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

Herausgeber: Association Internationale pour l'Histoire des Alpes

Band: 27 (2022)

Artikel: Dicke Luft in den Alpen : Widerstand gegen den Transitverkehr an Brenner und Gotthard

Autor: Aschwanden, Romed / Buck, Maria / Schmidt, Kira J.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1053108

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. Siehe Rechtliche Hinweise.

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. Voir Informations légales.

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. See Legal notice.

Download PDF: 21.05.2025

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

EDELEC
NON
ROBIN DES BOIS
CAMIONS = gros culs
gros C..

Dicke Luft in den Alpen Widerstand gegen den Transitverkehr an Brenner und Gotthard[1]

Romed Aschwanden, Maria Buck, Kira J. Schmidt

Résumé – Pollution dans les Alpes. La résistance au trafic de transit au Brenner et au Gothard

Depuis les années soixante-dix, le trafic routier des marchandises dans l'espace alpin suscite une résistance véhémente de la part des habitants et des écologistes. Les deux passages les plus fréquentés des Alpes, le col du Brenner et celui du Gothard, particulièrement touchés par les conséquences externes du trafic, sont devenus des centres de résistance. Cette contribution se propose de comparaer dans une perspective bottom-up les conflits d'usage des sols engendrés par le trafic de transit dans des vallées alpines dont l'espace vital est réduit. Les débats publics montrent des attitudes divergentes vis-à-vis de l'économie et de l'écologie ainsi que de la régionalisation et de l'européanisation: Cependant, notre argument est que sous-jacentes à toutes ces thématiques se trouve la question de l'autodétermination locale de la population alpine.

Einleitung: «Vom Alpenübergang zum Alpenraum»

«Des Alpes traversées aux Alpes vécues», zu Deutsch «Vom Alpenübergang zum Alpenraum», übertitelte Jean-François Bergier seinen programmatischen Aufsatz in der ersten Ausgabe von *Histoire des Alpes*.[2] Die beiden Gegensätze von Durch- beziehungsweise Überqueren der Alpen und Leben im Alpenraum – von Bergier eher als historiografischer Blickwechsel denn als analytisches Programm intendiert – stellten eine fundamentale Konfliktlinie des 20. Jahrhunderts im Alpenraum dar. Die Alpen bildeten ein Hindernis für den Austausch zwischen Nord- und Südeuropa. Diese Barriere, die auf natürliche Weise das Verkehrsaufkommen durch die Alpen limitierte, forderte seit

Ende des 19. Jahrhunderts Ingenieure und *system builders* heraus.[3] Mit Eisenbahnstrecken und Strassen sowie den dazugehörigen Kunstbauten – Brücken, Viadukte, Tunnel etc. – gelang es diesen Akteur:innen, die Berge verkehrstechnisch zu erschliessen.

Durch den Bau von neuen Schnellstrassen und Tunnel nach dem Zweiten Weltkrieg erfuhr das Verkehrsaufkommen im Alpenraum einen rasanten Anstieg. Als wichtige Etappen in dieser Entwicklung gelten die Eröffnung der Brennerautobahn von Innsbruck in Österreich nach Modena in Italien (1972) und des Gotthard-Strassentunnels in der Schweiz zwischen Göschenen und Airolo (1980). Beide alpenquerenden Autobahnen waren von zentraler Bedeutung für das europäische Verkehrsnetz sowie den europäischen Tourismus und Warenaustausch.[4] Während der Verkehr in den 1960er-Jahren noch als wichtiger lokaler Wirtschaftsfaktor galt, von dem Gewerbe und Gaststätten profitierten, bezeichneten ihn Umweltschützer:innen, Wissenschaftler:innen und Anwohner:innen ein Jahrzehnt später als eine der grössten Bedrohung für die alpinen Lebensräume – und als Ärgernis für die Anrainer:innen der Durchgangsstrassen.[5] In der Folge formierte sich alpenweit Widerstand: Bürgerinitiativen entstanden entlang der Transitrouten, besonders an den zwei am stärksten befahrenen Übergängen, dem Brennerpass in Tirol und dem Gotthardpass in der Schweiz.[6]

Analytisch betrachtet, lässt sich der Widerstand gegen den stetig zunehmenden Transitverkehr über die Alpen definieren als «Nutzungskonflikte um Kollektivgüter, in denen nicht nur ethische Werte und Präferenzen, sondern auch andere (insbesondere wirtschaftliche) Interessen verhandelt wurden, die nur mehr oder weniger zufällig mit denen des Natur- und Umweltschutzes übereinstimmten».[7] Im Falle des Transitwiderstandes stellt der in alpinen Regionen nur äussert begrenzt zur Verfügung stehende besiedelbare Raum das Kollektivgut dar. Um diesen knappen alpinen Raum konkurrieren verschiedene interne und extern Ansprüche, die aus der Nutzung der Alpen als Lebens-, Wirtschafts- und Naturraum resultieren. Eng verwandt mit dem Allmende-Begriff und dem des öffentlichen Guts, ist kennzeichnend für Kollektivgüter, «dass niemand ohne weiteres von ihrer Nutzung ausgeschlossen werden kann» – auch nicht von den resultierenden negativen Folgen («Externalitäten»).[8] Die Transitgegner:innen kritisierten diese Externalitäten des Verkehrs. Besonders die Lärm- und Abgasemissionen des Schwerlastverkehrs standen im starken Widerspruch zu der Lebensqualität und Gesundheit der Anwohner:innen. Weiter ergaben sich Nutzungskonflikte zwischen Raumnahme durch Verkehrsinfrastruktur und Siedlungsgrund und zwischen zunehmendem Tourismus und ästhetischer Devaluation der Landschaft.

Diese Konflikte resultierten einerseits aus einer veränderten Umweltwahrnehmung, die mit dem Begriff der Ökologisierung gefasst werden kann.[9] In Einklang mit der sich weltweit formierenden Umweltbewegung, die Fragen nach den «Grenzen des Wachstums» stellte, wiesen die Aktivist:innen auf die Fragilität des alpinen Ökosystems hin. Andererseits wurde der Transitverkehr insbesondere durch das europäische Wirtschaftswachstum und die damit einhergehende Europäisierung des Verkehrs und der Verkehrspolitik angekurbelt,[10] weshalb rasch auch die Europäische Integration in den Diskussionen schweizerischer und österreichischer Transitgegner:innen eine Rolle zu spielen begann. So stellten die Aktivist:innen die Frage, wer eigentlich über die zukünftige Entwicklung des Alpenraums entscheiden sollte, oder deutlich provokativer: Wem gehören die Alpen?

Vor diesem Hintergrund untersucht dieser Beitrag die Kritik von Bürgerinitiativen am alpinen Transitverkehr in vergleichender Perspektive auf die beiden Hauptpässe der Alpen. Österreich und die Schweiz dienen dabei als Vergleichsbeispiele, da die beiden Länder aufgrund ihrer alpinen Lage geografisch ähnliche Voraussetzungen bezüglich der Transitthematik aufweisen: So beträgt der Alpenanteil gemessen an der Landesfläche rund 65 Prozent in Österreich und 60 Prozent in der Schweiz; beiden Ländern kommt ausserdem eine prädestinierte Funktion im Transit zu, trennen sie doch die wirtschaftlichen Zentren des europäischen Nordens von denen des Südens. So ähnlich sich die deutschsprachigen Alpenländer in ihrer geografischen Ausrichtung auch sind, so zahlreich sind die Unterschiede: Die Gegenüberstellung bietet die Möglichkeit, das Handeln sozialer Akteure in unterschiedlichen politischen Systemen und insbesondere im Kontext unterschiedlicher staatlicher Beziehungen zur EU[11] zu untersuchen. Es interessieren dabei sowohl Argumentationen als auch die damit verbundenen Handlungen (Protestaktionen, Volksinitiativen usw.).

Der Beitrag geht anhand von Primärzeugnissen österreichischer und schweizerischer Transitgegner:innen sowie der Medienberichterstattung der Frage nach, wie die zeitgenössischen Debatten über Ökologisierung und Europäisierung die Argumentation der Aktivist:innen beeinflussten. Analysiert werden über dies Unterschieden und Gemeinsamkeiten zwischen den Akteur:innen beider Nationen sowie transnationalen Verflechtungen. Dabei wird die Frage nach der Gewichtung von inner- und ausseralpinen Bedürfnissen, also nach regionalen, nationalen oder europäischen Ansprüchen an den Raum, angesichts wachsender globaler Verflechtungen aufgeworfen. Wir vertreten dabei die These, dass die Diskussionsfelder Ökologie und Europäisierung letztlich Nebenschauplätze der übergeordneten regionalpolitischen Frage über die Selbstbestimmung der Bevölkerung in den Alpen waren. Die hier betrachteten Nutzungskonflikte sind demnach im Kontext der Umwelt-

und Regionalbewegungen in Europa der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zu verorten.[12]

Vom Transit zum Widerstand

Wie eingangs geschildert, waren die 1960er- und 1970er-Jahren in viele alpinen Gebieten geprägt durch einen intensiven Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. So auch im österreichischen Bundesland Tirol: Als 1975 die Inntalautobahn von Kufstein bis Innsbruck fertiggestellt wurde, verband diese zusammen mit der anschliessenden Brennerautobahn als hochrangige Transitroute die wichtigen wirtschaftlichen Zentren des europäischen Nordens mit denen des Südens. Doch ab den 1980er-Jahren geriet die Tiroler Regierungsparole der Nachkriegszeit «Verkehr ist Leben»[13] immer stärker unter Druck. Die Emissionen des Transitverkehrs wie Lärm und Schadstoffe wurden zunehmend als unzumutbar empfunden. Die zeitgenössische Kontroverse über das Waldsterben spielte hier ebenfalls mit hinein: Im alpinen Tirol, wo Wälder eine wichtige Rolle für den Landschaftsschutz übernahmen, sorgte der *Tiroler Waldzustandsbericht* von 1984 für intensive Diskussionen. In diesem bestätigten Wissenschaftler:innen signifikant höhere Zahlen an geschädigten Bäumen entlang der Inntal- und Brennerautobahn. Es folgte eine breite gesellschaftliche Debatte über Luftqualität und Waldsterben, wobei dies schnell in Zusammenhang mit dem stetig zunehmenden Lkw-Transitverkehr gebracht wurde.[14] Wissenschaftliche Studien machten die Belastungen durch Strassenverkehr, Lärm und Abgase, erstmals messbar und objektivierten damit die bereits vorhandenen subjektiven Empfindungen der Bewohner:innen: Im Umkreis der Inntal- und Brennerautobahn wurden regelmässig die Grenzwerte für Luftschadstoffe überschritten, es wurden Schwermetalle in den Böden nachgewiesen und sogar Blei in der Muttermilch.[15]

So kam es ab Mitte der 1980er-Jahre zu einer Gründungswelle von Bürgerinitiativen, die sich gegen den ständig zunehmenden Transitverkehr zur Wehr setzten. Die Protestierenden stellten eine sozial und politisch heterogene Gruppe dar. Zwar waren in den Bürgerinitiativen selbst vor allem die Bewohner:innen der betroffenen Ortschaften vertreten, aber diese wurden von zahlreichen Gemeinden über die Region hinaus sowie von österreichischen Umweltverbänden, der Ärztekammer, dem Österreichischen Alpenverein und dem Katholischen Familienverband unterstützt. Was diese Initiativen vereinte, waren die ähnlich gelagerten Probleme und das gemeinsame Ziel des Erhalts der Alpen als Lebens-, Kultur- und Wirtschaftsraum.[16] Um ihr Ziel zu erreichen, suchten die Tiroler Aktivist:innen mediale Aufmerksamkeit durch

öffentlichkeitswirksame Protestaktionen. Durch Demonstrationen, unter anderem Blockaden auf der Autobahn, versuchten sie, auf die Politik einzuwirken.

In der Schweiz entfaltete sich im Verlauf der 1980er-Jahre ebenfalls der Widerstand gegen den alpenquerenden Transitverkehr. Das Schnellstrassennetz, seit 1960 in Bau, fand sich kurz vor der Vollendung: Von Zürich führte seit 1967 eine Schnellstrasse in und durch den Kanton Graubünden in den Süden; der Gotthard-Strassentunnel zwischen Göschenen und Airolo wurde im September 1980 eröffnet. Die Verkehrsachsen wurden rege genutzt, sei es durch Tourist:innen oder durch den internationalen Schwerverkehr. Ausgelastete Strassen waren Alltags-, ausgedehnte Staus Feiertagsprogramm; Lärm, Abgase und Müll entlang der Fahrbahnen gehörten dazu. Die schärfsten Kritiker:innen dieses Zustands bewegten sich in den alternativen Milieus der Bergkantone. Meist waren diese Transitgegner:innen schon seit einigen Jahren in anderen Themenbereichen politisch aktiv und verfügten über eigene Zeitschriften. In ihrer politischen Arbeit grenzten sie sich stark von den lokalen bürgerlichen Eliten ab.[17] Der Widerstand gegen den Transitverkehr genoss jedoch nicht nur unter linksalternativ Gesinnten Unterstützung, sondern wurde auch von den bürgerlichen Milieus mitgetragen.[18] Die Transitgegner:innen kanalisierten den lokale Unmut 1990 auf nationaler Ebene, indem sie die Eidgenössische Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» (Alpen-Initiative, 1989) lancierten. Die Alpen-Initiative wurde schliesslich 1994 durch das schweizerische Stimmvolk angenommen. Ein Erfolg, der ohne Stimmen aus den bürgerlich geprägten Bevölkerungsteilen nicht möglich gewesen wäre.[19]

Die alpinen Gebiete Italiens und Frankreichs waren ebenfalls von den Auswirkungen des zunehmenden Transits betroffen, jedoch gab es dort deutlich weniger Widerstand im hier untersuchten Zeitraum.[20] In diesen Ländern entstand zwischen 1980 und 2000 keine Protestbewegung wie in Österreich und der Schweiz, sondern der Unmut äusserte sich viel mehr in vereinzelten Aktionen. So lehnte zum Beispiel entlang der Mont-Blanc Route die autonome Regierung des Aostatals den Ausbau des Mont-Blanc Tunnels ab und verabschiedete 1994 ein Gesetz zur Kontrolle des Strassengüterverkehrs, das sich gegen die «frevlerische Politik der Landzerstörung» des italienischen Staates richtete.[21] Auch in Chamonix, auf der französischen Seite des Tunnels, protestierte man sporadisch gegen den Verkehr.[22] Vermutlich lässt sich dieser Umstand damit begründen, dass die französischen und italienischen Alpengebiete seit dem Zweiten Weltkrieg stärker von Abwanderung betroffen waren und Protestgruppen weniger guten Nährboden hatten, als dies in der Schweiz und Österreich der Fall war, wo die Transitrouten durch dicht besiedelte Gebiete führen.[23] Allerdings bedarf es hier noch weiteren Untersuchungen.

Zusammenfassend zeigt sich, dass sowohl in Österreich als auch der Schweiz die Auslöser für lokale Konflikte um den alpenquerenden Transitverkehr ähnlich geartet waren. Ebenfalls scheinen sich die Bürgerinitiativen und Protestgruppen vergleichbar heterogen zusammenzusetzen, auch wenn in der Schweiz tendenziell eher linksalternative Akteur:innen festzustellen sind. Unterschiedlich gestalten sich die Methoden des Protests: Die Tiroler Bürgerinitiativen bemühten sich stark um überregionale Vernetzung und mediale Aufmerksamkeit, um diese als Druckmittel auf die Politik verwenden zu können. Währenddessen setzten die schweizerischen Aktivist:innen auf das institutionelle Instrument der Volksinitiative, auf das sie Kräfte und nationale Allianzen konzentrierten.

Ökologischer Aktivismus

Die 1970er-Jahre gelten in vielerlei Hinsicht als Umbruchsphase.[24] Unter dem Stichwort «1970er-Diagnose» stiess Patrick Kupper die Frage an, inwieweit es sich bei der Entwicklung des Umgangs mit der und der Sichtweise auf die Umwelt ab 1970 um ein grundsätzlich neues Phänomen handelte oder ob diese eine Kontinuität früherer Entwicklungen darstellte.[25] Kupper konstatiert einen «Bruch», eine gesellschaftliche «Neudefinierung der Mensch-Umwelt Beziehung» nach 1970.[26] Diese äusserte sich unter anderem, national und international, in der Etablierung der Umweltpolitik als Politikfeld und der Entstehung der Umweltbewegung.[27] Dabei waren Forderungen nach einer neuen Wirtschaftsweise in aller Munde.[28] Diese Entwicklung erfasste auch die Alpentäler und beeinflusste die hier untersuchten Aktivist:innen. Die globale Dimension ihrer Anliegen zeigte sich, als Befürworter:innen des Bergschutzes auf der UN-Konferenz für Umwelt und Entwicklung in Rio de Janeiro 1992 erreichten, dass den Berggebieten in der Agenda 21 für nachhaltige Entwicklung ein eigenes Kapitel gewidmet wurde.[29]

Die Tiroler Transitgegner:innen deklarierten die Alpen zur Modellregion mit Vorbildcharakter für ökologische Themen. Sie erklärten die Alpen zu einem ökologisch sensiblen Gebiet, das als Frühwarnsystem für Europa diente. Aufgrund der spezifischen Naturbedingungen seien alpine Ökosysteme besonders anfällig für die Wirtschaftsweise der europäischen Dienstleistungsgesellschaft. «Gerade wir in unseren Bergen müssen nicht nur die Vorreiter für Natur- und Umweltschutz sein. Noch viel mehr als bisher müssen wir die Vorreiter sein für eine Demokratie, die Rücksicht nimmt auf die besonderen Gegebenheiten in den Alpen.»[30] Sie distanzierten sich bewusst von der Vorstellung einer heilen Bergwelt, die sie in Zeiten von Massentourismus, Wasserkraftwer-

ken und Transitlawinen als überhöht und realitätsfern erachteten.[31] Vielmehr sahen die Aktivist:innen die Alpen als zentrale, vernetzte Region mitten in Europa, die sich durch raum- und strukturspezifische Probleme von anderen Teilgebieten Europas deutlich unterschied. Diese Intentionen spiegelten sich in einem Projekt des *Transitforums Austria Tirols* wider: Unter dem Titel «Am Brenner für die Alpen» setzte sich die Bürgerinitiative zum Ziel, einen aktiven Beitrag zu leisten für eine Verkehrspolitik, die die alpinen Bewohner:innen und ihren Lebensraum in den Mittelpunkt stellte. Der begrenzte Lebensraum Alpen schliesse jede Form einer unbegrenzten Mobilität aus.[32] So konstatierten sie selbstbewusst, dass alles, was gemeinsam mit den verbündeten Vereinen und Initiativen am Brenner erreicht werde, auch den anderen alpinen Gebieten – und sogar anderen europäischen Regionen im Flachland – zugutekommen würde. In diesem Zusammenhang sprachen die Tiroler Transitinitiativen von einer neuen politischen Kultur in den Alpen, denn sie würden sich den drängenden Problemen stellen, Lösungen anbieten und sich einer breiten Unterstützung in der Bevölkerung sicher sein.[33]

Auch die Argumente der schweizerischen Transitgegner:innen waren grösstenteils in den Ökologiediskurs eingebettet, wie das Beispiel des Initiativtextes der Alpen-Initiative von 1989 zeigt. Dieser forderte, «die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume nicht schädlich ist» zu beschränken und den bestehenden Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, um damit den Schadstoffausstoss zu verringern.[34] Alf Arnold, einer der Mitinitianten, kritisierte schon 1988 die Situation in den Tälern der Hauptverkehrsachsen als unhaltbar: Deren Luft sei massiv durch Stickoxide belastet, die zu 95 Prozent durch den Transitverkehr versuracht würden. Dies habe ein Waldsterben zufolge, das wiederum Naturkatastrophen mitverursache.[35] In ihrer Zeitschrift *echo* sprachen die Initiant:innen vom «ökologischem Gleichgewicht» oder dem «Oekosystem ‹Alpengebiet›»[36] und knüpften damit direkt an den Ökologiediskurs an: «Im Alpengebiet [...] werden die natürlichen Belastungsgrenzen noch viel schneller erreicht als im Unterland.»[37] Solche Anlehnungen belegen die argumentative Nähe zu den Diskussionen über die «Grenzen des Wachstums» und zeigen, wie die schweizerischen Transitgegner:innen die Alpen nicht als isoliert, sondern, ganz in der systemische Argumentationsweise der Umweltbewegung, als wichtiges ökologisches Puzzleteil einer stabilen europäischen Umwelt betrachteten.

Die Motive und Ziele der Widerstandsbewegung gegen den Transit in den beiden Fallbeispielen spiegelten breitere Trends des Umweltschutzes nach 1970 wider, der sich nicht mehr auf den Erhalt von Naturdenkmälern konzentrierte, sondern einen ökologisch und sozial verantwortlichen Umweltschutz anstrebte

und dabei den Erhalt der Lebensgrundlage der ansässigen Bevölkerung berücksichtigte.[38] Im Gegensatz zu den früheren Organisationen des alpinen Naturschutzes, die fest im urbanen Bürgertum ausserhalb der Alpen verankert waren, rekrutierte diese neue Bewegung ihre Sprecher:innen und Unterstützer:innen in den Alpentälern selbst.[39] Die Aktivist:innen hoben die Alpen als Kulturlandschaft, Wirtschaftsraum und Lebensraum für Millionen von Menschen hervor und knüpften in ihrer Argumentation teilweise explizit an die globale Ökologiedebatte an. Die Aktivist:innen forderten demgemäss eine Reduzierung des Verkehrs, um Luftverschmutzung und Lärm zu begrenzen, und das Ende des grossflächigen Ausbaus der Strassen- und Schieneninfrastruktur. Trotz der ökologischen Argumente waren die Bedenken teilweise dennoch von einem traditionellen, romantischen Alpenbild geprägt. Die Modernisierung des Alpenraums wurden als eine Geschichte des Verfalls erzählt, die aktuellen Problemlagen gemessen an einem vermeintlich intakten Ur-Zustand der Natur.[40] Dass sich die Transitgegner:innen hier als Pionier:innen betrachteten, die dank dem «Frühwarnsystem Alpen»[41] auch über eine privilegierte Sicht in die mögliche Zukunft verfügten, bildet einen durchaus interessanten Aspekt: traditionellerweise gilt ja gerade der Alpenraum als rückwärtsgewandte «Reliktlandschaft».[42]

Kritik an «Europa»

Seit den 1950er-Jahren rückte der Prozess der Europäische Integration die Alpen von einer peripheren Stellung ins Zentrum Europas. Das brachte den Bergregionen neue politische Sichtbarkeit und sozioökonomische Bedeutung.[43] Die Bewohner:innen und lokalen Behörden sahen sich vermehrt mit ausseralpinen Bedürfnissen, europäischen und gar globalen Anforderungen an den Alpenraum konfrontiert. Gerade bei der Transitthematik zeigte sich dieses neue Spannungsfeld: Seit den 1970er-Jahren waren Österreich und die Schweiz in Gesprächen mit der EU über den wachsenden (Güter-)Transitverkehr, ab Ende der 1980er-Jahre wurden Transitabkommen ausgehandelt.

In den Debatten der Tiroler Bürgerinitiativen ist die Bezugnahme auf die EU, oftmals lapidar als «Europa» bezeichnet, sehr präsent. Aus Sicht der Bürgerinitiativen gab es gute Gründe, ihre Ziele zunehmend Richtung EU zu artikulieren und klare Position gegen die Bestrebungen aus Brüssel zu beziehen. Die Interessen der EU und die von Österreich – im Speziellen die von Tirol – stellten sich für die Aktivist:innen immer deutlicher als unvereinbar heraus.[44] Die Verhandlungen der beiden Seiten über einen bilateralen Transitvertrag, die 1988 aufgenommen wurden, konnten die Bedenken der Akteur:innen nicht verringern. Ausserdem fürchteten sie einen möglichen EU-Beitritt Österreichs,

der die Kompetenzen bezüglich der Verkehrs- und Umweltpolitik nach Brüssel verlagern würde und damit jedes eigenständige Agieren der Alpenrepublik praktisch verunmöglichte.[45]

An Fritz Grugisers Stellungnahmen zur EU lässt sich exemplarisch das ambivalente Verhältnis der Tiroler Protestbewegung zur EU insgesamt aufzeigen. Gurgiser – Obmann des *Transitforums Austria Tirol* – unterstellte darin der EU Zentralismus und Bürgerferne: «Dieses Europa ist weit von einer Union, einer Gemeinschaft entfernt. Erst wenn verstanden wird, dass man auf die unterschiedlichsten Bedingungen und Topographien in den Mitgliedstaaten Rücksicht nehmen muss, wird Europa zur Familie, zur Union werden.»[46] Er plädierte damit für ein Europa der Regionen und für eine aktive Mitgestaltung der Bevölkerung im Alpenraum. Denn alles, was «im Herzen der Alpen» erreicht werde, komme dem gesamten Alpenraum, komme Europa zugute – eine Position, die im gesamten Alpenraum häufig formuliert wurde.[47]

Die Kritik der Tiroler Transitgegner:innen bezog sich vor allem auf die politische und ökonomische Wirkmächtigkeit der EU: Der Transit war demnach ein menschen- beziehungsweise ein EU-gemachtes Problem, durch das Prinzip des freien Warenverkehrs und der Ausrichtung auf den Binnenmarkt begünstigt. Josef Bertsch, Obmann der Initiative *Lebensraum Tirol*, sah eine Lösung des Transitproblems hauptsächlich in einer Änderung der europäischen Wirtschaftspolitik. Er vertrat die Meinung, dass die grosse Herausforderung einer alpenverträglichen Verkehrspolitik nicht die Bewältigung, sondern die Vermeidung zukünftigen Verkehrswachstums sei. Dieses Ziel stünde zwangsläufig in diametralem Gegensatz zu den Verkehrs- und Wirtschaftsprinzipien der EU, sei aber aus der Sicht der Alpenländer alternativlos.[48] Nach Meinung der Bürgerinitiativen begünstigte die Wirtschaftsweise der EU das enorme Wachstum des Transitverkehrs. Dabei stand vor allem das Wirtschaftsmodell der Arbeitsteilung nach Kostenfaktoren in der Kritik, denn zwischen den einzelnen Produktionsschritten an den jeweils kostengünstigsten Standorten lag der Transport – und dieser war nach Ansicht der Transitgegner:innen viel zu günstig.[49]

Das sogenannte *Brenner Memorandum*, das in Kooperation verschiedener Antitransit-Bürgerinitiativen Tirols ausgearbeitet wurde, setzte der EU-Wirtschaftsweise ein konträres Konzept entgegen: Unter dem Titel «Sag JA zum Regionalprodukt – sag NEIN zu den Kilometerfressern»[50] lancierten die Aktivist:innen eine Initiative, die für den Kauf regionaler Produkte warb. Diese Aktion sahen sie als Möglichkeit, die Eigenleistung der Region zu fördern und einen Weg aufzuzeigen, wie jede:r im alltäglichen Leben zur Reduktion des Transitverkehrs beitragen könne. Der Kauf regionaler Produkte, so die Initiator:innen weiter, stärke auch die heimische Wirtschaft.[51] Die Transitgegner:innen plädierten für kleinräumige Wirtschaftsstrukturen, die auf regionale Pro-

dukte setzten, und damit zu deutlich kürzeren Verkehrswegen führen sollten. So spielten in die Debatte über die Regionalisierung und Europäisierung auch ökonomische Überlegungen mithinein.

An und für sich stellten sich die Vertreter:innen der schweizerischen Alpen-Initiative nicht gegen das Projekt eines gemeinschaftlichen Europas beziehungsweise die EU – solange es nicht nur den Interessen der Wirtschaft zugute käme. Während sich die Grüne Partei 1992 aus ökologischen Überlegungen gegen den Beitritt der Schweiz zum Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) aussprach,[52] hatten die Aktivist:innen rund um die Alpen-Initiative keine derart klare Position. In der Abstimmungskampagne inszenierten sie den Kontrast zwischen dem «intakten Ökosystem» Alpen und dem «Verkehrsmonster» EU, gleichzeitig setzten sich prominente Vertreter:innen der Alpen-Initiative wie Peter Bodenmann an vorderster Front für einen EWR-Beitritt ein.[53] Das Spiel mit dem Bild des politischen Molochs EU, der mittels Wirtschafts- und Verkehrswachstum die Harmonie zwischen Mensch und Natur in den Alpen störe, spannten den nationalkonservativ konnotierten schweizerischen Alpenmythos fort, unterstellten ihn aber dem Primat des Umweltschutzes beziehungsweise der Ökologie.[54]

Über die Alpen-Initiative hinaus konkretisierte sich auf Ebene von Regierung und Verwaltung die Idee eines Basistunnels[55] durch die Alpen – quasi als Mariage der ökologischen und ökonomischen Anliegen.[56] Als mythologisch befrachtete Verkehrsroute war der Gotthard rasch als möglicher Alpendurchstich im Fokus.[57] 1986, als die Pläne für einen Eisenbahntunnel öffentlich diskutiert wurden, konstatierte Niklaus Regli, Redakteur der Urner Zeitschrift *Alternative,* der Kanton Uri sei ein weiteres Mal aufgefordert, «‹zum Wohle des ganzen Landes› ein Opfer zu bringen».[58] Regli nahm dabei Bezug auf die Gotthard-Eisenbahnstrecke und den Gotthard-Strassentunnel, die beide eine erhebliche Fläche wertvollen Talbodens für die Verkehrsnutzung beanspruchten. 1988 schliesslich bezeichnete der grüne Verkehrspolitiker Alf Arnold den Basis-Tunnel als «Opfergabe», mit der sich die Schweiz den Zugang zum Europäischen Markt offenhalten wolle, ohne aber von einem richtigen Beitritt zu profitieren.[59] Offenbar unterlagen bei den Transit:gegnerinnen die ökologischen Argumente des Bundesrat den lokalpolitischen Anliegen.

Neben der lokalen Verteidigungshaltung argumentierten die Transitaktivist:innen beider Länder regelmässig mit den Bedürfnissen der gesamten Alpenregion. In Tirol und in der Schweiz forderte man ein gemeinsames Auftreten der «Alpenländer» gegenüber der EU in den Transitverhandlungen – allerdings erfolglos. Das Agieren in transnationalen Regionen war offensichtlich im System der europäischen Nationalstaaten alles andere als einfach. Der Beitritt Österreichs zur EU und der Nicht-Beitritt der Schweiz verbesserten die

Situation für die Transitgegner:innen nicht. Transnationale Kontakte und Netzwerke blieben begrenzt – wie so häufig bei Protestbewegungen.[60] Das Fehlen einer einheitlichen Strategie der schweizerischen und österreichischen Transitgegner:innen ist primär mit den unterschiedlichen politisch-institutionellen Möglichkeiten zu erklären. Tiroler Aktivist:innen mussten protestieren und lobbyieren, während ihre Schweizerischen Kolleg:innen sich via Volksinitiative zur Fachorganisation etablierten und zunehmend in das politische System integriert wurden. Hinzu kam, dass die Schweiz den Transitverkehr «starrsinnig» als Pfand in den bilateralen Verhandlungen mit der EU nutzte und damit den viel thematisierten «Umwegverkehr» in Kauf nahm, das heisst die Umfahrung der Schweiz durch Schwertransporter zu Lasten Frankreichs oder Österreichs.[61] Zivilgesellschaftliche Akteur:innen in Österreich konnten dieser Entwicklung keinen Einhalt gebieten, ebenso wenig wie dem von EU und Österreich eingesetzte Ökopunktesystem.[62]

Fazit: Wem gehören die Alpen?

Die Transitproblematik hat den Alpenraum bis heute fest im Griff trotz zahlreicher Anstrengungen, den (Güter-)Verkehr auf die Schiene zu verlagern. In der Schweiz begannen 1999 die Bauarbeiten für Basistunnel auf den Bahnstrecken Gotthard und Lötschberg-Simplon, die 2007 (Lötschberg) und 2016 (Gotthard) in Betrieb genommen wurden. Auch Österreich legte Pläne für den Bau von Basistunnel auf der Brenner- und Semmeringstrecke vor. Hier begannen die von der EU geförderten Bauarbeiten erst in den Jahren 2006 und 2012 und sollen bis Anfang der 2030er-Jahre abgeschlossen sein.[63] Beide Basistunnel-Projekte riefen bei Verkehrsexpert:innen und Umweltschützer:innen Protest hervor, die die hohen Kosten und die Auswirkungen auf die Landschaft kritisierten. Darüber hinaus wurde in zahlreichen Studien infrage gestellt, ob die Bauvorhaben das Problem des alpenquerenden Transitverkehrs durch Österreich lösen würden.[64] Somit sind die Nutzungskonflikte in den Alpen hinsichtlich des Transitverkehrs bis heute nicht gelöst, auch wenn der aktive Widerstand dagegen im deutschsprachigen Alpenraum spürbar nachgelassen hat.

Eingangs stellten wir die These auf, dass die Diskussionsfelder Ökologie und Europäisierung letztlich Nebenschauplätze der übergeordneten regionalpolitischen Frage über die Selbstbestimmung der Bevölkerung in den Alpen waren. Mit folgenden Argumenten möchten wir die These untermauern:

Sowohl die österreichischen als auch die schweizerischen Transitgegner:innen schrieben sich argumentativ in die globalen Ökologiediskurse ein. Abgesehen von Nuancen unterschieden sich die Argumentationslinien der Aktivist:in-

nen der beiden Nationen kaum: Beide positionierten dabei die Alpen als ökologische Vorreiter:in in einem von ökonomischen Messgrössen und liberalen Maximen getriebenen Europa. Umweltschutz hatte in dieser Diskussion die Funktion einer moralisch grundierten Idealisierung der Alpenregion – inklusive hergebrachter romantischer Alpenbilder. Damit drehte sich die Debatte einerseits um die ökologische Funktion der Alpen in Europa, andererseits um die Frage, wer diese Funktion definierte beziehungsweise steuerte.

Ähnliches beobachten wir auch bei den Debatten um die Europäisierung der beiden Länder beziehungsweise der Alpen. Die EU spielte eine wichtige und zugleich ambivalente Rolle als diskursiver Bezugspunkt für die alpinen Transitgegner:innen. Sie fungierte als abstraktes «Anderes» im Gegensatz zum greifbaren «Eigenen», als bürokratischer und bevölkerungsferner Moloch, dem ganze Regionen als Opfer dargebracht wurden. Andererseits diente die EU als gemeinsamer Bezugspunkt, der eine Einheit des Alpenraums nicht nur suggerierte, sondern auch diskursiv herbeiführte. Darüber hinaus waren die politischen Institutionen der EU ein wichtiger Adressat für die Transitgegner:innen. Neben ihrer Auswirkung auf die Volkswirtschaften entwickelte sich die EU in Politikfeldern wie Verkehr und Umwelt zu einer führenden Akteurin. In diesem Fall sahen die Aktivist:innen die EU sowohl als Ursprung der problematischen regionalen Effekte als auch als Ort, an dem diese gelöst werden mussten. In diesem Zusammenhang ist allerdings darauf hinzuweisen, dass der EU-Beitritt Österreichs von 1995 sich deutlich weniger auf die Narrative, Argumentationen und Aktionen der österreichischen Transitgegner:innen auswirkte, als anzunehmen wäre. Die Aktivist:innen in Tirol etablierten die EU bereits Ende der 1980er-Jahre als Adressatin ihrer Proteste, was sich auch nach dem Beitritt nicht änderte.

Angesichts dieser Umstände ist es überraschend, dass es zu keiner intensiveren transnationalen Kooperation der Aktivist:innen kam – denn offensichtlich stellte der Beitritt keinen Bruch oder Wendepunkt für die Transitgegner:innen in Österreich dar und unterschied sie somit auch nicht weiter von ihren Leidensgenoss:innen im Drittland Schweiz. Zwar gab es informelle Kontakte unter den Transitgegner:innen der beiden Länder, allerdings beruhten diese mehr auf punktuellem Austausch von Informationen und Erfahrungen über Protestformen und deren Wirkung. Das eigentliche Hemmnis für die Formierung einer gemeinsamen, transnationalen Protestbewegung bildeten die nationalen Aktionsgefässe. Seit dem Erfolg der schweizerischen Transitgegner:innen mit der Alpen-Initiative 1994 blickten die österreichischen Aktivist:innen gleichzeitig mit Neid als auch Misstrauen ins Nachbarland. Ersteres, da die Schweizer:innen das Ziel der Transitbeschränkung in der Verfassung verankert hatten, Letzteres, weil diese Sachlage zum viel geschmähten «Umwegverkehr»

über Österreich beitrug. Die negativen Signale an Österreich verstärkten sich mit dem Abschluss des Landverkehrsabkommens im Rahmen der bilateralen Verhandlungen 1999 und der Weigerung der Schweiz, das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention zu zeichnen.

Was den Aktivist:innen selbst nicht gelang, forderten sie jedoch um so lauter von der Politik ein: Die politische Zusammenarbeit sollte den kleinen Ländern mehr Macht in Europa verleihen. Eva Lichtenberger, die zunächst als Aktivistin in Tirol tätig war und später Abgeordnete im EU-Parlament, sprach dabei von der «Politik des geschlossenen Alpenriegels». So sei unter den Transitgegner:innen die Meinung weit verbreitet gewesen, dass sich damals bei den EWR-Verhandlungen Österreich und die Schweiz stärker hätten absprechen müssen, um mehr erreichen zu können.[65] Die Bürgerinitiativen und Alpenschutzverbände kritisierten diesen Mangel an Koordination, sie hielten eine kohärente politische Einheit der Alpen für unabdingbar, um die eigenen inneralpinen Bedürfnisse und Interessen gegen Ansprüche ausserhalb der Alpen durchzusetzen. Denn egal auf welcher Seite der Grenze, die Herausforderungen für Alpenbewohner:innen, Wirtschaft und Umwelt in den Alpen wurden als ähnlich empfunden. Die Logik der Nationalstaaten isolierte jedoch die Akteur:innen und Interessen, die eine geeinte «Alpenregion» hätten bilden können.

Der Transitverkehr bildet ein Konglomerat der zentralen Herausforderungen für den Alpenraum in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, in dem die Alpenbewohner:innen vermehrt mit ausseralpinen Ansprüchen konfrontiert wurden. Das Transitproblem ist aufs Engste mit den brennenden ökologischen und ökonomischen Fragen seit den 1970er-Jahren verbunden. Übergeordnet scheint aber das vor dem Hintergrund der Europäischen Integration aufscheinende Streben nach regionaler Selbstbestimmung in den Alpen. Dieses bildet gleichsam die Klammer und den Kontext, in dem die Transitproblematik sich in ihrer ganzen Brisanz verstehen lässt. Die Frage dabei bleibt: *Wem gehören die Alpen?*

Auftaktbild: Vertreterinnen und Vertreter schweizerischer und österreichischer Bürgerinitiativen protestieren in Brüssel gegen die Zunahme des alpenquerenden Güterverkehrs (1992 oder 1993, Bildarchiv Alpen-Initiative, Altdorf).

Anmerkungen

1 Die Forschung für diesen Beitrag wurde als D-A-CH Lead Agency-Verfahren finanziert von FWF (Nr. I 3697-G28), DFG (Nr. 392198021) und SNF (Nr. 100019E_176479): «Issues with Europe: A Network Analysis of the German-speaking Alpine Conservation Movement (1975–2005)». Weitere Informationen unter www.uibk.ac.at/projects/issues-with-europe.

2 J.-F. Bergier, «Des Alpes traversées aux Alpes vécues», *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen,* 1, 1996, S. 11–21.

3 E. van der Vleuten et al., «Europe's System-Builders: The contested shaping of transnational road, electricity and rail networks», *Contemporary European History*, 16, 2007, S. 321–347.

4 F. Schipper, J. W. Schot, «Infrastructural Europeanism, or the project of building Europe on infrastructures. An introduction», *History and Technology*, 27, 2011, S. 245–264; P. Högselius, A. Kaijser, E. van der Vleuten, *Europe's Infrastructure Transition. Economy, War, Nature*, Basingstoke 2015.

5 W. Bätzing, *Die Alpen: Geschichte und Zukunft einer europäischen Kulturlandschaft,* München 2015, S. 151.

6 C. Stadel, «The Brenner Freeway (Austria-Italy): Mountain Highway of Controversy», *Mountain Research and Development,* 13, 1, 1993, S. 1–17; P. Messerli, H.-R. Egli, «Alpen und Verkehr – ein Spannungsfeld zwischen Bedrohung und Überlebensnotwendigkeit», *Geographische Rundschau*, 7–8, 2015, S. 50–57 (hier S. 54).

7 Für konkurrierende Nutzungsansprüche an Kollektivgüter siehe: U. Hasenöhrl, *Zivilgesellschaft und Protest. Eine Geschichte der Naturschutz- und Umweltbewegung in Bayern 1945–1980*, Göttingen 2011, S. 14.

8 Hasenöhrl, (wie Anm. 7) S. 32; vgl. ausserdem: A.-K. Wöbse, «Globales Gemeingut und das Naturerbe der Menschheit im Völkerbund und den Vereinten Nationen», in: I. Löhr, A. Rehling (Hg.), *Jahrbuch für Europäische Geschichte*, 15, 2014, S. 83–107; B. Debarbieux, M. F. Price, «Representing Mountains. From Local and National to Global Common Good», *Geopolitics,* 13, 1, 2008, S. 148–68.

9 J. Mathieu, *Die Alpen. Raum – Kultur – Geschichte*, Stuttgart 2015, S. 179–206.

10 A. Badenoch, A. Fickers, *Materializing Europe. Transnational Infrastructures and the Project of Europe*, Basingstoke 2010; Messerli/Egli (wie Anm. 6), S. 56.

11 Für die bessere Lesbarkeit wird im Folgenden durchgängig die Bezeichnung Europäischen Union (EU) verwendet. In unserer Forschungzeitraum, an der Schwelle zwischen Europäischen Gemeinschaften (EG) und EU, weist auch das vorliegende Quellenmaterial Ambivalenzen und Anachronismen in den Begrifflichkeiten auf.

12 Vgl. H. Kaelble, *Sozialgeschichte Europas. 1945 bis zur Gegenwart*, München 2007, S. 309–310.

13 M. Achrainer, N. Hofinger, «Politik nach ‹Tiroler Art – ein Dreiklang aus Fleiss, Tüchtigkeit und Zukunftsglaube›. Anmerkungen, Anekdoten und Analysen zum politischen System Tirols 1945–1999», in: M. Gehler (Hg.), *Tirol. «Land im Gebirge». Zwischen Tradition und Moderne*, Wien/Köln/Weimar 1999, S. 27–136, (hier S. 94).

14 C. Udschi, «Zur Diskussion über die Blockade», *Lebensraum Tirol,* 2, 1987, S. 5; K. Ott, «Alpenquerender Transit aus der Sicht der Tiroler Verkehrsplanung», in: W. Hummer (Hg.), *Alpenquerender Transitverkehr aus regionaler und überregionaler Sicht. Rechtliche, technische und wirtschaftliche Problemlagen*, Wien/Köln/Weimar 1993, S. 105–111 (hier S. 106).

15 W. Tipotsch, «Verkehr als krankmachender Faktor», *Lebensraum Tirol*, 2, 1987, S. 9; Ö1 Mittags-

journal, Zustand der heimischen Wälder, 11. 8. 1989; J. Gaulke, «Blei in der Bergluft. Österreich wehrt sich gegen den Lastwagen-Transit», *Die Zeit*, 9. 6. 1989, S. 27.

16 Zu den beteiligten Berufsgruppen und Zuteilung der Akteure zu sozialen Gruppen siehe: H. Sickinger, R. Hussl, *Transit-Saga Bürgerwiderstand am «Auspuff Europas»*, Wien 1993, S. 64; Transitforum Austria-Tirol, *Über Demokratie und Widerstand, über Wahlversprechen und Wahlbetrug. Am Beispiel Alpentransit: Gnadenlos verraten und verkauft, Tatort Brenner*, 1, Innsbruck 1999, S. 45.

17 Vgl. M. Furrer, «Die neue Opposition in der Urschweiz 1970–1990», in: U. Altermatt (Hg.), *Rechte und linke Fundamentalopposition. Studien zur Schweizer Politik 1965–1990,* Basel 1994, S. 95–134; P. Evéquoz, «Die Rote Anneliese. Genèse et itinéraire d'une revue haut-valaisanne contestataire (1971–1979)», *Annales Valaisannes*, 2018, S. 9–69.

18 «Aufruf von 660 Urnern gegen Schwerverkehr auf der Autobahn: ‹Geduld ist erschöpft›», *Bote der Urschweiz*, 26. 11. 1986.

19 S. Hardmeier, W. Linder, *Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 20. Februar 1994,* Adliswil/Bern 1994.

20 Anders gestaltete sich diese Situation in den 2000er-Jahren, als die Proteste gegen den Basistunnel Lyon-Turin eskalierten: D. Della Porta, G. Piazza, «Local contention, global framing: The protest campaigns against the TAV in Val di Susa and the bridge on the Messina Straits», *Environmental Politics,* 5, 2007, S. 864–882; A.-M. Granet-Abisset, «L'aplanissement de la montagne. Un rêve de techniciens et d'aménageurs européens. L'exemple du Lyon Turin Ferroviaire (LTF)», *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen* 21, 2016, S. 233–254.

21 C. Giorno, «Transitkorridor Aostatal», in: Alpen-Initiative (Hg.), *Tagungsband der 2. Internationale Transittagung, 17./18. 2. 1995 in Luzern*, Altdorf/Brig 1995, S. 40.

22 E. Riccarrand, «Kleine Schritte in die gewünschte Richtung», in: Alpen-Initiative (Hg.), *Tagungsband der 2. Internationale Transittagung, 17./18. 2. 1995 in Luzern*, Altdorf/Brig 1995, S. 23–24.

23 Vgl. W. Bätzing, B. Messerli (Hg.), *Die Alpen im Europa der neunziger Jahre. Ein ökologisch gefährdeter Raum im Zentrum Europas zwischen Eigenständigkeit und Abhängigkeit*, Bern 1991. Darin insbesondere die Beiträge von Ph. Huet (Frankreich) und E. Martinengo (Italien).

24 P. Chassaigne, «Why the 1970s Really Matter», *Journal of Modern European History*, 9, 2011, S. 21–23, siehe auch: A. Doering-Manteuffel, L. Raphael, *Nach dem Boom. Perspektiven auf die Zeitgeschichte seit 1970*, 3. ergänzte Auflage Aufl., Göttingen 2010.

25 P. Kupper, «Die «1970er Diagnose». Grundsätzliche Überlegungen zu einem Wendepunkt der Umweltgeschichte», *Archiv für Sozialgeschichte,* 43, 2003, S. 325–348.

26 Ebd., S. 328 und 348.

27 J. McCormick, *Reclaiming Paradise. The Global Environmental Movement*, Bloomington 1989.

28 Für den Nachhaltigkeitsdiskurs siehe einleitend: E. Seefried, «Rethinking Progress. On the Origin of the Modern Sustainable Discourse, 1970–2000», *Journal of Modern European History*, 3, 2015, S. 377–400.

29 J. Mathieu, *Die dritte Dimension. Eine vergleichende Geschichte der Berge in der Neuzeit*, Basel 2011.

30 Transitforum Austria Tirol (wie Anm. 16), S. 30.

31 Vgl. M. Stremlow, *Die Alpen aus der Untersicht. Von der Verheissung der nahen Fremde zur Sportarena. Kontinuität und Wandel von Alpenbildern seit 1700*, Bern/Wien 1998, S. 268. Vgl. hierzu auch K.-W. Brand, «Umweltbewegung», in: R. Roth, D. Rucht (Hg.), *Die sozialen Bewegungen in Deutschland seit 1945. Ein Handbuch*, Frankfurt a. M./New York 2008, S. 219–244.

32 Transitforum Austria Tirol, *Am Brenner für die Alpen, Tatort Brenner,* 2, Innsbruck 2000, S. 107.

33 *Ibid.*

34 Bundesrat, «Eidgenössische Volksinitiative zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» Zustandekommen, *Bundesblatt* II, 1990, S. 1219.

35 A. Arnold, «Ökologische und verkehrspolitische Situation an der Gotthardroute», in: H. Brahms-Rock (Hg.), *Transitraum Alpen*, o. O. 1988, hier S. 14–16.

36 Alpen-Initiative, «Wir lassen uns nicht überrollen!», *echo* 5, 1989, S. 1.

37 Alpen-Initiative, «Die Alpen liegen quer in der Transitlandschaft», *echo* 3, 1989, S. 1.

38 Kupper (wie Anm. 25), S. 325–348; J. Radkau, *Die Ära der Ökologie. Eine Weltgeschichte*, München 2011.

39 Für den Wandel des Alpenschutzes im Verlauf des 20. Jahrhunderts siehe: R. Aschwanden et al., «Moving Mountains. The Protection of the Alps», in: A.-K. Wöbse, P. Kupper (Hg.), *Greening Europe. Environmental Protection in the Long Twentieth Century*, Berlin 2021, S. 213–236.

40 M. Stremlow (wie Anm. 31), S. 268; M. Buck, «Von den bedrohlichen zu den bedrohten Alpen. Aneignungsprozesse und Identifikationsfiguren alpiner Umweltschützer», *Gebirge–Literatur–Kultur*, 14, 2021, S. 124–152.

41 Von den Alpen als «Frühwarnsystem und Vorreiterin» sprach im Übrigen auch der Alpenforscher Werner Bätzing: W. Bätzing, «Der Alpenraum als Vorreiter einer ökologischen Wende in Europa», *Kommune*, 9, 1989, S. 50–57.

42 Vgl. B. Tschofen, *Berg, Kultur, Moderne. Volkskundliches aus den Alpen*, Wien 1999, S. 30.

43 R. Aschwanden, «Für eine Opposition in den Alpen. Transnationale Dimension des Widerstandes gegen den Transitverkehr durch die Alpen in den 1990er Jahren», *Histoires des Alpes–Storia delle Alpi–Geschichte der Alpen*, 23, 2018, S. 259–273, hier S. 263.

44 J. Bertsch, «Transit und die EG!», *Lebensraum Tirol*, 12, 1988, S. 3.

45 F. Gurgiser, «Transitprobleme aus der Sicht einer betroffenen Bürgerinitiative», in: W. Hummer (Hg.), *Alpenquerender Transitverkehr aus regionaler und überregionaler Sicht. Rechtliche, technische und wirtschaftliche Problemlagen*, Wien/Köln/Weimar 1993, S. 229–233, hier S. 230.

46 F. Gurgiser, «Widerstand gegen den Alpentransit. Mythos oder Überlebenskampf», in: C. Wildburger (Hg.), *Mythos Alpen. CIPRA Jahreskonferenz, 10.–12. Oktober 1996*, Igls, Wien 1996, S. 101–104, hier S. 103.

47 Vgl. J. Mathieu, *Die Alpen. Raum. Kultur. Geschichte*, Stuttgart 2015, S. 215.

48 J. Bertsch, «Transitwiderstand in Tirol», in: H. Koch, H. Lindenbaum (Hg.), *Überrolltes Österreich. Zukunft unter dem Transitverkehr*, Wien 1991, S. 176.

49 Die Risikogesellschaft, in: *Tiroler Stauzeitung*, 1, Juli 1988, S. 4; auch Gurgiser teilt diese Ansicht und bezeichnet das EU-Recht des freien Personen- und Warenverkehrs als «bürger- und umweltfeindliche europäische Grundfreiheit». Gurgiser, (wie Anm. 45), S. 102 f., und S. Glauser, *Schauplatz Alpen, Gratwanderung in eine europäische Zukunft*, Zürich 1997, S. 1000.

50 Transitforum Austria Tirol, *Das Leben an der Autobahn hat Folgen, Tatort Brenner*, 6, Innsbruck 2006, S. 109.

51 Ebd., S. 110.

52 J. Tanner, *Geschichte der Schweiz im 20. Jahrhundert*, München 2015, S. 503.

53 R. Aschwanden, *Politisierung der Alpen. Umweltbewegungen in der Ära der Europäischen Integration (1970–2000)*, Köln 2021, S. 178–182.

54 *Ibid.*

55 Unter einem Basistunnel versteht man eine Flachbahn, das heisst eine Eisenbahnstrecke mit geringstmöglicher Steigung und damit verbundener erheblicher Energieersparnis.

56 CEMT – Arbeitsgruppe «Neue Alpentransversalen»: Protokoll der 1. Sitzung vom 19. Dezember 1980 in Zürich-Flughafen, 19. 12. 1980, Schweizerisches Bundesarchiv, E8100C#1999/365#318*.

57 J. Mathieu, «Gotthardverkehrswege. Nukleus der Eidgenossenschaft im Spätmittelalter?», in: K. Elsasser, U. Habegger, G. Kreis (Hg.), *Eine Zukunft für die historische Verkehrslandschaft Gotthard. Publikation zum Symposium vom 6. und 7. September 2013 in Altdorf*, Bern 2014, S. 25–31.

58 N. Regli, «Umdenken–Umschwenken?», *Alternative*, 106, 1985–1986, S. 11.

59 A. Arnold, «Gotthardbasislinie. Uri soll der EG geopfert werden», *Alternative*, 129, 1988, S. 12.

60 Die Erforschung transnationaler Netzwerke zwischen Protestbewegungen ist aufgrund des breiten Spektrums des Austauschs, aber auch wegen des teilweise geringen Umfangs eine besondere Herausforderung. Vgl. A. Tompkins, «Grassroots Transnationalism(s)», *Contemporary European History*, 25, 2016, S. 117–142, hier S. 118: Tompkins nimmt eine Kategorisierung der Austauschbeziehungen am Beispiel der Anti-Atombewegung vor. Ebenfalls zur Relevanz von transnationalen Austauschbeziehungen: A. M. Kirchhof, J.-H. Meyer, «Global Protest against Nuclear Power. Transfer and Transnational Exchange in the 1970s and 1980s», *Historical Social Research–Historische Sozialforschung*, 39, 2014, S. 165–190, hier S. 168.

61 Vgl. dazu M. Höschen, *Nationaler Starrsinn oder ökologisches Umdenken? Politische Konflikte um den Schweizer Alpentransit im ausgehenden 20. Jahrhundert*, München 2007, insbesondere S. 297–374.

62 Ebd., S. 343–349; O. Kolp, *Die gescheiterte Transitpolitik. Der alpenquerende Güterverkehr anhand des Fallbeispiels Tirol. Die Verkehrspolitik Österreichs, der EU und der Schweiz*, Dissertation, Universität Innsbruck, 2015.

63 Zudem ist zwischen Frankreich und Italien seit 2019 der Mont-d'Ambri-Basistunnel (besser bekannt als Mont-Cenis-Basistunnel) im Bau.

64 J. Kusstatscher, *Tunnelblick: Der Brennerbasistunnel. Fakten – Argumente – Meinungen*, Innsbruck 2008; S. Arora, O. Kroisleiner, W. Müller, «Brenner, Semmering, U2: Österreichs grösste Tunnelprojekte», *Der Standard*, 1. 2. 2020.

65 E. Lichtenberger, Interview mit Maria Buck, 16. 2. 2021. Ähnlich A. Weissen, «Umwelt-Organisationen zu Alpentransit-Problemen», *Mittagsjournal*, 21. 5. 1996.

Abb. 1. Vertreterinnen und Vertreter schweizerischer und österreichischer Bürgerinitiativen protestieren in Brüssel gegen die Zunahme des alpenquerenden Güterverkehrs (1992 oder 1993, Bildarchiv Alpen-Initiative, Altdorf).