Prüfstand kommen.

Der Bau einer Ostalpenbahn wurde bis kurz nach dem zweiten Weltkrieg in den meisten Kreisen als überflüssig und als Zwängerei im Sinne lokalpolitischer Interessen empfunden, eine Abgrenzung der Gotthardlösung nach Osten war in diesem Sinne in jener Zeit gar nicht nötig.

Was hat nun aber diese beinahe idyllische Ruhe aufgeweckt?

Die Antwort ist klar und eindeutig: ein *neues Verkehrsmittel* hat sich etabliert und ist aus experimentellen Vorstadien und grossen technologischen Fortschritten nach dem zweiten Weltkrieg ein gewichtiger, ja determinierender Faktor geworden: Das AUTOMOBIL.

Vorerst war damit primär der Personentransport gemeint, der Güterverkehr mit Lastkraftwagen war vorerst noch kein determinierendes Thema, wurde es aber dann rasch einmal doch: der Alpen transit per LKW wurde geradezu zum zentralen Treiber des Diskurses.

Im Herbst 1954 setzte das Eidg. Departement des Innern eine Kommission für die Planung des künftigen Hauptstrassennetzes ein. Im Vorfeld dieses schon seit einiger Zeit erwarteten Beschlusses rückten diverse in irgendeiner Weise mit der Gotthardfrage befassten Gruppierungen und Initiativen enger zusammen und am 30. Juni dieses Jahres 1954 wurde – wieder in Luzern – auf Initiative des damaligen Baudirektors Dr. Vinzenz Winiker - ein neues, vorwiegend politisch ausgerichtetes Gotthardkomitee gegründet.

Es ging dann unter der Mithilfe des ersten Sekretärs dieses neuen Gebildes, Dipl. Ing. Hans Siegwart rasch vorwärts: es wurden Strukturen geschaffen, Beziehungen aufgebaut und es wurde vor allem die Wichtigkeit der Öffentlichkeitsarbeit erkannt.

Als Hauptziele des Komitees wurden definiert:

Nahziel: Ausbau der bestehenden Gotthardstrasse und gleichzeitig starker Ausbau des Autoverlads Göschenen-Airolo

Fernziel: Bau eines Strassentunnels

Das Wirken des neu erstandenen Gotthardkomitees ab 1954 bis ca. 1970 kann wie folgt gewürdigt und im Sinne von Empfehlungen verstanden werden:

FOLIE 4

- **BÜNDELUNG DER ZERSTREUT VERTRETENEN UND TEILWEISE AUCH EHER PERIPHEREN GOTTHARD-ANLIEGEN IN EINE KLARE FORM**
- **EINDEUTIGE BEKENNTNISSE DER MITGLIEDER ZU DEN ANLIEGEN TROTZ PARTIKULARINTERESSEN**
- **AUFBAU EINES PROFESSIONELLEN PRESSEDIENSTES (Alfred N. Becker)**
- **DURCH DAS SPRECHEN MIT EINER STIMME BILDUNG EINES GESICHTS, EINES UNVERWECHSELBAREN PROFILS**
- **DURCH KONSTANTE PRESSEARBEIT UND DURCH WIEDERHOLTE TAGUNGEN UND ANLÄSSE BILDUNG EINER EIGENSTÄNDIGEN IDENTITÄT AUCH IN DER ÖFFENTLICHKEIT**

DIESE VOR 60 BIS 70 JAHREN GEMachten ERFAHRUNGEN GELTEN, SO WIE DIE ERKENNTNISSE AUS DEM HISTORISCHEN GOTTHARDKOMITEE, AUCH HEUTE UND IN ZUKUNFT

SCHATTENSEITE: FINANZIELLE SORGEN ZUFOLGE NICHT SELTEN SCHLEPPENDEN EINGANGS ODER SOGAR AUSBLEIBENS VON MITGLIEDERBEITRÄGEN.

Wir erinnern uns: das Gotthardkomitee von 1954 hatte primär Strassenverkehrsziele, die Bahn lief vorderhand ganz gut, kam aber mehr und mehr an ihre Kapazitätsgrenzen. In diesem Sinne konstituierte sich 1964 auf Initiative des baselstädtischen Baudirektors Dr. Edmund Wyss eine «Ständige Konferenz der Gotthardkantone». Dieser vorerst rein politische Zusammenschluss von neun Kantonen hatte schon vor 60 Jahren ein klar definiertes Ziel: Förderung der Planung und des Baus eines *Eisenbahn-Basistunnels*.

Damit kam es naturgemäss zu Doppelspurigkeiten zwischen den beiden Gremien, zumal sich die Arbeitsweise, insb. auch hinsichtlich der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, dieser neuen «Ständigen Konferenz» kaum von jener des Gotthardkomitees unterschieden und weil in den meisten Kantonen die genau gleichen Exponenten in beiden Gruppierungen Einsitz hatten.

Nach vier Jahren dieser etwas unglücklichen Situation setzte sich die Einsicht durch, dass eine Bereinigung notwendig ist und dank der lenkenden Hand von Edmund Wyss und im Hintergrund dank des Wirkens von Louis von Planta, Präsident der Basler Handelskammer, wurde die Fusion mit dem Gotthardkomitee am 12. September 1968 Realität.

Da der Sprechende die Protokolle jener Zeit genau gelesen hat, darf hier eingespielen werden, dass der Zusammenschluss nicht zuletzt auch deshalb zustande kam, weil diverse Kantone ungern zwei Mitgliederbeiträge für zwei doch sehr verwandte Zielsetzungen aufwerfen wollten.

Die Lehren aus dieser Doppelspurigkeit und ihrer Bewältigung lassen sich wie folgt formulieren:

Folie 5

- **DAS FORMAT EINER POLITISCHEN GRUPPIERUNG AUS HOCHKARÄTIGEN KANTONSVERTRETERN HAT SICH AUF ZWEI SEITEN BEWÄHRT**
- **DER STARKE EINBEZUG VON HANDELSKAMMERN, PRIMÄR INITIIERT VON DER «KONFERENZ», HAT SICH IM SINNE EINER BESSEREN ABSTÜTZUNG AUCH AUF DIE WIRTSCHAFT INSGESAMT SEHR POSITIV AUSGEWIRKT**
- **DIE EBENFALLS VON DER «KONFERENZ» AUSGEHENDE EINRICHTUNG EINER GESCHÄFTSSTELLE HAT SICH TROTZ KOSTEN LANGFRISTIG ALS SEGENSREICH ERWIESEN**

- **DER DANK SEINES GUTEN IMAGES UND KLAREN PROFILS FÜR DIE FUSIONIERTER LÖSUNG GEWÄHLTE NAME GOTTHARDKOMITEE SPRICHT FÜR SEINE GUTE VORGESCHICHTE**
- **DIE SENSIBILISIERUNG DER MITGLIEDER FÜR PROAKTIVE PUBLIC RELATIONS (UND DEREN KOSTEN) WIRD DURCH DIE FUSION NOCH VERTIEFT ... UND FÜHRT ZU EINER VERÄNDERUNG IM SPRACHGEBRAUCH: WAR BIS DAHIN IM ZEITGEIST DES KALTEN KRIEGES MEISTENS VON «PROPAGANDA» UND «PSYCHOLOGISCHER VORBEREITUNG DER ÖFFENTLICHKEIT» DIE REDE, SPRICHT MAN JETZT ZUNEHMEND VON ÖFFENTLICHKEITSARBEIT ODER EBEN PUBLIC RELATIONS.**

Da sich das Geschehen um das Gotthardkomitee ab etwa 1970 nun langsam dem Erinnerungshorizont der her älteren der hier Anwesenden nähert und die nun bis auf den heutigen Tag folgenden Ereignisse so dicht aufeinander folgen, sei es dem Berichterstatter gestattet, nicht auf die äusserst zahlreichen Auf's und Abs einzutreten – sie füllen den Hauptteil dieser Broschüre, nämlich über 30 Seiten.

Vielmehr möchte ich mich auf die **Erkenntnisse** aus dieser langen, teilweise turbulenten oder sogar euphorischen Zeit, diese wiederum zuweilen unterbrochen von Durststrecken und von der Beilegung interner Spannungen konzentrieren.

Folie 6

- **ES BRAUCHT IN JEDER PHASE, SEI SIE HEKTISCH ODER AUCH EINE DURSTSTRECKE, CHARISMATISCHE, VON EINER IDEE DURCHDRUNGENE PERSÖNLICHKEITEN.**
- **DIESE KÖNNEN AN VERSCHIEDENEN STELLEN DER STRUKTUR STEHEN UND VON DORT AUS NÜTZLICH UND PRÄGEND SEIN. NATÜRLICH ERWARTET MAN SO ETWAS PRIMÄR VOM PRÄSIDENTEN, DER PPRÄSIDENTIN, ES KANN ABER AUCH DER LEITER DER FACHKOMMISSION SEIN ODER DIE GECHÄFTSFÜHRERIN. AM BESTEN WOHL ALLE MITEINANDER: ES ZÄHLEN FÜHRUNGS- GESTALTUNGS- UND ÜBERZEUGUNGSKRAFT.**
- **DIE STRUKTUREN SOLLTEN EINFACH, TRANSPARENT UND EFFIZIENT SEIN UND BLEIBEN, SOWOHL NACH INNEN ALS AUCH NACH AUSSEN.**
- **DEM THEMA KOMMUNIKATION, WIEDERUM NACH INNEN UND NACH AUSSEN, KANN NICHT GENUG GEWICHT BEIGEMESSEN WERDEN, DAS GOTTHARDKOMITEE MUSS IN DEN KÖPFEN PRÄSENT SEIN UND DIES IN MÖGLICHT POSITIVER FORM.**
- **VON ALLEN MITGLIEDERN DARF ERWARTET WERDEN, DASS SIE AUCH ÜBER LEGITIME PARTIKULARINTERESSEN HINAUS DEN BLICK FÜR DAS GANZE NICHT VERGESSEN UND DIESEM BLICK SOGAR PRIORITÄT EINRÄUMEN. NICHTS SCHADET EINEM MITEINANDER MEHR ALS INTERNE QUERELEN.**
- **DIE NEUEREN ENTWICKLUNGEN HABEN MIT NACHDRUCK AUFGEZEIGT, DASS DAS GOTTHARDKOMITEE GRENZÜBERSCHREITEND DENKEN UND AGIEREN MUSS, DIE TRANSITACHSE GOTTHARD IST LÄNGST NOCH NICHT FERTIG GEBAUT, AUCH WENN IM INNERSTEN KERN DIE AHUSAUFGABEN GEMACHT WORDEN SIND. OHNE NORD- UND OHNE SÜDAUSBAU BLEIBT DER SCHÖNSTE UND LÄNGSTE TUNNEL STÜCKWERK.**

MIT DIESEN PAAR KERNSÄTZEN WÜNSCHE ICH DEM GOTTHARDKOMITEE, WÜNSCHE ICH IHNEN ALLEN FREUDE UND ENGAGEMENT BEI DER ARBEIT AM GEMEINSAMEN ZIEL, NÄMLICH EINE PERFEKT LEISTUNGSFÄHIGEN FLACHBAHN VON DER NORDSEE ZUM MITTELMEER UND UMGEKEHRT.

VIELEN DANK

(Haupttext zur Geschichte des Gotthard-Komitees: <https://www.gotthard-komitee.ch/geschichte-gotthard-komitee/>)