Zeitschrift: Histoire des Alpes = Storia delle Alpi = Geschichte der Alpen

Herausgeber: Association Internationale pour l'Histoire des Alpes

Band: 23 (2018)

Artikel: "Für eine Opposition in den Alpen" : Transnationale Dimensionen des Widerstands gegen den Transitverkehr durch die Alpen in den 1990er Jahren

Autor: Aschwanden, Romed

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-813380

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.10.2025

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

«Für eine Opposition in den Alpen»

Transnationale Dimensionen des Widerstands gegen den Transitverkehr durch die Alpen in den 1990er Jahren[1]

Romed Aschwanden

Résumé

«Prendre position dans les Alpes».
La transnationalité et le trafic de transit alpin durant les années 1990

La libéralisation du marché intérieur européen a engendré une montée du trafic de transit. Afin de contrer ce phénomène, les mouvements locaux pour la protection des Alpes s'associèrent au sein d'un mouvement transnational dans les années 1990. L'Initiative Transport Europe voit le jour grâce à l'apport de l'«écologisation» et de l'«européisation» des Alpes, qui auraient contribué à la prise de conscience d'une identité commune à tout l'arc alpin, partageant le même espace naturel indépendamment des frontières nationales. Dans ce processus, l'Union Européenne devient l'institution par rapport à laquelle l'«Eurorégion Alpes» doit se positionner.

«Wir sind die Erben des Alpenraumes, den wir intakt weiterzugeben haben. [...] Führen wir diese Auseinandersetzung nicht, verraten wir unser Erbe, unsere Kinder. [...] Und daher stellen wir im Transitforum auch nicht Europa in Frage [...], denn wir sind Europäer mitten in Europa. Wir stellen aber diese politische Union, so wie sie sich heute mit ihrem Zentralismus, mit ihrer Bürgerferne gibt, ganz massiv in Frage. Wir wollen ein Europa der Regionen, und wir wollen uns Rechte zurückholen, dazu sind wir als Bürger legitimiert.»[2] Mit diesen Worten eröffnete Fritz Gurgiser, Obmann des *Transitforums Austria Tirol*, am 21. Februar 1997 die dritte «internationale Transittagung» in Innsbruck, eine Tagung, an der zwischen 1995–2015 jährlich die Alpenschützerinnen und Transitgegner aus dem Alpenraum zusammentrafen.

Die Alpen hatten durch ihre «Ökologisierung» seit den 1970er Jahren an gesellschaftlicher Bedeutung gewonnen.[3] Gurgisers Zitat steht hier stellvertretend für eine wachsende Zahl von Personen, die sich für den Erhalt der Natur und des Lebensraums in den Alpen einsetzte. Das reiche Erbe von Natur und Kultur der Alpen sahen die Alpenschützer in den 1990er Jahren durch die Europäischen Union (EU) bedroht: bedroht durch den Transitverkehr, der durch die Wirtschaftspolitik der EU anwuchs, und durch die Ballung von politischer Macht im europäischen Regierungszentrum Brüssel. Trotzdem verteufelte Gurgiser die Europäische Integration nicht, sondern plädierte für eine aktive Mitarbeit an der EU: Einerseits, da die Probleme des Alpenraums ihre Ursachen nicht nur in den Alpen selbst hätten. Andererseits, da der grenzüberschreitende Alpenraum nur auf internationaler Ebene geschützt werden könne und die EU für dieses Anliegen die geeignete Plattform biete.

Die Alpenschutzbewegung entstand vor dem Hintergrund eines erstarkenden Regionalbewusstseins und abhängig von den Ökologiediskursen nach 1970, die ein breit abgestütztes Bewusstsein über die Fragilität der Umwelt und die Begrenztheit natürlicher Ressourcen weckten.[4] Damit rückte auch der Alpenraum als potentiell bedrohte Region in den Fokus von Alpenfreunden sowie Bewohnerinnen und Bewohnern des Alpenraums. In den 1980er Jahren protestierten im ganzen Alpenraum verschiedene Gruppierungen gegen grosse Infrastrukturprojekte wie Strassen und Stauseen, welche die Landschaft zu verändern drohten. Nebst den gesellschaftlichen Diskursen regte auch die diagnostizierte Zunahme von Umweltproblemen und Grossereignissen im Alpenraum[5] die Entstehung dieser Gruppen an, die ihre Forderungen für den Erhalt eines lebenswerten Alpenraumes zuerst auf lokaler und nationaler Ebene stellten. Die Auslöser der Umweltprobleme verorteten Experten und Medien allerdings primär ausserhalb der Alpen, in den Ballungsräumen des europäischen Flachlands. Auch die Alpenschutzbewegungen in Österreich und der Schweiz erkannten, dass ihr Anliegen nicht nur auf Ebene der Nationalstaaten gelöst werden konnte: Um die Ursachen der Probleme im Alpenraum europaweit zu bekämpfen, bildete sich in den frühen 1990er Jahren ein Netzwerk von Individuen, Gruppen und Organisationen aus dem ganzen Alpenraum. Als europäische Alpenschutzbewegung, als alpenweite «Opposition»[6], protestierten Aktivistinnen und Aktivisten, forderten politische Entscheidungen und wehrten sich gegen die zunehmende Bedrohung der Alpen durch Infrastruktur, industrielle Schadstoffe, sozioökonomischen Wandel sowie wirtschaftliche und politische Marginalisierung.

Mein Beitrag konzentriert sich auf diesen Vernetzungsprozess der 1990er Jahre. Dabei steht die Frage der Zusammenhänge von Europäischer Integration und Vernetzung der Alpenschutzbewegung im Zentrum. Welche Rolle spielte dabei die EU als Gegenüber? Wie nutzte die Alpenschutzbewegung die politischen und rechtlichen Möglichkeiten der EU? Hatte die Alpenschutzbewegung ihrerseits Einfluss auf den Prozess der Europäischen Integration? Dazu untersuche ich eine der in den 1990er Jahren im Netzwerk der Alpenschutzbewegung entstandenen Gruppen: Mit der *Initiative Transport Europe* (ITE) gründeten 1995 Exponentinnen und Exponenten der nationalen Alpenschutzgruppen einen Koordinationsknoten, um Aktivitäten auf europäischer Ebene umzusetzen und nationale Aktionen zu koordinieren, das heisst innerhalb des europäischen Mehrebenensystems zu agieren.[7] Die aktive transnationale Alpenschutzbewegung ist gleichzeitig als Produkt sowie als Faktor eines Prozesses zu verstehen, der als *Europäisierung der Alpen* beschrieben werden kann – und den es hier zu diskutieren gilt.

Die Untersuchung fokussiert auf einzelne Akteurinnen und Akteure[8], wobei ich auf die gelebte Dimension von Transnationalität blicke.[9] Damit beabsichtige ich, die Rolle von «people and ideas» in der Geschichte der Europäischen Union zu untersuchen.[10] Entsprechend wird nebst der Handlungsebene auch die Konzeptualisierung der Alpenschutzidee durch die Akteure analysiert. Bevor ich das Fallbeispiel der ITE empirisch behandle, skizziere ich im ersten Teil eine Definition des Alpenschutzes nach 1970 und der Alpenschutzbewegung. Der zweite Teil beschreibt Konsequenzen der Europäischen Integration für die Alpen und den Wandel der Bedeutung der Alpen für Europa. Damit wird der Kontext für den dritten Teil bereitet, der auf die ITE eingeht. Meine Schlussfolgerungen diskutiere ich anhand des Konzepts der *Europäisierung*.

Alpenschutzbewegung – eine Definition

Ab Mitte der 1980er Jahre häuften sich in den Alpen Proteste gegen grosse Infrastrukturprojekte wie Autobahnen oder Pumpspeicherkraftwerke, die beteiligten Aktivistinnen und Aktivisten formulierten aber auch sozioökonomische und ökologische Bedenken. Die lokal verwurzelten Protestgruppen verfolgten zwar eigene kleinräumige Ziele, dennoch waren sie durch eine gemeinsame Problemlage, ähnliche Ansätze der Kritik und ähnliche Formen des Protests verbunden: Beispielsweise kämpfte in Österreich das *Transitforum Austria*

Tirol ab 1988 gegen den Transitverkehr und dessen wirtschaftlichen und gesundheitlichen Auswirkungen, ähnlich wie in der Schweiz die 1989 gegründete *Alpen-Initiative*.[11] Die Akteure untermauerten ihre Anliegen mit Argumenten, die über die lokale Betroffenheit hinausgingen und in einem Austauschprozess mit wissenschaftlichen Experten erzeugt wurden. Diese mehrdimensionalen Verbindungen erlauben es, von einer Alpenschutzbewegung zu sprechen.

Der Begriff Alpenschutzbewegung ist ein analytischer, kein Quellenbegriff. Der Definition von Dieter Rucht folgend, verstehe ich die Alpenschutzbewegung als ein Netzwerk von Individuen, Gruppen und Organisationen, das, basierend auf einer kollektiven Identität, einen fundamentalen gesellschaftlichen Wandel im Umgang mit den Alpen herbeizuführen versucht und sich dazu des öffentlichen Protests bedient.[12] Von einer so verstandenen Alpenschutzbewegung kann nach 1989 gesprochen werden – vorher sind nur verschiedene lokale Alpenschutzbewegung*en* greifbar, zwischen denen kaum Verbindungen und Austausch festgestellt werden können.

Die kollektive Identität einer Bewegung wird stetig neu verhandelt und verändert. Sie muss als Identifizierungsangebot für potentielle und aktive Teilnehmende an der Bewegung verstanden werden und als Rahmen, um gemeinsame Handlungsziele zu definieren.[13] Die kollektive Identität der Alpenschutzbewegung fusste auf der gemeinsamen Vorstellung, mit der Landschaft «Alpen» fundamental verbunden zu sein. Dieser Bezug konnte emotional – in Form von Heimatgefühlen oder von sehnsüchtigen/idealtypischen Vorstellungen von den Bergregionen – oder physisch, durch das Wohnen im Berggebiet, bedingt sein. Oftmals lag eine Mischform der Bezugnahme vor.

Die Forderung der Alpenschutzbewegung nach einem anderen Umgang mit den Alpen gründete in der Überzeugung, den Alpenraum in seiner bestehenden Form bewahren zu müssen – insbesondere auch als lebenswerten Wohn- und Arbeitsraum. Dieses Anliegen erweiterte ältere Alpenschutzideale, die in erster Linie die Bewahrung der *Natur* und ihrer *Ästhetik* beinhalteten[14], um die Pole der *Kultur* und der *Gesellschaft*.[15] Die Alpenschützer wandten sich damit einem umfassenden Schutz der Alpen zu.[16] Die akademischen Disziplinen Geographie und Umweltwissenschaft stützten diesen Gesichtspunkt, indem sie postulierten, die Stabilität der Alpen und ihrer Naturschönheit könne nur garantiert werden, wenn man die Funktionszusammenhänge des «Ökosystems» aufrechterhalte – wobei auch der Mensch als Faktor eine Rolle spiele.[17] In diesem Zusammenhang betrachteten Experten die Alpen als «Kulturlandschaft»[18]: «Die natürliche Basis des menschlichen Lebens ist nicht von Natur aus vorhanden, sondern sie ist ein

Kulturprodukt und muss erst mühsam erarbeitet werden (Umwandeln der Natur- in die Kulturlandschaft) und dann genauso mühsam erhalten werden»[19], wie es der Berner Geographiedozent Werner Bätzing 1990 auf den Punkt brachte. Fiele in diesem System der anthropogene Pol aus, würde ein Veränderungsprozess von grosser Instabilität einsetzen, geprägt von bedrohlichen Umweltereignissen, bis aus der «Kulturlandschaft» wieder eine «Naturlandschaft» geworden wäre. Alpenschutz funktioniere folglich nur, wenn der Mensch und die alpine Wirtschaft als ökologische Faktoren in den Alpen anwesend blieben und die Stabilität der «Kulturlandschaft» garantierten.

Um 1990 waren die Anliegen der Alpenschutzexperten, wie Werner Bätzing, und der Alpenschutzbewegung beinahe deckungsgleich, was eine analytische Trennung dieser beiden Gruppen erschwert. Allerdings lässt sich eine Trennung anhand der Beweggründe des Engagements versuchen: Die Experten setzten sich aus ideellen Gründen für den Alpenschutz ein. Sie sahen die Alpen als Teil eines globalen interdependenten Systems, das zu retten die Menschheit verpflichtet war. Die Alpenschutzbewegung hingegen agierte aus direkter Betroffenheit. Ihre Akteure sahen den eigenen Lebensraum bedroht und wehrten sich – wobei allerdings viele ebenfalls eine globale Perspektive vertraten.

Die Trennung von Experten und Bewegung ist zudem nicht immer zielführend, etwa dort, wo die Rollen sich in einzelnen Personen überlagern. Am Beispiel des bereits zitierten Geographen Werner Bätzing kann diese Vernetzung zwischen Wissenschaftlern, Experten und Bewegung exemplarisch aufgezeigt werden: Bätzing war seit 1988 Assistent von Prof. Dr. Paul Messerli und von 1990–1995 Dozent am Geographischen Institut Bern. Er forschte einerseits selbst über den Alpenraum, stand politischen Entscheidungsträgern als Experte zur Verfügung und lieferte auch der Alpenschutzbewegung Argumente. So äusserte Bätzing sich 1992 in der Zeitschrift des Schweizer Vereins *Alpen-Initiative* kritisch zur Landwirtschaftspolitik der EU, welche Produktionsweisen fördere, «die einen Raubbau an der Natur und an den natürlichen Ressourcen darstellen» und damit zum Niedergang der Berglandwirtschaft beitrüge.[20] Oder er konstatierte 1995, dass die Schweiz sich in Bezug auf die Alpenkonvention[21] «international blamiert» habe, da sie ihre Aufgaben zur Ausarbeitung des Verkehrsprotokolls nicht ernst nehme.[22] Mit solchen Aussagen und seinem wissenschaftlichen Renommee wurde Bätzing gerne von Akteuren der Alpenschutzbewegung angeführt.[23] In ihm überschneiden sich die Sphären der Bewegung und der Experten.

Nicht nur Personen, sondern auch Konzepte wanderten in diesem Austauschprozess: Mit dem Begriff «Erbe», den Gurgiser in seiner Eröffnungsrede 1997

gebrauchte, griff er einen Terminus auf, der im Zusammenhang mit Naturschutz bereits etabliert war. Im Umfeld der UNESCO fand «Erbe» schon in den 1960er Jahren Verwendung und wurde schliesslich 1972 in der *Welterbekonvention* als *terminus technicus* festgeschrieben. Die UNESCO-Definition umfasste ebenso Kultur- wie Naturerbe und beinhaltete die Vorstellung, «dass das Erbe nicht als geerbter Besitz eines Volkes oder einer Nation in der Gegenwart anzusehen sei, sondern vielmehr als ein an die nachfolgenden Generationen aller Nationen weiterzugebendes Vermächtnis.»[24] Gurgisers Aussage ist in diesem Wortsinn zu verstehen und als Formulierung einer Kerndimension des Alpenschutzes nach 1970 zu betrachten. Als *Weltnatur- und Kulturerbe* mussten die Alpen nicht nur zugunsten der Bewohnerinnen der Alpen oder der Naturliebhaber, sondern auch für die zukünftigen Generationen der gesamten Menschheit erhalten bleiben. Obschon Gurgiser nicht von globaler Dimension sprach und stattdessen Europa als Bezugsgrösse wählte, schwingt in seiner Formulierung dieser globale Aspekt mit. Seine Argumentationsweise zeigt markante Parallelen zur ökosystemischen Sicht der Wissenschaft und der UNESCO.
Das Netzwerk der Alpenschutzbewegung bezog Expertennetzwerke mit ein und ermöglichte einen intensiven Austausch von Konzepten und Argumenten. Die Netzwerkmetapher ist insofern nützlich, als sie die dynamische und instabile Konstitution der Alpenschutzbewegung gut erfasst. Persönliche und organisationale Verbindungen können von unterschiedlicher Intensität sein; Aktion und Reaktion bedingen sich in einem Netzwerk gegenseitig, Wissen fliesst in verschiedene Richtungen und über verschiedene Wege.[25]

Die Alpen und Europa

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurden die Grenzen im Alpenraum auf zwei Ebenen neu definiert: Zum einen durch eine «ökologische» Konzeption von Naturräumen und deren Grenzen, zum anderen durch den politischen Prozess der Europäischen Integration. Der Historiker Jon Mathieu beschrieb diese Entwicklungen als «Ökologisierung» und «Europäisierung» der Alpen.[26]
Erstens brachte die «ökologische Wende» von 1970 eine neue globale Perspektive auf die Natur und die Alpen, in deren Verlauf Wissenschaftler die Alpen als «Gross-Ökosystem» definierten und ihnen eine globale Bedeutung zuwiesen.[27] In diesem Zusammenhang ist für die Alpen besonders das UNESCO-Forschungsprojekts

Man and Biosphere (MAB) zu nennen, das die gegenseitige Abhängigkeit von Mensch und Umwelt im Alpenraum untersuchte. In ihrem Schlussbericht wiesen die Verantwortlichen für das Teilprojekt Schweiz auf die Interdependenz verschiedener «Subsysteme» hin, aber auch auf die symmetrische Beziehung von Mensch und Natur.[28] Im komplexen Weltsystem kamen dem «Subsystem» Alpen essentielle Funktionen bezüglich Wasser- und Sauerstoffhaushalt zu – insbesondere für Europa: Die Alpen waren nicht mehr der «Playground of Europe»[29], sondern der «Dachgarten Europas».[30] Durch die Ökosystemtheorie akzentuierten Wissenschaftler die naturräumliche Einheit der Alpen neu. Nationale Grenzen waren in dieser Konzeption Fremdkörper.[31]

Zweitens erkannte die Europäische Integration dem Alpenraum neue soziale und politische Bedeutungen zu: Seit dem 18. Jahrhundert waren die Berggebiete zunehmend zur nationalen Peripherie der Staaten mit Alpenanteil geworden, sowohl ökonomisch als auch kulturell. Als Grenzregionen abseits der Zentren waren sie in jeglicher Hinsicht von geringer Bedeutung. Vor dem Hintergrund der Europäischen Integration überwanden die Alpen ab den 1970er Jahren diesen peripheren Status auch dadurch, dass Grenzräume als Kontaktzonen zunehmend positiv assoziiert wurden. Die Alpen als Grenzregion schlechthin nahmen in diesem Prozess die Rolle einer Vorreiterregion der transnationalen Idee Europas ein und rückten so ins Zentrum Europas.[32] Dies ermöglichte eine «nouvelle invention» der Alpen und zu einem gewissen Grad eine Konsolidierung der Alpen über nationale Grenzen hinweg, wie die Historikerin Anne-Marie Granet-Abisset beobachtet.[33] Allerdings ist dieser Prozess ambivalent zu bewerten, denn gleichzeitig mit der Zentrierung der Alpen in Europa fand eine zunehmende Konzentration politischer Entscheidungsmacht und politischer Diskurse im alpenfernen Machtzentrum Brüssel statt. Zudem brachte die Europäische Integration räumliche Veränderungen: Der intensive Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in und durch die Alpen erschloss gewisse Alpentäler besser und verringerte die Zeit für eine Alpendurchquerung massiv, liess aber dadurch die Alpen gewissermassen verschwinden.[34]

Wie bewerten die historischen Akteure diese Prozesse der Ökologisierung und der Europäischen Integration? In der ökologischen Dimension der Alpen erkannte Werner Bätzing deren «Vorreiterfunktion» für Europa: In den Alpen pflege man seit Jahrhunderten eine Symbiose von Kultur, Wirtschaft und Natur, die zu einem optimalen Ressourcenhaushalt geführt habe und Stabilität höher als Wachstum bewerte. So könnten die Alpen als Beispiel für eine nachhaltige Wirtschaft, als «ökologische Vorreiter» für das übrige Europa gelten.[35] Die Europäische

Integration wiederum war ein Vorteil in den Augen von Fritz Gurgiser. Er sah das Entstehen einer transnationalen «Region Alpen» als Möglichkeit, die politische Stimme der Alpenbevölkerung besser artikulieren zu können. Vor dem Hintergrund der wissenschaftlichen Grundlagen, der neuen politischen und technischen Dispositionen und durch den vergesellschafteten Diskurs des «Ökologischen» konnte eine transnationale Alpenschutzbewegung erst entstehen.

Transnationalität praktizieren – die Initiative Transport Europe

Eine der Haupttriebfedern für die Bildung einer transnationalen Alpenschutzbewegung war der steigende Transitverkehr durch die Alpen. Die nationalen Bewegungen gewannen in den Jahren nach 1985 an Dynamik, als die Europäische Integration wieder an Schwung aufnahm und der Europäische Binnenmarkt noch mehr Verkehrsaufkommen ankündigte.[36] Besonders an der Brenner- und der Gotthardachse fanden kleinräumige Proteste gegen Transitverkehr statt. Ihre Forderungen nach Begrenzung des Transitverkehrs stellten die Widerstandsgruppen vorerst an die lokalen und nationalen Regierungen. Dort verpufften sie ohne grössere Wirkung, denn der Transitverkehr war ein genuin transnationales Phänomen.[37] Mit der Konzentration auf den Transitverkehr folgten die Alpenschützerinnen der Schwerpunktsetzung der *Internationalen Alpenschutzkommission* (CIPRA). Diese hatte sich intensiv mit der Transitfrage beschäftigt: Schadstoff- und Lärmbelastung durch Verkehr, Landschaftsveränderung durch Infrastruktur und die wirtschaftlichen Aspekte des Transitverkehrs hatte sie als Ursache verschiedener Probleme im Alpenraum ausgemacht.[38] Der Kampf gegen den Transitverkehr und seine Auswirkungen wurde ab den späten 1980er Jahren zum Hauptanliegen der Alpenschutzbewegungen: Alpenschützer aus der Schweiz sprachen von «Verkehrskolonialismus»[39], jene aus Österreich von «Landesverrat».[40]

Der alpine Transitverkehr war ein Problem, dem mit nationalstaatlicher Politik nicht beizukommen war und dessen Dimension auch den Alpenschützern transnationale Zusammenarbeit nahelegte. Ein wichtiger Schritt für die Transnationalisierung der Alpenschutzbewegung war die Lancierung der schweizerischen *Alpen-Initiative* 1989, einer Volksinitiative nach Schweizer Recht zur Begrenzung und Verlagerung des Transitverkehrs durch die Alpen. Durch das grosse internationale Medienecho, das die Initiative auslöste, wurden Alpenschützer aus dem ganzen deutschsprachigen Raum auf die geteilten Probleme aufmerksam.[41]

Ab 1989 begannen die Alpenschützerinnen gezielt, ihre Aktivitäten und ihren Einfluss auf die EU-Ebene auszuweiten. Mit der Wissenschaft im Rücken galt es, die Entscheidungsträger der EU für das eigene Anliegen zu gewinnen – und über diesen Weg nicht zuletzt auch Druck auf die Landesregierungen auszuüben, die das Setzen von wirksamen Massnahmen versäumten.
Mit der Gründung der ITE schufen die Alpenschützerinnen die organisatorischen Grundlagen dafür. Am 9. April 1995 traf sich eine Gruppe von acht Alpenschützern – nur Männer – aus Frankreich und der Schweiz in der Nähe von Cannes.[42] Die Teilnehmer, die sich alle in den Bereichen Verkehrsbeschränkung und nachhaltiger Verkehr engagierten, sahen in der europäischen Verkehrsplanung eine grundlegende Bedrohung der Alpen. Sie bemängelten insbesondere fehlendes Mitspracherecht bei der Planung und eine eindimensional auf Wirtschaftswachstum fixierte Zielsetzung.[43]
Zwei Monate später, am 23. Juni 1995, wurde in Mailand offiziell der Verein *Initiative Transport Europe* gegründet. Dabei anwesend war eine Reihe von Aktivistinnen und Aktivisten aus dem ganzen Alpenraum: Die Präsidenten von *Mountain Wilderness International,* Bruno Péronne, und des italienischen Teilverbands der CIPRA, Helmuth Moroder, der Präsident sowie die Geschäftsleitung der *Alpen-Initiative*, Vertreter des *Verkehrsclub Deutschland,* aus Frankreich und dem Val Susa und schliesslich von der grünen europäischen Lobbygruppe *A SEED Europe* – Fritz Gurgiser vom *Transitforum Austria Tirol* hatte sich entschuldigt. Laut Vereinsstatut würde einmal im Jahr eine öffentliche «internationale Transittagung» und ein internes Treffen der Mitglieder stattfinden, sowie ein «internationaler Aktionstag» durchgeführt werden. Das Mitgliedertreffen sollte unmittelbar nach dem Zusammenkommen der EU-Minister gehalten werden, um auf deren Bekanntgaben reagieren zu können. Nebst den Veranstaltungen wollte der Verein auch monatlich ein Informationsfax versenden.[44]
Im offiziellen Programm, das am 16. Oktober 1995 in Strassburg verabschiedet wurde, bekundete die ITE, dass der europäische Güterverkehr Belastungen verursache, die «für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume» das erträgliche Mass überschritten habe. «Kein Land kann diese Probleme allein bewältigen», weshalb eine internationale Zusammenarbeit nötig sei. «Schliesslich verlangen wir bei allen öffentlichen Entscheiden die Beachtung der Transparenz und die Demokratisierung der Entscheidungsprozesse.»[45] Die hier fehlenden Bezüge zum Alpenschutz wurden an anderer Stelle deutlicher: Im ersten Informations-Fax bezeichnete sich die ITE als Organisation, um «die länderübergreifenden Aktionen im Verkehrsbereich [zu] koordinier[en], vorab

im europäischen Berggebiet.»[46] Tatsächlich fanden die meisten Protestveranstaltungen im Alpenraum statt und auch die Fokussierung auf die Verkehrsthematik wurzelte im Alpenschutz.

In den folgenden Jahren erwies sich die ITE als erfolgreiche transnationale Vernetzung der Alpenschutzbewegungen. Die «Transittagungen» fanden jährlich statt und auch der «internationale Aktionstag» wurde regelmässig umgesetzt. Inhaltlich setzte sich die ITE besonders für die Reduktion des Strassenverkehrs, vor allem aber des Warenverkehrs ein. Hatten die nationalen Alpenschutzgruppierungen in den 1980er Jahren noch versucht, durch ordnungspolitische Hindernisse wie Gewichtslimits und Fahrverbote den Verkehr einzudämmen, vertrat die ITE einen ökonomischen und damit an die EU anschlussfähigen Ansatz: Als Grundsatz fungierte das Konzept der «Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe» (LSVA). Verkehrsteilnehmer sollten Umwelt- und Infrastrukturkosten, abhängig von ihrer Verkehrsleistung, möglichst vollumfänglich bezahlen. Durch diese Einnahmen würde der Nationalstaat für Infrastrukturbauten vergütet, aber auch Umweltkosten, also Lärm- und Schadstoffbelastung usw., würden bis zu einem gewissen Grad abbezahlt. Diese «Kostenwahrheit» würde den umweltbelastenden Strassengüterverkehr verteuern und die umweltfreundlichere Bahn wieder konkurrenzfähig machen. Grundsätzlich befürwortete die EU-Kommission das Konzept der «Kostenwahrheit» als «marktkonforme Massnahme» schon länger.[47] Die Bemühungen um eine europäische LSVA gipfelten 1998 in einem koordinierten Protestfax der ITE und anderer Alpenschutzorganisationen an die nationalen Regierungen und die EU-Kommission, jedoch ohne Folgen.

Bereits nach 2000 begannen die ITE-Aktivitäten zu versanden: Die Organisation verlangte einen hohen Kommunikationsaufwand, besonders aufgrund der Mehrsprachigkeit. Die beteiligten Vereine und Organisationen waren personell und finanziell stets knapp ausgestattet, die Bereitschaft und Möglichkeit, in die ITE zu investieren entsprechend gering. Bis November 2013 blieb die ITE am Sitz der *Alpen-Initiative* in Altdorf (CH) angegliedert.[48] 2014 wurde der Verein neu organisiert und ein Sekretariat in Cuneo (IT) eingerichtet. Zwar fand 2015 noch eine internationale Transittagung statt, doch zu koordinierten Aktionen kam es nach 1999 nicht mehr.[49]

Mit der ITE nutzten die Alpenschutzakteure in den 1990er Jahren das Potential des Europäischen Mehrebenensystems: Die ITE koordinierte nationale und europäische Aktionen, gleichzeitig blieb die Alpenschutzbewegung aber dezentral organisiert, das heisst nationale Gruppierungen wie die *Alpen-Initiative* oder das *Transitforum Austria Tirol* blieben aktiv. Die Geschichte der ITE zeigt auch,

dass die EU die dominante Bezugsgrösse dieser Zeit war: Die politische Arbeit richtete sich nach der EU und die Lösungskonzepte, wie das Beispiel der LSVA zeigt, massen sich an deren Paradigmen.

Europäisierung der Alpen?

Die Konsolidierung der Europäischen Union in den 1990er Jahren beeinflusste die Alpenschutzbewegung massgeblich, Brüssel wurde zu einem wichtigen Adressaten politischer Anliegen und zum Referenzpunkt für Lösungsansätze. In diesem Spannungsfeld zwischen nationalstaatlicher und supranationaler Politik entwickelte sich ein politisierter Alpenraum, den die Akteurinnen der Alpenschutzbewegung als «Europaregion Alpen» semantisch zu fassen versuchten – allerdings ohne die Grenzen genau zu definieren.[50] Grundlegend für diese transnationale Unifikation der Alpen waren Prozesse wie die Ökologisierung der Alpen und die Europäische Integration, aber auch das Handeln der historischen Akteure selbst. Dieses Konglomerat von Prozessen und Handlungen kann als *Europäisierung der Alpen*[51] bezeichnet werden. *Europäisierung* ist hier als Aushandlungsprozess um die Rolle einer Region in Europa, in diesem Falle der Alpen, zu verstehen. Die Hauptreferenz in diesem Prozess war das Europa der Europäischen Union. Zur EU musste sich die «Opposition in den Alpen» positionieren, die «Europaregion Alpen» war nur im politischen Konstrukt der EU beziehungsweise als dessen Antipode denkbar – doch war auch die EU als Referenz nicht starr. Zum Verhandlungsprozess gehörte dazu, die bestehende Union zu kritisieren und mögliche Alternativen zu skizzieren. Eine so verstandene *Europäisierung* überwindet als Analysebegriff die normative Definition, die in der Politik- und Sozialwissenschaft üblich ist[52], und betont das Prozesshafte und Widersprüchliche. Trotzdem wird der Begriff nicht beliebig: Europa wird diskursiv und praxeologisch definiert, was auch seine historische Veränderlichkeit impliziert.[53]

Mit Fokus auf die Akteurinnen ist die Wechselseitigkeit von Institutionen, Wissen und Handeln in diesem Prozess zu beobachten: So ermöglichte erst die Europäische Integration die Bildung der transnationalen Bewegungsorganisation ITE, welche wiederum aktiv an der *Europäisierung* mitwirkte, indem sie das politische Mehrebenensystem der EU nutzte und einen gewissen Grad an Transnationalität lebte. Das Eingangszitat von Fritz Gurgiser illustriert diese Wechselseitigkeit: Es stand für ihn ausser Frage, ob die Alpen ein Teil Europas

seien. Fraglich jedoch war, wie dieses Europa auszusehen hatte und ob es die Gestalt der EU haben sollte. Am Fall der ITE liess sich zeigen, wie der wachsende Problemdruck sowie die politischen Veränderungsprozesse soziale Akteure ermunterte, sich vermehrt in die Diskussionen rund um den Alpentransitverkehr einzubringen. Zu betonen ist hier, wie breit das Ensemble von Beweggründen für die Aktivierung der Alpenschutzbewegung war: Neues Wissen sowie ein sich wandelndes politisches und soziales Umfeld bildeten die wichtigsten Grundlagen für die Handlungsmöglichkeiten der Alpenschutzbewegung.

Schliesslich ist noch einmal das Netzwerk als Metapher zur Beschreibung der Alpenschutzbewegung aufzugreifen: Im Netzwerk zwischen Individuen und Organisationen zirkulierten Wissen, Ideale und Konzepte über nationale Grenzen und über gesellschaftliche Felder hinweg. Zudem betont sie die Fragilität der Organisationsstrukturen, die, wie im Falle der ITE, rasch reissen können, wenn nicht ausreichend in sie investiert wird. Die Netzwerkmetapher hilft auch, das politische Mehrebenenspiel der Alpenschützerinnen nachzuvollziehen, das heisst wie sie auf lokalen, nationalen und transnationalen Ebenen agierten. Betrachtet man die Intensität dieser Austauschprozesse im Netzwerk und dessen transnationale Dimension als Messwert für die Intensität der *Europäisierung der Alpen*, so sind die 1990er Jahre als deren Krönungsjahre zu verstehen. Nie zuvor waren Alpenschutz-Experten und -Bewegungsakteurinnen mehr vernetzt als in diesem Jahrzehnt. Dabei sind die Parallelen zur Europäischen Integration augenscheinlich: Mit Maastricht schien 1992 eine neue Epoche der Integration anzubrechen, was offenbar auch zivilgesellschaftliche Akteure wie die Alpenschutzbewegung animierte, beim Projekt der Europäischen Union mitzumachen und zu versuchen, die Alpen als zusammenhängendes Ganzes, als «Europaregion Alpen», politisch zu vertreten.

Anmerkungen

1 Der Artikel entstand im Zusammenhang des trinationalen Forschungsprojekts *Issues with Europe – A Network Analysis of the German-speaking Alpine Conservation Movement (1975–2005)* der Universitäten Basel, Innsbruck und München (SNF Projektnummer 100019E_176479). Wie auch das Gesamtprojekt fokussiert der Artikel auf den deutschsprachigen Alpenraum.

2 Transitform Austria Tirol (Hg.), *Mit der Natur rechnen. Internationale Alpentransit-Tagung, 21. + 22. Februar 1997. Tagungsband* [keine weiteren Angaben], S. 3–5.

3 Vgl. J. Mathieu, *Die Alpen: Raum – Kultur – Geschichte*, Stuttgart 2015, S. 201–204.

4 Zu Regionalbewegungen vgl. H. Kaelble, *Sozialgeschichte Europas. 1945 bis zur Gegenwart*, München 2007, S. 309–310. Zum Ökologiediskurs vgl. P. Kupper, *Atomenergie und gespaltene Gesellschaft*, Zürich 2003, S. 136–137; J. Engels, «Modern Environmentalism», in: F. Uekötter,

The turning points of environmental history, Pittsburgh 2010, S. 119–131; F. Uekötter, *Deutschland in Grün: eine zwiespältige Erfolgsgeschichte*, Göttingen 2015, S. 137–149.

5 Für die historische Einbettung dieser zeitgenössischen Diagnosen vgl. W. Bätzing, *Die Alpen. Geschichte und Zukunft einer europäischen Kulturlandschaft*, München 2003, S. 252; Ch. Pfister: «Die Katastrophenlücke des 20. Jahrhunderts und der Verlust traditionellen Risikobewusstseins», *Gaia,* 18, 3, 2009, S. 239–246.

6 D. Siegrist et al. (Hg.), *Alpenglühen. Auf Transalpedes-Spuren von Wien nach Nizza*, Zürich 1993, S. 7.

7 Zur Spannung zwischen Nationalstaat und supranationaler Institutionen vgl. A. Fischer, S. Nicolet, P. Sciarini, «Europeanisation of a Non EU-Country: The Case of Swiss Immigration Policy», *West European Politics,* 24, 4, 2002, S. 143–207; I. Papadopoulos, A. Alfonso, «Europeanization or Party Politics? Explaining Government Choice for Corporatist Concertation», *Governance,* 26, 1, 2013, S. 5–29. Zum politischen Mehrebenensystem vgl. M. Knodt, «Regionales Europa – Europäisierte Regionen. Zwei Dekaden der Regionenforschung in der EU», in: Th. Conzelmann, M. Knodt (Hg.), *Regionales Europa – europäisierte Regionen*, Frankfurt/Main 2002, S. 11–35; B. Kohler-Koch et al. (Hg.), *European multi-level governance*, Cheltenham 2009. Zur Rolle gesellschaftlicher Akteure für die Europäische Integration vgl. W. Kaiser, J. H. Meyer, *Societal actors in European integration. Polity-building and policy-making, 1958–1992,* Basingstoke 2013; W. Kaiser, J. H. Meyer, «Non-state actors in European integration in the 1970s. Towards a polity of transnational contestation», *Comparativ,* 10, 3, 2010, S. 137.

8 Das sind sowohl Einzelpersonen als auch Organisationen. Anzumerken ist, dass alle im Text aufgeführten Personen und Organisationen als exemplarisch für eine Vielzahl von Akteurinnen und Akteuren stehen; eine Pointierung, die der Kürze des Artikels geschuldet ist.

9 Zum Konzept der gelebten Transnationalität *(being transnational)* vgl. A. Tompkins, «Grassroots Transnationalism(s)», *Contemporary European History*, 25, 2016, S. 117–142.

10 Vgl. W. Kaiser, «Bringing People and Ideas Back in: Historical Research on the European Union», in: D. Phinnemore (Hg.), *Reflections on European integration: 50 years of the Treaty of Rome*, New York 2016, S. 22–39.

11 Zum *Transitforum*: H. Sickinger, R. Hussl, *Transit-Saga. Bürgerwiderstand am Auspuff Europas,* Thaur 1993, S. 31–32; Zur *Alpen-Initiative:* M. Höschen, *Nationaler Starrsinn oder ökologisches Umdenken? Politische Konflikte um den Schweizer Alpentransit im ausgehenden 20. Jahrhundert,* München 2007, S. 213–214.

12 Die klassische Definition von Dieter Rucht: «Eine soziale Bewegung ist ein Netzwerk von Individuen, Gruppen und Organisationen, das, basierend auf einer kollektiven Identität, einen fundamentalen gesellschaftlichen Wandel herbeizuführen versucht (oder sich einem solchen Wandel widersetzt) und sich dazu des öffentlichen Protests bedient.»; D. Rucht, *Modernisierung und neue soziale Bewegungen. Deutschland, Frankreich und USA im Vergleich*, Frankfurt am Main/New York 1994, S. 76.

13 Vgl. C. Flesher Fominaya, «Collective Identity and Social Movements: Central Concepts and Debates» *Sociology Compass,* 6, 2010, S. 393–404.

14 Vgl. P. Kupper, *Wildnis schaffen. Eine transnationale Geschichte des Schweizerischen Nationalparks*, Bern 2012.

15 Diese analytische Gliederung der Alpenschutz-Anliegen nach 1970 orientiert sich am Modell der «vier Pole der Landschaftswahrnehmung» von Backhaus, Reichler und Stremlow. Vgl. N. Backhaus, C. Reichle, M. Stremlow, «Ein Landschaftsmodell für den Alpenraum: Erkenntnisse aus einem schweizerischen Forschungsprogramm», *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen,* 12, 2007, S. 307–321.

16 Dieser Wandel vollzog sich auch in der internationalen Alpenschutzkommission CIPRA: vgl. Tagungsunterlagen und -protokoll der CIPRA im Schweizerischen Bundesarchiv, 1951–1979: BAR, E3270B#1986/85#218*; *CIPRA-Info* 1984–1990; *CIPRA-Schriften* 1985–1990. Vgl. auch Mathieu (wie Anm. 3).

17 Vgl. S. Höhler, Sabine, *Spaceship earth in the environmental age, 1960–1990*, London 2015.
18 Vgl. P. Messerli, *Mensch und Natur im alpinen Lebensraum. Risiken, Chancen, Perspektiven: zentrale Erkenntnisse aus dem schweizerischen MAB-Programm*, Bern 1989.
19 W. Bätzing, «Vom verhindernden zum gestaltenden Umweltschutz. Perspektiven für eine integrale Umweltschutzpolitik im Alpenraum der neunziger Jahre», *Geographica Helvetica,* 45, 1990, S. 105–112 (hier S. 107).
20 *echo*, 16, 6. Februar 1992.
21 Die Alpenkonvention ist ein Vertragswerk zwischen den Ländern mit Alpenanteil und der EU, das den Schutz des Alpenraums auf internationaler Ebene garantieren soll. Sie wurde 1991 unterzeichnet. Vgl. E. Galle, *Das Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention) und seine Protokolle,* Berlin 2002.
22 *echo*, 34, 7. April 1995.
23 «Doch keinen anderen Namen hat TransALPedes zwischen Wien und Nizza so oft gehört wie jenen von Werner Bätzing.»; Siegrist et al. (wie Anm. 6), S. 269.
24 M. Rössler, «Weltkulturerbe und Globalisierung: Vom Weltwunder zum Erbe der Menschheit» in: I. Schröder, S. Höhler (Hg.), *Welt-Räume. Geschichte, Geographie und Globalisierung seit 1900*, Frankfurt/Main, 2005, S. 235–257 (hier S. 241).
25 Zu Rolle sozialer Netzwerken für die Handlungsmöglichkeiten von Bewegungen vgl. M. Diani, «Social Movements, Contentious Action, and Social Networks. From Metaphor to Substance?», in: M. Diani, D. McAdam (Hg.), *Social Movements and Networks. Relational Approaches to Collective Action*, New York 2003, S. 1–18.
26 Vgl. Mathieu (wie Anm. 3), S. 189.
27 Zum «Gross-Ökosystem» Alpen vgl. Mathieu (wie Anm. 3); Zur Diskussion des Begriffs der «ökologischen Wende» vgl. F. Uekötter, «Eine ökologische Ära? Perspektiven einer neuen Geschichte der Umweltbewegungen», *Zeithistorische Forschung*, 9, 2012, S. 108–114.
28 Vgl. Höhler (wie Anm. 17), S. 55–57, 65–69; eine Zusammenfassung der Schweizer Forschungsergebnisse siehe Messerli (wie Anm. 18).
29 L. Stephens, *The playground of Europe,* London 1871.
30 E. Lichtenberger, «Das ‹Haus› Europa und die Alpen. Sozialgeografische Szenarien», in: W. Bätzing, P. Messerli, *Die Alpen im Europa der neunziger Jahre,* Bern 1991, S. 15–49 (hier S. 36).
31 Vgl. W. Bätzing, «The Alps. An ecosystem in transformation», in: P. Stone (Hg.), *The state of the world's mountains. A global report*, London 1992, S. 45–91.
32 A.-M. Granet-Abisset, «Mémoire alpine et construction européenne», *Le revue de géographie alpine*, 2, 2004, S. 39–48 (hier S. 39–40).
33 *Ibid.*, S. 46–47.
34 Vgl. A.-M. Granet-Abisset, «L'aplanissement de la montagne: un rêve de techniciens et d'aménageurs européens», *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen,* 21, 2016, S. 233–254.
35 W. Bätzing, «Der Alpenraum als Vorreiter einer ökologischen Wende in Europa», *Kommune,* 9, 1989, S. 50–57.
36 Vgl. J. Elvert, *Die Europäische Integration,* Darmstadt 2006, S. 89–124; G. Thiemeyer, *Europäische Integration,* Köln/Weimar/Wien 2010, S. 150–152.
37 Zu den Transitgegnern vgl. Mathieu (wie Anm. 3); H. Sickinger, W. Hussl, *Transit-Saga. Bürgerwiderstand am ‹Auspuff Europas›,* Wien 1993.
38 Vgl. «115'000 unterschrieben Initiative», *Tages-Anzeiger,* 144, 25. Juni 1986; «Eine Landschaft wird tödlich überfahren», *Süddeutsche Zeitung*, 156, 11. Juli 1986; verschiedene Jahrgänge *CIPRA-Info* 1984–1990.
39 A. Arnold, «Wir Bergler in den Bergen wehren uns jetzt!», *VCS Zeitung,* 2, 1988.
40 «Gesamter Alpenraum «sensibler Korridor», *Vorarlberger Nachrichten*, 24. Februar 1997.
41 Vgl. «Die Annahme der Alpeninitiative wäre ein verkehrspolitisches Ereignis für ganz Europa», Interview mit dem saarländischen Minister für Umwelt Jo Leinen, *Bündner Tagblatt,* 15. Januar

1994; «Dicke Luft in den Alpen», *Die Zeit*, 18. Februar 1994; «Wegweisend», *Die Zeit,* 25. Februar 1994.

42 Darunter Willy Perret-Gentil von der *Alpen-Initiative,* Jean-Raymond Vinciguerra und Jean-François Weil von *FARE Sud*, Jean Friedrich von *Thur Ecologie Transport*, Claude Julien von *Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports*, Pierre Planeix von *Fédération Rhône-Alpes de protection de la nature*, André Etchelecou vom *Collectif alternatives Pyrénées* und Jean Brenot.

43 *Séminaire du dimanche 9 avril 1995 à Mouans-Sartoux (Côte d'Azur – F)*. Schweizerisches Sozialarchiv Sign. Ar 611.10.1.

44 *Initiative Transport Europe. Protocol de la séance du 23 Juin 1995*. Schweizerisches Sozialarchiv Sign. Ar 611.10.1.

45 «Strassburger-Manifest», *echo,* 38, 19. Januar 1996.

46 *ITE-Fax Nr. 1, 5. Juli 1995*. Schweizerisches Sozialarchiv Sign. Ar 611.10.17.

47 Dazu Günter Topmann in *Basler Zeitung*, 6. 9. 1993.

48 2002 war das ITE-Sekretariat vorübergehend bei *France Nature Environnement* (Paris).

49 Ich danke Manuel Herrmann, Leiter Alpenschutzpolitik der *Alpen-Initiative* und ehem. Geschäftsführer der ITE sowie Renate Zauner, ehem. Sekretärin und ehem. Präsidentin der ITE für Informationen zur jüngsten und quellentechnisch nicht immer greifbaren Geschichte der ITE.

50 Damit liess sich die Alpenschutzbewegung nicht auf die rege Debatte um die Abgrenzung des Alpenraums ein. Vgl. dazu J. Mathieu, «Zur vergleichenden Geschichte der Berge: Europa im 20. Jahrhundert», *Bohemia,* 1, 2014, S. 8–22.

51 Jon Mathieu hat diesen Begriff zur Charakterisierung der Zeit nach 1945 benutzt, allerdings ohne ihn genau zu definieren.

52 Vgl. Fischer/Nicolet/Sciarini (wie Anm. 7); M. Haverland, «Does the EU cause domestic developments? Improving case selection in Europeanisation research», *West European Politics,* 1, 2006, S. 134–146 (hier S. 3); Papadopoulos/Alfonso (wie Anm. 7), S. 9.

53 Zu betonen ist hier noch, dass die *Europäisierung* nicht ohne die Prozesse der Globalisierung zu denken ist: Zur Debatte um den Begriff *Europäisierung* in der Geschichtswissenschaft vgl. Th. Gees, *Die Schweiz im Europäisierungsprozess. Wirtschafts- und gesellschaftspolitische Konzepte am Beispiel der Arbeitsmigrations-, Agrar- und Wissenschaftspolitik, 1947–1974,* Zürich 2006; U. von Hirschhausen, K. Patel, «Europeanization in History: An Introduction» in: M. Conway, K. Patel (Hg.), *Europeanization in the twentieth century. Historical approaches*, Basingstoke 2010; M. Gehler, «‹Europe›, Europeanisations and their Meaning for European Integration Historiography», *Journal of European integration history,* 22, 2016, S. 141–174; Transitform Austria Tirol (Hg.), *Mit der Natur rechnen. Internationale Alpentransit-Tagung, 21. + 22. Februar 1997*, Tagungsband, keine weiteren Angaben.