



WEICHENSTELLUNG IM TAL DER WUNDER

820 m
TENDE_FRANKREICH

Durch das malerische Tende in den französischen Seealpen zieht sich ein Riss. Die einen setzen auf neue Straßen, um den Anschluss nicht zu verlieren. Die anderen bangen um ihre Ruhe – die in vielen Alpentälern längst verloren ist. Von Hanna Gieffers



Zur Instandhaltung der schönen Zugverbindung nach Nizza fehlt das Geld. Zugleich wird ein neuer Straßentunnel gegraben – vor der Baustelle stauen sich die Autos

Ein Dorf im Sommerlicht, umgeben von Bergen. Ginstersträucher und Waldkiefern bedecken die Hänge; ein Grün, satter als satt.

Tende, Straßen wie Rinnsale, liegt im „Tal der Wunder“ in den südöstlichen Seealpen Frankreichs. Das Dorf hat 2000 Einwohner, eine Bahnlinie, eine Hauptstraße. Eng aneinandergeschmiegt kleben Häuser an den Berghängen. Zwei kleine Museen buhlen um die jährlich 30.000 Touristen.

Geradezu paradiesisch ist es hier – wäre da nicht dieses neue Loch im Berg. Nur wenige Kilometer entfernt fressen sich Baggerschaufeln mit metallischem Getöse ins Gestein. Sie graben an der Zufahrtsstraße für den neuen Straßentunnel.

Tende ist Schauplatz eines Kampfes, der so ähnlich in vielen Alpentälern ausgefochten wird. Es ist der Kampf um den Transitverkehr. Etwa 200 Millionen Tonnen Güter werden jährlich über das Gebirge transportiert, ein Großteil in Lastwagen über die Straßen. Menschen und Natur leiden unter Lärm und Luftverschmutzung.

Nun fürchten viele Menschen in Tende, auch ihr schönes Tal an die Lkws zu verlieren. Ihre Angst wird gespeist durch die Bauarbeiten am Straßentunnel. Eine zweite Röhre soll ab 2020 eine bessere Verbindung der französischen Côte d’Azur mit Italien garantieren. Die Straße ist Teil einer Transitstrecke, die Kiew mit Barcelona verbindet. Die neuen Röhren sollen höher sein, eine für jede Fahrtrichtung, perfekt für größere Lastwagen.

Frankreich und Italien zahlen 240 Millionen Euro für den etwa drei Kilometer langen Bau. Schätzungen von Verkehrswissenschaftlern zufolge können dann doppelt so viele Lkws und Autos durch das Tal rauschen – mehr als 7000 täglich.

Gleichzeitig verfällt eine der schönsten Bahnstrecken der Alpen, die Tendabahn. Denn Italien und Frankreich streiten seit Jahren über die Finanzierung. Durch Kehrtunnel und über steinerne Viadukte fährt der Zug von Nizza über Tende bis nach Italien. 240.000 Menschen bringt er jedes Jahr von der Mittelmeerküste in die Ausläufer des Nationalparks Mercantour, hauptsächlich Touristen. Viele kommen, um zu wandern. Etliche Bürgerinitiativen im Tal demonstrieren für den Zug – und protestieren gegen die Lkw-Lawine.

René Dahon, 69, sitzt am Steuer eines klapprigen Renaults. Dort, wo bei anderen Autos ein Navi sitzt, klebt ein Pro-Zug-Sticker. Der Rentner kämpft für die Bahn und gegen den doppelten Autotunnel. Vor vier Jahren hat er einen französisch-italienischen Verein gegründet, der den Ausbau der Zugstrecke fordert. Dahon fährt die engen Kurven hinunter zum Nachbarort Breil-sur-Roya, wo er Mitstreiter treffen will.

Rechts das mächtige Bergmassiv, links ein reißenender Bach. In besonders engen Kurven sieht man Lackspuren am Fels. Kreuze für Unfallopfer stehen hinter Leitplanken. Die engen Alpenstraßen sind für große Lkws nicht ausgelegt, selbst



Der Rentner René Dahon (links) kämpft für den Erhalt der Tendabahn. Für Bürgermeister Jean-Pierre Vassallo (rechts) ist klar: Der Straßentunnel hat Vorrang

kleinere Modelle bleiben immer wieder stecken. Werden hier die nächsten Baustellen im Tal der Wunder entstehen?

Feine Lachfalten ziehen sich von Dahons Augen zu den grauen, strubbeligen Haaren. Spricht er über den Zug, kommen tiefe Furchen auf seiner Stirn hinzu: „Die Bahn war eine Lebensader für das Tal“, sagt Dahon. „Jetzt stirbt sie einen langsamen Tod.“ Es fahren nur noch fünf Züge pro Tag nach Nizza. Signalanlagen sind veraltet, Gleise ungepflegt, der Zug zuckelt dahin und fährt oft nur halb so schnell, wie er sollte. Der Güterverkehr wurde ganz eingestellt. Um die Strecke konkurrenzfähig zu machen, müsste schnell investiert werden. Doch die Bahn verkümmert wie ein ausgetrockneter Bergfluss.

Dahon will das nicht hinnehmen. Sein Großvater hat die Zugstrecke mitgebaut. Er selbst ist in der Region geboren, weggezogen, zurückgekehrt. Er wohnt in den Bergen in einem umgebauten Stall, nur erreichbar über eine Schotterpiste. Gemüse und Obst baut er selbst an. „Dieses Paradies darf nicht von Lkws zerstört werden“, sagt er.

In der Bahnhofskneipe in Breil-sur-Roya riecht es nach Pastis, Durchsagen für haltende Züge schallen durch die offene Tür. Fast alle der elf Aktivisten, die heute gekommen sind, sind „recampuns“ – Zugezogene, die sich bewusst für ein Leben in der Natur entschieden haben. Ehemalige Bahnmitarbeiter und Lokalpolitiker sitzen am Tisch. „Im Sommer gab es keine einzige Aktion, niemand hat auf meine Mails geantwortet“, sagt eine Altenpflegerin aus Tende und zieht an ihrer Zigarette. „Wollen wir überhaupt weitermachen?“ Mit dem Zigarettenrauch schwebt die Frage über den Köpfen. Die Antwort ist ein Grundsatzplädoyer für die Bahn als umweltfreundliches Verkehrsmittel. „Wenn wir verstummen, wäre es das Ende unseres Zuges“, sagt ein Mann, der ein kleines Bahnmuseum betreibt. Auch Dahon appelliert: „Im Gegenteil, wir sollten sogar noch lauter werden.“ Dabei ist der Kampf der Bahnfreunde bereits gut sichtbar, eine Fahrraddemo hat die Initiative organisiert, ihre Facebook-Seite gefällt 2700 Leuten. Und von einer Brücke zwischen Breil-sur-Roya und Tende starrt ein gesprayter Totenkopf die Autofahrer an, daneben das Wort „trafic“ – Verkehr.

„Für die Politiker wird die Bahn immer unwichtiger, wenn der neue Straßentunnel gebaut ist“, sagt Dahon. Sein Vorschlag: Statt des Doppeltunnels soll nur eine Röhre für Autos und Lkws ausgebaut werden. Den alten Tunnel könnten Fußgänger und Radfahrer nutzen – eine neue Attraktion für Wanderer und Sportler.

Die Tunnelgegner fürchten, dass Tende bevorsteht, was zahllose Orte in den Alpen bereits erfahren mussten: Mehr Straßen

ziehen mehr Verkehr nach sich. Der Tunnel wird ein Nadelöhr erweitern, doch andernorts neue Probleme schaffen. All die Lkws, die von Nizza oder Italien kommen, werden sich direkt am Marktplatz von Tende vorbeischieben. Am üppigen Blumenschmuck des Dorfbrunnens und an den Kuhglocken, die das Rathaus zieren. Davor verkaufen Händler regionale Lebensmittel. Eine Biobäckerin, seit 16 Jahren im Tal, rückt Sauerteigbrot zu recht. „Die Lkws werden die Natur zerstören“, sagt sie. Die hohe Lebensqualität in Tende sei in Gefahr, so sehen das viele.

Doch längst nicht alle. Viele Menschen in Tende fürchten zwar die Lkw-Lawine, noch größer aber ist ihre Angst, den Anschluss zu verlieren. Eine ältere Frau, die ein paar Stände weiter Käse anbietet, erklärt: „Ohne Tunnel ist das Tal ein Gefängnis.“ Schon heute sieht man leere Schaufenster, wo früher Fleisch oder Fernseher verkauft wurden. Gäbe es im alten Tunnel einen Unfall oder müsste er wegen Baufälligkeit geschlossen werden, wäre die Verbindung nach Italien und zum Rest der Alpen gekappt.

Auch der Bürgermeister, Jean-Pierre Vassallo, 66, setzt sich deshalb für die Baustelle oberhalb von Tende ein. Früher betrieb er die Bäckerei im Ort, seit 16 Jahren vertritt er die Konservativen im Rathaus. Fragt man ihn nach den Protesten, wiegelt er ab. Er redet schnell, immer bereit zum nächsten Angriff. „Hier gibt es keine Revolutionäre“, sagt er. „Wir sind nicht im Krieg.“

Für Vassallo ist der neue Autotunnel wie eine Nabelschnur. „Wir sterben ohne ihn, Italien hält uns am Leben“, sagt er. Bis kurz nach dem Zweiten Weltkrieg war Tende italienisch. Fast jeder der Alteingesessenen habe drüben Familie und Freunde, erklärt Vassallo, auch er habe italienische Wurzeln. Von Frankreich fühlen sich viele im Stich gelassen – viele fahren zum Arbeiten mit dem Auto nach Italien. In der Bahn sehen die meisten keine Alternative, erst recht, seit es immer mehr Verspätungen und Zugstreichungen gibt. Und natürlich erledigen auch die Menschen in Tende ihren Wochenendeinkauf lieber mit dem Auto.

Die Laster allerdings, erklärt Vassallo, der weiß, was die Menschen bewegt, die seien wirklich ein Problem. Gern würde er sie aus seinem Tal heraushalten. Vielleicht mit einer Beschränkung des Gewichts – oder der Herkunft. Wie das funktionieren soll, weiß er aber noch nicht. Der Tunnel wird derweil bereits gebaut.

Im Flur zum Büro des Bürgermeisters hängt die gleiche Reliefkarte aus Plastik an der Wand wie bei seinem Kontrahenten, dem Tunnelgegner René Dahon. Sie zeigt die Gegend um Tende – und die Machtverhältnisse. Die Hauptstraße windet sich wie eine dicke Schlange durchs Tal der Wunder. Die Bahnstrecke ist nur eine dünne, gestrichelte Linie. ◀