

ALMDUDLER



Grün und gemein? Nicht so im Alpenraum. Hier können Umweltschützer offensichtlich differenzieren, erfuh Jochen Dieckmann.

Text | Jochen Dieckmann



Jochen Dieckmann
fuhr 15 Jahre im internationalen Fernverkehr. Mit dem Buch „Geschlafen wird am Monatsende“ öffnete er vielen Lesern die Augen für diesen Job.

In der letzten Ausgabe habe ich geschimpft über die zahlreichen Bürgerinitiativen, die sich hierzulande gegen durchfahrende und parkende Lkw richten. Sie alle kennzeichnen, dass sie keine Alternativvorschläge parat haben, wo die Lkw stattdessen fahren und parken sollen, man will sie einfach nur nicht vor der eigenen Haustür sehen.

Aber es gibt auch sehr viel weiter denkende Umweltschützer. Die angenehmsten Erfahrungen habe ich ausgerechnet im sensiblen Alpenraum gemacht, wo die Transitstrecken einem Nadelohr der Warenströme gleichkommen. Als mein Buch im Frühjahr erschien, kam eine der ersten Anfragen nach einer Lesung vom Transitforum aus Innsbruck. Viele Lkw-Fahrer meinen, Tiroler Ökos würden den Lkw pauschal verurteilen und am liebsten wieder mit dem Fahrrad und der Keule durch den Wald fahren. Ganz im Gegenteil! Ihnen ist bewusst, dass es nicht ohne Lkw geht. Sie wenden sich lediglich gegen alle vermeidbaren Transporte, weisen

darauf hin, dass sich Steigerungsraten nicht beliebig linear fortsetzen lassen. Sie denken über Alternativen nach und kritisieren die derzeitigen politischen Rahmenbedingungen. Aber sie fordern auch die Einhaltung von europaweiten Mindestlöhnen (in Österreich „Kollektivverträge“ genannt) für Fernfahrer, denn im Preisdumping liegt ihrer Meinung nach nicht nur das Grundproblem der wachsenden Verkehrslawine, sondern die Nutznießer des „billigen Transports“ nehmen auch auf die Fahrer keine Rücksicht. „Gewissenlose Disponenten verbannen sie ins Kriminal“, weiß Fritz Gurgiser, Sprecher des Transitforums und nennt das Missachten von Lenkzeiten, Tonnagelimits und Lkw-Fahrverboten. Die Umweltaktivisten kennen sich aus und fordern mehr Anstand im Umgang mit den Kraftfahrern. Zu den zahlreichen Mitgliedern des Transitforums gehören nicht nur Einzelpersonen aus ganz Österreich, sondern auch Umweltverbände, Organisationen und Kommunen wie die Stadt Innsbruck.

Eine ihrer Hauptforderungen ist die nach „Kostenwahrheit“. Bei der derzeitigen Kalkulation werde zu vieles nicht berücksichtigt: Die durch den Schwerlastverkehr entstehenden Straßenschäden sind nach ihren Berechnungen weitaus höher als die Einnahmen aus Maut und Steuern. Dazu kommt die Entwertung privater und öffentlicher Liegenschaften im Inntal, der schädliche Einfluss des Verkehrslärms auf die Tourismusentwicklung und generell die Schädigung der Umwelt. Nicht zuletzt würden die Gesundheitskosten höher ausfallen, da die Belastungen sogar Krankheiten auslösen können.

Insgesamt hören sich die Klagen fast so an wie diejenigen der Bewohner im Mittelrheintal oder am Oberrhein. Dort sind es allerdings die Güterzüge der Bahn, die für

Unmut sorgen und die Gläser in den Regalen klirren lassen. Womit sich zeigt, dass die Problematik des Warentransports sich nicht per Schiene lösen lässt. Auch in den Alpen nicht. Da ist die Forderung nach Kapazitätsbeschränkungen verständlich und es gibt Ansatzpunkte, die nachdenklich stimmen. Warum etwa fahren chinesische Frachtschiffe mit Plastikspielwaren durch den Suezkanal ohne Halt an Italien vorbei und landen sie in Rotterdam an? Die Römer werden anschließend via Alpen transit bedient. Auch der Austausch deutscher Tiefkühlpizza gegen italienische liebe sich hinterfragen. Sorgen, dass mit wegfallenden Unsinnstransporten Arbeitsplätze gefährdet würden, muss sich niemand machen. Die Prognosen für Warentransport steigen ständig an. Gleichzeitig aber kommt das Fahrer-mangelproblem auf. Zum Fahren wird es wohl immer genug geben, aber eine sinnvollere Leitung der Warenströme würde vielen helfen. Im Alpenraum gar Umweltschützern und Lkw-Fahrern gleichsam.

Die Forderung nach Kostenwahrheit wird auch geteilt von der Schweizer Alpeninitiative, die mich kurz darauf zu einer Lesung einlud. Ich kannte sie schon durch eine Pressemeldung. Die Schweizer Umweltschützer waren die einzigen, die gegen Änderungen der Arbeitszeitgesetze protestierten, die eine Anhebung der maximalen wöchentlichen Arbeitszeit für Lkw-Fahrer von 56 auf 60 Stunden vorsieht. Dabei hatte die Schweiz nur nachgezogen, um sich Resteuropa anzugleichen. Keine Gewerkschaft, keine Partei oder sonstige politische Gruppierung scherte und schert sich darum.

Entstanden war die Alpeninitiative bereits Ende der 80er-Jahre. Ziel war ein Volksbegehren mit den beiden Forderungen Verlagerung des Transitgüterverkehrs von der Straße auf die Schiene und den Verzicht auf einen Ausbau der Kapazität der Transitstraßen. Obwohl Schweizer Regierung und Parlament massiv Stimmung gemacht hatten gegen diese Forderungen, erzwang die Initiative 1994 ein Volksbegehren und gewann dieses überraschenderweise deutlich. Über 50.000 zahlende Mitglieder und Spender ermöglichen ein gut organisiertes Büro in Altdorf nahe der nördlichen Einfahrt zur Gotthardstrecke. 1999 setzten sie ein Gesetz durch, nach dem im Jahr 2011 nur noch eine Million Lastwagen die Schweizer Alpen durchqueren dürfen. Doch die Protestler sehen es bis heute nicht geachtet.

Am Tag, als ich die Lesung in Altdorf hielt, stand zuvor eine originelle Protestaktion auf der Tagesordnung: Weil nach den Berechnungen der Alpeninitiative an diesem Tag der millionste Lastzug des Jahres die Schweizer Alpen querte, feierten sie an all den großen Transitpässen an diesem Vormittag symbolisch Sylvester. Es war der 30. September.

Es gibt zwei Unterschiede bei den Initiativen in der Schweiz und in Österreich. Wenn österreichische Verkehrspolitiker Beschränkungen einführen wollen, wird das von Brüssel untersagt. Aus ihren bilateralen Verträgen mit der EU ergeben sich zwar auch Pflichten für die Schweizer, aber sie haben sich doch mehr nationale Hoheit bewahrt. Der zweite Unterschied besteht in der Haltung zu den großen Basistunnel-Lösungen. In der Schweiz begrüßen die Umweltschützer die beiden Großpro-

jekte an Gotthard und Lötschberg fast uneingeschränkt. Die Österreicher sind beim 60 Kilometer langen Brennerbasistunnel skeptischer und befürworten stattdessen kleinere, preiswertere und schneller durchsetzbare Maßnahmen. Sie bezweifeln die von den Planern offiziell veranschlagten Kosten. Demnach soll der Tunnel weit mehr als die angegebenen acht Milliarden Euro kosten, da weder Finanzierungs-, noch Betriebs- und Folgekosten eingerechnet sind. Ein „Verbrechen an den nächsten Generationen“ nennen es die Kritiker. Die Zeit, in der man mit Tunnels noch Verkehrsprobleme gelöst hat, sei vorbei. Rund 500.000 Transit-Lkw fahren nicht nach dem „Prinzip des kürzesten Weges“ durch die Alpen, sondern suchen sich den „billigsten Weg“ über den Brenner. Daran können auch zehn Tunnels durch die Alpen nichts ändern. Verkehrspolitische Lösungen müssten dafür her, so die Transportforums-Mitglieder.

Kurz nach meiner Lesung in der Schweiz bekam ich dann auch eine Anfrage aus Italien. In Südtirol hat sich vor knapp zehn Jahren die Transitinitiative gegründet. Ihre Forderungen ähneln denen des österreichischen Transitforums, die Mitglieder beider Initiativen kennen sich gut und tauschen sich aus.

Am Morgen nach der Veranstaltung in Brixen lädt mich Sepp Kusstatscher von den italienischen Grünen zu einer beeindruckenden Vorführung ein. Wir wandern von der direkt unterhalb der Brennerautobahn gelegenen Ortschaft Klausen einige hundert Meter bergauf zum gleichnamigen Kloster am Säbener Berg. Solange wir im Ort unterhalb der Autobahn sind, hört man diese so gut wie gar nicht. Auf gleicher Höhe und darüber ist sie hingegen trotz mehrerer Kilometer Entfernung erschreckend laut. Ich verstehe nun, was die Ökos meinen, wenn sie sagen, dadurch sei das gesamte Tal „verlärmt“. Aber mir fällt sofort wieder das Rheintal ein und ich denke, dass es mit der Bahn eher noch lauter würde, einmal davon abgesehen, dass diese die nötigen Kapazitäten gar nicht stellen könnte, also nur zusätzliche Lautstärke erzeugen würde.

Genau wie bei den beiden vorherigen Lesungen war ich erstaunt darüber, wie abgeschlossen und interessiert die Umweltschützer an den Alltagsorgen und Nöten der Menschen sind, die am Steuer der eigentlich ungeliebten Lkw sitzen. Darin unterscheiden sich die Umweltschützer aus Österreich, Italien und der Schweiz erheblich von vielen deutschen Grünen, NaBu, BUND und wie sie alle heißen. Dort mag man den Lkw nicht und damit basta. Ich habe den Eindruck, dass die deutschen Ökos den Fahrern am liebsten sogar noch schlechtere Bezahlung und Arbeitsbedingungen wünschten. Ein hoher Funktionär des BUND Bayern sagte auf Anfrage: „Wir sind schließlich keine Gewerkschaft und kein Sozialverband.“



Silvesterfeier im September als Protest der Schweizer Alpeninitiative.