

Kein Referendum, aber eine Petition

Leventina | Monteforno-Areal soll auch ohne SBB Renaissance erleben

Der Region Tre Valli droht ein wirtschaftliches Ausbluten. Symbolisch für den Niedergang steht die Industriebrache Monteforno. Diese soll nun aber wieder belebt werden.

Omar Gisler

Die Idee klingt vielversprechend: Auf dem Gelände des seit 1994 stillgelegten Stahlwerks Monteforno in der unteren Leventina wird das neue SBB-Industriewerk angesiedelt. Doch daraus wird nichts. Das 360-Millionen-Franken-Projekt wird stattdessen in Castione bei Bellinzona realisiert. Während der Kanton Tessin den Umzug der Officine aus dem Zentrum des Hauptortes Bellinzona in den nördlich gelegenen Vorort Castione mit 100 Millionen Franken unterstützt, geht die Leventina einmal mehr leer aus. Entsprechend gross ist die Enttäuschung: «Der Grosse Rat hat einen klaren Fehlentscheid getroffen, wohl unter dem Druck der SBB und der Kantonsregierung», sagt Emilio Cristina, der Gemeindepräsident von Personico und Koordinator des Monteforno-Projektes.

Die Gemeinden der unteren Leventina (Bodio, Giornico, Personico, Pollegio und Biasca) lassen es bei dieser Kritik bewenden. Auf ein ursprünglich angedachtes Referendum gegen den Entscheid des Kantonsparlamentes verzichten sie aufgrund «übergeordneter Interessen», wie es Emilio Cristina vor den Medien formulierte. Die Monteforno-Promotoren sind überzeugt, dass sie es geschafft hätten, bis am kommenden 11. März die notwendigen 7000 Unterschriften zu sammeln, um einen Urnengang zu erzwingen. «Doch niemand weiss heu-



Abstellgleis: Die Gemeinden der Leventina wollten auf dem Monteforno-Areal das neue Industriewerk der SBB errichten. FOTO: OMAR GISLER

te, welche Konsequenzen es hätte, wenn das Stimmvolk unser Vorhaben an der Urne unterstützen würde», so Emilio Cristina. Mit anderen Worten: Aus Angst, die SBB mit politischem Widerstand zu vergraulen, verzichten die Gemeinden der unteren Leventina auf ein Referendum. Denn SBB-CEO Andreas Meyer hatte bereits laut darüber nachgedacht, das «modernste Industriewerk Europas» auf der Alpennordseite zu realisieren,

sollte es mit dem Standort Castione nicht klappen.

Während die Weichen somit für Castione gestellt sind, lancieren die Gemeinden der unteren Leventina eine Petition, in welcher der Kanton Tessin aufgefordert wird, das Monteforno-Gelände aufzuwerten. Dazu brauche es einen politischen Willen, an dem es bisher gefehlt habe, argumentiert Stefano Imelli, der Gemeindepräsident von Bodio. «Wir gehen

nicht auf Betteltour, sondern möchten endlich konkrete Taten sehen. In den letzten Jahren hat die Region Tre Valli dem Kanton und dem Bund viel gegeben. Vor allem in Zusammenhang mit dem Bau der Neat wurden viele Opfer erbracht. Jetzt ist der Moment gekommen, um den Tälern etwas zurückzugeben.»

Dass die Region Tre Valli nicht zu den Gewinnern der Neat zählen wird, zeichnete sich schon lange ab. So kam das im September 2015 veröffentlichte «Trendszenario Gotthard-Achse» zum Schluss, dass im oberen Tessin bis 2030 keine nennenswerte Zunahme von Industrie und Gewerbe stattfinden dürfte. «Die primäre Herausforderung besteht darin, die ansässigen Firmen zu halten», hielten die Autoren der Studie fest, die das Bundesamt für Raumentwicklung zusammen mit den Kantonen Uri und Tessin in Auftrag gegeben hatte.

Wie realistisch diese düstere Prognose ist, zeigte sich in den vergangenen Monaten. Innerhalb eines Jahres gingen in der Region Tre Valli rund 150 Arbeitsplätze verloren, hauptsächlich in der Industrie. Die jüngste Hiobsbotschaft betrifft den italienischen Stahlröhrenfabrikanten GF-Elti, der seit 2013 auf dem Monteforno-Areal ansässig ist. Er hat seinen zehn Angestellten per Ende Mai 2019 gekündigt und stellt seine Aktivitäten ein. Solche Nachrichten vernehme man leider viel zu häufig, klagt die christlich-soziale Gewerkschaft OCST in einer Medienmitteilung. «Es ist jetzt wichtig, dass wir diese Ereignisse nicht passiv hinnehmen, sondern Bedingungen schaffen, welche die Region am Leben erhalten.» Die Petition für die Wiederbelebung des Monteforno-Areals sei ein wichtiger Schritt, um das wirtschaftliche Ausbluten der Region zu stoppen.

PERSÖNLICH

Von schwarzen Fahnen

Aus Angst vor dem Wandel zum Schlechten sollen die Urner und Urnerinnen den Eröffnungszug



der Gotthardbahn 1882 mit schwarzen Fahnen begrüsst haben. Diese populäre Erzählung ist ziemlich falsch und lässt die

Urner Bevölkerung mutlos erscheinen. Richtig ist, dass der damalige Bundespräsident Simeon Bavier, ein Bündner Gotthardgegner, in seinen Erinnerungen schrieb, dass er in Amsteg eine schwarze Fahne gesehen habe. Er wollte damit wahrscheinlich vor allem seine Bündner trösten, dass sie keine alpenquerende Eisenbahn erhalten hatten und sie der sogenannte «Brottschelm» nicht arbeitslos machen würde. Das Gegenteil traf ein. Die Alpentäler und die ländlichen Regionen verloren Einwohner. Im Gegensatz dazu wuchs die Urner Bevölkerung prozentual fast im Gleichschritt mit derjenigen der Schweiz. Bei der Gotthardbahn, der Armee und in Fabriken entstanden mehr neue Arbeitsplätze, als im Transportgewerbe und in der Landwirtschaft verschwanden. Erstfeld gehörte sogar zu den am stärksten wachsenden Gemeinden der Schweiz. Der Kanton wandelte sich als Industriekanton von einer Auswanderungs- in eine Einwanderungsregion. Die Gotthardbahn brachte auch Touristen nach Andermatt, das aufblühte. Die von Andermatt mit viel Liebe und Erfolg gepflegte Legende, dass die Eisenbahn die Postkutsche verdrängte und Leute arbeitslos machte, zeichnet ein viel zu schwarzes Bild. Die Gotthardbahn löste auch nicht die Postkutsche ab. Noch 1910 erteilte der Kanton Uri 251 Kutschpatente. Die Fuhrunternehmer passten sich den neuen Umständen an. Sie boten nicht mehr Fernverkehrsverbindungen zwischen Flüelen und Camerlata bei Como an, sondern übernahmen die Feinverteilung der wohlhabenden ausländischen Touristen. Ein weiteres Standbein waren Fahrten über die Pässe rund um das Urserental. Das Postauto sollte den Kutschendienst erst nach dem Ersten Weltkrieg ablösen. Die Tourismusblüte dauerte nur kurze Zeit. Die Armee nahm Andermatt in Beschlag. Sie schuf zahlreiche Arbeitsplätze und brachte genügsame Kunden in die Restaurants und Hotels. Neben dem sicheren Einkommen schuf die Armee mit dem Gotthardreduit, das die wichtigste Alpentransversale sicherte, den Mythos Gotthard. Nach dem Abzug der Armee erobert der Tourismus den Kanton Uri zurück. Dieser hat heute den Vorteil, neben der Natur auch die Geschichten und Bauwerke des Gotthards und der Gotthardbahn vermarkten zu können.

Kilian T. Elsasser

Kilian T. Elsasser (63) ist selbstständiger Museumsexperte, Ausstellungskurator und Gotthardspezialist. Er wohnt in Ebikon und hat eine Zweigstelle im alten Schulhaus in Göschenen.

Finanzielle Beteiligung neu geregelt

Volksschule | Exkursionen und Schulreisen

Der Erziehungsrat regelt die finanzielle Beteiligung der Eltern für Schulverlegungen, Exkursionen und Schulreisen an der Volksschule neu.

In seinem Urteil vom 7. Dezember 2017 zum Thurgauer Volksschulbildungsgesetz hatte das Bundesgericht festgehalten, dass die Volksschule unentgeltlich sei und dass der Anspruch auf Unentgeltlichkeit alle notwendigen und unmittelbar dem Unterrichtszweck dienenden Mittel umfasse. Bei Veranstaltungen, die zum notwendigen Grundschulunterricht zählen, dürfen den Eltern somit nur jene Kosten verrechnet werden, die sie aufgrund der Abwesenheit eines Kinds einsparen.

Um die herrschende Praxis zur Kostenbeteiligung der Eltern an den Schulen in Uri zu analysieren und eine kantonale Regelung zur Kostenbeteiligung zu erarbeiten, beschloss die Bildungs- und Kulturdirektion des Kantons Uri (BKD) am 19. Februar 2018 den Projektauftrag «Finanzielle Beteiligung von Eltern an der Volksschule». Die Projektgruppe bestand aus Vertretungen des Amtes für Volksschulen, der Gemeinden, der Vereinigung Schulleiterinnen und Schulleiter (VSL) Uri, der Schulräte, der Lehrerinnen und Lehrer Uri (LUR) sowie der Kantonalen Mittelschule Uri. Die Gruppe kam zum Schluss, dass eine kantonale Regelung nicht nur Vorgaben zur Kostenbeteiligung der Eltern an der Volksschule machen soll, sondern auch Vorgaben zu einem minimalen Grundangebot an Schulverlegungen, Exkursionen und Schulreisen. Ansonsten bestünde allenfalls die Gefahr, dass manche Schulen aus Kostengründen auf gewisse ausser-schulische Veranstaltungen verzichten würden, wenn sie dafür keine Elternbeiträge mehr erheben dürften.

Grundangebot festgelegt

Aufgrund der Vorarbeit der Projektgruppe erliess der hierfür zuständige Erziehungsrat am 30. Januar die «Weisungen für Schulverlegungen, Exkursionen und Schulreisen» (mit Inkrafttreten per 1. August). Die Weisungen beschreiben die Anforderungen an Schulverlegungen, Exkursionen und Schulreisen im Rahmen der Volksschule und die finanzielle Beteiligung der Erziehungsberechtigten; sie ersetzen die Weisung für Schulverlegungen vom 7. April 2004. Zum Grundangebot, das eine Schule in Uri anbieten muss, gehören künftig zwingend: eine Schulverlegung und eine Sportwoche im Verlauf der Volksschulzeit, zwei Exkursionen pro Zyklus gemäss Lehrplan 21 und jährlich eine Wanderung, eine Schulreise und ein Sporttag. Darüber hinaus kann der Schulrat besondere Veranstaltungen als Bestandteil des obligatorischen Unterrichts anordnen oder bewilligen. Für obligatorische Schulverlegungen, Exkursionen und Schulreisen dürfen den Erziehungsberechtigten nur diejenigen Kosten in Rechnung gestellt werden, die sie aufgrund der Abwesenheit eines Kinds einsparen. Der zulässige Beitrag, der von den Erziehungsberechtigten erhoben werden darf, beträgt maximal 16 Franken pro Tag.

In Ergänzung zu den Weisungen verabschiedete der Erziehungsrat die Empfehlungen zur Umsetzung des Bundesgerichtsurteils vom 7. Dezember 2017. Die Empfehlungen ergänzen die Weisungen im Sinn einer Handreichung für die Gemeinden und enthalten insbesondere Ausführungen zur Verrechnung der Kosten von Verbrauchs- und Gebrauchsmaterial im Unterricht sowie von Materialien im Unterricht zum Fachbereich Wirtschaft/Arbeit/Haushalt und im Technischen und Textilen Gestalten. (UW)

Brite war viel zu schnell unterwegs

Landgericht | Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit

Ein junger Brite ist im Kanton Uri auf der Autobahn mit 66 km/h zu viel auf dem Tacho erwischt worden. Zur Verhandlung vor Gericht ist er nicht erschienen.

Signalisiert waren 80 Stundenkilometer, gefahren ist er mit 150 Stundenkilometern. Das sind, nach Abzug der Toleranz von 4 km/h, 66 Stundenkilometer zu viel. Und das wird teuer. Denn ein solcher Geschwindigkeitsexzess fällt in der Schweiz unter den sogenannten Raseratbestand. Es wird davon ausgegangen, dass durch vorsätzliche Verletzung elementarer Verkehrsregeln das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern in Kauf genommen wurde.

Der konkrete Fall ereignete sich am 18. Februar 2018 zur Mittagszeit. Ein damals 21-jähriger Brite war auf der Autobahn bei Amsteg in Fahrtrichtung Süd erwischt worden, als er eben mit 150 statt der dort erlaubten 80 km/h fuhr. Damit habe er seine Beifahrerin sowie allfällige weitere Verkehrsteilnehmer gefährdet, heisst es in der Anklageschrift der Staatsanwaltschaft. Sie fordert für den jungen Briten eine bedingte Freiheitsstrafe von 13 Monaten und eine Busse von 1000 Franken.

Am Dienstag, 12. Februar, war die Verhandlung vor der strafrechtlichen Abteilung des Landgerichts Uri angesetzt. Die fünf Richterinnen und Richter waren da, ebenso der Gerichtsschreiber, die stellvertretende Oberstaatsanwältin in Begleitung einer Praktikantin, der amtliche Verteidiger und zwei Medienvertreter, insgesamt elf Personen, nicht aber der Beschuldigte. Dies war keine Überraschung, war es dem Verteidiger doch seit einiger Zeit nicht mehr gelungen, mit dem Beschuldigten in Kontakt zu treten. Die Vorladung jedoch hatte zugestellt werden können. Mit der unentschuldigsten Abwesenheit des Beschuldigten fehlte eine Prozessvoraussetzung, und die Verhandlung wurde unverrichteter Dinge beendet. Er wird nun für den 9. April erneut vorgeladen. Damit steigen auch die Gerichtskosten, die im Falle eines Schuldspruchs der junge Brite tragen muss. Immerhin wurde darauf verzichtet, auch noch einen Dolmetscher aufzubieten. Bereits die Möglichkeit, den Fall im abgekürzten Verfahren abzuwickeln, scheiterte daran, dass der Brite nicht auf das Angebot reagierte. Dies wäre möglich gewesen, da er den Sachverhalt nicht bestreitet. Es fehle ihm wohl einfach «ein gewisses Verständnis, dass man mit 150 Stundenkilometern auf einer doppelspurigen Autobahn als Raser gilt», sagte der Verteidiger vor Gericht. (füm)

Über 100 Schweine verenden bei Brand

Nidwalden | Stallbrand in Buochs

Beim Brand eines Stalls in Buochs sind in der Nacht von Sonntag auf Montag, 11. Februar, über 100 Schweine verendet. Die Brandursache ist noch unklar, wie die Kantonspolizei Nidwalden mitteilte. Personen seien

keine verletzt worden. Die Nidwaldner Kantonspolizei wurde gegen 3.30 Uhr alarmiert. Die Feuerwehren brachten den Brand rasch unter Kontrolle und konnten so einen Totalschaden der Scheune verhindern. (UW)