

Auszug aus FÖHN bei Context XXI

(<http://contextxxi.org/kleines-beispiel-transitverkehr.html>)

erstellt am: 22. April 2024

Datum dieses Beitrags: 1992

Kleines Beispiel Transitverkehr

■ MARKUS WILHELM

Wenn es heißt, die Österreicherinnen und Österreicher wollen keine schmutzigen Arbeiten mehr machen, das überlassen sie lieber den Ausländern, stimmt das einfach nicht. Für die allerschmutzigste Dreckarbeit, die es gibt, das Anschmieren der eigenen Bevölkerung, finden sich reinrassige österreichische Redakteure genug.

Sie stellen sich niemals dem entgegen, was von oben ausgegeben wird, sondern prügeln es mit Schlagzeilen in die Leute hinein. Nicht aus Lust, könnte man sagen, sondern aus Pflichtbewußtsein, wenn das eine Entschuldigung wäre und nicht erschwerend! Sie haben die Lügen, die sie lügen, nicht selbst erfunden, ist vielleicht jemand versucht verteidigend einzuwerfen — - -. Nein, auch die, die ihr Sturmgewehr ergreifen, haben es in den allermeisten Fällen nicht selbst erfunden.

Wie die, die unter dem Gas in den Wohnstuben, dem Motorengedröhn in den Kinderzimmern, dem Blei in der Salatschüssel leiden, verarscht werden, zeigen die Jahr für Jahr neuformulierten Propagandalosungen, die in jeden Winkel des Landes hinausgetragen werden:

1984: ‚In der ersten Verlagerungsphase soll bis 1989 etwa die Hälfte der jährlich durch Österreich transportierten Tonnage durch den Ausbau bestehender Transporttechniken von der Straße auf die Schiene verlagert werden.‘ ‚In einem zweiten Schritt sollen bis 1994 die Voraussetzungen geschaffen werden, den gesamten Lkw-Transitverkehr auf die Schiene zu verlegen.‘ (TT, 4.7.84)

1985: ‚Bis 1990 soll die Bahn auf der

Brennerstrecke das gegenwärtige Lkw-Aufkommen von täglich 3200 EG-Lastwagen aufnehmen können.‘ (Süddeutsche Zeitung, 9.10.85)

1986: ‚Bereits in fünf Jahren können 60 Prozent des heutigen Lkw-Verkehrs von der Straße auf die Schiene verlagert werden.‘ (TT, 6.11.86)

1987: ‚Straßentransit wird bis 1992 halbiert‘ (TT-Titel, 8.8.87)

1988: ‚Bis 1992 sollen auf der durch Transitverkehr schwer belasteten Brennerstrecke 1600 Lkw pro Tag auf insgesamt 100 Zügen durch Österreich befördert werden.‘ (Presse, 16.3.88)

1989: ‚Lkw-Transitvolumen wird reduziert‘ (TT-Titel, 25.4.89)

1990: ‚Statt bisher 4000 sollen (im Jahre 2000) nur noch 1900 Lkw auf der Brennerstrecke pro Tag verkehren. Das sieht ein vom Verkehrsminister erarbeitetes Plafondierungsmodell vor.‘ (TT, 6.12.90)

Iewo!

Versprechen dieser und ähnlicher Art gibt's nicht einmal, zweimal im Jahr, sondern zehnmal, zwanzigmal, was reich: zweihundertmal im Jahr. Abgesehen davon, daß echte Ursachen und leibhaftige Verursacher dieser Menschenquälerei (bei Gott sind's nicht der Straßenbelag oder die Motorbremsen) beharrlich verschwiegen werden, weil die Wahrheit einfach zu gefährlich ist.

Wir befinden uns in einer politischen Tretmühle, gegen die der Terror auf den Straßen sich noch human ausnimmt. Wer unter solchen Medien zu leben hat, braucht keine Feinde in Brüssel.

Die Foltermaschine:

heiß: ‚Transitverkehr: EG will jetzt verhandeln‘ (Kurier-Titel, 18.7.87)

kalt: ‚Tiroler Transitsorgen sind der EG egal‘ (TT-Titel, 13.8.87)

heiß: ‚Vor konkreten EG-Transitverhandlungen‘ (TT-Titel, 9.12.87)

kalt: ‚Transit: EG verkennt Ernst der Lage‘ (TT, 6.6.88)

heiß: ‚EG hat Verständnis für Transitproblem‘ (NTZ-Aufmacher, 18.2.89)

kalt: ‚EG bleibt beim Straßentransit hart‘ (TT-Titel, 15.3.89)

heiß: ‚Aufweichung in der starren EG-Haltung‘ (TT-Titel-Teil, 25.4.89)

kalt: ‚Transitfronten sind weiterhin total verhärtet‘ (TT-Titel, 28.2.90)

heiß: ‚EG zeigt nun Einlenktendenz‘ (Kurier-Titel, 19.3.90)

kalt: ‚Transitverhandlungen sind total blockiert‘ (TT-Titel, 28.3.90)

heiß: ‚Mock ortet positives Umdenken in der EG‘ (TT-Titel, 21.6.90)

kalt: ‚Tirols LH Partl wirft EG mangelndes Verständnis vor‘ (SN-Titel, 25.2.91)

heiß: ‚Transit: EG denkt um‘ (TT-Hinweis auf S. 1, 13.4.91)

kalt: ‚EG will Lkw-Transitverkehr ausweiten‘ (TT-Titel, 25.4.91)

heiß: ‚EG lenkte bei Maximalforderungen ein‘ (TT-Untertitel, 16.5.91)

kalt: ‚Ultimatum der EG bei Transit‘ (TT-Zwischentitel, 31.5.91)

heiß: ‚Transit: EG akzeptiert Vorrang für die Bahn‘ (Kurier-Titel, 14.10.91)

kalt: ‚Transitvertrag: Partl warnt EG‘ (TT-Titel, 25.3.92)

Usw.

Das ganze geht genau so lang, wie wir es uns bieten lassen.

In FÖHN 13/14 haben wir unter dem Titel ‚Die Lügenmaschine‘ fünf Seiten

lang Politiker-Versprechungen zur Überwindung der Lkw-Pest aufgelistet, die die abgerichteten Medien brühwarm hinausgetragen haben — und von denen keines das Zeitungspapier wert war, auf dem es geschrieben stand. Soll ich sagen, sie haben nicht gelogen, sie haben — sich geirrt? Könnten wir den solche Blätter, die sich pausenlos irren, eher brauchen?

Das wichtigste an der ‚Information‘, die uns heute aufgetischt wird, ist, uns damit die von gestern vergessen zu machen. So abseitig sie auch gewesen sein mag, so gefährlich könnte eine Gegenüberstellung mit der heutigen doch sein. Es gibt kein stilleres Grab für ein Politiker-Wort, als die Zeitung von gestern, keine sichere Entsorgung für eine in die Mikrofone gelogene Ankündigung eines Landeshauptmannes oder Ministers als das ins Archiv getragene Magnetband der vorigen Sendung.

Ein Musterbeispiel dieser Gattung

Ein Bückling der Extraklasse mit zweifachem Wendehals gelang dem Chefredakteur des *Tirol-Kurier*, Herwig Schmidl, anlässlich des ‚Transitvertrages‘ mit der EG. Zuerst kommentierte er diesen so: Es ‚werden künftig mehr Lkw durch Tirol fahren‘, ‚Streichers Vertrag mit der EG keine Meisterleistung‘, ‚nächstes Jahr schon acht Prozent mehr Lkw durch Tirol‘, ‚alle bisherigen transithemenden Maßnahmen für die Katz‘. (*Kurier*, 15.10.91) Für den Tag, da ein Sonderlandtag über diesen ‚Transitvertrag‘ abzustimmen hatte, hat Schmidl seinen Kommentar umgeschrieben: ‚Der künftige Zuwachs an Gütertausch zwischen Süd- und Nordeuropa wird den Weg über die Schiene nehmen müssen.‘ ‚Nun werden heute die beiden Großparteien, die ja auf Bundesebene in einer Koalition verheiratet sind, dem Landtag empfehlen, dem Transitvertrag zuzustimmen‘. ‚Vorderhand wird Tirol mit dem Transitverkehr leben können.‘ (*Kurier*, 5.11.91) Als die Gefahr der Ablehnung durch die Tiroler Abgeordneten vorbei ist, also am Tag darauf, schaut alles wieder ganz anders aus: ‚Indizien wecken einen fürchterlichen Verdacht; Österreich will in die EG, und zwar mit dem Schnellzug.‘ ‚Deshalb wurden die Tiroler Großparteien von ihren Wiener Zentralen in die Mangel

genommen — und sie haben nachgegeben.‘ (*Kurier*, 6.11.91)

So eine Drucksau, möchte man sagen, aber man sieht, es war notwendig. Ein Jahr keine ‚Tiroler Tageszeitung‘, ein Jahr kein ‚Tirol-Kurier‘, kein *Radio Tirol aktuell*, kein *Tirol heute*, und die Tirolerinnen und Tiroler selbst hätten ‚ihr Transitproblem‘ gelöst. Was natürlich mit allen Mitteln verhindert werden muß!



Schmäh 15: Brennerbasistunnel

Um die Leidensfähigkeit der Menschen zu erhalten, ist der jeweils morgen stattfindende Baubeginn vonnöten. (Aber auch die Realisierung dieser Transit-Ausbaupläne wäre am wenigsten im Interesse der hier Lebenden.)

Die Aufgabe der Medien dabei: Hinhalten der leidenden Bevölkerung, Machbares als unrealistisch darstellen, Utopien vorgaukeln, Schicksalhaftigkeit einreden, in technische Diskussionen verstricken, über die jeweils nächsten Wahlen drübertäuschen, die Empörung umlenken, den Widerstand kontrollieren, das Thema totreden, uns das Hirn mit Werbewörtern (Flüsterasphalt, umweltfreundlich, lärmarm, Ökopunkte) verkleben usw.

Mit Händen zu greifenden Schwachsinn, bei dem sogar die Druckmaschinen drohen zu bocken, haben sie auf Titel-Größe aufzublasen: ‚Partl: ‚Transitbollwerk geschaffen‘ (TT, 16.8.89) oder ‚Partl: ‚Tiroler David besiegt EG-Goliath‘ (Kurier, 23.10.91). Wo zwei zusammentreffen, haben sie einen

Transitgipfel zu melden, wenn’s sein soll, alle vierzehn Tage wieder. Sie haben Hearings und Enquetten einzuklatschen, Tunnel-Symposien hochzujubeln und jedes Jahr einen Transit-Sonderlandtag mitzuinszenieren als den, bei dem ‚die Entscheidung fällt‘. Bei dem natürlich ein Dreck fällt.

Das ist alles sehr aufwendige Arbeit, die viel menschenfeindliche Schreibe braucht, um wenigstens für einen Tag zu helfen. Der Chefredakteur mit seinen vierzig Blauen wohnt im ruhigen Innsbrucker Mittelgebirge (in Kuckucksrufweite des Landeshauptmannes) und kann nicht klagen. Ob einer etwas gesagt hat, und was der andere drauf gesagt hat, und ob der ÖVP-Dings dafür oder der SPÖ-Dings mehr dagegen ist, mit sowas haben sie uns vollzustopfen. Natürlich sind das alles Verbrechen. Aber welcher Paragraph in dem von ihnen gemachten Paragraphenbuch hilft? Mit zwei Statistik-Kurven könnte man zeigen, wie im gleichen Maße, wie der Transitverkehr gesteigert wurde, der Lügenausstoß gesteigert wurde. Eine endlose Nasführerei: *Der Landeshauptmann bleibt hart*, *der Minister droht*, *der Landtag fordert*, *der Bund lehnt ab*. **Alles Lug und Druck.**

Das braucht ein ganzes Rudel von auflagenstarken Zeitungen. Das muß ständig da und muß ständig dort stehen. Tausendfach haben die Hurenblätter z.B. wiederholt, daß der ‚Transitvertrag‘ mit der EG eine Verminderung der giftigen Abgase um mehr als 50 Prozent bringen werde, wo er doch nach den Experten allerbestenfalls eine um 4 (vier!) Prozent bringen kann. Gewiß, wir leiden unter dem Druck der EG-Konzerne, aber wir leiden zuallererst unter dem Druck ‚unserer Herren‘. Der Rock kratzt, aber unmittelbar kratzt das Hemd. Medien sind ein Herrschaftsinstrument.

Wer zahlt, schafft an. Frage: Wer zahlt?

Um hinter diese Transit-Artikel zu kommen, brauchen wir in der Zeitung nur ein paar mal umzublättern. Da haben wir es schwarz auf weiß, klar und deutlich, bereits für den Unterricht in der Unterstufe bestens geeignet. Die Inserate der Autoindustrie und des Autohandels sind nicht zu zählen, höchstens eine Woche lang, höchstens in

einer Zeitung. Dazu käme die Zubehör-Industrie, der Ölhandel usw. — lassen wir das, bevor wir anfangen. Wir sehen die Sonderbeilage zum Internationalen Autosalon und die Neueröffnung des Generalimporteurs, die Sonderbeilage für Zweiräder und die für Allradfahrzeuge usw. Viel Papier, viel Geld. Jede Tageszeitung hat ihre regelmäßigen Sonderbeilagen über Lkws: In den *Salzburger Nachrichten* heißen sie ‚Nutzfahrzeuge / Transportwesen‘, im *Kurier* ‚Transport & Nutzfahrzeuge‘, in der *Tiroler Tageszeitung* ‚Nutzfahrzeuge‘. Meist acht, zehn oder mehr Seiten stark, gespickt voll mit Annoncen (MAN, Mercedes, Steyr, Volvo, Iveco, ...) Häufigkeit je nach Bedarf, im *Kurier* mitunter auch jeden Monat.

Wir kennen die ganzseitigen Werbe-Einschaltungen der Brennerautobahn in den Tiroler Zeitungen und die ganzseitigen der Tauernautobahn in den Salzburger Zeitungen. Eine bunte *TT*-Beilage der Felbertauernstraßen AG stützt die Berichterstattung über die Felbertauernstraße ab. Und auch jede Autobahnabschnitt-Eröffnung bringt mit Sonderseiten voll Baufirmen-Anzeigen was ein. Beispiel: Freigabe des Roppenner Tunnels: *Oberländer Rundschau* (4.7.90), *Blickpunkt* (4.7.90) *TT* (6.7.90).



Welche Interessen sprechen zu uns durch Springer's Tiroler Volksblatt?

Als der Verkehrsminister besonders unter Druck kam, gabs für die Zeitungen ganzseitige Anzeigen aus Steuergeldern, in denen uns dies und das versprochen wurde. Auch die ÖBB kaufen regelmäßig Tageszeitung (‘Wir haben 50.000 Lkws über den Berg gebracht‘, *TT*, 26.1.91), wenn sie nicht lieber gleich deutlich werden und eine Sonderbeilage (z.B. *TT* 28.1.89) zahlen. Immer wieder liegen der Tageszeitung sündteure aber preiswerte (Preis-Leistungs-Verhältnis) Sonderteile der heimischen Groß-Transporteure Troll, Unitrans u.a. bei. Die hustenden Kinder von Schönberg haben eben noch keine achtseitige Farbzeitung zur *TT* gelegt wie ‚Intermontana — Der europäische Transporteur‘ (22.6.91).

Die heimischen Transitgewinnler führen jedes Jahr einen ‚Tag der offenen Lkw-Türe‘ ab, den sie landauf landab (vom *Kurier* bis zur *Oberländer Rundschau*) mit großflächigen Einschaltungen ankündigen. Bei der *TT* wird eine acht- bis zwölfseitige Zeitungsbeilage, randvoll mit Werbung und Transitpropaganda gekauft. Wenn's besonders eng wird, nimmt die Transportlobby ein bißchen Kleingeld aus dem Sack und gibt eine Runde halb- bzw. ganzseitige Inserate an *alle* auflagenstarken Tiroler Zeitungen (von der *TT* bis zum *Blickpunkt*) aus: ‚Der Lkw. Der Truck. Der Fortschritt.‘ (März/April 1987). Gleichzeitig — und wir blättern wieder nach vorne, zu den Transitberichten —

veranstaltete die ‚Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe in der Tiroler Handelskammer‘ eine ‚Pressewerbefahrt für den Lkw‘. Ein ‚Werbeberater Oskar Czapek‘ hatte die Idee zu diesem ‚publizistischen Paukenschlag‘: ‚Journalisten fuhrten mit Tiroler Trucks‘, ‚Vertreter von ORF, Tages-, Wochen- und Bezirkszeitungen‘ (*Tirols Wirtschaft*, 28.3.87). Was sich, wie ausgerechnet, so breit wie positiv in den Medien niederschlug (z.B. 1/3-Seite in der *TT*, 20.3.87, z. B. 1 Seite im *Blickpunkt*, 1.4.87).

Und was hältst du dann von den manchmal ein wenig kritischen Andeutungen zwischen den Zeilen? Ich seh darin keine Drohung, sondern einen Wink. Wenn man die Frächter ein kleines bißchen, in einem Kommentar *vielleicht* einmal, mit dem Gift, dem Gestank, dem Lärm, die sie produzieren, in Verbindung bringt, werden sie sicher noch eher bereit sein, sich mit Inseraten zu engagieren. Das bringt Cash. Und um den geht es.

Markus Wilhelm: Geboren 1956, von Beruf Zuspitzer in Sölden im Ötztal, Mitbegründer des FCEHN (1978-1981), Wiedergründer und Herausgeber des FCEHN (1984-1998). Seit 2004 Betreiber der Website dietiwag.org (bis 2005 unter dietiwag.at), Landwirt.

Lizenz dieses Beitrags

Copyright

© Copyright liegt beim Autor / bei der Autorin des Artikels