



Maria Buck

ORCID: 0000-0002-8090-6405

Universität Innsbruck

maria.buck@uibk.ac.at

<https://doi.org/10.19195/2084-4107.14.10>

Von den bedrohlichen zu den bedrohten Alpen – Aneignungsprozesse und Identifikationsfiguren alpiner Umweltschützer*innen in Tirol*

Słowa-klucze: Alpy, turystyka, środowisko naturalne, ekologia

Keywords: the Alps, tourism, natural environment, ecology

From the dangerous to the endangered Alps — appropriation processes and identity of Alpine environmental activists in Tirol

Summary

While in the early days of the European history of culture the Alps were seen as forbidding, since the 1970s environmental activists have used this description, turning it the other way round

* Der vorliegende Beitrag ist Teil des FWF-DACH-Projekts „Issues with Europa. A Network Analysis of the German-speaking Alpine Conservation Movement (1975–2005)“, das an den Universitäten Innsbruck, Basel und München realisiert wird.

— now it is the Alps that are increasingly threatened by today's environmental problems. Noise, air pollution, deforestation and problems relating to ozone depletion threaten the ecologically sensitive Alpine range. The problems affect not just the Alps, but owing to geographical and topographic conditions their consequences are particularly strong here. Thus the Alps constitute a reference framework as well as a point of origin for the thematisation of ecological problems. Defenders of the Alps were especially critical of the claims — or, more openly, designs — of the European Union in the area of transport, tourism and energy. The relations between the Alps and the European Union constituted a unique moment in the discussion of environmental activists. On the one hand they styled the Alps as a model ecological region in contrast to the economy-focused European Union, and on the other the European Union served as a common enemy, which turned the Alps into a political argument in declaring unity of this space. This unity was, according to the defenders of the Alps, important in the context of securing and forcing through the region's internal needs. To sum up, the Alps were presented as a place where various, partly opposing, economic, ecological and political interest met, and a place appropriated, depending on the context, as a living, cultural and economic space, as Europe's roof and water tower, or as a holiday idyll and sports arena. Given the collaboration of Alpine environmentalists crossing state borders south and north of the Brenner Pass, and within the extraordinarily politically and socially heterogeneous resistance movement in North Tirol, a question arises: to what extent have the Alps generated unique forms of identification for these figures? The author of the article argues that for Alpine environmentalists the Alps are both a discursive and a physical space, used as an identity-building element and space of activity.

Einleitung

„Wir wollen und wir werden diesen Alpenraum als Lebensraum und Wirtschaftsraum, als unser Natur- und Kulturerbe erhalten“¹ – deklarierte der Tiroler Transitaktivist Fritz Gurgiser, Obmann des *Transitforums Austria Tirols*, auf der internationalen Alpen transit-Tagung im Februar 1997. Des Weiteren verwies er auf die seiner Ansicht nach dringende Notwendigkeit, die Alpen, die zunehmend von modernen Umweltproblemen bedroht seien, für ihre Bewohner*innen zu schützen. Lärmbelastung, Luftverschmutzung, Waldsterben und Ozonbelastung gefährdeten zusehends den ökologisch sensiblen Alpenraum. Zwar waren diese Umweltprobleme keine alpenspezifische Angelegenheit, doch aufgrund geographischer und topographischer Gegebenheiten potenzierten sich ihre Folgen und traten hier besonders deutlich zu Tage. Diesem tatsächlich zunehmenden Problemdruck auf Seiten der Natur korrespondierte auf der gesellschaftlichen Ebene eine äußerst starke Diskursivierung. Die verschiedenen und teils konträren ökonomischen, ökologischen und politischen Nutzungsinteressen mussten im nur begrenzt zur Verfügung stehenden alpinen Raum umso intensiver aufeinandertreffen. Je nach Kontext galten die Alpen als Lebens-, Kultur- oder Wirtschaftsraum, als Dachgarten und Wasserschloss Europas, als Ferienidylle oder Sportarena. Unter besonderer Kritik der alpinen Umweltschützer*innen standen dabei die außeralpinen Ansprüche und allen voran die Begehrlichkeiten der Europäischen Union in den Bereichen Touris-

¹ Transitform Austria Tirol (Hrsg.), *Mit der Natur rechnen. Internationale Alpen transit-Tagung*, 21. + 22. Februar 1997. Tagungsband [keine weiteren Angaben], S. 4.

mus, Energie und Verkehr.² Die Alpen stünden kurz vor der Agonie, lange werde es nicht mehr dauern bis es zum Kollaps des komplizierten und sehr störanfälligen Naturraums Alpen kommen werde, hieß es 1983 in einer österreichischen Radiosendung. Und die Ursachen seien leicht auszumachen: Der hemmungslose Ausbau von Tourismusinfrastrukturen und Verkehrswegen sowie der Wasserkraft hätten zu gravierenden Veränderungen der Wirtschaftsstruktur in den Alpen und daher auch zu einer Transformation der Naturlandschaft geführt.³

Besonders für den Verkehr stellten die Alpen ein natürliches Hindernis dar. Die Berge bildeten eine natürliche Barriere, die nur durch wenige hochrangige Alpentransversalen zu überwinden waren, weswegen sich der Verkehr auf eben-diesen Korridoren konzentrierte. Der Brennerpass zwischen Tirol und Südtirol ist bis heute der wichtigste und am stärksten frequentierte Alpenübergang. Daher wundert es kaum, dass im österreichischen Bundesland Tirol seit Ende der 1970er der Alpen- und Umweltschutz vor allem von einem Thema dominiert wurde: dem alpenquerenden LKW-Transitverkehr. Mit dem zunehmenden Transit entstanden in Nord- und Südtirol entlang der Inntal- und Brennerautobahn Bürgerinitiativen, die gemeinsam mit etablierten Umweltschutzverbänden und Alpenvereinen eine Beschränkung des Transitverkehrs forderten.⁴ Während in den 1960er Jahren der Verkehr noch als wichtiger wirtschaftlicher Faktor galt, entwickelte er sich aus der Perspektive vieler Anwohner*innen rasch zum Zerstörer des Lebensraums Alpen. Und so ist es laut Werner Bätzing kein Zufall, dass das Thema „Transitverkehr“ seit nunmehr vier Jahrzehnten zu den am heftigsten diskutierten Alpenthemen gehört.⁵ Sowohl für die Protestthematik als auch für die Handlungsweisen der alpinen Umweltschützer*innen ist ein Wechselspiel zwischen dem physischen und dem imaginierten, diskursiven Alpenraum deutlich erkennbar.

Im Hinblick auf die über nationalstaatliche Grenzen hinweg funktionierende Zusammenarbeit der alpinen Umweltschützer*innen nördlich und südlich des Brenners, aber auch innerhalb der politisch und sozial äußerst heterogenen Widerstandsbewegung in Nordtirol stellt sich die Frage, inwiefern die Alpen spezifische Identifikationsformen für diese Akteur*innen generierten? Der vorliegende Beitrag vertritt die These, dass die Alpen für die alpinen Umweltschützer*innen sowohl einen diskursiven als auch einen physisch gegebenen Raum darstellten, der über nationale und soziopolitische Grenzen hinweg als identifikationsstiftender Moment und Aktionsraum fungierte. Die Aneignung der Alpen durch die Umweltschützer*innen wird hier am Beispiel der Tiroler Transitwiderstandsbewegung einer Analyse unterzogen.⁶

² Glauser/Siegrist 1997, S. 12; Lukschanderl 1983.

³ Von Tag zu Tag: „Rettet die Alpen“, Ö1-Radiosendung, 31.10.1983.

⁴ Pernold 2016, S. 79; Stadel 1993, S. 1–17; Sickinger/Hussl 1993.

⁵ Bätzing 2015, S. 139.

⁶ Als Quellengrundlage dienen dabei v. a. die Publikationsreihen der Tiroler Bürgerinitiativen, die in der Bibliothek des Ferdinandeums in Innsbruck archiviert sind, sowie die Berichterstattung in Tages- und Wochenzeitungen aus Tirol, Südtirol und Gesamtösterreich. Um den Diskursen nach-

Hintergrund: Die Transitwiderstandsbewegung in Tirol

Die Geschichte des Transitwiderstandes in Tirol ist in erster Linie eine Geschichte des Protests, der sich von Anfang der 1980er bis Mitte der 2000er Jahre in zahlreichen Aktionen niederschlug. Die Wurzeln des Transitwiderstands liegen in der Nachkriegszeit, als in Tirol so zielstrebig wie in keiner anderen Alpenregion der Ausbau eines alpenquerenden Straßennetzes erfolgte. Als 1975 die Autobahn zwischen Kufstein und dem Brenner schließlich durchgängig befahrbar war, verband diese Transitroute die wichtigen wirtschaftlichen Zentren des europäischen Nordens mit denen des Südens. Doch ab den 1980er Jahren geriet die Tiroler Regierungspareole der Nachkriegszeit „Verkehr ist Leben“⁷ immer stärker unter Druck. Trotz einzelner Proteste in den 1970ern war bis Anfang der 1980er die Opposition gegen den Transit kein öffentliches, mediales Thema. Doch die Diskussion über die Belastbarkeit der Alpen und ihrer Bewohner*innen durch die aus dem Transitverkehr resultierenden Folgen, wie Lärm und Schadstoffe, nahm in der Folge zu und vergrößerte zunehmend ihren Rezeptionsradius. Wissenschaftliche Studien machten die Belastungen durch den Straßenverkehr, Lärm und Abgase, erstmals messbar und objektivierte damit die bereits zuvor wahrnehmbaren subjektiven Empfindungen der Bewohner*innen: So wurden entlang der Inntal- und Brennerautobahn regelmäßig die Grenzwerte überschritten, es wurde Blei sogar in der Muttermilch und Schwermetalle in den Böden nachgewiesen.⁸ Außerdem bestätigten Mediziner zunehmend Lungen- und Atemwegserkrankungen bei den Bewohner*innen entlang der Transitroute und diagnostizierten überdurchschnittlich oft Krankheiten, die aus der andauernden überhöhten Lärmbelastung resultierten. Vor dem Hintergrund dieses äußeren, menschlich gemachten Nutzungsdruck auf die Alpen und den verheerenden Folgen auf Mensch und Natur ist es erklärbar, dass ab den 1980er Jahren eine Hochphase der Protestbewegungen einsetzte, die bis Mitte der 1990er Jahre anhielt. Die Bürgerinitiativen setzen sich daher zum Ziel, das Grundrecht auf individuelle Gesundheit durchzusetzen.⁹

Die Transitgegner*innen folgten dem Grundsatz von Mensch und Natur als Mittelpunkt des politischen Handelns. Die Proteste zielten auf ein heterogenes Bündel an Maßnahmen zu Verkehrsbeschränkungen. So sollten nicht nur alpine Lebens- und Wirtschaftsräume geschützt, sondern auch die Alpen als sensibles Ökosystem stabilisiert und als wichtige mitteleuropäische Erholungslandschaft erhalten werden. Daneben strebten die Protestierenden eine Förderung kleinräu-

zugehen, greift dieser Beitrag auch auf österreichische Fernseh- und Radiobeiträge zurück, die in der Österreichischen Mediathek in Wien zugänglich sind.

⁷ Achrainer/Hofinger 1999, S. 94.

⁸ Tipotsch 1987, S. 9; Ö1 Mittagsjournal, Zustand der heimischen Wälder, 11.08.1989; Gaulke 1989, S. 27.

⁹ Transitforum Austria-Tirol, *5 nach 12. Stopp Transit. Für Gesundheit und Arbeitsplätze, Tatort Brenner*, Bd. 4, Innsbruck 2002, S. 16 ff.; Kolp 2015, S. 67.

miger Wirtschaftsstrukturen an, die durch Verteuerung und Kontingentierung des alpenquerenden Verkehrs erreicht werden sollte. Die Forderungen der Transitgegner*innen: Nacht-, Wochenend- und Feiertagsfahrverbot für LKW über 7,5t, eine Gewichtsbeschränkung auf 28t, ein Verbot für den Transport bestimmter Güter auf der Straße und der konsequente Ausbau der Schieneninfrastruktur zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene.¹⁰

Diskurse über die Belastbarkeit der Alpen

Die Alpen stellten und stellen weiterhin einen Raum mit spezifischen geologischen, klimatischen und kulturellen Eigenheiten dar. Sie bilden das größte und höchste Gebirge Europas, doch eindeutig definieren lässt sich der Alpenraum bis heute nicht – weder geografisch noch politisch.¹¹ Vielmehr wurden und werden je nach Kontext und Interesse verschiedene Aspekte zur Bestimmung angeführt, woraus sehr unterschiedliche Begriffsfassungen resultierten.¹² *Die Alpen* gebe es demnach nicht, zu vielfältig und unüberschaubar seien die Verhältnisse, wie Ingwald Gschwandtl, ehemaliger Vorsitzender von CIPRA Österreich konstatierte.¹³ Dieses Fehlen einer einheitlichen Definition gab auch den alpinen Umweltschützer*innen einen besonderen Impuls, so dass auch sie ihre ganz eigenen Verständnisse und Zielsetzungen einbrachten, um ihrerseits den Alpenraum zu bestimmen. Darin sahen sie nun die Chance, die Alpen als diskursiven Raum zu begreifen und mit Bedeutungen zu besetzen, was mit einer Vielfalt an Möglichkeiten einherging, die zwischen Eindeutigkeit und Unklarheit changierten. Grundlegend bezogen sich die alpinen Umweltschützer*innen in ihren politisch motivierten Manifesten und Deklarationen, d. h. bei ihrer Alpen-Definition, auf die Alpenkonvention, die 1991 von den Umweltministern der Alpenländer unterzeichnet wurde.¹⁴

Unabhängig von den sehr heterogenen Definitionen des Alpenraums verbreitete sich in den 1970er Jahren unter dem Vorzeichen eines öffentlich zunehmenden Umweltbewusstseins der Diskurs über die Belastbarkeit der Alpen durch moderne Umweltprobleme und die möglichen Auswirkungen auf ihr sensibles Ökosystem.¹⁵ Die Schutzbedürftigkeit der alpinen Umwelt war zu diesem Zeitpunkt keineswegs ein neues Thema: Bereits um die Jahrhundertwende entstand

¹⁰ Weissen 1996, S. 17 ff.; Transitforum Austria-Tirol, *Alpenschutz-Transiterklärung*, <http://www.transitforum.at/pdf/AlpenschutzTransiterklaerung.pdf> (Stand: 10.04.2020).

¹¹ Bätzing 2015, S. 21.

¹² Stremlow 1998, S. 12; Mathieu 2015, S. 25.

¹³ Gschwandtl 1996, S. 14.

¹⁴ Die Alpenkonvention ist ein internationaler Staatsvertrag aller Länder mit Alpenanteil und der EU zum Schutz des Alpenraums und zielt auf eine nachhaltige Entwicklung dieses Gebietes. Galle 2002; Conradin/Baumgartner 2017, S. 267–282; zu weiteren Ausführungen zum Alpenraum: Mathieu 2013 (15.05.2018).

¹⁵ Kupper 2018, S. 548–561.

eine Bewegung, die sich gegen massive Eingriffe in den Alpen aussprach und sich für deren Schutz einsetzte.¹⁶ In den 1970er Jahren gewann die Debatte über die Belastungen der alpinen Umwelt eine neue Dynamik, die von zahlreichen Bürgerinitiativen, Alpen- und Naturschutzvereinen sowie politischen Interessenverbänden getragen wurde. Im gesamten Alpenraum kam es zu einer Gründungswelle von Initiativen, die gegen Infrastrukturprojekte wie Stauseen zur Energiegewinnung, touristische Erschließungen v. a. im Wintersportbereich und Straßen als neue Transitrouten protestierten.¹⁷ Forderungen nach einem radikalen Umdenken zum Schutz der Alpen und eine eigene „Alpenpolitik“ wurden nun verstärkt auch medial diskutiert.

Besonders in den 1980er Jahren kam es zu einem regelrechten Boom von Publikationen, die unter Titeln wie „Sind die Alpen noch zu retten? Die Zerstörung eines Lebensraumes“¹⁸, „Die Alpen – schleichende Zerstörung eines Mythos“¹⁹ oder „Rettet die Alpen. Der Dachgarten in Bedrängnis“²⁰ die gesellschaftliche Aufmerksamkeit auf die Alpen lenkten. Besonders einflussreich erwies sich die Darstellung „Die Alpen. Geschichte und Zukunft einer europäischen Kulturlandschaft“ des Geografen Werner Bätzing, die 1984 erstmals erschienen war und seither in zahlreichen Neuauflagen publiziert worden ist. Er betonte, dass kurzfristig ausgelegte moderne Nutzungen die biologische Vielfalt und ökologische Stabilität in den Alpen zerstöre und forderte ein dezentrales Wirtschaften sowie nachhaltige Umweltverantwortung ein. Nur so würden die Alpen als Lebens- und Wirtschaftsraum sowie als intaktes Ökosystem nicht verschwinden.²¹

Die Diskurse über die Belastbarkeit der Alpen verliefen dabei keineswegs nur auf der Interessenebene der Umwelt- und Alpenschützer*innen, sondern fanden auch politischen Niederschlag. Es setzte sich die Ansicht durch, dass die Alpen die dort lebende Bevölkerung vor die gleichen Herausforderungen stellten. Naturgefahren wie auch sozioökonomische Entwicklungen schienen in allen Berggebieten der Alpen vergleichbar. Die Gründung der *Arge Alp* 1972 oder der Gruppe *Alpenraum* im Ausschuss der Regionen der Europäischen Union 2001 können hier exemplarisch angeführt werden.²² Ein symbolischer Meilenstein auf politischer Ebene stellte für die alpinen Umweltschützer*innen das bereits erwähnte Abkommen zum Schutz der Alpen, kurz Alpenschutzkonvention, aus dem Jahr 1991 dar. Es handelt sich dabei um einen völkerrechtlichen Vertrag zum Schutz und zur nachhaltigen Entwicklung der Alpen, der darauf zielt, Angelegenheiten des Natur- und Landschaftsschutzes länderübergreifend zu erarbeiten

¹⁶ Stankiewicz 2012, S. 225.

¹⁷ Aschwanden 2018, S. 259.

¹⁸ Heinrich 1988.

¹⁹ Schmidt 1990.

²⁰ Lukschanderl 1983.

²¹ Bätzing 2015, S. 9.

²² Arbeitsgemeinschaft Alpenländer (Hrsg.), *Nachbarn im Herzen Europas. 20 Jahre Arbeitsgemeinschaft Alpenländer*, München 1992; Bätzing 1991, S. 29–43.

und einen Informations- sowie Erfahrungsaustausch zu garantieren.²³ Die Alpen gewannen nicht nur auf europäischer Ebene durch die Alpenschutzkonvention eine neue Sichtbarkeit, sondern auch global durch ein Kapitel der „Agenda 21“ der UN-Umweltkonferenz in Rio 1992, in der sie wie andere Bergregionen auch erstmals als schützenswerte Naturgebiete anerkannt wurden. Besagtes Kapitel 13 über die „Bergwirtschaft empfindlicher Ökosysteme: Nachhaltige Entwicklung der Berggebiete“ schrieb die Bedeutung von Bergregionen als Ressourcenspeicher fest und manifestierte ihre akute Bedrohung.²⁴

Vor dem Hintergrund dieser Diskurse über die Belastbarkeit der Alpen, die besonders in den 1970er und 1980er Jahren öffentlichkeitswirksam zirkulierten, ist auch der Einsatz der alpinen Umweltschützer*innen in Tirol und anderen Alpenregionen zu verorten. Dies bildete den Rahmen und in letzter Konsequenz auch den Anlass für die Proteste gegen die aus dem Transitverkehr resultierenden Belastungen für die alpine Umwelt und ihre Bewohner*innen.

Aneignungsprozesse alpiner Umweltschützer*innen

Die alpinen Umweltschützer*innen in Tirol betonten die zentrale Lage der Alpen in Europa und schrieben ihnen die Funktion einer Kontakt- und Begegnungszone zu, die an der Schnittstelle verschiedener transnationaler Verflechtungen positioniert war und ist. Besonders offensichtlich wird das am Beispiel des alpenquerenden Transitverkehrs, der die enge Einbindung der alpinen Gebiete in die Warenströme zwischen den wirtschaftlichen europäischen Zentren manifestiert. Die vor dem Zweiten Weltkrieg weitverbreitete Deutung der Alpen als Hindernis erschien den Aktivist*innen durch die intensive infrastrukturelle Erschließung längst überholt: Alpen transversalen und ein dichtes Straßennetz in den entlegensten Tälern gewährleisteten seit der Nachkriegszeit eine bequeme Anbindung an die Alpen. Auch der Ausbau der touristischen Infrastruktur wie Skipisten und Aufstiegsanlagen sorgte dafür, dass die Alpen für immer größere Teile Europas zur beliebten Ferienidylle und Wintersportdestination wurden.²⁵ Aus den entlegenen Alpen entwickelten sich nun die infrastrukturell nahegelegenen Alpen.

Allerdings löste dieser Erschließungsboom Kritik und Widerstand aus: Fragen nach nachhaltigen Nutzungsweisen rückten in den Vordergrund und Diskussionen mit Fokus auf die Umweltprobleme wurden immer öfter medial geführt: „Als ökologisch besonders sensibles Gebiet präsentieren sich die Alpen als Frühwarnsystem für Europa. Denn aufgrund der spezifischen Naturbedingungen sind alpine Ökosysteme besonders anfällig für die wenig nachhaltige Wirtschaftswei-

²³ StremLOW 1998, S. 220.

²⁴ „Managing Fragile Ecosystems: Sustainable Mountain Development“. United Nations: Agenda 21. United Nations Conference on Environment & Development. Rio de Janeiro, Brazil, 3 to 14 June 1992, Rio de Janeiro 1992; Vgl. dazu Mathieu 2011.

²⁵ Bonoldi/Obermair 2016, Bd. 2, S. 7; aus umwelthistorischer Perspektive siehe Groß 2019.

se der europäischen Dienstleistungsgesellschaft.“²⁶ So fassten 1998 Peter Glauser und Dominik Siegrist, die in der Schweiz selbst als alpine Umweltschützer aktiv waren, den auch von den österreichischen und italienischen Aktivist*innen eingenommenen Standpunkt zusammen. Dabei stand die Trias der Alpen als Lebens-, Kultur- und Wirtschaftsraum für die Transitgegner*innen im Mittelpunkt – diese Funktionen galt es zu schützen und zu verteidigen. Die Umweltschützer*innen sahen sich als Anwält*innen der Alpenregion, da sie die Ansicht vertraten, dass deren Bedürfnisse nur durch inneralpine Artikulation entsprechende Berücksichtigung finden konnten.²⁷

Für den Alpenraum waren in der Nachkriegszeit zwei Entwicklungslinien von besonderer Bedeutung, wie Jon Mathieu herausarbeitete: zum einen die in den 1950er Jahren einsetzende Europäische Integration und zum anderen die Verbreitung eines zunehmenden Umweltbewusstseins nach 1970.²⁸ Die Aneignungsprozesse des alpinen Raumes durch die Aktivist*innen der Widerstandsbewegung gegen den Transit in Tirol werden erst vor dem Hintergrund dieser zweier Entwicklungen verständlich, da sie diskursiv mit beiden verbunden sind. Daher werden im Folgenden beide Diskursstränge miteinander in Beziehung gesetzt und in ihrem jeweiligen Kontext analysiert. Durch die Europäische Integration rückten die Alpen aus einer peripheren Stellung ins Zentrum, sozusagen ins „Herzen Europas“, was ihnen auf politischer Ebene eine neue Sichtbarkeit verlieh und eine soziale Bedeutung zusprach.²⁹ Im Endeffekt habe diese Selbstbesinnung auf den Lebensraum zu Ansätzen eines „Alpenbewusstseins“ geführt und eine erweiterte Basis für die demokratische Abwägung von Gütern und Ansprüchen bei Fragen der künftigen Entwicklung gebildet, wie der Jon Mathieu feststellte.³⁰ Es entstand ein politisierter Alpenraum, der den alpinen Umweltschützer*innen als Aktionsrahmen diene. In diesem Rahmen beschworen sie die „alpine Widerstandskraft“³¹ und motivierten sich gegenseitig, die eigene Zukunft selbst in

²⁶ Glauser/Siegrist 1997, S. 13.

²⁷ So erklärte das Transitforum Austria Tirol, dass die Bürger*innen verstärkt selbst aktiv Verantwortung übernehmen müssen, um der Verantwortung nachzukommen, den Kindern einen intakten Lebens- und Wirtschaftsraum in den Alpen übergeben zu können. Außerdem, so waren sie überzeugt, „[entspricht] es der Pflicht jeder Staatsbürgerin und jedes Staatsbürgers [...], sich in die politische Diskussion einzubringen. Wenn die Bürger ihren Mund nicht aufmachen, brauchen sie von der Politik nichts erwarten – „Schweigen bedeutet Zustimmung“. Jede politische Tat oder Untat ist nur Ausfluß irgendeiner Form von Druck. Kommt der Druck von der Transit-Seite, muß es Druck von der Bürgerseite geben.“ – Transitforum Austria-Tirol, *Tatort Brenner. Am Beispiel Alpen-transit: Gnadenlos verraten und verkauft. Über Demokratie und Widerstand, über Wahlversprechen und Wahlbetrug*, Bd. 1, Innsbruck 1999, S. 4; Helfen wir den Alpen. Wie sich die Alpenvereine aus Deutschland, Österreich und Südtirol den Schutz der Alpen vorstellen – und was alle dafür tun können, Prospektheft, Bozen/München/Innsbruck 1995.

²⁸ Mathieu 2015, S.191.

²⁹ Aschwanden 2018, S. 263.

³⁰ Mathieu 2015, S. 215.

³¹ Dolomiten, 10.06.1998, Nr. 131, S. 3.

die Hand zu nehmen und sich für eine nachhaltige Entwicklung im Alpenraum zu engagieren.³² „Die Entscheidung heißt: Selbstbestimmungsrecht für die Alpenregion. Wir wollen nicht, daß in Brüssel, in Wien, in Bonn oder sonstwo Entscheidungen über unsere Köpfe getroffen werden.“³³, ist in einer Publikation des Transitforums Austria Tirols zu lesen: Die alpinen Umweltschützer*innen plädierten für ein dezentrales Europa der Regionen und für eine aktive Mitgestaltung der Bevölkerung im Alpenraum.³⁴

Auch der Ökologiediskurs beeinflusste die Geschehnisse des Alpenraums ab den 1970er Jahren zusehends, was sich in der Gründung von Vereinen und Bürgerinitiativen niederschlug, die sich für den Schutz der alpinen Umwelt einsetzten. Das brachte eine neue Rhetorik mit sich: Die teilweise alarmierenden Rufe nach einem neuen Verhältnis zur Umwelt zeigten deutlich, dass nach Jahren ungebremsten Wachstums die Grenzen der gesellschaftlichen Leistungsfähigkeit und der Belastbarkeit der Natur spürbar geworden seien. „Die neuen Umweltbewegungen setzten, pointiert zusammengefasst, weniger bei einer zu bewahrenden äußeren Natur an, sondern bei selbstverursachten Umweltveränderungen, die den Menschen schädigen“,³⁵ halten Martin Schmid und Ortrun Veichtelbauer fest. Die gegenwärtige Umweltwahrnehmung erschien oft als Problemwahrnehmung, kritische Umweltzustände galten als destruktive Wirkung menschlicher Eingriffe in ökologische Zusammenhänge.³⁶ Auch die Transitgegner*innen reihten sich da ein: Sie sahen die Transitproblematik nicht als gegeben an, sondern als menschengemachtes Problem, das durch eine ökologisch sensibilisierte Verkehrs- und Wirtschaftspolitik zu lösen wäre.³⁷ So verlangten die Transitaktivist*innen keineswegs, die Alpen zu einem großen zusammenhängenden Naturschutzgebiet erklären zu lassen, in dem jegliche menschlichen Aktivitäten untersagt wären. Denn zu „musealen Schaustücken oder Museumswärtern“³⁸ wollten die Bewohner*innen des Alpenraumes sich selbst nicht degradieren. Sie zielten auf eine Vorbildfunktion für eine nachhaltige Entwicklung Europas und distanzieren sich bewusst von der Vorstellung einer heilen Bergwelt, die sie in Zeiten von Massentourismus, Wasserkraftwerken und Transitzlawinen als überhöht und realitätsfern erachteten.³⁹ Vielmehr sahen sie die Alpen hingegen als zentrale, vernetzte Region in Europa, die sich durch raum- und strukturspezifische Probleme von anderen Teilgebieten Europas deutlich unterschied. An und in den Alpen wurden

³² Naturschutzblatt: Mitteilungen zum Natur- und Umweltschutz in Südtirol, „Es brannte wieder“, Nr. 3 (September 2001), Jahrgang 17, Bozen, S. 14.

³³ Gurgiser 1997, S. 42.

³⁴ Glauser/Siegrist 1997, S. 24.

³⁵ Schmid/Veichtelbauer 2006, S. 12.

³⁶ Winiwarter/Knoll 2007, S. 271.

³⁷ Sickinger 1993.

³⁸ Lukschanderl 1983, S. 17.

³⁹ StremLOW 1998, S. 268; Vgl. hierzu auch Brand 2008, S. 219–244.

stellvertretend drängende Umweltfragen diskutiert, die auf die besondere Verletzlichkeit dieser ökologisch sensiblen Natur- und Kulturlandschaft verwiesen.

Identifikationsfiguren und Abgrenzungsdimensionen

Wie bereits angedeutet, entstand in Nord- und Südtirol ein breites Netzwerk an alpinen Umweltschutzorganisationen, Alpenvereinen, Bürgerinitiativen, Gemeinden und Vereinen, das sich für den Schutz des Lebensraumes Alpen engagierte. Unabhängig von spezifischen inhaltlichen Unterschieden setzten sich all diese Organisationen und Initiativen vor Ort und gemeinsam gegen außeralpine Ansprüche vor allem im Bereich Transitverkehr zur Wehr.⁴⁰ Als verbindendes Element sowohl auf realpolitischer als auch auf symbolischer Ebene fungierten die Alpen. Sie stellten einen gemeinsamen Aktionsraum und Bezugsrahmen dar, dem die Aktivist*innen persönlich und emotional verbunden waren. Mit Ulrich Leitner lässt sich dabei von einer „landschaftsbezogenen Identität“⁴¹ sprechen. Die alpine Landschaft erfüllte eine Orientierungsfunktion, die für die kollektive Identität der alpinen Umweltschützer*innen identitätsstiftend wirkte. Gerade in Tirol, aber auch in Südtirol oder der Schweiz, repräsentierten die Alpen mit ihren charakteristischen Bergen ein unverwechselbares Objekt der Landschaft.⁴²

Auch wenn die Alpen als naturale Umwelt „kein Akteur im handlungstheoretischen Sinn der Geschichtsdiziplin“⁴³ sind, so ist ihre Wirkmächtigkeit auf die alpinen Umweltschützer*innen nicht zu negieren. Die besondere Situation der Verbreitung von Lärm und Schadstoffen in engen Tallagen differenzierte sich beträchtlich von der im Flachland. So hieß es in der Alpenschutz-Transiterklärung, der begrenzte Lebensraum Alpen schließe jede Form einer unbegrenzten Mobilität aus.⁴⁴ Aber auch das Bewusstsein der Bedeutung eines intakten Schutzwaldes – der durch die aus dem Verkehr resultierenden Schadstoffe gefährdet war – gegen Erosionen, Muren und Lawinen zeugt von tradiertem Wissen und überlieferten Erfahrungen im alltäglichen Leben mit den Alpen. Die Nachfrage nach immer größeren Transportkapazitäten für den Transit übte wiederum einen deutlichen Einfluss auf die Transformation der alpinen Landschaft aus: Der Bau von Straßen, Tunneln und Schutzverbauungen offenbarte die wahrnehmbaren materiellen Auswirkungen des Transits. Die Lokalität des Aktionsbereichs der alpinen Umweltschützer*innen, der Alpenraum selbst, wirkte sich somit auch auf

⁴⁰ So auch das Transitforum: Transitforum Austria-Tirol, *Am Brenner für die Alpen, Tatort Brenner*, B. 2, [keine weiteren Angaben], S. 95.

⁴¹ Leitner 2014, S. 49; Vgl. hierzu auch das Konzept der „Place Identity“: Weichhart 2006.

⁴² Leitner 2014, S. 57.

⁴³ Herrmann 2013, S. 8.

⁴⁴ Alpenschutz-Transiterklärung, in: Transitforum Austria-Tirol: *Im Tal: Asphalt und Betonbänder. Am Berg: Stacheldraht ums Edelweiß, Tatort Brenner*, Bd. 3, Innsbruck 2002, S. 14.

den Gegenstand des Widerstands – den Transitverkehr – als auch auf die Handlungsweisen und Motive der Akteur*innen aus.

Das Konzept der Landschaft impliziert hier, dass auch die Alpen einer spezifischen Form von Transformations- und Aushandlungsprozessen unterworfen sind. Die Landschaft ist nicht als natürliche feste Größe zu verstehen, sondern unterliegt sowohl aufgrund stets variierender Vorstellungswelten und Zuschreibungen als auch aufgrund von menschlichen Eingriffen einem ständigen diskursiven und physischen Wandel.⁴⁵ Landschaft ist damit immer eine soziale Konstruktion, die veränderbar und gestaltbar ist – wodurch sie in Identitäts- und Alteritätsprozessen eine zentrale Rolle spielt.⁴⁶ Eine Schweizer Studie über alpine Landschaft verwies ebenfalls auf die identifikatorische Dimension von Landschaft, die Gefühle der Zugehörigkeit hervorriefe.⁴⁷ Für das Engagement der alpinen Umweltschützer*innen, die ja auch alle Bewohner*innen des Alpenraumes waren und somit die Landschaft der Alpen als ihre alltägliche Um-Welt erlebten, lässt sich dieses Zugehörigkeitsgefühl feststellen.⁴⁸

So zentral die Alpen als Identifikation für die alpinen Umweltschützer*innen waren, bedurfte es eines Gegenübers, um die alpine Identität abzugrenzen und somit zu stärken. Dieses Gegenüber war von Seiten der Transitgegner*innen rasch gefunden: die Europäische Union, lokalisiert an ihrem Sitz in Brüssel. Immer wieder kritisierten alpine Umweltschützer*innen die EU: „Die europäische Politik ist wenig alpen-freundlich, sowohl in den Bereichen Landwirtschaft und Raumentwicklung, als auch insgesamt. Sie ist wenig an die Bedürfnisse im Alpenraum angepasst und nimmt wenig Rücksicht auf die besonderen ökologischen und ökonomischen Verhältnisse“,⁴⁹ so Andreas Weissen, ehemaliger Präsident der CIPRA. Beispiele dieser Art ließen sich unbegrenzt fortführen. Wie Romed Aschwanden für die Schweiz konstatierte, sahen die alpinen Umweltschützer*innen das reiche Erbe von Natur und Kultur der Alpen durch die Europäische Union bedroht: zum einen durch den von der EU geförderten und geforderten Transitverkehr und zum anderen durch die Konzentration politischer Macht im europäischen Regierungszentrum Brüssel.⁵⁰ Dasselbe lässt sich für die Tiroler Umweltschützer*innen feststellen. Ähnlich wie in der Schweiz fanden auch in der Alpenrepublik gerade im Zuge der Diskussionen über einen möglichen

⁴⁵ Jureit 2012, S. 12.

⁴⁶ Tschofen 2017, S. 15.

⁴⁷ Insgesamt gibt es sechs Dimensionen von Landschaft: die körperliche und sinnliche Dimension, die ästhetische, die hier relevante identifikatorische, die politische, die ökonomische und die ökologische Dimension; Backhaus, Norman/Reichler, Claude/Stremlow, Matthias: Ein Landschaftsmodell für den Alpenraum, S. 316.

⁴⁸ Hier ist einzuwenden, dass analytisch zwischen imaginierten und realen Beziehungen zu Landschaft zu unterscheiden ist, jedoch ist diese Differenzierung auf diskursiver Ebene gleichgültig; Vgl. Radkau 2005, S. 18.

⁴⁹ Weissen 2001, S. 13.

⁵⁰ Aschwanden 2018, S. 259.

EU-Beitritt Österreichs kritische Aussagen der Umweltschützer*innen Einzug in die Berichterstattung und in die öffentliche Meinung.⁵¹

War anfangs nur die lokale bzw. nationale Politik Adressatin des Protests, änderte sich das besonders mit der Diskussion über einen EU-Beitritt Österreichs Ende der 1980er Jahre. Die Europäische Union betrat nun als weitere Spielerin das Feld und wurde von den lokalen Akteur*innen schnell adressiert und als Verursacherin vieler Probleme im Alpenraum ausgemacht. Die Position der EU wurde von den Protestierenden als äußerst ambivalent wahrgenommen: Sie galt als Grund allen Übels – schließlich wurden das Prinzip des freien Warenverkehrs im Binnenmarkt und die aus der Perspektive der alpinen Umweltschützer*innen fehlende ökologische Komponente im wirtschaftszentrierten Denken der EU kritisiert. Andererseits erkannten die Transitgegner*innen, dass Verkehrs- und Umweltprobleme nur auf europäischer Ebene gelöst werden konnten. Neben dieser realpolitischen Ebene spielte „Europa“ bzw. die „EU“ als diskursive Bezugsgröße für die beteiligten Akteure eine wichtige Rolle. Die Proteste bedeuteten ein ständiges Aushandeln über die Positionierung der alpinen Umweltschützer*innen zur EU und damit zur Absicherung der eigenen Haltung. Die EU wurde zum Gegenüber: An ihr maß sich Erfolg und Niederlage. Die EU als Adressatin der Proteste förderte damit eine kollektive alpine Identität, da sie den alpinen Umweltschützer*innen als Gegenüber zur Vergewisserung und Abgrenzung der eigenen Identität diente: Die EU als Inbegriff von Wirtschaftsinteressen und die Alpen als ökologisch sensibler Raum, den es zu schützen galt. Jedoch darf diese Kritik der alpinen Umweltschützer*innen an der EU nicht im Sinne einer kompletten Ablehnung dieser Institution überinterpretiert werden. Dies machte insbesondere Fritz Grugiser immer wieder deutlich. Seine Kritik galt ausschließlich dem Zentralismus und der 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. Das wird nur dann geschehen, wenn der Alpenraum seine Rechte einfordert.⁵²

Abschlussbetrachtungen

Die alpinen Umweltschützer*innen deklarierten die Alpen als Allgemeingut, das – ihrem Verständnis nach – den Einsatz der dort lebenden Bevölkerung bedurfte, um dieses fragile Ökosystem vor außeralpinen Ansprüchen zu schützen. Die vorstehenden Überlegungen ergeben, dass die alpinen Umweltschützer*innen

⁵¹ Vgl. hierzu Fritz Gurgiser und Eva Lichtenberger in: Europaforum – pro und contra EU-Beitritt, ORF-Sendung, 29.05.1994; Bertsch 1991, S.167–178; Sickinger/Hussl 1993, S. 87.

⁵² Gurgiser 1996, S. 103.

als Verwalter*innen und Erb*innen des alpinen Raumes charakterisiert werden können. Eine solche Charakterisierung erhellt sich besonders aus dem sogenannten „Brenner-Memorandum“ aus dem Jahr 2006:

[Wir wollen] unseren Kindern die Sicherheit geben, dass wir uns der Verantwortung für unsere Heimat als auch der Verpflichtung bewusst sind, die Lebens- und Wirtschaftsgrundlagen [...] sicherzustellen, dass unsere Kinder auch in den nächsten 5, 10, 20 und 50 Jahren in diesem Raum leben, wirtschaften, arbeiten und sich erholen können.⁵³

Und auch die Alpenvereine sahen sich als „Anwälte der alpinen Natur- und Kulturlandschaft“⁵⁴. Die alpinen Umweltschützer*innen generierten vielfältige Alpenbilder und konstruierten einen diskursiven Raum, der immer wieder neu bespielt werden konnte und je nach Kontext als Projektionsfläche unterschiedliche Zuschreibungen erhielt. Alpenschutz stand hier in der Tradition des modernen Umwelt- und Naturschutzes: Es ging nicht um eine bewahrende Funktion, sondern um eine Schutzfunktion in Kombination mit wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklungen der Alpengebiete. Letztlich war ein ökologisch und sozial verträglicher Umweltschutz erklärtes Ziel der Umweltschützer*innen. An dieser Stelle ist kritisch hinzuzufügen, dass diese von ökologischen Kriterien inspirierte Sichtweise der alpinen Umweltschützer*innen in Tirol sich zum Teil dennoch auf lang tradierte, romantische Alpenbilder bezog und moralische Konnotationen enthielt.

Die Notwendigkeit eines grenzüberschreitenden Alpenschutzes galt als *common sense*. Dieser war nur vor dem Hintergrund der Europäischen Integration denkbar. So spielte die EU als diskursive Bezugsgröße für die Tiroler Alpenschützer eine relevante und zugleich äußerst ambivalente Rolle: Sie fungierte als das „Andere“ in Abgrenzung zum „Eigenen“ – das sich im Gegensatz zur abstrakten Größe „EU“ in den Alpen verorten. Die alpinen Umweltschützer*innen stilisierten zum einen die Alpen zur ökologisch vorbildhaften Modellregion in Abgrenzung zur ökonomiezentrierten Ausrichtung der EU. Zum anderen diente die EU als gemeinsames Gegenüber, was nicht nur eine Einheit des Alpenraumes suggerierte, sondern diese auch diskursiv hervorbrachte. Die Alpen wurden so von den alpinen Umweltschützer*innen als politisches Argument ins Feld geführt. Um eigene, inneralpine Bedürfnisse und Interessen gegenüber außer-alpinen Nutzungsansprüchen im Verkehrsbereich durchzusetzen, erschien den Alpenschützer*innen eine solche geschlossene Einheit als unerlässlich.

So dienten die Alpen als Imaginationsraum, Bezugsrahmen und Brennpunkt gleichermaßen, um ökologische Probleme zu thematisieren. Insgesamt präsentierten sich die Alpen als diskursiv konstruierter Raum, in dem verschiedene und teils konträre ökonomische, ökologische und politische Interessen ausge-

⁵³ Transitforum Austria-Tirol, Brenner Memorandum, Brennerpass (Tirol), 26.05.2006, <http://www.transitforum.at/pdf/20060602MemoGurgiser.pdf> (Stand: 28.08.2019).

⁵⁴ *Helfen wir den Alpen*, S. 3.

handelt wurden. Es bleibt festzuhalten, dass das Handeln der alpinen Umweltschützer*innen in Nord- und Südtirol von ihrer selbst auferlegten Funktion als Bewahrer*innen, Verwalter*innen und Anwält*innen der Alpen geleitet wurde. Galten die Alpen in der europäischen Kulturgeschichte der Vormoderne stets als bedrohlich, so stellte sich die Situation für die alpinen Umweltschützer*innen nun genau umgekehrt dar: Jetzt waren es die Alpen selbst, die zunehmend von modernen Umweltproblemen bedroht wurden und die es vor diesen Gefahren zu schützen galt, um den Lebens- und Wirtschaftsraum Alpen für sich selbst, die Bewohner*innen, zu erhalten.

Literatur

- Arbeitsgemeinschaft Alpenländer (Hrsg.) (1992): *Nachbarn im Herzen Europas. 20 Jahre Arbeitsgemeinschaft Alpenländer*, München.
- Achrainer Martin / Hofinger Niko (1999): *Politik nach „Tiroler Art – ein Dreiklang aus Fleiß, Tüchtigkeit und Zukunftsglaube“*. Anmerkungen, Anekdoten und Analysen zum politischen System Tirols 1945–1999, in: Michael Gehler (Hrsg.), *Tirol. „Land im Gebirge“: Zwischen Tradition und Moderne*, Wien/Köln/Weimar, S. 27–136.
- Aschwanden Romed (2018): „Für eine Opposition in den Alpen“. *Transnationale Dimension des Widerstands gegen den Transitverkehr durch die Alpen in den 1990er Jahren, Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen*, Bd. 23, [s.l.], S. 259–273.
- Backhaus Norman / Reichler Claude / StremLOW Matthias (2007): *Ein Landschaftsmodell für den Alpenraum. Erkenntnisse aus einem schweizerischen Forschungsprogramm*, in: *Histoire des Alpes, Tradition und Moderne*, B. 12, S. 307–321.
- Bätzing Werner (1991): *Die aktuellen Probleme des Alpenraums und die Frage einer staatenübergreifenden „Alpen-Konvention*, in: Karltheodor Huttner / Walter Danz (Hrsg.): *Schützt die Alpen! Aufgabe der europäischen Umweltpolitik*, Stuttgart/München, S. 29–43.
- Bätzing Werner (2015): *Die Alpen. Geschichte und Zukunft einer europäischen Kulturlandschaft*, München.
- Bertsch Josef (1991): *Transitwiderstand in Tirol*, in: Helmut Koch / Hans Lindenbaum (Hrsg.): *Überrolltes Österreich. Zukunft unter dem Transitverkehr*, Wien, S. 167–178.
- Bonoldi Andrea / Obermair Hannes (2016): *Editorial*, in: *Geschichte und Region, Verkehr und Infrastruktur*, Jahrgang 25, Bd. 2, Innsbruck/Wien/Bozen, S. 5–17.
- Brand Karl-Werner (2008): *Umweltbewegung*, in: Roland Roth / Dieter Rucht: *Die sozialen Bewegungen in Deutschland seit 1945. Ein Handbuch*, Frankfurt/New York, S. 219–244.
- Conradin Katharina / Baumgartner Christian (2017): *Die Alpenkonvention und ihre Protokolle. Ein Rahmen für eine nachhaltige Entwicklung in den Alpen*, in: Kurt Luger / Franz Rest (Hrsg.): *Alpenreisen. Erlebnis, Raumtransformationen, Imagination*, Innsbruck, S. 267–282.
- Galle Ewald (2002): *Das Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention) und seine Protokolle*, Berlin.
- Gaulke Jürgen (1989): *Blei in der Bergluft. Österreich wehrt sich gegen den Lastwagen-Transit*, in: *Die Zeit* Nr. 24, 9. Juni, S. 25 ff.
- Glauser Peter / Siegrist Dominik (1997): *Schauplatz Alpen. Gratwanderung in eine europäische Zukunft*, Zürich.
- Groß Robert (2019): *Die Beschleunigung der Berge. Eine Umweltgeschichte des Wintertourismus in Vorarlberg/Österreich, 1920–2010*, Köln.

- Gschwandtl Ingwald (1996): *Die Alpen – alte Mythen oder neue Visionen?*, in: Christoph Wildburger (Hrsg.): *Mythos Alpen. CIPRA Jahreskonferenz*, 10.–12. Oktober 1996, Igls, Wien, S. 13 f.
- Gurgiser Fritz (1996): *Widerstand gegen den Alpen transit – Mythos oder Überlebenskampf*, in: Christoph Wildburger (Hrsg.): *Mythos Alpen. CIPRA Jahreskonferenz*, 10.–12. Oktober, Igls, Wien 1996, S. 101–104.
- Gurgiser Fritz (1997): *Treuhänder und Erben unseres Lebensraumes*, in: *Pro Vita Alpina* Nr. 43/44 [keine weiteren Angaben], S. 42–45.
- Heinrich Michael (1988): *Sind die Alpen noch zu retten? Die Zerstörung eines Lebensraumes*, München.
- Helfen wir den Alpen. Wie sich die Alpenvereine aus Deutschland, Österreich und Südtirol den Schutz der Alpen vorstellen – und was alle dafür tun können*, Bozen/München/Innsbruck 1995.
- Herrmann Bernd (2013): *Umweltgeschichte. Eine Einführung in Grundbegriffe*, Heidelberg.
- Jureit Ulrike (2012): *Das Ordnen von Räumen. Territorien und Lebensraum im 19. und 20. Jahrhundert*, Hamburg.
- Kolp Othmar (2015): „Die gescheiterte Transitpolitik?“ *Der alpenquerende Straßengüterverkehr anhand des Fallbeispiels Tirol – Die Verkehrspolitik Österreichs, der EU und der Schweiz*, Dissertation.
- Kupper Patrick (2018): *Dennis Meadows u. a., Die Grenzen des Wachstums (1972)*, in: Manfred Brocker (Hrsg.): *Geschichte des politischen Denkens. Das 20. Jahrhundert*, Berlin, S. 548–561.
- Leitner Ulrich (2014): *Berg – Tirols poetischer Ort. Ein Modell zum Raum- und Landschaftsbezug der Identität*, in: idem (Hrsg.): *Berg & Leute. Tirol als Landschaft und Identität*, Innsbruck, S. 42–81.
- Lukschanderl Leopold (1983): *Rettet die Alpen. Europas Dachgarten in Bedrängnis*, Wien.
- Mathieu Jon (2011): *The third dimension: A comparative history of mountains in the modern era*, Knapwell.
- Mathieu Jon (2013): *Der Alpenraum, Europäische Geschichte Online (EGO)*, ed. Leibniz-Institut für Europäische Geschichte, Mainz (15.05.2018).
- Mathieu Jon (2015): *Die Alpen. Raum. Kultur. Geschichte*, Stuttgart.
- Naturschutzblatt: Mitteilungen zum Natur- und Umweltschutz in Südtirol*, „Es brannte wieder“. Nr. 3 (September 2001), Jahrgang 17, Bozen, S. 14.
- Pernold Magdalena (2016): *Die Brennerautobahn als Infrastruktur für Verkehr und Transit: Zur Entgrenzung geografischer Verkehrsräume im Zeitraum ihrer Realisierung*, in: *Geschichte und Region, Verkehr und Infrastruktur*, Bd. 25, S. 64–81.
- Radkau Joachim (2005): *Germany as a Focus of European „Particularities“ in Environmental History*, in: Thomas Lekan / Thomas Zeller (Hrsg.): *Germany's Nature. Cultural Landscapes and Environmental History*, New Brunswick, S. 17–32.
- Schmid Martin / Veichtlbauer Ortrun (2006): *Vom Naturschutz zur Ökologiebewegung. Umweltgeschichte Österreichs in der Zweiten Republik*, Innsbruck.
- Schmidgler Aurel (1990): *Die Alpen – schleichende Zerstörung eines Mythos*, Zürich.
- Sickingher Hubert / Hussl Richard (1993): *Transit-Saga. Bürgerwiderstand am „Auspuff Europas“*, Thaur/Wien/München.
- Stadel Christoph (1993): *The Brenner Freeway (Austria-Italy): Mountain Highway of Controversy*, in: *Mountain Research and Development*, Bd. 13 (1), S. 1–17.
- Stankiewicz Karl (2012): *Wie der Zirkus in die Berge kam. Die Alpen zwischen Idylle und Rummelplatz*, München.
- Stremlow Matthias (1998): *Die Alpen aus der Untersicht. Von der Verheissung der nahen Fremde zur Sportarena. Kontinuität und Wandel von Alpenbildern seit 1700*, Bern/Stuttgart/Wien.

- Tipotsch Walter (1987): *Verkehr als krankmachender Faktor*, in: *Lebensraum Tirol*, Bd. 2 (Juni 1987), S. 9.
- Transitforum Austria-Tirol, *Alpenschutz-Transiterklärung*, <http://www.transitforum.at/pdf/AlpenschutzTransiterklaerung.pdf>.
- Transitforum Austria-Tirol: *Am Brenner für die Alpen, Tatort Brenner*, Bd. 2, [keine weiteren Angaben].
- Transitforum Austria-Tirol (Hrsg.) (1997): *Mit der Natur rechnen. Internationale Alpentransit-Tagung*, 21. + 22. Februar. Tagungsband [keine weiteren Angaben].
- Transitforum Austria-Tirol (1999): *Tatort Brenner. Am Beispiel Alpentransit: Gnadenlos verraten und Verkauft. Über Demokratie und Widerstand, über Wahlversprechen und Wahlbetrug*, Bd. 1, Innsbruck.
- Transitforum Austria-Tirol (2002): *5 nach 12. Stopp Transit. Für Gesundheit und Arbeitsplätze, Tatort Brenner*, Bd. 4, Innsbruck.
- Transitforum Austria-Tirol (2002): *Im Tal: Asphalt und Betonbänder. Am Berg: Stacheldraht ums Edelweiß, Tatort Brenner*, Bd. 3, Innsbruck.
- Tschofen Bernhard (2017): *Was ist Landschaft? Plädoyer für Konzepte jenseits der Anschauung*, in: Michael Kasper / Martin Korenjak / Robert Rollinger / Andreas Rudigier (Hrsg.): *Entdeckungen der Landschaft. Raum und Kultur in Geschichte und Gegenwart*, Wien/Köln/Weimar, S. 13–32.
- United Nations (1992): *Agenda 21. United Nations Conference on Environment & Development*. Rio de Janeiro, Brazil, 3 to 14 June 1992.
- Weichhart Peter / Weiske Christine / Werlen Benno (2006): *Place Identity und Images. Das Beispiel Eisenhüttenstadt*, Wien.
- Weissen Andreas (1996): *Verkehr*, in: *Naturfreunde International, Grünbuch Alpen. Die Alpen – Prüfstein Europas*, Wien, S. 17 ff.
- Weissen Andreas (2001): *Eröffnung und Begrüßung, Tagungsband der CIPRA-Jahresfachtagung „Die Europäische Union und die Alpen“*, 25. Oktober 2001, Chambéry, S. 13.
- Winiwarter Verena / Knoll Martin (2007): *Umweltgeschichte. Eine Einführung*, Köln/Weimar/Wien.