

## WASSERKRAFT

## Aufstand der Frösche

Im Bündner Hochtal Madris war in den achtziger Jahren ein riesiger Stausee geplant. Eine Ausstellung dokumentiert den Widerstand von damals – energiepolitisch wieder hochaktuell.

VON BETTINA DYTTRICH



Weithin sichtbares Symbol des Widerstands gegen das Staudammprojekt: Madriser Hirten haben zahlreiche Steine zur «Langen Heidi» aufgetürmt. FOTO: KASPAR SCHULER

Den neusten Eintrag im Museumsgästebuch hat «ein Kind vom Madris» geschrieben. Es sei sehr spannend zu hören und zu lesen, «was die Bevölkerung alles gemacht hat, und dass das Madris so schön geblieben ist», schreibt das Mädchen. Es hat das Glück, nicht im Schatten einer riesigen Staumauer aufwachsen zu müssen.

Das Val Madris, ein Seitental des Avers, ist eines dieser weitläufigen Bündner Hochtäler, die fast zentralasiatisch wirken. Mitte der achtziger Jahre planten die Kraftwerke Hinterrhein (KHR) hier einen gigantischen Stausee: ein Volumen wie der Grimsensee, die Mauer so breit wie jene der Grande Dixence. Beteiligt waren diverse Stromfirmen, auch die italienische Montedison. Der Standort sei doch ideal, sagte einer der Mailänder Verwaltungsräte in einem Fernsehinterview, da oben gebe es ja nur «spärlichste Lebensspuren von Menschen und Tieren».

Er hatte nicht mit dem Alphernten gerechnet.

Ihm, Kaspar Schuler, heute Präsident der Alpenschutzorganisation Cipra, wollte nicht in den Kopf, dass diese riesige Alp – und das grösste Grasfroschbiotop des Kantons – überflutet werden sollte. Der berühmten Greina-Hochebene, dem ähnlich beeindruckenden Val Curciosa und vielen weiteren Tälern drohte das Gleiche. 1986 gründete Schuler zusammen mit dem Bündner Umweltaktivisten Peter Lüthi die Arbeitsgruppe Val Madris-Curciosa.

## Das Museum als Schutzhütte

Fast vierzig Jahre später widmet die Kulturplattform «hexperimente – die Bühne im Avers» dem Widerstand gegen den Stausee eine Ausstellung. Die Kuratorin und ehemalige SRF-Kulturredaktorin Ina Boesch hat einen engen Bezug zum Avers. Ihr Vater arbeitete zeitweise im Oberhalbstein, die Familie wanderte regelmässig über die Pässe ins Hochtal. Ab 2009 luden Boesch und die Musikwissenschaftlerin Corinne Holtz Kulturschaffende ins Tal ein, um regionale Dokumente aus der Zeit der Hexenverfolgung künstlerisch zu interpretieren.

Seit 2017 kuratiert Boesch Ausstellungen im Stall des «Nüwa Hus» in Avers-Platta, wo sie einen Teil des Jahres wohnt. Es ging bereits um Migration und um ein riesiges Tourismusprojekt, das in den sechziger Jahren im Avers geplant war. Und jetzt also, passend zu den aktuellen energiepolitischen Kontroversen, um Wasserkraft. Das Avers eigne sich gut, um «im Kleinen zu zeigen, was im Grossen läuft», sagt Boesch, die gerade auch ein Buch über das Tal veröffentlicht hat. Der Museumsstall ist rund um die Uhr offen – an diesem Gewittertag dient er auch einigen durchnässenden Wander:innen als Schutzhütte. «Manche Einheimische sind noch spät abends nach dem Heuen vorbeigekommen», so Boesch.

Die Ausstellung zeigt Pläne des Kraftwerks, Flugblätter, Fotos und Texte des Widerstands: Die Naturschützer:innen zogen als Frösche verkleidet durch Chur, um eine Petition zu überbringen – die Kantonsregierung verweigerte die Annahme. Auf den Zürcher Paradeplatz trieben sie Ziegen, weil auch das Elektrizitätswerk der Stadt am Kraftwerksprojekt beteiligt war.

Im Zentrum der Ausstellung stehen Videos mit Zeitzeug:innen, ergänzt mit Filmaufnahmen von damals. «Die aus dem Unterland wollen wiedergutmachen, was unten schiefgegangen ist», kritisiert der ehemalige Gemeindepräsident den Aktivismus von Auswärtigen – ein Brief von zwanzig Avner:innen gegen das Kraftwerk zeigt allerdings, dass diese Interpretation zu einfach ist. Aber es stimmt, dass viele Einheimische zurückhaltend blieben. Die Wasserzinsen der bisherigen Projekte der KHR hatten Wohlstand ins Tal gebracht. Offen dagegen äusserten sich vor allem Frauen: wie Dorli Menn aus Juf, die erste Postautochauffeurin der Schweiz.

## «Alli a weng zruigg»

Ein «alpines Atomstromlager» sei das Kraftwerksprojekt, sagten die Gegner:innen: Mit billigem Atomstrom sollte Wasser in den Stausee gepumpt und im Winter zu teurem Spitzenstrom turbinieren werden. Für die Basler Biologin Florianne Koechlin war der Widerstand im Madris die logische Weiterführung ihres Engagements gegen AKWs, wie sie in einem Video erzählt.

Heute dient der Klimanotstand als Argument für Landschaftszerstörung, und es ist schwieriger geworden, sich gegen Wasserkraftprojekte zu wehren – auch ein Kraftwerk im Val Madris könnte wieder auf den Tisch kommen. «Man kann eine Landschaft nicht fünfmal verkaufen», gibt der heutige Gemeindepräsident zu bedenken – sie könne nicht gleichzeitig Tourismus, Naturschutz und Energieproduktion dienen. Der ehemalige Alphernte Schuler weist auf das Potenzial von Solarenergie im Siedlungsgebiet hin, und eine über neunzigjährige Avnerin meint, sie habe noch ohne Strom gelebt und darum keine Angst. Es müssten halt «alli zäme a weng zruigg».

Das Madriser Kraftwerk wurde nicht gebaut – dank des strengeren Moorschutzes nach dem Ja zur Rothenthurm-Initiative, vor allem aber, weil es sich in der Stromschwemme der neunziger Jahre nicht mehr lohnte. Trotzdem ist Aktivist Lüthi überzeugt, dass der Widerstand entscheidend war für die Rettung von Greina, Madris und Curciosa: «Wenn wir nichts gemacht hätten, wären diese Täler verloren gewesen.»

«Gegen den Strom. Die verhinderte Flutung des Val Madris». Ausstellung in Avers-Platta, bis 19. August. [www.hexperimente.ch](http://www.hexperimente.ch)

Ina Boesch: «Schauplatz Avers. Geschichten einer Landschaft». Hier und Jetzt Verlag. Zürich 2023.

## HOHE SEE

## Alles für eine Flotte unter starker Flagge

Mit der «Maritimen Strategie» unterwirft sich der Bundesrat der Schifffahrtslobby. Über die Folgen fürs Klima schweigt er sich aus – stattdessen bewirbt er die umstrittene Tonnagesteuer. Ein Gastbeitrag.

VON DANIEL HALLER

«Die Ozeane spielen eine entscheidende Rolle bei der Klimaregulierung», schreibt Aussenminister Ignazio Cassis im Vorwort zur «Maritimen Strategie 2023–2027», die der Bundesrat Anfang Juni beschlossen hat. Doch einzig im Glossar des Papiers erwähnt der Bundesrat etwa den drohenden Anstieg des Meeresspiegels durch die Klimaerhitzung. Dass diese erstens die Ozeane auf ökologische Kippunkte zutreibt und zweitens die Schweizer Schifffahrt dabei eine wichtige Rolle spielt, unterschlägt die Regierung.

Wissenschaftler:innen mahnen, die Klimaerhitzung mache das Meer wärmer, saurer und sauerstoffärmer. Sie sprechen dabei von einem «tödlichen Dreieck». Dieses «treibt die Weltmeere auf ein Massenaussterben zu, wie es seit etwa 250 Millionen Jahren nicht mehr vorgekommen ist», schreibt etwa Mirova, ein US-Beratungsbüro für Investoren: «Wenn wir jetzt nicht handeln, droht eine Katastrophe.»

Und die Schweiz treibt diese Katastrophe voran. Eine mit dem Wirtschaftsverband Economiesuisse und der Umweltorganisation WWF verfasste Studie von McKinsey kommt zum Schluss: «Die Schweiz hat zumindest einen indirekten Einfluss auf geschätzte zwei bis drei Prozent der weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen, was den inländischen Emissionen von Indonesien, Japan und Brasilien entspricht.»

## Schweiz in Verruf geraten

Einer der grössten Schweizer Hebel im Kampf gegen den globalen Klimawandel ist zweifellos der Seehandel: Weltweit ist jede fünfte Tonne Seefracht im Auftrag von Schweizer Rohstoffhandelsfirmen unterwegs – und jeder sechste Container auf einem Schiff der Genfer Reederei MSC. Allein die Schweizer Geschäfte auf See verursachen rund das Siebenfache der gesamten Inlandemissionen. Doch nur Letztere werden in der Schweizer Klimabilanz ausgewiesen.

Die Strategie des Bundesrats zur Schweizer Hochseepolitik hat denn auch kaum mit einem erwachten Klimabewusstsein zu tun. Das deklarierte Hauptziel, das der Bundesrat verfolgt: eine starke Schweizer Flagge. Die allermeisten Schiffe der Schweizer Reedereien und Rohstofffirmen sind nämlich nicht unter Schweizer Flagge auf den Weltmeeren unterwegs, sondern in Staaten wie Liberia oder Panama registriert. Auf See gelten für die Schiffe, die unter diesen «Billigflaggen» fahren, die Umwelt- und Lohnstandards dieser Länder.

Ein Anreiz, unter Schweizer Flagge zu fahren, waren bis 2016 Bürgschaften des Bundes für das jeweilige Schiff. Im Gegenzug konnte die Regierung im Krisenfall zwecks Landesversorgung darauf zugreifen. Doch der Konkurs einer Reederei kostete die Steuerzahler:innen in den letzten Jahren über 200 Millionen Franken. Marode Schiffe brachten die Schweizer Flagge in Verruf.

## Bundesrat ignoriert eigene Studie

Dass der Bundesrat nun erklärt, er wolle wieder mehr Schiffe unter die Schweizer Flagge bringen, damit diese sich an Schweizer Standards hielten, tönt zwar gut. Doch das Mittel, das er dafür einsetzen will, dürfte nicht den behaupteten Effekt haben. Der Bundesrat wirbt in seiner Strategie ausführlich für die sogenannte Tonnagesteuer – was nichts anderes als eine Subvention für die Hochseeschifffahrt bedeutet. Während Reedereien und Rohstoffhändler derzeit nach ihrem Gewinn besteuert werden, müssten sie mit der in der EU bereits verbreiteten Tonnagesteuer nur noch pauschal die Grösse der Schiffe versteuern.

Der Bundesrat ignoriert damit aber eine Studie, die er selbst beim Institut für See-

verkehrswirtschaft und Logistik in Bremen bestellt hatte. Diese kam zum Schluss, «dass kein direkter Zusammenhang zwischen der Einführung einer Tonnagesteuer beziehungsweise dem Wachstum der Flotte eines Landes und dem Einflaggen von Schiffen» unter einer Landesflagge bestehe. Der Bundesrat hat die Tonnagesteuer bereits als Vorlage ins Parlament eingebracht, der Nationalrat hat ihr im Dezember zugestimmt. Folgt auch der Ständerat, wollen die Grünen das Referendum ergreifen.

Dass die Regierung die Steuer einführen will, ist ein Erfolg des gemeinsamen Lobbyings der Rohstoffhändler und des Reederverbands. Letzterer hat die Lobbyprofis von Mutter und Partner Consulting engagiert, um bei der Politik für die Tonnagesteuer zu werben: Ein Sieg für eine Branche, die trotz enormer Gewinne weiter subventioniert werden soll – und obwohl ihre Emissionen wachsen.

## Tatenlos in der Uno

Das zeigt unter anderem der vierte Klimagasbericht der Seefahrtsorganisation der Uno (IMO). Heute stossen Schiffe drei Prozent der weltweiten Klimagase aus. Der Wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestags berechnete, dass 2050 der Anteil der Seefahrt bei fünfzehn Prozent liegen dürfte. Zwar wird an alternativen Treibstoffen auf der Basis von grünem Wasserstoff – also umgewandeltem Ökostrom – geforscht. Doch die Internationale Energieagentur erwartet bis 2050 keine Dekarbonisierung der Schifffahrt. Dazu lassen immer längere Lieferketten und wachsender Warenverkehr, nicht zuletzt aufgrund von Freihandelsabkommen, das Netto-null-Ziel in weite Ferne rücken.

Die «Maritime Strategie» benennt zwar die Abhängigkeit der Schweizer Wirtschaft von der Seefahrt: «Als global orientierte Volkswirtschaft ist die Schweiz auf reibungslose weltweite Logistikketten und den Seehandel angewiesen.» Doch problematisiert sie die Folgen der klimaschädigenden Lieferketten nicht. Die Verschiffung von Birken aus Estland nach China, die dort für Billiglöhne zu Kaffeehühnerstäbchen für die Migros verarbeitet werden, die hier nach einmaligem Rühren im Abfall landen? Kein Problem. Stattdessen propagiert der Bundesrat die Verhandlung von neuen «Freihandelsabkommen zwecks besseren Marktzugangs für Seeverkehrsdienstleistungen» sowie «gute Rahmenbedingungen für die maritime Wirtschaft zum Zweck eines starken Wirtschaftsstandorts Schweiz».

Zum Klima schreibt der Bundesrat im Papier einzig: Man wolle sich innerhalb der Uno-Seefahrtsorganisation für die «Schärfung der Reduktionsziele für die Seeschifffahrt auf Netto-Null bis 2050» einsetzen – gerade noch rechtzeitig, bevor die IMO dies Anfang Juli sowieso beschlossen hat. Überhaupt war die Schweiz in der IMO bislang nicht durch Initiative aufgefallen, ob schon Staaten wie Kanada, Japan, Neuseeland, die Ukraine, Grossbritannien oder die USA, der weltweite Reederei-Dachverband sowie 200 Konzerne längst netto null forderten.

Zwar enthält das bundesrätliche Papier auch Richtiges, etwa die Forderung nach einem internationalen Moratorium für Tiefseebergbau. Doch unter dem Strich verkommt die «Maritime Strategie» zu einer taktischen Unterstützung der Tonnagesteuer, da sie die Strukturen nicht hinterfragt, die die Ozeane in Richtung Katastrophe treiben. Business as usual, Standortförderung über alles.

Daniel Haller ist Mitglied der Denknetz-Fachgruppe Welthandel und Umwelt, Gründungsmitglied des Netzwerks Ozeanverantwortung Schweiz und Autor des Buches «Klar zur Wende! Mit Segelfrachtern gegen die Klimakrise» (Edition 8).

Es ist ein Sieg für eine Branche, die trotz enormer Gewinne weiter subventioniert werden will.