Zeitschrift: Neue Wege : Beiträge zu Religion und Sozialismus
Herausgeber: Vereinigung Freundinnen und Freunde der Neuen Wege
Band: 88 (1994)
Heft: 1

Artikel: Transitmoloch oder Menschen schützen?
Autor: Braunwalder, Armin
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-143810

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 06.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Armin Braunwalder

Transitmoloch oder Menschen schützen?

Am 20. Februar 1994 kommt die Alpen-Initiative zur Abstimmung. Sie verlangt den Schutz des Alpengebiets vor den schädlichen Auswirkungen des Transitverkehrs. Innert zehn Jahren sollen die Transitgüter schrittweise von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. Ausserdem fordert die Initiative den Verzicht auf den Ausbau der Transitstrassen im Alpengebiet. «Fundamentalistisch» und «extrem» hat Verkehrsminister Ogi die Alpen-Initiative gescholten. Aus dem Blickwinkel eines Direktbetroffenen sieht das anders aus. Armin Braunwalder ist Journalist bei der Urner Monatszeitschrift ALTERNATIVE, Landrat (Kantonsrat) und Mitglied des Initiativkomitees. Red.

«Wunderwerk der Technik»

Uri, wo ein Völklein von 34 000 Menschen lebt, ist ein *sagenumwobenes Land.* Die wohl bekannteste Sage erzählt von einer Brücke über die bis ins Mittelalter unbezwingbare Schöllenenschlucht. Der leibhaftige Teufel soll die Brücke erbaut haben. Als Lohn verlangte er eine ungetaufte Seele. Die listigen Urner liessen sich auf den Handel ein. Statt dem Teufel einen Menschen zu opfern, jagten sie einen Geissbock über den Steg. Die Wut des Teufels war so gross, dass er sein Werk mit einem riesigen Felsbrocken zerschmettern wollte. Gebannt von einem alten Mütterchen, das sich beim Anblick des Leibhaftigen bekreuzigte, liess der Teufel den Brocken fallen – genau dort, wo sich heute die Einfahrt zum Gotthard-Strassentunnel befindet. Diesem «Wunderwerk der Technik» musste der Teufelsstein Ende der 70er Jahre weichen – er stand der Mobilität im Weg. Seither liegt er am Rand der Autobahn – verkommen zu einem folkloristischen Objekt, geschmückt – gutschweizerisch – mit drei Fähnchen.

Der Kanton Uri ist seit jeher ein *Transitkanton.* Durch die geographische Lage des Gotthards als kürzeste Verbindung zwischen dem Rhein-Main-Gebiet und der Poebene ist dies unausweichlich. Im Mittelalter brachte der Saumverkehr Arbeit und Verdienst ins Land. Der Güter- und Personenverkehr zwischen den Handelszentren nördlich und südlich der Alpen war für die Urnerinnen und Urner ein wirtschaftlicher Segen.

Der einstige Segen wird zum Fluch

Mit der Fahrstrasse über den Gotthard, die 1830 vollendet wurde, begann eine eigentliche Revolution im transalpinen Güterverkehr. Fünfzig Jahre später beendete die Eröffnung des Eisenbahn-Tunnels (1882) den traditionellen Saumverkehr. Mit schwarzen Flaggen begrüssten die brotlos gewordenen Säumersfamilien die erste Dampflok, die durch Uri fuhr. Arbeit und Verdienst lösten sich in Rauch auf.

Aus dem einstigen Segen wurde ein Fluch. Die *Gotthard-Autobahn* hat den Kanton Uri vollends zum Transitkorridor degradiert. Die Beteuerung des damaligen Bundesrats Hans Hürlimann bei der Strassentunnel-Eröffnung im September 1980 hat sich als frommer Wunsch erwiesen: «Dieser Tunnel ist kein Korridor für den Schwerverkehr.»

Täglich donnern heute *2500 Lastwagen* durchs enge Urner Reusstal – rund ein Drittel davon leer, der Rest mehr oder weniger beladen mit Halbfertigprodukten, die in ganz Europa herumgekarrt werden. Zum

Beispiel mit Kartoffeln, die in Bayern geerntet, in Italien gewaschen, in Frankreich zu Pommes-frites verarbeitet und in Belgien auf den Markt geworfen werden. Oder mit belgischen Schweinen, die in die Poebene transportiert, dort mit Milchpulver aus Osteuropa gemästet werden und als Parma-Schinken über den Gotthard nach Belgien zurückkehren.

Dramatische Entwicklung

Seit 1979 – ein Jahr vor der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels – hat sich der *Lastwagenverkehr verdreissigfacht.* Die Folgen sind hör- und riechbar: Das Dröhnen von Lastwagenmotoren verfolgt die Menschen bis hinauf auf die höchsten Berggipfel. Die vom Kanton Uri erstellten Lärmkataster zeigen es: Die Grenzwerte der Lärmschutzverordnung werden klar überschritten, an einigen Stellen liegt die Belastung über dem Alarmwert. Doch die Autobahn ist nur eine der Lärmquellen. Daneben rattert noch die Eisenbahn, und auch der hausgemachte Lärm von der Kantonsstrasse lässt die Menschen nicht mehr zur Ruhe kommen.

Nicht nur der Lärmpegel nimmt in Uri immer unaustehlichere Ausmasse an. Die schützenden *Bannwälder* krächzen unter der wachsenden Schadstoff-Fracht des Verkehrs immer mehr und brechen buchstäblich zusammen. Nach neusten Forschungen spielen bei den Waldschäden die hohen Belastungen durch Stickoxide und Ozon eine grosse Rolle. Den geschwächten Baumpopulationen geben Borkenkäfer-Invasionen und andere Schädlinge den Rest. In einem Transittal wie Uri wirkt sich dies dramatisch aus: Die serbelnden Gebirgswälder können Siedlungen und Verkehrswege nicht mehr vor Lawinen und Steinschlag schützen. Weil mit den Waldschäden die natürliche Regulierung des Wasserhaushalts gestört wird, kommt es im Alpengebiet vermehrt zu verheerenden Überschwemmungen. Die Katastrophen in Uri, Graubünden, Wallis und Tessin in den Jahren 1987 und 1993 sind dafür reale Beispiele.

Die Luft ist in Uri durch *Stickstoffdioxid (NO2)* geschwängert. 90 Prozent davon stammen vom Verkehr auf der N2. Von den 1600 Tonnen Stickoxiden, die pro Jahr in die Alpenluft gepustet werden, kommt die Hälfte vom Schwerverkehr. Die NO2-Konzentration erreicht in der Nähe der Autobahn städtische Verhältnisse. Der Blick auf die hehren Berggipfel wird getrübt durch den Stickoxidsmog. Das stechend riechende Reizgas greift die Schleimhäute der Augen und der Atemwege an. Mit unangenehmen und gefährlichen Folgen: Atemnot, Kopfschmerzen, Asthmaanfälle und chronische Bronchitis plagen besonders die Empfindlichsten: Kleinkinder, Betagte und Asthmatiker. Verstärkt werden diese Symptome durch das NO2-Folgeprodukt *Ozon.* Über vierhundert Überschreitungen des Einstunden-Grenzwerts registrierte das Urner Amt für Umweltschutz 1992. Die Luftreinhalteverordnung erlaubt *eine* Überschreitung pro Jahr.

300 Inhalationsgeräte stehen bei der Urner Lungenliga permanent im Einsatz. Nicht eingerechnet sind dabei die Geräte, die in Arztpraxen, Apotheken und privat im Einsatz stehen. War es früher die Tuberkulose, welche die Liga bekämpfte, so sind es heute *Bronchitis* und *Erkrankungen der Atemwege.* Im Jahresbericht 1992 schreibt die Lungenliga, dass während der letzten sechs Jahre 42 Prozent mehr Patientinnen und Patienten behandelt werden mussten.

Verkehrte Verkehrspolitik korrigieren

Angesichts der alarmierenden Messdaten und des Leidensdrucks in der Bevölkerung müssen Massnahmen zum Schutz der Menschen und ihres Lebensraums getroffen werden. Die Urnerinnen und Urner haben das mit der Standesinitiative «Schutz vor dem Transitverkehr» unmissverständlich ausgedrückt. 81 Prozent der Stimmberechtigten haben ihr zugestimmt. Doch das Parlament in Bern hatte kein Gehör für den Hilferuf aus dem Alpengebiet. Es wischte die Urner Standesinitiative und gleichzeitig die Alpen-Initiative vom

Tisch. Die freie Wahl des Verkehrsmittels und internationale Verträge wurden höher bewertet als das *Recht der Bevölkerung auf einen intakten Lebensraum.*

Verkehrsminister Adolf Ogi verkauft die *Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat)* sozusagen als Wundermittel, das die Transit-Lastwagen von selbst auf die Bahn bringt – irgendwann im nächsten Jahrtausend. Doch durch den Glauben an diese Umlagerung wird kein einziger Lastwagen den Schienenweg benutzen. Dazu braucht es handfeste politische Massnahmen, sonst fährt die Neat ins finanzielle Desaster, und die Transitregionen im Alpengebiet nähern sich auf direktem Weg dem ökologischen Kollaps.

Die Entwicklung läuft klar in diese Richtung: Die von Adolf Ogi proklamierte Verlagerung findet zwar heute statt, doch nicht von der Strasse auf die Schiene, sondern umgekehrt. Der Grund ist einfach: Der *Strassentransport* ist *viel zu billig*. Und daran wird sich in den nächsten Jahren trotz Beteuerungen der «Kostenwahrheit» kaum etwas ändern.

In den letzten drei Jahren nahm der Gütertransit durch die Schweiz auf der Schiene um 25 Prozent ab. Im gleichen Zeitraum boomte der alpenquerende Gütertransit auf der Strasse mit einer Zunahme von 40 Prozent. Diese Entwicklung liegt im langfristigen Trend und läuft genau auf die Prognose des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft hinaus: Es rechnet im *Jahr 2000* allein am Gotthard mit knapp *5000 schweren Brummern* pro Tag – trotz Huckepack-Korridor, trotz Transitvertrag, trotz Neat-Beschluss.

Die *Alpen-Initiative* ist zur Zeit das einzige konkrete Mittel, um die allseits verbal proklamierte Umlagerung der Transitgüter in die Tat umzusetzen. Mit der obligatorischen Verlagerung auf die Schiene – bei einer Übergangsfrist von 10 Jahren – können die Belastungen entlang der Haupttransitroute Basel – Chiasso wirksam reduziert werden. Und mit dem Verzicht auf den Ausbau der Transitstrassen im Alpengebiet würde der Teufelskreis «Neue Strassen = mehr Verkehr = neue Strassen» durchbrochen.

Willy Spieler

Zeichen der Zeit

Versuch über Grundwerte

Alle politischen Parteien sprechen von «Grundwerten». Aber keine weiss so recht, was darunter zu verstehen sei. Hinter der Fassade des scheinbar Verbindlichen, Tiefsinnigen bleiben die proklamierten Wertvorstellungen seltsam unverbindlich, substanzlos. Fassadenwerte aber sind keine Grundwerte, sondern Konzessionen an den ideologischen Supermarkt, Leerformeln, hinter denen politische Beliebigkeit sich breitmacht. Zum Jahresbeginn 1994 möchte ich darum für eine «Wertedebatte» plädieren, der sich vor allem die Sozialdemokratie stellen sollte, um nicht weitere technokratische Irrläufer «für die nächsten zwölf Jahre» zu produzieren. Auch wenn linke Politik nicht mehr die grosse Revolution vor Augen hat, sondern Schritt für Schritt, auch mit Versuch und Irrtum (trial and error), vorwärtsgehen muss, so bedarf sie doch dieser Orientierungsmarken, um zu wissen, *wohin* sie sich überhaupt bewegen soll. Was aber sind Grundwerte jenseits von Fassade oder Zuckerguss für