

**Zeitschrift:** Der Geschichtsfreund : Mitteilungen des Historischen Vereins  
Zentralschweiz

**Herausgeber:** Historischer Verein Zentralschweiz

**Band:** 172 (2019)

**Artikel:** Auf die Strasse gegen Beton und Atom : die Zentralschweizer  
Umweltbewegung nach 1968

**Autor:** Fischer, Raffael

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-846824>

### **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:** 17.04.2026

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

# Auf die Strasse gegen Beton und Atom – Die Zentralschweizer Umweltbewegung nach 1968

Raffael Fischer

1. Begrifflichkeit und zeitliche Einordnung.....	64
2. Von den Protesten gegen Strassenbauten zur Kritik an der wachsenden Mobilität.....	65
2.1 Der Kampf um die Sempachersee-Strecke.....	65
2.2 Das Beispiel der Alpeninitiative.....	68
2.3 Die Renaissance des öffentlichen Verkehrs.....	70
2.4 Zusammenfassung: Die Strassenbau-Opposition.....	71
3. Ein Zwischenstück – ausgerechnet im konservativen Kanton Schwyz.....	71
4. Proteste gegen Atomkraftwerke.....	73
4.1 Das nie gebaute AKW an der Reuss.....	73
4.2 Der unerwünschte Atommüll.....	74
4.3 Zusammenfassung: Die AKW-Opposition.....	76
Fazit.....	76
Bibliografie.....	77

Grosse und aus Sicht der Gegner unnötige Strassenbauprojekte waren und sind einer der häufigsten Gründe für Proteste von Natur- oder Umweltschützern. Ebenso führten auch Kraftwerkprojekte immer wieder für medial und politisch breit beachtete Kampagnen; und dies nicht erst mit dem Aufkommen der Atomkraft als verheissungsvoller Energiequelle. Diese generelle Aussage über ökologische Bewegungen in westlichen Demokratien gilt auch für die Zentralschweiz.

Im folgenden Beitrag wird zunächst die Begrifflichkeit und die historische Einordnung der Umweltbewegung erörtert. Danach wird thematisch verfahren, um einige Fälle aus der Zentralschweiz zu beleuchten, ohne Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben. In einem Hauptkapitel geht es um die Opposition gegen Strassenbauprojekte, die allmählich in eine breitere Opposition gegen den motorisierten Verkehr auf der Strasse mündete. Als Nebenaspekte werden auch der allmähliche Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Debatte über den alpenquerenden Gütertransport beleuchtet. Im zweiten Hauptkapitel geht es um die Frage der Energiequellen, die besonders mit der Atomenergie zu einem Politikum ersten Rangs wurde.

## 1. Begrifflichkeit und zeitliche Einordnung

Wenn im Folgenden von der Umweltbewegung im Singular die Rede ist, ist damit das Engagement von mehr oder weniger miteinander verbundenen Gruppen für eine bessere Lebensqualität und gegen aus ihrer Sicht für die Natur, Tiere und/oder Menschen schädigende Eingriffe in die Umwelt gemeint. Gedacht als «kollektiver Akteur», konnte diese Umweltbewegung da und dort, gestützt auf die Menschen, die sich hinter dieses Ziel stellten, manches erreichen.<sup>1</sup> Wird ein einzelner Konflikt betrachtet, wird von einer Protestaktion oder einem Konfliktfall gesprochen. Ein Verein oder eine Gruppe, die aus einem ganz speziellen Anlass heraus gegründet wird, ist demzufolge keine Bewegung, sondern ein Umweltverein oder eine Umweltorganisation. Selbst wenn sich die einzelnen Aktivistinnen und Aktivisten nie begegneten oder vielleicht nicht einmal voneinander wussten, werden sie als Teile einer übergeordnet gedachten Umweltbewegung zusammengefasst.

Ab wann lässt sich von einer Umweltbewegung sprechen? Ist sie ein Produkt oder gar eine Erfindung der «68er»? Es trifft sicher zu, dass im Verlauf der «1968er-Jahre»<sup>2</sup> in der Zentralschweiz wie in vielen anderen Re-

gionen der Schweiz und Westeuropas eine Reihe von Protesten und Aktionen stattfanden, mit denen eine wachsende Ökobewegung vor allem gegen konkrete Projekte kämpfte, aber damit auch eine Grundsatzkritik am herrschenden Wachstumskurs sowie den steigenden Mobilitäts- und Konsumbedürfnissen formulierte.

Umweltproteste sind weder eine Erfindung noch eine Neuentwicklung der «1968er». Eine solche Sicht würde für das Beispiel der Schweiz jedenfalls nicht zutreffen. Es besteht zwar eine zeitliche Koinzidenz zwischen der Endphase des grossen wirtschaftlichen Wachstums der Nachkriegszeit und der zunehmenden Infragestellung dieser materiellen Wertorientierung. Dazu passt, dass etwa die Zürcher «1968er» in ihrer Kritik an der materialistischen Orientierung auch den Überflussskonsum in den Blick nahmen. Schon die ersten Flugblätter im Juni 1968 thematisierten die Konsumgesellschaft als Fassade einer autoritären Herrschaft.<sup>3</sup> Diese Konsumkritik wurde zumeist aber nicht mit der Zerstörung des Planeten in Verbindung gebracht, sondern vielmehr mit gesellschaftlichen Theorien. Im Fokus stand die soziale, nicht die ökologische Frage.

Naturschutz als gesellschaftliches Anliegen ist wesentlich älter. Seine Begründer und Vorkämpfer stammen aus einem konservativen, bildungsbürgerlichen Milieu. Die erste Massenorganisation, der Schweizerische Naturschutzbund (SBN), wurde bereits 1909 gegründet, um den geplanten Nationalpark finanziell zu unterstützen.<sup>4</sup> Je mehr der in der Politik von rechts bis weit links beklatschte Fortschritt für beachtliches Wachstum sorgte, desto mehr wurde es diesen Naturschützern in der Boomphase nach dem Zweiten Weltkrieg unwohl. In Zusammenhang mit einem Flusskraftwerk in Rheinau und einem Staudammprojekt im Nationalpark gab es in den 1950er-Jahren zwei grössere Auseinandersetzungen, die den SBN vor eine Zerreihsprobe stellten.<sup>5</sup> Eine kritische Sicht auf den technischen Fortschritt, die ab den 1970er-Jahren gewissermassen zu einem neuen Paradigma wurde, entwickelte sich im Naturschutz-Milieu schon früher. Interessant ist, dass diese beiden Ansätze anschlussfähig sind und dies von beiden Seiten her passierte. Um es etwas plakativ zu sagen: die Fusion der Konsum- und Grundsatzkritik der 1968er mit dem eher konservativen, bewahrenden Naturschutz liess die moderne Umweltbewegung entstehen.

Die Bewahrung der Umwelt gilt heute in der Schweiz als ein politisch linkes Anliegen. Zu dieser Sicht kam es unter anderem aufgrund der Positionen der Grünen Partei, die ab 1983 die diversen neuen politischen Gruppen mit alternativen und umweltschützerischen Zielen zusam-

<sup>1</sup> Definition von sozialen Bewegungen nach: RASCHKE, Soziale Bewegungen, S. 77.

<sup>2</sup> Eine Übersicht in STUDER/SCHAUFELBUEHL, 68er-Bewegung.

<sup>3</sup> LINKE, Zürcher Sommer 1968 (Dokumente auf DVD).

<sup>4</sup> Vgl. BACHMANN, Patriotismus; WIRZ, 100 Jahre.

<sup>5</sup> Vgl. KUPPER, Wildnis, S. 132–134 u. 240–245.

menfasste.<sup>6</sup> Der Umbruch von einer älteren, konservativen Naturschutzbewegung zur modernen, fundamental denkenden, aber trotz allem auch optimistischen Umweltbewegung ist das Resultat komplexer Prozesse, auf die an dieser Stelle nicht vertieft eingegangen werden kann.

Das Bild eines «ecological turns», der um das Jahr 1970 herum zu einem plötzlichen oder zumindest deutlich verstärkten Fokus auf Umweltfragen geführt hat, ist zwar nicht komplett falsch, aber doch stark vereinfacht. Das Naturschutzjahr des Europarats (1970), die erstmalige Abhaltung eines Earth Day in den USA (4. April 1972) oder die neue Sicht auf den blauen Planeten Erde dank den Apollo-Missionen (Blue Marble, 1972 publiziert) haben das Bewusstsein für die Notwendigkeit eines schonenderen Umgangs mit der Erde gewiss gefördert. Aber eine Reihe von Umweltprotesten und -kämpfen gegen Eingriffe begannen vor 1970 und gingen nahtlos weiter. Ebenso kamen die erwähnten Initiativen nicht aus heiterem Himmel, sondern bedingten einen kürzeren oder längeren Vorlauf.<sup>7</sup>

Dass der «Durchbruch» der Umweltbewegung in den frühen 1970er-Jahren fast zeitgleich mit der ersten grösseren Wirtschaftskrise der Nachkriegsjahre einsetzte, mag ein Zufall sein. Tatsache ist, dass die Sorge um die Umwelt auch eine Reaktion auf die boomende Wirtschaftskonjunktur der 1950er- und 1960er-Jahre war. Die Feststellung, dass allzu unbedachte Natureingriffe da und dort Sorgen auslösten, die zur Entstehung oder Stärkung der Umweltbewegung beitrugen, bedeutet nicht, einem simplen «Reiz-Reaktions-Schema» das Wort zu reden: Grosse Umwelteingriffe haben nicht quasi automatisch die Umweltbewegung hervorgerufen. Es bedurfte einer kritischen Masse von Menschen, die sich der Probleme bewusst wurde, dass Eingriffe in die Umwelt teilweise unumkehrbar sind und Folgewirkungen auslösen können, die nicht immer präzise vorherzusehen sind. Auf jeden Fall sind die Wurzeln der Umweltbewegung älter und reichen vor 1968 zurück.

## 2. Von den Protesten gegen Strassenbauten zur Kritik an der wachsenden Mobilität

Die 1950er- und 1960er-Jahre waren die Zeit des grossen Wirtschaftswachstums und der Massenmotorisierung. Das gilt auch für die Zentralschweiz. In der Zwischen-

kriegszeit gab es insbesondere im Bündnerland, aber auch in den Urkantonen eine konservative Opposition gegen Autos, die erst als Luxusgüter von Reichen und Touristen erschienen.<sup>8</sup> In der Boomphase nach den Weltkriegen zerfiel dieser Widerstand rasch und vollständig. Mit dem Traktor und den Jeeps wurde auch die Landbevölkerung zu Teilnehmenden an der Motorisierung. Generell wurde das private Auto zum Konsum- und Prestigeobjekt, das bald jeder haben wollte.<sup>9</sup>

Der Verkehr nahm zu und mit ihm der Ruf nach mehr und leistungsfähigeren Strassen. Bis es soweit war, quälte sich der zunehmende motorisierte Verkehr durch die Hauptstrassen und selbst durch historische Altstädte. So muss es zeitweise unerträglich gewesen sein, wenn sich etwa an einem Samstag zu Ferienbeginn der Verkehr auf der Nord-Süd-Achse durch Landstrassen, Dörfer und historische Städtchen wie Sempach und Sursee zwängte. Zum Platzproblem kam hinzu, dass es damals weder Katalysatoren noch bleifreies Benzin gab. So litten die Anwohner unter den Abgasen und dem Lärm.

Vor diesem Hintergrund ist es leicht nachvollziehbar, dass die Pläne für kreuzungsfreie Schnellstrassen, sprich Autobahnen, zunächst über alle Parteigräben hinweg sehr begrüsst wurden. Das Resultat der nationalen Volksabstimmung vom 6. Juli 1958 war dementsprechend eindeutig: 85 % der aktiven Stimmbürger unterstützten den Nationalstrassenartikel.<sup>10</sup> In der allgemeinen Autobahneuphorie ignorierten viele Bürger, dass die Planungshoheit über die Nationalstrassen an den Bund beziehungsweise die bereits seit einigen Jahren aktive Eidgenössische Planungskommission überging. Zusammen mit den kantonalen Strassenämtern entwickelte diese einen Netzplan für Autobahnen, die nicht bloss eine Nord-Süd- sowie eine West-Ost-Achse umfassten, sondern ein weit verzweigtes Netz vorsah, das alle Kantone mit mindestens einer Nationalstrasse «beglückte».

### 2.1. Der Kampf um die Sempachersee-Strecke

Im Kanton Luzern war schon 1955 der erste Autobahnabschnitt der Schweiz eröffnet worden. Die Ausfallstrasse Luzern-Süd zwischen Luzern und Ennethorw ging auf den Plan für eine Massnahme zur Arbeitsbeschaffung aus den Kriegsjahren zurück. Gegen diesen Bau gab es wenig Widerstand.<sup>11</sup> Das Teilstück wurde sogleich integ-

<sup>6</sup> Vgl. SEITZ, Geschichte der Grünen.

<sup>7</sup> Vgl. McCORMICK, Movement, S. 47–50; RADKAU, Ära der Ökologie, S. 124–140; Earth Day Network, The History of Earth Day, <https://www.earthday.org/about/the-history-of-earth-day/> (Zugriff 26.02.2019).

<sup>8</sup> Vgl. MERKI, Siegeszug des Automobils.

<sup>9</sup> MERKI, Geschichte des Automobilismus, S. 53.

<sup>10</sup> Beim Bundesbeschluss vom 21.03.1958 handelte es sich um einen direkten Gegenentwurf zur 1956 eingereichten Initiative «Verbesserung des Strassennetzes». Vgl. Bundeskanzlei (Website), Chronologie Volksabstimmungen, <https://www.bk.admin.ch/ch/d/pore/va/19580706/det187.html> (Zugriff 20.02.2019).

<sup>11</sup> SCHUMACHER, Kleine Geschichte, S. 200f.

riert in den Plan einer Nord-Süd-Achse von Basel via Sursee und Luzern ins Tessin. Im nördlichen Kantonsteil standen zwei Linienführungen zur Debatte; die Planer entschieden sich für die Variante durch das Wiggertal, das Surental ging leer aus.<sup>12</sup>

In der Stadt Luzern und ihrer Agglomeration äusseren im Verlauf der Planungsphase zivilgesellschaftliche Akteure Bedenken gegen die nach und nach bekannt werdenden Details der Linienführung in bestimmten Abschnitten. Was die industriell geprägte Vorortsgemeinde Emmen betrifft, setzte sich ein Quartierverein in den Jahren 1957 bis 1965 vergeblich für eine andere Linienführung ein. Der Verein bemängelte, dass die Autobahn Emmen entzweischneide. Bernard Gutknecht, der diesen Fall in seiner Lizentiatsarbeit untersucht hat, spricht bezüglich dieser Opposition von «Pionieren».<sup>13</sup> Für den Kanton Luzern und für die Zentralschweiz trifft dies vermutlich zu. In Bezug auf das ganze Schweizer Nationalstrassennetz wohl weniger, da auch andere Linienführungen hoch umstritten waren und regionalen Widerstand ausgelöst haben.

Bereits im Juli 1955 fiel in der eidgenössischen Planungskommission der Grundsatzentscheid für eine rechtsufrige Linienführung am Sempachersee. Dafür hatten sich nicht zuletzt gewerbliche Kreise in Sursee und Sempach eingesetzt. Sie argumentierten, auf der anderen Seite verliefen schon die Hauptstrasse und die Zugstrecke nach Olten. Gegen die 1962 vorgelegte Trasseführung gab es in den betroffenen Gemeinden nur geringfügige Kritik, wie Christoph Maria Merki in seiner Untersuchung feststellt.<sup>14</sup>

Erst als im März 1971 das Ausführungsprojekt in Sursee, Schenkon und Eich aufgelegt wurde, führte es bei letzteren zu einer Welle der Empörung. In einer ausserordentlichen Gemeindeversammlung wünschten in Schenkon 90 von 110 anwesenden Stimmberechtigten eine Verlegung der Autobahn auf das andere Seeufer. In Eich kam es zu einer Flut von Einsprachen und eines ad hoc gegründeten Aktionskomitees. In dessen Namen gelangte der Rechtsanwalt Alexander Wili nicht nur an das kantonale Tiefbauamt, sondern auch an die zuständigen Bundesbehörden. Doch es war vergebens: der Luzerner Regierungsrat genehmigte das Ausführungsprojekt im November 1971 und nahm nur kleinere Korrekturen vor. Auf die Forderungen, auf das weitgespannte Viadukt über das Dorf Eich zu verzichten, oder gar eine komplett an-

dere Linienführung zu prüfen, ging der Regierungsrat nicht ein. Als Reaktion darauf gründete eine Gruppe um Viktor Kuhn den Verein «Aktion zur Erhaltung des Sempachersees und der umliegenden Erholungszonen», um unter Zeitdruck weitere Einsprachen und Rekurse bei höchster Richterstelle zu formulieren. Die verschiedenen Beschwerden konnten den laufenden Prozess nicht aufhalten, aber zumindest verzögern. Im März 1972 reichte der Verein ein von 188 Personen unterschriebenes Wiedererwägungsgesuch beim Bundesrat ein.<sup>15</sup>

In dieser Phase kam es auch zu einem Treffen mit Franz Weber (1927–2019). Der Basler Journalist hatte sich zuvor mit einer Kampagne zum Schutz der Oberengadiner Seenlandschaft einen gewissen Ruf erworben. Beim Treffen mit der Eicher Gegnergruppe lernte Franz Weber Judith Deck kennen, seine spätere Frau. Die von ihr geschriebenen Passagen im Buch «Rebell für die Natur» sind für eine historische Quelle zu ungenau, liefern aber ein gutes Beispiel für die Webersche Art der propagandistischen Vermarktung von Landschaftsschutz-Anliegen. So benutzen Franz Weber und seine Entourage oft Superlative und geschichtliche Anspielungen, um für den Erhalt einer Region zu werben. In diesem Fall wird nicht die schönste Seenlandschaft der Schweiz beschworen, wie beim Silvaplannersee, sondern die so «geschichtsträchtige Landschaft» von Sempach, die «eng mit dem Ursprung der Schweiz verknüpft» sei. Weber und seine Frau karikieren in der heroisierenden Autobiographie die in den 1960er-Jahren grassierende Autobahneuphorie. Über die Stimmungslage an der rechten Seite des Sempachersees heisst es: «... diese Bewohner vom geschützten Ufer beanspruchten ihren Anteil am Fortschritt; sie beneideten die von gegenüber – die dort haben alles und wir nichts! –, und die Autobahn erschien ihnen wie ein Teppich des Wohlstands, an dessen Rand Hochhäuser der Freude emporwachsen und Parkplätze des Glücks sich ausbreiten würden.»<sup>16</sup>

Im Juni 1973 wurden die Wiedererwägungsgesuche vom Bundesrat abgelehnt und im August schmetterte das Bundesgericht auch eine Verwaltungsgerichtsbeschwerde ab.<sup>17</sup> Derweil kündigte Franz Weber seine erste nationale Volksinitiative an.<sup>18</sup> Diese sollte ein Mitspracherecht des Volkes beim Bau von Nationalstrassen bringen und enthielt eine Übergangsbestimmung zu Teilstücken, die am 1. August 1973 noch nicht erstellt sind.<sup>19</sup> Die grossspurig als «Betonschlacht bei Sempach» angekündigte Kundgebung auf dem historischen Schlachtfeld am

<sup>12</sup> MERKI, Strassenschlacht, S. 53.

<sup>13</sup> Vgl. GUTKNECHT, Proteste, S. 71–76.

<sup>14</sup> MERKI, Strassenschlacht, S. 53f.

<sup>15</sup> MERKI, Strassenschlacht, S. 54.

<sup>16</sup> WEBER, Rebell, S. 79f.

<sup>17</sup> MERKI, Strassenschlacht, S. 56.

<sup>18</sup> Heldenstreich in der Schlacht bei Sempach?, in: LNN, 7.7.1973.

<sup>19</sup> Eidg. Volksinitiative «für die vermehrte Mitbestimmung der Bundesversammlung und des Schweizervolkes im Nationalstrassenbau», Website Bundeskanzlei, <https://www.bk.admin.ch/ch/d/pore/vi/vis117t.html> (Zugriff 27.02.2019).

# Wer das zahlt



## will mitreden

Demokratie im Nationalstrassenbau

Initiative Franz Weber  
26. Februar 1978

**Ja**

Plakat zur Volksinitiative  
«Demokratie im Nationalstrassenbau», Februar 1978 (Archiv  
PdA Kt. Zürich),  
Sozarch\_F\_5045-Ob-015.

Nationalfeiertag blieb mit rund 300 Teilnehmern unter allen Erwartungen.<sup>20</sup> Mit der Genehmigung des definitiven Projekts durch das Verkehrsdepartement schien die Sache im Dezember 1973 endgültig gelaufen zu sein, wobei aber zwei Punkte offen blieben und Spielraum für Anpassungen liessen. Und tatsächlich studierten die eidgenössischen und kantonalen Planer inzwischen auch eine Tunnellösung für Eich statt des problematischen Viadukts.<sup>21</sup> Die lokale Gegnergruppe mit Franz Weber liess nicht locker und tat sich im August 1974 mit einer Petition und einer kantonalen Initiative hervor. Effektiv handelte es sich um eine Standesinitiative, demnach wäre der Luzer-

ner Regierungsrat verpflichtet worden, sich bei den Bundesbehörden für eine andere Linienführung einzusetzen. Nur wenige Wochen vor der kantonalen Abstimmung wurde im Februar 1975 bekannt, dass der Bundesrat ein revidiertes Projekt mit einem 900 Meter langen Tunnel bewilligt hatte. Wie vom Regierungsrat, den grossen Parteien und den Automobilverbänden empfohlen, lehnten die Luzerner Stimmberechtigten die Initiative der Oppositionsgruppe am 2. März 1975 ab. Dem Bau der Autobahn entlang des Sempachersees stand nichts mehr im Wege. Mit ihrer Einweihung war die Nord-Süd-Autobahn nördlich des Gotthards 1981 vollständig.<sup>22</sup>

<sup>20</sup> Flaue Kundgebung gegen die Nationalstrassen in Sempach, in: NZZ, 2.8.1973, S. 9.

<sup>21</sup> MERKI, Strassenschlacht, S. 56.

<sup>22</sup> MERKI, Strassenschlacht, S. 57.

Webers nationale Initiative kam am 26. Februar 1978 zur Abstimmung. Im Herbst zuvor hatte die Albatros-Initiative gegen die Luftverschmutzung und den Lärm von Automobilen 39 % Ja-Stimmen erhalten. Die mehrheitliche Zustimmung in den Kantonen Basel-Stadt und Genf sowie in den Grossstädten deutete auf ein wachsendes Unbehagen der städtischen Bevölkerung gegenüber der Automobilität hin.<sup>23</sup> Die Weber-Initiative vermochte immerhin 38,7 % der Abstimmenden anzusprechen. Doch in der ganzen Zentralschweiz war die Zustimmung zur Initiative geringer als in den urbanen Zentren. Von den Luzerner «Ursprüngen» des Anliegens war kaum etwas festzustellen, mit 35,4 % Ja bewegte sich der Kanton im unteren Mittelfeld.<sup>24</sup>

Im Umfeld des ersten «Ölschocks» und der zeitweise verfügbaren autofreien Sonntage wurde in oppositionellen Stellungnahmen gegen Strassenbauprojekte und in Studienberichten zunehmend grundsätzlicher argumentiert.<sup>25</sup> Wie viel Verkehr braucht der Mensch, muss der Verkehr, namentlich der motorisierte, eigentlich dauernd wachsen, wie es die Wirtschaftskreise und speziell die Strassenbauer propagieren? Dies waren neue Fragen. Über sie diskutierte in Zürich unter anderem eine kleine Gruppe von Architekten, Geografen und Raumplanern, die zuerst den Touringclub der Schweiz (TCS) zur Ökologie bekehren wollte und schliesslich 1979 den Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) gründete. Diese «grüne Alternative» zu den Automobilverbänden wurde über die Schweizerische Verkehrs-Stiftung von den grossen Umweltorganisationen unterstützt. Die Ziele des VCS waren idealistisch und hoch gesteckt; so wurde 1983 zum Beispiel eine generelle «Umkehr» in der Verkehrspolitik gefordert.<sup>26</sup>

Rasch baute der VCS Sektionen in allen Landesteilen auf. So koordinierten in der Folge die VCS-Sektionen Luzern, Zug, Uri, Schwyz sowie Ob- und Nidwalden die Opposition gegen überdimensionierte Strassenbauprojekte und vernetzten die verschiedenen Einzelkämpfer, die sich zuvor allein einer starken Baulobby gegenüber sahen. In den weiteren Planungen brachte der VCS seine Sicht ein, suchte trotz grundsätzlicher Kritik am Strassenbau immer wieder pragmatische Wege für eine etwas bessere Umweltverträglichkeit oder etwas mehr Platz für Fuss- und Veloverkehr neben der wachsenden Blechlawine. Damit hatte die Umweltbewegung insofern erreicht, dass ihre Anliegen ernst genommen und manche Gegnerstimmen frühzeitig einbezogen wurden. Der Preis dafür war allerdings eine zunehmende Professionalisierung. Den

vielen Fachleuten der Planungsämter stand nun immerhin eine kleine Zahl von Fachleuten gegenüber, die mitreden konnten und nicht eilfertig als weltfremde Träumer abgetan wurden. Doch dafür mobilisierten die folgenden Konflikte auch nicht mehr viele Menschen; das Problem schien ja delegiert an den neuen Umweltverband.

Wenn es trotzdem in den 1980er-Jahren nochmals eine Reihe von grösseren Umweltprotesten gab, dann lag dies am zunehmenden Bewusstsein für ökologische Fragen. Diese «grüne Bewegung» der 1980er-Jahre speiste sich unter anderem aus Umweltskandalen wie Bhopal, Schweizerhalle oder Tschernobyl, andererseits aus Katastrophewahrnehmungen wie dem inzwischen legendären «Waldsterben».<sup>27</sup> Diesbezüglich ist bis heute umstritten, ob die Untergangsszenarien völlig übertrieben waren oder ob der Alarmismus zumindest teilweise berechtigt war und das rasche Handeln eben das Schlimmste verhindert hat. So kam es in diesen Jahren zu wichtigen Fortschritten im Bereich Umweltschutz, die im Verlauf der bewegten 1970er-Jahre nicht erreicht wurden. So setzte das Umweltschutzgesetz von 1985 den im Jahre 1971 angenommenen Verfassungsartikel endlich um. Das Gesetz enthielt die Einführung des Katalysators und eine relativ strenge Filterpflicht. Genau wie zuvor Webers Bemühungen, scheiterte jedoch ein vom VCS lanciertes «Kleeblatt» von Volksinitiativen gegen vier Autobahn-Teilstücke. Am 1. April 1990 wurden die drei verbleibenden Vorlagen zusammen mit der als radikal verschrienen Initiative «Stopp dem Beton», die eine Plafonierung der Strassenbau-Kilometer forderte, mit je unter einem Drittel Zustimmung deutlich verworfen.<sup>28</sup>

## 2.2. Das Beispiel der Alpeninitiative

Auf eine spätere Auseinandersetzung im Verkehrsbereich soll kurz eingetreten werden, da sie über die Region hinaus die ganze Schweiz betraf und sogar mit der europapolitischen Debatte verknüpft war. Zur erwähnten Nord-Süd-Verbindung N2 gehörte auch der 17 Kilometer lange Strassentunnel durch den Gotthard. Bei der Eröffnung im September 1980 erklärte Bundesrat Hans Hürlimann (1918–1994), dies sei keine Achse für den Schwerverkehr. Das Gegenteil trat ein; in wenigen Jahren wuchs die Zahl der Lastwagen, die durchs Urnerland führen, um durch den im Gegenverkehr betriebenen Tunnel

<sup>23</sup> Volksinitiative «gegen die Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge», Website Bundeskanzlei, <https://www.bk.admin.ch/ch/d/pore/va/19770925/can271.html> (Zugriff 27.02.2019).

<sup>24</sup> Volksinitiative «Demokratie im Nationalstrassenbau», Website Bundeskanzlei, <https://www.bk.admin.ch/ch/d/pore/va/19780226/can279.html> (Zugriff 27.02.2019).

<sup>25</sup> Zählt die Öffentlichkeit für das Auto zuviel?, in: LNN, 31.10.1973, S. 3.

<sup>26</sup> Verkehrs-Club der Schweiz; Guggenbühl, Hanspeter, Keine Umkehr im Verkehr. 25 Jahre VCS, in: WOZ, 12.8.2004.

<sup>27</sup> MOSER, Aufstieg.

<sup>28</sup> Volksabstimmung vom 1. April 1990, Website Bundeskanzlei, <https://www.bk.admin.ch/ch/d/pore/va/19900401/index.html> (Zugriff 28.02.2019).



Feierstimmung nach der Annahme der Alpen-Initiative, Altdorf, 20. Februar 1995 (Archiv Verein Alpen-Initiative), Sozarch\_F-Pb-0005-131.

nach Süden zu fahren. Die schlechte Luft und der Lärm sorgten für rote Köpfe.

Unter anderem jungalternative Politiker vom kritischen Uri und SP-Sektionen der Alpenkantone vernetzten sich 1989 zum Verein Alpeninitiative. Sie lancierten die gleichnamige Initiative mit dem Ziel, das «Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs zu schützen und den Lebensraum zu erhalten». Vom VCS, WWF und anderen grossen Umweltverbänden wurde die Gruppe zunächst unterschätzt. Erst standen dort die Kleeblatt-Initiativen im Fokus und nach deren Scheitern fehlte die Motivation, erneut einen nationalen Abstimmungskampf zu führen.<sup>29</sup>

Die Debatte über die Grundidee, dass die Güter weg von der Strasse auf die Schiene gehörten, wurde zeitweise stark überschattet von den hitzigen Debatten über das Verhältnis der Schweiz zur EG bzw. dem gemeinsamen Wirtschaftsraum EWR einerseits und der konkreteren Idee von tiefer gelegenen Eisenbahn-Verbindungen durch die Alpen, der NEAT, andererseits. Dem gross

angelegten Bauprojekt standen die Initianten erst kritisch gegenüber, fürchteten sie doch noch mehr Verkehr aus ganz Europa, der durch die Schweiz gezwängt wird. Nach dem grundsätzlichen Ja zum NEAT-Projekt im September 1992 und dem Nein zum EWR am 6. Dezember 1992 änderte der Verein Alpeninitiative jedoch seine Argumentationslinie. Er warb nun damit, dass die NEAT nur in Verbindung mit der von ihrer Volksinitiative verlangten Verlagerung der Güter von der Strasse auf die Schiene auf einem Erfolg werden könne.<sup>30</sup>

Die Annahme der Alpeninitiative im Februar 1994 kam einer kleinen Sensation gleich, waren doch fast alle Parteien und Verbände dagegen aufgetreten. Entsprechend liess sich das Votum als Sieg der sturen Bergler gegen die Transitlawine inszenieren. Nicht zu vergessen ist dabei aber, dass es längst nicht nur linksgrüne Kreise waren, die diesen Erfolg bewirkten. Eine Rolle spielte die breite überparteiliche Abstützung und die latente Europakritik, die auch aus dem rechten Lager einige Zustimmung motivierte. In den schwierigen Diskussionen nach der

<sup>29</sup> Ein erfolgreiches Stück, in: WOZ, 7, 14.2.2019, S. 3.

<sup>30</sup> Interview mit Alf Arnold, vom Verfasser geführt am 22.10.2010 in Altdorf.

Ablehnung des EWR spielte die Alpeninitiative in den Verhandlungen über den Verkehrsbereich eine wichtige Rolle.

Am Ende stand ein Kompromiss, eine sogenannte europakompatible Umsetzung, zu der die Initianten ihre Zustimmung erklärten. Die Schweiz kippte die 28-Tonnen-Limite zugunsten der europäischen 40-Tonnen-Norm; Güter sollten grundsätzlich auf die Schiene, aber statt die ausländischen Camions an der Grenze dazu zu zwingen, wurde berechnet, wieviel Verkehr ungefähr von ihnen ausgeht und wieviel hausgemachter Binnenverkehr ist; nach jenem letzteren Wert wurde ein Verlagerungsziel festgelegt. Die festgelegte Maximalzahl von Transitfahrten durch die Alpen wurde jedoch bisher jedes Jahr überschritten. Doch in der Verbindung von NEAT, Alpeninitiative und Landverkehrsabkommen wurde auch eine ältere Forderung der Umweltbewegung mehrheitsfähig. Im Herbst 1998 nahm die Schweizer Stimmbevölkerung die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) an. Diese Art Maut steht ganz in der Logik des technischen Ansatzes im Umweltbereich, wonach Beeinträchtigungen ein Preisschild haben und die Verursacher für die Folgen aufkommen müssen.<sup>31</sup>

### 2.3. Die Renaissance des öffentlichen Verkehrs

Die Schweiz ist ein Land der Bahnen. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstand ein relativ dichtes Netz an Eisenbahnlinien. Der Zug war das wichtigste Transportmittel, bevor der private Motorfahrzeugverkehr seinen Siegeszug antrat. Während manche Bahnen auf dem Prüfstand waren, schlug dem Luzerner Tram die letzte Stunde. An der entscheidenden Ratssitzung des Luzerner Grossen Stadtrats setzte sich 1957 kein einziger Ratsherr für den Erhalt der zwei Tramlinien ein. 1961 fuhr das letzte Tram in der Region Luzern.<sup>32</sup>

Ausgerechnet die «1968er», Kinder des Aufschwungs und damit auch der ungestümen Massenmotorisierung, leiteten eine Renaissance des öffentlichen Verkehrs ein. In Basel mobilisierte die linksalternative Partei POCH mit einem «Tram-Sit-in» viele junge Leute gegen eine Tarifierhöhung und lancierte die Gratistram-Initiative.<sup>33</sup> Gewiss standen sozialpolitische Postulate am Ursprung der neuen Liebe zum ÖV. Nicht jeder hatte schliesslich ein Auto, gerade die «Proletarier» nicht, oder eben der «5. Stand», also die Schüler und Studenten selbst. Am städtischen Lehrerseminar war die Forderung nach einem parkplatzfreien Schulhausplatz auch als Nadelstich gegen die Lehrer und damit die Autoritäten gemeint.<sup>34</sup>



# Bahn für alle

am 29. November 1998

Pro-Kampagne zum Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV-Fonds), November 1998, Sozarch\_F Ob-0003-020.

Konsum- und gesellschaftskritische Argumente, etwa gegen das «Lädelisten» durch Einkaufszentren, verbanden sich mit sozialpolitischen Überlegungen, zu der sich gesundheits- und umweltpolitische Aspekte gesellten. Eine bessere Luft in den Innenstädten, wo zu gewissen Zeiten vor allem Arme, Alte, Ausländer/innen und Auszubildende lebten, war nur zu erreichen, wenn der zunehmende Autoverkehr eingeschränkt würde. Ein attraktives ÖV-Netz sollte möglichst viele zum Umsteigen animieren. Das war und ist die Grundphilosophie verschiedener Initiativen und Forderungen, die in der Folge lanciert wurden und meist scheiterten.

Gleichsam als Gegenprojekt wurde aber der ÖV ausgebaut und auch auf bürgerlicher Seite wuchs das Bewusstsein, dass nicht alle Verkehrsbedürfnisse durch den motorisierten Individualverkehr abgewickelt werden konnten. Mit dem allmählichen Machtwechsel in den Parlamenten und Regierungen der Städte wurde die Förderung von öffentlichem Verkehr, wie auch von Fuss- und Veloverkehr, schliesslich immer mehr zum Mainstream.

<sup>31</sup> Ein erfolgreiches Stück, in: WOZ, 14.2.2019, S. 3.

<sup>32</sup> FREY/SCHIEDT, Verkehr, S. 380f.

<sup>33</sup> STUDER/SCHAUFELBUEHL, 68er-Bewegung, S. 17.

<sup>34</sup> Interview mit Ruedi Meier, vom Verfasser geführt am 23.12.2011 in Luzern.

Die Stadt Luzern ist heute das Zentrum eines S-Bahn-Systems und eines Tarifverbands, der neben dem Kanton Luzern die beiden Halbkantone Ob- und Nidwalden einbezieht. Zug und Schwyz sind angeschlossen, doch zugleich orientiert sich ihre Verkehrspolitik mehr in Richtung Zürich.<sup>35</sup> Gleichzeitig blieb aber auch das Wachstum des Individualverkehrs ungebremst. Bemerkenswert ist, dass in den letzten Jahren Debatten um grössere Ausbauschritte bei beiden Verkehrsträgern immer wieder Schlagzeilen machten. Für die Steigerung der Kapazitäten im ÖV wird ein Tief- bzw. Durchgangsbahnhof Luzern gefordert. Zur Entlastung des Strassenverkehrs ist die Erstellung eines Bypasses geplant, also einer weiteren Autobahn durch Luzern. Es lässt sich schlussfolgern, dass die Politiker der Zentralschweiz weiterhin von wachsenden Verkehrsbedürfnissen ausgehen, auf die man nur mit Angebotsausbau reagieren kann.<sup>36</sup> Das Gegenkonzept der Umweltbewegung, dass der Verkehr insgesamt schrumpfen müsste, setzte sich nie durch.

#### **2.4. Zusammenfassung: Die Strassenbau-Opposition**

Die Kritik an den Strassenbauprojekten war zunächst stark vom Einzelfall geprägt. Da eine unschöne Linienführung, dort ein (scheinbar) zerstörtes Dorf oder eine verschandelte Aussicht auf Berge oder andere sogenannte Naturschönheiten. Das zeigt sich gerade auch beim Fall der Sempachersee-Strecke. Franz Webers zuweilen forsches und freches Vorgehen ist zwar nicht ganz verschieden von der mancher «68er». Mit Jahrgang 1927 ist er aber kein typischer Vertreter dieser Protestgeneration, und die in Eich aktive Opposition war weit von einem rebellischen Haufen von Weltverbessern entfernt. Vielmehr handelte es sich um ein typisches Beispiel für eine kleine, aber lokal stark verankerte Gegnerschaft mit einer eher konservativen Grundhaltung.

Anders die VCS-Gründer und die späteren Aktivisten in den regionalen Sektionen. Hier handelte es sich in aller Regel um junge, aber gut ausgebildete Menschen, die eine andere Vision in die Tat umsetzen wollten und grundsätzliche Fragen stellten. Allerdings war in der Gründerrunde kein Zentralschweizer Vertreter präsent. In den regionalen Sektionen engagierten sich allmählich Vertreter jener jungen Generation von politisch alternativ denkenden Männern und Frauen, die sich etwa in der

Luzerner POCH, dem kritischen forum ibach, dem Demokratischen Nidwalden und anderen neuen Parteien engagierte.<sup>37</sup> So entstand ein gegenüber dem Strassenbau kritisches Milieu um die VCS-Sektionen und neue Oppositionsparteien, die nach und nach Teil der Grünen Partei der Schweiz wurden.

#### **3. Ein Zwischenstück – ausgerechnet im konservativen Kanton Schwyz ...**

Ein aussergewöhnlicher Umweltprotest aus der Zentralschweiz soll nicht unerwähnt bleiben. In den 1970er-Jahren plante das Militär einen neuen Waffenplatz im Kanton Schwyz. Ausgewählt wurde ein Platz in Rothenthurm. Das rund 10 Quadratkilometer grosse Mooregebiet galt als nutzlos; im Weltkrieg wurde Torf abgetragen, eine Trockenlegung kam nicht zustande und seither passierte nichts mehr. Das Eidgenössische Militärdepartement (EMD) hatte jedoch die Schwyzer Bauern unterschätzt, die viel Schiesslärm und Querschläger fürchteten. Widerstand gegen das Militär war neu, in der armeefreundlichen Zentralschweiz geradezu unerhört. 1978 gründeten lokale Gegner die «Arbeitsgemeinschaft gegen einen Waffenplatz in Rothenthurm» (AWAR). Der Konflikt spitzte sich zu, die Armee drohte mit Enteignungen zu tiefen Preisen, die Gegner entzündeten Warnfeuer und liessen gar EMD-Baracken anzünden.<sup>38</sup>

Schliesslich lancierte die Gegnergruppe mit auswärtiger Hilfe durch Umweltschutz-Kreise eine nationale Volksinitiative. Das Interessante war, dass die Rothenthurm-Initiative, anders als frühere ökologische Volksinitiativen wie die Rheinau- oder die Kleeblatt-Initiativen, nicht nur das lokale Problem enthielt, sondern ein generelles Anliegen formulierte. Moore umfassen nur rund 0,5 % der Schweizer Landesfläche, bieten aber rund einem Viertel der bedrohten Pflanzen ein Habitat. Die Opposition gegen einen einzigen Waffenplatz gebar eine ökologische Forderung von nationaler Dimension. 163 000 Stimmbürger/innen unterstützten das Vorhaben.<sup>39</sup>

Die Abstimmung vom 6. Dezember 1987 endete mit einer Sensation: Die Initiative erhielt satte 57 % Ja-Stimmen und schaffte das doppelte Mehr von Volk und Ständen.<sup>40</sup> Vermutlich war es nicht nur das sympathische advokatorische Anliegen, den bedrohten Pflanzen und Tieren eine Stimme zu geben, sondern auch der Protestgegner Militär, das den Erfolg erklärt. Es waren die

<sup>35</sup> FREY/SCHIEDT, Verkehr, S. 379.

<sup>36</sup> FREY/SCHIEDT, Verkehr, S. 373f.

<sup>37</sup> Vgl. FURRER, Opposition.

<sup>38</sup> Kampf um ein Stück Heimat und Natur, in: Swissinfo. Schweizer Nachrichten in 10 Sprachen, 5.12.2007, <https://www.swissinfo.ch/ger/kampf-um-ein-stueck-heimat-und-natur/6280552> (Zugriff 27.02.2019).

<sup>39</sup> Ebd.

<sup>40</sup> Volksinitiative «zum Schutz der Moore – Rothenthurm-Initiative», Website Bundeskanzlei, <https://www.bk.admin.ch/ch/d/pore/va/19871206/det349.html> (Zugriff 28.02.2019).

# Rothenthurm

für uns pour nous per noi per nus



Plakat zur Rothenthurm-Initiative für den Schutz der Moore, November 1987, Sozarch\_F\_Pe-0410.

Zeiten der Gruppe für eine Schweiz ohne Armee (GSoA), die gerade daran war, die «heilige Kuh» Militär zu schlachten.

Haben die Schwyzer Bauern als kleiner David den grossen Goliath EMD in die Knie gezwungen? Dazu wären sie allein nie in der Lage gewesen. Der Erfolg der Rothen-thurm-Initiative war ein einmaliges Gemeinschaftswerk von lokalen Naturschützern mit der um viele «1968er» verstärkten Friedens- und der wachsenden Umweltbewegung. Zum Erfolg trugen überdies wohl auch Bürger bei, die nur einmal «ein Zeichen setzen» wollten. Seitdem ist der Moorschutz auf jeden Fall ein Verfassungsziel und dieses wurde gelegentlich bei anderen Umweltprotesten ins Feld geführt, zuletzt etwa bei der Debatte um die Erhöhung der Grimselstaumauer.<sup>41</sup>

#### 4. Proteste gegen Atomkraftwerke

Ebenso intensive und meist dramatischere Debatten als der Strassenverkehr löste die Energiefrage aus. Zwar liesse sich argumentieren, dass zwar nicht jedermann und jedefrau Auto fährt, aber alle Strom konsumieren. Gleichwohl konnte bei den Energiefragen von Seiten der Umweltbewegung das klare Gegnerbild einer «Atomlobby» oder von «Kraftwerkbaronen» gezeichnet werden, für das es bei den Strassenbauprogrammen keine Entsprechung gibt. Insbesondere der lautstarke Kampf gegen die Atomkraftwerke (AKW) wird bis heute von vielen als wichtigster oder gar einziger Umweltkonflikt der 1970er-Jahre in der Schweiz gesehen.<sup>42</sup>

Schon seit ungefähr 1966 wehrte sich in Kaiseraugst eine kleine Bürgergruppe gegen das dort geplante Atomkraftwerk am Rhein. Im Jahre 1969 begann sich in der nahen Stadt Basel eine starke Opposition zu formieren. Nicht viel später entstand auch in Genf eine parteiübergreifende Gegnerschaft gegen das geplante AKW Verbois an der Rhone im Süden der Stadt. Die Pioniere in diesen Gruppen bedienten sich traditioneller Aktionsformen; sie schrieben Leserbriefe, sammelten Unterschriften für Petitionen und erste kantonale Initiativen. Es dauerte relativ lange, bis sich die Gegner national vernetzten und 1976 eine eidgenössische Volksinitiative lancierten.

Im Juli 1973 hob das Bundesgericht den zweiten, abschlägigen Zonenentscheid der Gemeinde Kaiseraugst auf, da Bewilligungen für AKW alleinige Bundeskompetenz seien. Damit endete der letzte Versuch, durch Einsprachen und Rekurse den AKW-Bau auf dem Rechtsweg zu verhindern. In der Region Basel trat zu diesem

Zeitpunkt eine neue Generation von Gegnern in den Vordergrund, die sich neuer Aktionsmittel bediente und der Geschichte eine neue Wende gab. Junge Baselbieter gründeten die Gewaltfreie Aktion Kaiseraugst (GAK), die nach einer mehrmonatigen Aufbauarbeit ab dem 1. April 1975 das Baugelände besetzte und erst nach 11 Wochen wieder räumte.<sup>43</sup> Das sorgte landesweit für viele Schlagzeilen und in der Energiepolitik war danach nichts mehr wie zuvor.

##### 4.1. Das nie gebaute AKW an der Reuss

Eine Anti-AKW-Bewegung als Teil der grösseren Umweltbewegung bildete sich auch in der Zentralschweiz. Allerdings gab es ein tieferes Eskalationsniveau als in der Region Basel. Das Ende 1971 vorgestellte Projekt für ein AKW Inwil löste in der beschaulichen Landgemeinde einigen Wirbel aus, mit knappem Mehr wurde aber im Juli 1973 eine dafür nötige Umzonung von den Bürgern gutgeheissen. Ähnlich wie es bei Kaiseraugst die benachbarten Baselländer waren, die den heftigsten Widerstand leisteten, kam die schärfste Kritik am Projekt Inwil aus der benachbarten Aargauer Gemeinde Dietwil. Vertreter der Centralschweizerischen Kraftwerke (CKW) versuchten erfolglos den dortigen Gemeinderat zu beschwichtigen. Doch dieser regionalen Opposition gelang es nicht, eine grössere Wirkkraft zu entfalten.<sup>44</sup>

Neben den Dietwilern und einigen Inwiler Gegner formierte sich 1973 eine Luzerner Gruppe, die sich Überparteiliche Bewegung gegen Atomkraftwerke (UeBA) nannte. Es mangelte dieser jedoch an zugkräftigen Namen und einflussreichen Politikern. Hinzu kam, dass bezüglich des Projekts nichts mehr ging, während der Konflikt um Kaiseraugst gerade eskalierte. Als dort die Besetzungsaktion die GAK landesweit bekannt werden liess, gründeten Aktivisten in Luzern 1975 eine Gewaltfreie Aktion Inwil (GAI). Durch sie erhielt die UeBA eine junge Auffrischung. In der GAI versammelten sich Theologiestudenten, Lehrer und Jungpolitiker, die in der PÖCH Luzern und anderen neuen Formationen politisch tätig waren. Dadurch wurde die Atomkraft auch in der Zentralschweiz definitiv zu einem Thema der «68er», bzw. die in ihrem Gefolge entstandenen Gruppen strebten danach, das Thema nicht anderen zu überlassen.<sup>45</sup>

Von einer sehr starken Bewegung lässt sich nicht sprechen; die Opposition gegen die AKW-Pläne an der Reuss blieb insgesamt ein bescheidenes Pflänzchen, das bei weitem nicht in der Lage war, grössere Aufmerksamkeit zu

<sup>41</sup> Geplanter Ausbau des Grimselsees rückt näher, in: NZZ, 6. April 2017, S. 15.

<sup>42</sup> Z.B. in STUDER/SCHAUFELBUEHL, 68er-Bewegung, S. 19.

<sup>43</sup> Interview mit Ruedi Epple, vom Verfasser geführt am 16.08.2010 in Sissach.

<sup>44</sup> FISCHER, Kein AKW, S. 82–86.

<sup>45</sup> Ebd., S. 91f.

erzeugen oder gar eine ganze Region ins AKW-kritische Lager zu treiben, wie dies in und um Basel passiert war. Der Hauptunterschied bestand darin, dass das AKW Kaiseraugst wirklich gebaut werden sollte und alle Bewilligungen besass, während Inwil eine späte Planung der CKW war, deren damalige Mutterfirma Elektro-Watt das Projekt Leibstadt prioritär behandelte. Bei der Einreihung der Projekte durch das zuständige Bundesamt landete Inwil 1974 in der dritten Gruppe mit der tiefsten Priorität. Mangels eigener Gelegenheiten zum Protest nutzten die Zentralschweizer AKW-Gegner die Gelegenheit, sich an Aktionen gegen Kaiseraugst oder Gösgen zu beteiligen oder eine regionale Abstimmungskampagne für die erste Anti-AKW-Initiative 1979 zu organisieren.<sup>46</sup>

Zwar war zuerst die Rede von einer Realisierung des AKW Inwil nach 1985, doch das wurde angesichts der langen Verzögerungen zunehmend unrealistisch. Der schwere Unfall von Tschernobyl 1986 führte zum endgültigen Aus für das Projekt Kaiseraugst. Bei einer denkwürdigen Abstimmung im Luzerner Grossen Rat stimmte dieser einer Motion der POCH zu, die den Abbruch der Planung für das AKW Inwil forderte. Die schärfere Forderung nach einem generellen Verbot von Atomkraftwerken im Kantonsgebiet lehnten die bürgerlichen Politiker ab. So war die Annahme der POCH-Motion nicht mehr als ein kleiner symbolischer Akt.<sup>47</sup> Und tatsächlich blieben der Kanton Luzern und die Zentralschweiz mehrheitlich atomfreundlich, wie alle Resultate der seitherigen Abstimmungen zu dieser Sachfrage zeigen.

## 4.2. Der unerwünschte Atommüll

Die mit dem AKW-Bau zusammenhängende Problematik des Atommülls betraf die Zentralschweiz zeitweise ganz direkt. Ein Kritikpunkt der Opposition betraf früh schon die Frage nach dem Umgang mit den strahlenden Abfällen. Wo sollten verbrauchte Brennstäbe dereinst «endgültig» und sicher entsorgt werden, ist das angesichts der langen Halbwertszeit mancher Isotope überhaupt möglich? Diese Fragen gehörten zum Standard der AKW-Kritiker. 1972 gründeten die Elektrizitätsgesellschaften die Nationale Genossenschaft für die Lagerung radioaktiver Abfälle (Nagra). Diese sucht seither einen geeigneten Standort für ein Tiefenlager und löste bald heftige politische Kämpfe aus. Trotz des scheinbar rein geologischen

Ansatzes erweckten schon die ersten Standorte, die für ein mögliches Lager genannt wurden, den Eindruck, als ginge es darum, den Atommüll einfach irgendeinem dünn besiedelten Berggebiet zu überlassen.

Auf der ersten Liste stand unter anderem auch Bauen im Kanton Uri. Dagegen formierte sich das Komitee «Hiä niä!», das aus älteren und jüngeren Atomkraftgegnern bestand.<sup>48</sup> Schon auf der nächsten Liste war 1976 Bauen nicht mehr zu finden, dafür neben den Westschweizer Orten Lucens und Bex auch Airolo und Giswil. Darauf entstanden dort kleine Widerstandsgruppen.<sup>49</sup> Davon ungerührt informierten die Elektrofirmen und die Nagra im April 1978 voller Optimismus über ihr Konzept für die nukleare Entsorgung. Bevor im Februar 1979 über die erste Anti-AKW-Initiative auf gesamtschweizerischer Ebene abgestimmt wurde, skizzierte die Nagra das Projekt «Gewähr», ein umfassendes Forschungsprogramm mit 40 Bohrungen.<sup>50</sup>

Indes wuchs die Kritik am Nagra-Programm von allen Seiten, grundsätzlicher Art von Geologen, ob es überhaupt möglich sei, irgendein Gestein zu finden, dass für Tausende von Jahren Sicherheit gewährt, und auf lokaler Ebene von Gruppen, die die Abfälle nicht bei sich haben wollten. Bei der Eröffnung einer Nagra-Ausstellung in Bern war schon im Oktober 1979 nur mehr von 8 bis 12 Bohrungen die Rede.<sup>51</sup> Je mehr Zeit verstrich, desto klarer war, dass das Versprechen aus dem Abstimmungskampf, bis 1985 sei die Entsorgungsfrage geklärt, völlig unrealistisch war.

Auf der Gegenseite trafen sich 1983 erstmals die Gegnergruppen von Bauen, Ollon und Mesocco und anderswo zu einem Austausch. Ihr erklärtes Ziel war es, ein Schwarzpeter-Spiel zu vermeiden. Und sie tauschten sich auch über Wege aus, um gegen die als sehr einflussreich und finanziell potent erlebte Nagra anzukämpfen.<sup>52</sup> Im Kanton Uri versuchte die Gruppe «Hiä niä», eine Mitsprache des Volkes bei einer allfälligen Realisierung eines Endlagers zu erzwingen. Eine entsprechende Volksinitiative scheiterte 1984 nur knapp. Bald fiel der Standort Bauen trotzdem ausser Betracht und Giswil ebenfalls. Dafür rückte 1986 der Wellenberg im Kanton Nidwalden in den Fokus der Nagra-Fachleute, nicht zuletzt aufgrund der Einladung durch den Regierungsrat des kleinen Halbkantons. Dagegen formierte sich ein Komitee für eine Mitsprache des Nidwaldner Volkes bei Atomanlagen (MNA).<sup>53</sup> Die Nidwaldner Landsgemeinde stimmte einem Antrag

<sup>46</sup> FISCHER, Kein AKW, S. 94.

<sup>47</sup> Ebd., S. 98.

<sup>48</sup> Interview mit Alf Arnold, vom Verfasser geführt am 22.10.2010 in Altdorf.

<sup>49</sup> Die Opposition gegen Lagerstätten für Atommüll, in: NZZ, 7.2.1976, S. 29.

<sup>50</sup> BUSER, Mythos, S. 61, 77–80.

<sup>51</sup> BUSER, Mythos, S. 77–80.

<sup>52</sup> Zusammenschluss der Nagra-Gegner, in: NZZ, 18. April 1983, S. 15.

<sup>53</sup> Chronik, Komitee für eine Mitsprache des Nidwaldner Volkes bei Atomanlagen, Website MNA (Zugriff 11.03.2019).

# DER WELLENBERG: EIN STÜCK HEIMAT!

UNVERKÄUFLICH

2x NEIN am 25. Juni 95 

dieser Gruppe zu, wonach der Regierungsrat in Atomfragen bei Vernehmlassungen das Volk einzubeziehen habe. Und die Gemeindeversammlung von Wolfenschiessen lehnte im Dezember 1987 ein Gesuch für Probebohrungen ab.<sup>54</sup>

Trotz dieser Opposition blieb der Wellenberg der bevorzugte Endlager-Standort. Ähnlich wie beim Atomkraftwerksbau versuchten die Befürworter, das ganze Bewilligungsverfahren für Lagerstätten beim Bund zu zentralisieren. Jetzt entdeckten die Gegner das Bergregal, eine alte Regelung in Bergkantonen. Da kantonale Regalien in der Bundesverfassung als Einschränkungen der Handels- und Gewerbefreiheit ausdrücklich anerkannt sind, sollte das Bergregal als juristischer Hebel gegen die nationale Gesetzgebung in Atomfragen genutzt werden. Die Wellenberg-Gegner lancierten eine Initiative für die Aufnahme des Valanginien-Mergels ins kantonale Bauregalgesetz, was faktisch einer Konzessionspflicht für alle Bauten im Untergrund des Kantons gleichkam. Die Landsgemeinde vom April 1993 lehnte dieses Vorhaben jedoch ab.<sup>55</sup>

Im Juni 1995 fiel in einer Volksabstimmung ein Projekt für eine Konzession für den Bau eines Sondierstollens und eines Endlagers für schwach- und mittelradioaktive Abfälle durch. Bei einer weiteren Abstimmung sprach sich die Nidwaldner Bevölkerung 2002 erneut gegen einen Stollen am Wellenberg aus.<sup>56</sup> Die Opposition gegen die Endlager-Pläne war somit in mehreren Etappen erfolgreich. Zwar blieb der Wellenberg dennoch bis vor wenigen Jahren in den Nagra-Planungen aufgeführt, doch es war nirgendwo in der Schweiz offensichtlicher als hier, dass die betroffene Bevölkerung die Pläne klar ablehnt. Und gegen diese ist ein Lager wohl kaum realisierbar.

Allerdings mussten die AKW-Gegner vom MNA und vom Demokratischen Nidwalden (DN) bei anderer Gelegenheit erfahren, dass ihre Landsleute nur ein Endlager ablehnen, nicht aber die Nutzung der Atomenergie. Eine entsprechende Initiative wurde 2010 mit 64 % Nein-Stimmen verworfen.<sup>57</sup> So ist gerade auch am Zentralschweizer Beispiel die These nicht widerlegt, wonach viele Stimmbürger/innen zwar gerne Strom aus nuklearer Produktion konsumieren, jedoch niemand ein Endlager für den dabei anfallenden Atommüll bei sich haben will.

### 4.3. Zusammenfassung: Die AKW-Opposition

Für das AKW-Projekt Inwil in der Region Luzern lässt sich von einer älteren und einer jüngeren Opposition sprechen, wobei letztere sich aus der Generation der «68er» speiste. Allerdings vermochten beide nicht grössere Gesellschaftsgruppen zu mobilisieren. Dafür war das Problem einfach zu wenig akut, die Gefahr eines bevorstehenden Baus bestand zu keinem Zeitpunkt. Wie es herausgekommen wäre, wenn es anders gewesen wäre, und die CKW ihren Bau schnell hätte realisieren wollen, ist Spekulation. Die Bewegung wäre wohl gewachsen. Aber die Luzerner Regierung und die meisten Parlamentarier standen der Kernenergie positiv gegenüber; sie hätten ihre Meinung wohl kaum geändert. Vielleicht hätten sie, ganz ähnlich wie die Solothurner Politiker, das AKW gar als Chance gesehen, dem relativ etwas weniger wohlhabenden Kanton neue Einnahmen zu verschaffen und das Projekt darum aktiv unterstützt.

Eine deutlich stärkere Opposition wurde gegen den geplanten Endlagerstandort Wellenberg aktiv. Diese war wirklich parteiübergreifend und umfasste viele Altersgruppen. Wie sich 1995 und 2002 zeigte, stand dort zeitweise die Kantonsbevölkerung mehrheitlich hinter dem oppositionellen Anliegen. Das heisst allerdings nicht, dass alle Postulate der Umweltbewegung übernommen worden wären. Im Nein zum Endlager drückte sich zumindest teilweise auch eine «Nimby-Haltung» aus als eine konsequente Gegnerschaft zur Atomenergie. «Not in my backyard», sagte eine Mehrheit der Nidwaldner; oder eben in diesem Fall: AKW-Energie ja, aber bitte ohne den strahlenden Müll bei uns zu lagern.

### Fazit

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass in der Zentralschweiz seit den 1970er-Jahren einige umweltpolitische Debatten ausgetragen wurden. Insgesamt hat sich die Zentralschweizer Bevölkerung jedoch nicht als besonders umweltengagiert hervorgetan. Betrachtet man die Abstimmungsergebnisse zu einigen Umweltvorlagen, dann scheint sogar eher im Gegenteil eine wenig umweltfreundliche Einstellung vorzuherrschen.

<sup>54</sup> Vernehmlassungen zu Atomanlagen Sache des Nidwaldner Stimmbürgers, in: NZZ, 27. April 1987, S. 17; Wolfenschiessen sagt Nein zu Nagra-Gesuch, in: NZZ, 7. Dezember 1987, S. 20.

<sup>55</sup> Konzessionspflicht für Nagra-Endlager?, in: NZZ, 22. April 1993, S. 25; Keine neue Hürde für die Nagra in Nidwalden, in: NZZ, 26. April 1993, S. 15.

<sup>56</sup> Gefecht am Wellenberg mit Meinungsumfrage, in: NZZ, 28. März 1996, S. 17; Es geht los: Zehn Jahre Zoff, in: WOZ vom 13. November 2008, <https://www.woz.ch/-1476> (Zugriff 28.02.2019).

<sup>57</sup> Nidwalden gegen Wellenberg, aber weiter für Atomstrom, in: Tages-Anzeiger, 27. September 2010, S. 5.

Gleichwohl gab es in der Zentralschweiz eine Reihe von sehr interessanten Umweltprotesten, manche von ihnen sorgten gar für landesweite Schlagzeilen. Mit der Rothen-thurm- und der Alpen-Initiative wurden sogar zwei Zentralschweizer Problemfälle zu Motoren für gesamtschweizerische Fortschritte im Moorschutz beziehungsweise im Schutz der Alpen durch weniger LKW-Verkehr. Von der Anti-AKW-Bewegung war die Zentralschweiz weniger durch das kaum vorangetriebene AKW-Projekt Inwil zwischen Luzern und Zug betroffen, sondern durch die Debatten um die Endlagerung radioaktiver Abfälle, zum Beispiel im Nidwaldner Wellenberg.

In allen Beispielen zeigt sich, dass die Umweltbewegung nicht eine Weiterentwicklung oder Folgewirkung der 68er-Bewegung ist. Vielmehr kamen häufig lokale Gegnergruppen, deren führende Vertreter mit dem typischen Bild von aufmüpfigen, frechen «68ern» wenig gemein haben, in Kontakt mit jüngeren Aktivisten, die neue Ideen und Protestformen ins Spiel brachten. Der Widerstand gegen Strassenbauten, Atomkraftwerke, Endlagerstätten oder Waffenplätze formierte sich in den betroffenen Regionen und umfasste oft mehrere Altersschichten. Doch die junge Generation, die den gesellschaftlichen Aufbruch von «1968» prägte, verstärkte diese Gruppen und vernetzte sie auf regionaler und nationaler Ebene. So entstand die moderne Umweltbewegung, die Mitte der 1980er-Jahre einen Höhepunkt ihrer Bedeutung erlebte.<sup>58</sup> Zum besseren Verständnis dieser komplexen Prozesse bedarf es noch einiger historischer Forschung.

*Anschrift des Verfassers:*  
lic. phil. Raffael Fischer  
Göldlinstrasse 12B  
6210 Sursee  
raffael.fischer@gmx.ch

## Bibliografie

- BACHMANN, Patriotismus  
Bachmann, Stefan, Zwischen Patriotismus und Wissenschaft. Die schweizerischen Naturschutzpioniere (1900–1938) [Diss. Univ. Bern], Zürich 1999.
- BUSER, Mythos  
Buser, Marcos, Mythos «Gewähr». Geschichte der Endlagerung radioaktiver Abfälle der Schweiz, Zürich 1988.
- FISCHER, Kein AKW  
Fischer, Raffael, Kein AKW an der Reuss. Das nicht realisierte Projekt eines Atomkraftwerks in Inwil, in: Geschichte, Kultur, Gesellschaft. Jahrbuch der Historischen Gesellschaft Luzern 32, 2014, S. 79–102.
- FREY/SCHIEDT, Verkehr  
Frey, Thomas und Schiedt, Hans-Ulrich, Verkehr und Mobilität, in: Der Kanton Luzern im 20. Jahrhundert, Bd. 1, Zürich 2013, S. 369–398.
- FURRER, Opposition  
Furrer, Markus, Die neue Opposition in der Urschweiz in den 1970er- und 1980er-Jahren. Historische Fallstudien zur Ökologiebewegung und zur Bildung «grüner» Parteigruppen in den Kantonen Uri, Schwyz, Ob- und Nidwalden [Diss. Univ. Fribourg], Freiburg 1992.
- GIUGNI, Umweltbewegung  
Giugni, Marco, Die Umweltbewegung, in: Giugni, Marco/Passy, Florence, Zwischen Konflikt und Kooperation. Die Integration der sozialen Bewegungen in der Schweiz, Chur 1999, S. 105–133.
- GUTKNECHT, Proteste  
Gutknecht, Bernard, Proteste gegen den Nationalstrassenbau 1957–1990. Von punktueller Opposition zu grundsätzlichem Widerstand, in: Altermatt, Urs et al., Rechte und linke Fundamentalopposition. Studien zur Schweizer Politik 1965–1990, Basel 1994, S. 62–94.
- KUPPER, Wildnis  
Kupper, Patrick, Wildnis schaffen. Eine transnationale Geschichte des Schweizerischen Nationalparks, Bern 2012 (Nationalpark-Forschung in der Schweiz, Bd. 97).
- LINKE, Zürcher Sommer 68  
Linke, Angelika et al. (Hg.), Der Zürcher Sommer 68. Zwischen Krawall, Utopie und Bürgersinn (inkl. Zeitdokumente auf DVD), Zürich 2008.
- MCCORMICK, Movement  
McCormick, John, The Global Environmental Movement. Reclaiming Paradise, London 1989.
- MERKI, Strassenschlacht  
Merki, Christoph Maria, Die Strassenschlacht von Sempach, in: Jahrbuch der Historischen Gesellschaft Luzern 14, 1996, S. 52–60.
- MERKI, Siegeszug des Automobils  
Merki, Christoph Maria, Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz [Habil. Univ. Bern], Wien 2002.
- MERKI, Geschichte des Automobilismus  
Merki, Christoph Maria, Vom «Herrenfahrer» zum «Balkanraser». Zur Geschichte des Automobilismus in der Schweiz, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 56, 2006, S. 46–56.
- MOSER, Aufstieg  
Moser, Peter, «Der Wald stirbt!» – «Der Wald stirbt nicht. Das steht heute fest.» Aufstieg und Niedergang des Waldsterbens 1983 bis 1990, in: Eisner, Manuel et al. (Hg.), Risikodiskurse. Die Dynamik öffentlicher Debatten über Umwelt- und Risiko-probleme in der Schweiz, Zürich 2003, S. 152–182.
- RADKAU, Ära der Ökologie  
Radkau, Joachim, Die Ära der Ökologie. Eine Weltgeschichte, München 2011.
- RASCHKE, Soziale Bewegungen  
Raschke, Joachim, Soziale Bewegungen. Ein historisch-systematischer Grundriss, Frankfurt a. M. 1987.

<sup>58</sup> Vgl. GIUGNI, Umweltbewegung.

- SCHUMACHER, Kleine Geschichte  
Schumacher, Beatrice, Kleine Geschichte der Stadt Luzern, Baden 2015 (Luzern im Wandel der Zeiten, Neue Folge 16).
- SEITZ, Geschichte der Grünen  
Seitz, Werner, «Melonengrüne» und «Gurkengrüne». Die Geschichte der Grünen in der Schweiz, in: Seitz, Werner/Baer, Matthias (Hg.), Die Grünen in der Schweiz. Ihre Politik, ihre Geschichte, ihre Basis, Zürich 2008, S. 15–37.
- STUDER/SCHAUFELBUEHL, 68er-Bewegung  
Studer, Brigitte und Schaufelbuehl, Janick Marina, Die 68er-Bewegung und ihre Auswirkungen in der Schweiz – Einleitung, in: Schaufelbuehl (Hg.), 1968–1978, ein bewegtes Jahrzehnt in der Schweiz, Zürich 2009, S. 9–34.
- Verkehrs-Club der Schweiz  
Verkehrs-Club der Schweiz. Ziele erreichen! 25 Jahre VCS 1979–2004, Bern 2004, SWA L II 61.
- WEBER, Rebell  
Weber, Franz, Rebell für die Natur, München 2005.
- WIRZ, 100 Jahre  
Wirz, Tanja, 100 Jahre für die Natur. Die bewegte Geschichte von Pro Natura 1909–2009, in: Die Stimme der Natur. 100 Jahre Pro Natura, Basel 2009, S. 123–192.