

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 120 (1994)
Heft: 12

Artikel: Nach dem "Ja" zur Alpeninitiative steht fest : die Nachbarländer der Schweiz lassen sich die Transitsperre nicht gefallen : wie folgender Beitrag zeigt, setzt die EU gar zu einem Gegenangriff an : die Europäische Union will die Schweiz untergraben

Autor: Schaffner, Adrian

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-602592>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.03.2025

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

Nach dem «Ja» zur Alpeninitiative steht fest: Die Nachbarländer der Schweiz lassen sich d

Die Europäische Union

VON ADRIAN SCHAFFNER

Unter Verschluss gehaltene Pläne der Europäischen Union (EU) beweisen es: Die Erbauer des Ärmelkanaltunnels «Eurotunnel» sind von der EU beauftragt worden, ein Vorprojekt zur Untertunnelung der Schweiz auszuarbeiten. Damit soll dem andauernden Transitstreit mit der Schweiz ein definitives Ende bereitet werden.

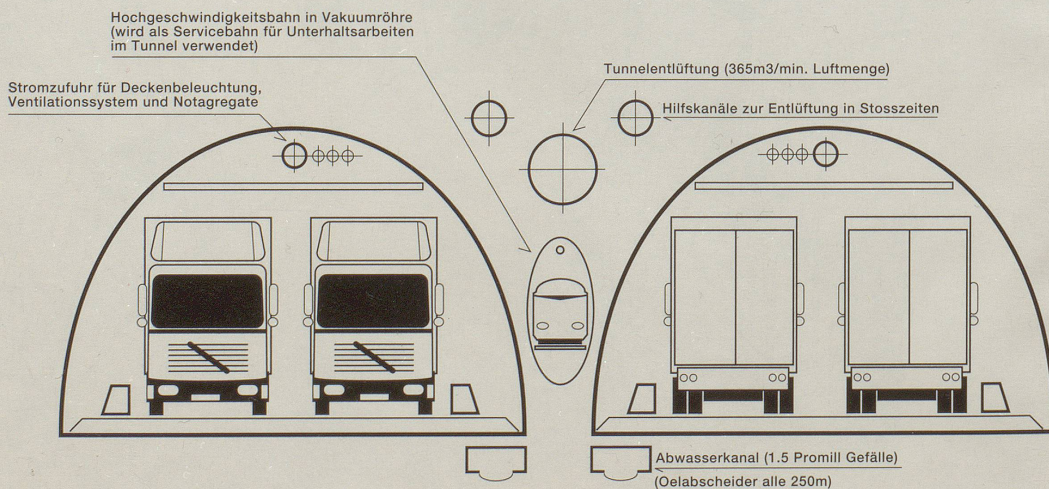
Möglich ist diese Untergrabung der helvetischen Souveränität dank einer Gesetzeslücke. Wie findige Politologen der Europäischen Union – wohl mit Hilfe des Departements Ogi – herausgefunden haben, ist es erlaubt, Schweizer Boden zu untertunneln, ohne dass die Bevölkerung Einspruch erheben kann. Einzige Voraussetzung dafür ist: Die Ein- und Aus-

fahrtöffnungen eines solchen Tunnels müssen ausserhalb des schweizerischen Hoheitsgebietes liegen. Trifft dies zu, kann eine solche Transitröhre als Zollfreistrasse betrieben werden, was bedeutet: Das betroffene Land hat aus völkerrechtlichen Gründen keine Einsprachemöglichkeit.

Mit dem Bau des Trans-Swiss-Tunnels erhofft sich die Europäische Union, von der schweizerischen Verkehrspolitik unabhängig zu werden. Und den Schaden zu begrenzen: Wegzölle, Schwerverkehrsabgaben und teure Bahntransporte können nur mit einer Untertunnelung der Schweiz vermieden werden. Einsparungen, die es den EU-Ländern leichtmachen, für den Bau der Achse rund 23 Milliarden Ecu aufzuwerfen, zumal die Bauwirt-

schaft von diesem ehrgeizigen Projekt profitiert. Ob auch einheimische Unternehmer berücksichtigt werden, hängt von der Kooperationsbereitschaft der Schweizer ab.

Überhaupt sind im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Transitachse noch einige Fragen offen. Unklar ist zum Beispiel, wie die Abgase aus der 139 Kilometer langen Röhre abgeführt werden sollen. Die Bestimmungen über Zollfreistrassen geben darauf keine detaillierte Antwort, und so wird es Teil der Verhandlungen sein, ob die Abgase mittels Entlüftungsschächten auf Schweizer Boden abgelassen werden dürfen. Konsequenterweise müsste die Abluft parallel zur Röhre bis zu den Tunnelportalen geführt und dorthin geschleudert werden, wo sie herkommt: ins Ausland.



Eurotunnel (Vorprojekt Zollfreitunnel Schweiz) Auftrag: EU Nr. 2668.900.78 Planungsvermerk: Klassifiziert Sicherheitsstufe 9			156.35
Plannummer: 156.35/94	Querschnitt 1:100	Tunnelabschnitt: 256/34	
Plan Deutsch Version 2.5		Gezeichnet: RT 12.1.1994 Geändert:	

Transitsperre nicht gefallen. Wie folgender Beitrag zeigt, setzt die EU gar zu einem Gegenangriff an:

will die Schweiz untergraben

KOMMENTAR

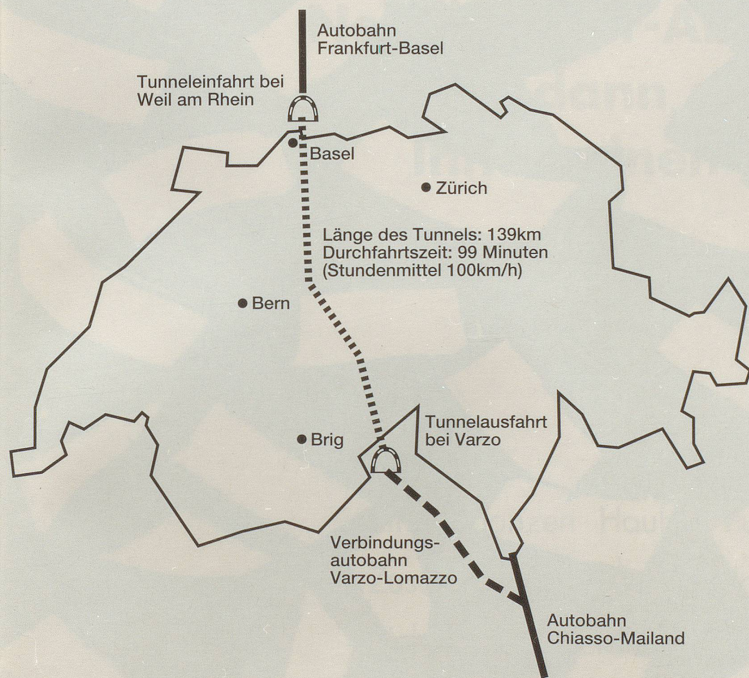
Wir dürfen nicht kleinlich sein!

«Sollte die Schweiz als Konsequenz der Alpeninitiative Strassen sperren wollen, dann können die Schweizer nicht von uns verlangen, dass wir unsere Strassen für ihre Lastwagen öffnen», sagte der deutsche Verkehrsminister Mathias Wissmann letzte Woche in einem Radiointerview. Man könne nicht die eigenen Strassen schliessen, auf fremden aber weiterhin freie Fahrt verlangen, kritisierte der deutsche Minister weiter. Die Schweiz bewältige zudem den kleinsten Teil des Transitverkehrs.

Nun haben wir die Bescherung: Das Ausland wehrt sich gegen unser Ja zur Alpeninitiative und verweigert unseren Lastwagen die Durchfahrt. Das sei egal, werden die Grünen nun einwenden, denn unsere Lastwagen bräuchten gar keine Strassen zu benutzen, sondern könnten auf Schienen durchs Ausland brausen. Das ist falsch und typisch für die grüne Verblendung: Unsere Wirtschaft wird arg zu beissen haben, wenn wir Schweizer Qualitätsware nicht mehr per

Camion ins Ausland verfrachten können!

Seien wir also nicht kleinlich, wenn es darum geht, das Ja zum Schutz der Alpen abzufedern und unseren Nachbarn die Hand zur Versöhnung zu reichen. Die Europäische Union untergräbt mit ihrem Kanalprojekt wohl schweizerisches Hoheitsgebiet, allein: Wen stört's, wenn die 40-Töner unterirdisch durch unser Land donnern? Wer sagt ausserdem, das ganze unter der Schweiz befindliche Erdreich gehöre uns? Solange die Schweizer nicht nutzen, was ihnen zu Füessen liegt, beispielsweise indem sie sich immer noch gegen die unterirdischen Endlagerung radioaktiver Abfälle wehren, sollten wir diese Chance wahrnehmen: Mit dem Lastwagenkanal nutzen wir das Erdreich, verbannen den Transitverkehr unter den Boden und verschaffen uns im Ausland wieder Freunde. Wenn wir die Europäer gewähren lassen, verlieren wir unterirdisch zwar Terrain, werden oberirdisch aber gewinnen. Und wieder frei atmen können! (bk)



Fakten und Zahlen zum Swiss-Transit-Tunnel

Nördlich von Basel bei Weil am Rhein soll eine doppelgeführte Tunnelröhre gegen Süden getrieben werden. Die Basistiefe des Tunnels wird bei 100 Meter unter Grund liegen. Geplant ist ein Untertagbau. Bei einer Gesamtlänge von 139 Kilometern wird die Südausfahrt des Tunnels bei Varzo, in der Nähe des Simplons, bei Domodóssola, liegen.

Bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 100 km/h kann die Schweiz per Lastwagen somit in bequemen 99 Minuten durchquert werden. Zollformalitäten fallen weg. «Eurotunnel» plant, das Südportal des Tran-

sit-Swiss-Tunnels mit der Autobahn Chiasso-Mailand zu verbinden. Ein Teil dieses Zubringers ist bereits im Bau. Die Planung sieht ferner vor, eine Raststätte auf halber Strecke im Bereich von Luzern zu erstellen. Nahe des Pilatus sollen ausgemusterte Tavernen der Schweizer Armee umgebaut und an den Transit-Swiss-Tunnel angeschlossen werden. Die leerstehenden Armee-Anlagen sollen ungefähr 400 bis 500 Lastwagen Platz bieten und werden momentan vom EMD zum Verkauf angeboten.

(Quelle: EU-Projektossier 2668.900.78)



Wer die Europäer gewähren lässt, hilft dem angeschlagenen Adolf Ogi!

BILD ALEXANDER EGGER