

Romed Aschwanden

Politisierung der Alpen

Umweltbewegungen in der Ära der
Europäischen Integration (1970–2000)





Umwelthistorische Forschungen

Herausgegeben von

Bernd-Stefan Grewe, Martin Knoll und Verena Winiwarter

in Verbindung mit

Franz-Josef Brüggemeier, Christian Pfister und Joachim Radkau

Band 9

Romed Aschwanden

Politisierung der Alpen

Umweltbewegungen in der Ära der
Europäischen Integration (1970–2000)

Böhlau Verlag Wien Köln Weimar

Die Druckvorstufe dieser Publikation wurde vom Schweizerischen Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung unterstützt.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten
sind im Internet über <https://dnb.de> abrufbar.

1. Auflage 2021

© 2021 Böhlau Verlag GmbH & Cie. KG, Lindenstraße 14, D-50674 Köln

Dieses Material steht unter der Creative-Commons-Lizenz Namensnennung - Nicht kommerziell
4.0 International. Um eine Kopie dieser Lizenz zu sehen, besuchen Sie
<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>.

Jede Verwertung in anderen als den durch die unten genannte Lizenz zugelassene Fällen bedarf der
vorherigen schriftlichen Einwilligung des Verlages.

Umschlagabbildung: Postkarte von der »Steinfrau« oberhalb von Preda Sovrana. Quelle:
Schweizerisches Sozialarchiv, Sign. F Ka-0001-267

Korrektorat: Anja Borkam, Jena

Umschlaggestaltung: Michael Haderer, Wien

Satz: Bettina Waringer, Wien

Vandenhoeck & Ruprecht Verlage | www.vandenhoeck-ruprecht-verlage.com

ISBN Print: ISBN 978-3-412-52134-9 (Print)

ISBN OA: ISBN 978-3-412-52136-3 (PDF)

© 2021 Böhlau Verlag GmbH & Cie. KG, Lindenstraße 14, D-50674 Köln

Inhalt

VORWORT UND DANKSAGUNG	9
1. EINLEITUNG.	11
1.1 Gegenstand, Fragestellung und Erkenntnisinteresse	13
1.2 Forschungsstand und methodische Ansätze	17
1.3 Alpenschutzbewegung als Analysekonzepte	28
1.4 Quellenbasis	30
1.5 Aufbau und Gliederung	32
2. NETZWERKE DES ALPENSCHUTZES	35
2.1 Untersuchung sozialer Bewegungen mittels Netzwerkanalyse	35
2.1.1 Theoretische und methodische Grundlagen	36
2.1.2 Zur Anwendung der Netzwerkanalyse in der Geschichtswissenschaft.	39
2.2 Formale Analyse des Alpenschutznetzwerks	41
2.2.1 Datenerhebung.	41
2.2.2 Hypothesenbildung.	43
2.2.3 Deskriptive Analysen	44
2.3 Zwischenfazit.	66
3. POLITISCHER ALPENSCHUTZ UND DIE ROLLE VON EXPERTINNEN UND EXPERTEN	68
3.1 Berge als Gegenstand öffentlichen Interesses	70
3.1.1 Mensch-Natur-Wechselwirkungen: Das ökosystemische Weltbild	71
3.1.2 Mensch und Natur im alpinen Lebensraum: Wissensproduktion über die ökosystemischen Zusammenhänge in Bergregionen	74

3.1.3	Das Erbe der Berge: Die Stabilität von Gebirgsregionen und ihre Bedeutung für das globale Ökosystem	80
3.2	Europäisierung der Alpen.	84
3.2.1	Von der Grenzregion zum «Herzen Europas»: Eine neue Perspektive auf die Alpen nach 1970.	85
3.2.2	Berge ohne Grenzen: Die Internationale Alpenschutzkommission CIPRA.	88
3.2.3	Wen interessiert's? Die CIPRA ringt um öffentliche Aufmerksamkeit	94
3.2.4	Mehr als leere Worte: Eine Konvention zum Schutz der Alpen	99
3.3	Berge der Schweiz	108
3.3.1	Unterstützung der «zurückgebliebenen Landesteile»: Kohäsionspolitische Ursprünge des Alpenschutzes in der Schweiz.	109
3.3.2	Die Prävention hat versagt: Die Alpenschutz-Initiative als Alpenschutz «von unten».	116
3.4	Zwischenfazit: Wissenstransfer und Verflechtungen	120
4.	LOKALE OPPOSITION UND AKTIVISTISCHER ALPENSCHUTZ	123
4.1	Ein linksalternativer Alpenmythos	126
4.1.1	Älplerkultur und Aussteigertum: Die ewige Faszination der Alpen.	128
4.1.2	Kulturlandschaft in Bedrängnis: Die Alpen als Folie für Gesellschaftskritik.	134
4.2	Politischer Umbruch in den Alpen	141
4.2.1	Frische Luft für die Berggebiete: Linksalternative Milieus in den Schweizer Alpen	142
4.2.2	Alpine Wachstumskritik: Linksalternative Proteste gegen Infrastrukturprojekte	146
4.2.3	Nicht nur lokale Anliegen: Die Alpen als Wohn- und Arbeitsraum	159
4.2.4	Eine Volksinitiative zum Schutz der Alpen: Ausserparlamentarische Berggebietspolitik	160
4.2.5	Wer bestimmt über die Berggebiete? Von der Disparität zwischen Alpen und Flachland	171
4.3	Schweizer Alpenschutz und die Europäische Integration	177
4.3.1	Der Teufel sitzt in Brüssel: Die Europäische Union als umweltpolitisches Feindbild	178

4.3.2	Europäische Verkehrspolitik: Mobilität als Umweltbedrohung	183
4.3.3	Die NEAT: Ein Grossprojekt als Kompromiss zwischen Wachstum und Umweltschutz?	190
4.4	Zwischenfazit: Die Alpenschutzbewegung entsteht	198
5.	EUROPÄISIERUNG DER ALPENSCHUTZBEWEGUNG.	201
5.1	Ambivalenz der Europäische Integration	203
5.1.1	Internationala da las Alps: Die Alpenschutz-Initiative und die Idee eines ökologischen Europas	204
5.1.2	Europaregion Alpen: Nachhaltigkeit und Selbstbestimmung in einem föderalen Europa	209
5.1.3	Wandert in den Alpen, solange es sie noch gibt: Formen der Solidarisierung und des Protests	214
5.2	Europa als Aktionsebene	222
5.2.1	Parteinetzwerke als Ressource: Politische Tagungen und ihre Rolle für die Alpenschutzbewegung	223
5.2.2	Auf dem Grat zwischen nationaler und internationaler Politik: Internationale Transittagungen und die Transnationalisierung der Alpenschutzbewegung.	227
5.2.3	Mobilisierung und Konsolidierung: Die Initiative Transport Europe und transnational verknüpfte Aktionen für den Schutz der Alpen.	233
5.3	Zwischenfazit: Europäisierung des Alpenschutzes?	241
6.	NATIONALER ALPENSCHUTZ IM UMFELD DER EUROPÄISCHEN VERKEHRSPOLITIK.	244
6.1	Überblick und Kontextualisierung der Verkehrspolitik der 1980er und 1990er Jahre	245
6.1.1	Ein komplexes System: Koordination, Finanzierung und internationale Abstimmung von Verkehrsinfrastrukturen in der Schweiz	246
6.1.2	Nur mit Alpenschutzgarantie: Das Transitabkommen und die bilateralen Verträge zwischen der Schweiz und der EG aus dem Blickwinkel der Alpenschutzbewegung	249
6.2	Ausarbeitung und Umsetzung der Alpenkonvention	255
6.3	«Marktwirtschaftliche Massnahmen»: Versuche zur Förderung der Verkehrsverlagerung	265

6.3.1 Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) . . .	266
6.3.2 Ökopunktesystem	274
6.3.3 Die «Transitbörse»	279
6.4 Zwischenfazit: Die Ökonomisierung der Umweltpolitik als Lösung?	283
7. SYNTHESE	286
8. QUELLEN- UND LITERATURVERZEICHNIS	297
8.1 Archive	297
8.2 Zeitschriften, Zeitungen, Jahrbücher	298
8.3 Gedruckte Quellen	298
8.4 Fernseh- und Riodokumente	312
8.5 Internetquellen	312
8.6 Zeitzeugengespräche.	313
8.7 Sekundärliteratur	314
9. PERSONENVERZEICHNIS	334
10. ABBILDUNGSVERZEICHNIS	339
10.1 Abbildungen und Abbildungsnachweise.	339
10.2 Tabellen.	346
11. ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	343
12. PERSONENREGISTERR	345

Vorwort und Danksagung

«Skolstrejk för klimatet» – «Climate Justice Now». Niemand kannte diese Slogans, als ich im Herbstsemester 2015 mit meiner Forschungsarbeit zu Umweltbewegungen in den Alpen begann. Die menschlichen Einflüsse und die menschengemachte Klimaerwärmung zeigen sich in den Alpen besonders drastisch. Dort, wo das natürliche Gleichgewicht auffällig sensibel auf die höheren Jahrestemperaturmittel und auf intensivere Niederschläge reagiert, bedrohen Naturereignisse die kritische Infrastruktur und den Menschen selbst. Die historische Beschäftigung mit dem Thema liefert keine Rezepte für die Gegenwart. Sie macht aber zuversichtlich, indem sie aufzeigt, dass es schon seit Langem aktive Menschen gibt, die an einen besseren, weniger ausbeuterischen Umgang mit der Natur und den Alpen glauben und sich dafür einsetzen. Und dass dieser Einsatz etwas bewirken kann.

Dieses Buch entstand im Kontext des Lead-Agency Projekts «Issues with Europe – A Network Analysis of the German-speaking Alpine Conservation Movement (1975–2005)», das durch Österreich (Leading House), Deutschland und die Schweiz gefördert wurde. Die ihm zugrundeliegende Forschungsarbeit wurde 2019 als Dissertation an der Universität Basel angenommen. Der Schweizerische Nationalfonds SNF ermöglichte die Drucklegung der Arbeit mit einem grosszügigen Publikationsbeitrag.

Es braucht nicht zwingend eine Soziale Bewegung, damit eine Dissertation zum Abschluss kommt, doch am Ende sind zahlreiche Menschen in diesen Prozess involviert. Folgende Personen, die mich während der Arbeit unterstützt haben, möchte ich namentlich erwähnen: Meinem Doktorvater Martin Lengwiler, der offene Ohren für mein Forschungsanliegen hatte, danke ich für die angenehme Zusammenarbeit. Mit seiner Affinität für innovative Methoden hat er mich zur formalen Netzwerkanalyse gebracht und mich motiviert, den Forschungsfokus stets neu zu justieren. Unsere ergebnisreichen Gespräche haben wesentlich zur Qualität der vorliegenden Arbeit beigetragen. Meinem Zweitgutachter Patrick Kupper danke ich für die Gastfreundschaft in Innsbruck, die angeregten Diskussionen – und die Schweizer Schokolade. Seine Denkanstösse haben mich weitergebracht.

Dank gebührt auch meinen Fachkolleginnen und -kollegen Fabian Baumann, Bianca Hoenig, Eva Locher, Jon Mathieu, Anina Zahn, Daniel Zürcher und den Mitwirkenden von Martin Lengwilers «Labor», in denen ich wohlwollende, aber hartnäckige Kritiker fand; den Kolleginnen und Kollegen aus dem «Issues With Europe»-Projekt, Helmuth Trischler, Maria Buck, Kira Schmidt und Odinn Mel-

sted für die zahlreichen und intensiven Fachdiskussionen; Elisa Frank, Harriet Kluge und Stefan Fryberg, die mein Manuskript auf seine Lesbarkeit hin überprüften; Roberto Sala, Benjamin Hitz und Silas Gusset, die mich jederzeit in digitalen Belangen beraten und unterstützt haben.

Darüber hinaus haben Annemarie und Paul Minnig, Reto Solèr, Renate Zauner, Manuel Hermann, Harriet Kluge, Heike Aghte, Thomas Egger und Stefan Grass zum Gelingen der Arbeit beigetragen. Sie haben mir Archive geöffnet, mir Unterkunft gewährt und in Gesprächen oder per E-Mail verraten, was niemand zu archivieren wagte.

Danken möchte ich auch den Herausgebern der Reihe «Umwelthistorische Forschung», dass sie mein Buch aufgenommen haben. Insbesondere Bernd-Stefan Grewe bin ich für seine fachlichen und sprachlichen Rückmeldungen dankbar, die dem Manuskript den letzten Schliff verpasst haben. Daniel Sander und Julia Roßberg, stellvertretend für das Team von Böhlau, danke ich für die angenehme Zusammenarbeit bei der Produktion des Buchs.

Schliesslich steht meiner Partnerin Alexandra Schiesser und unserem Sohn Aurel ein ganz besonderes Dankeschön zu.

Romed Aschwanden, im Winter 2020

1. Einleitung

In Altdorf, dem beschaulichen Hauptort des Kantons Uri, herrschte am 20. Februar 1994 Feststimmung. Das schweizerische Stimmvolk hatte an diesem Sonntag mit knappen 52 Prozent die Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» (Alpenschutz-Initiative) an der Urne angenommen – gegen den Willen des Bundesrates. «Die Feier erreichte einen Höhepunkt nach 18 Uhr, als Landammann Stadler [...] seine Freude mit einem Tanz [...] ausdrückte.» «Alphornklänge und Jauchzer» begleiteten die Siegesrede des grünen Politikers Alf Arnold, der «das langsame Anwachsen der Unterstützung für die Alpeninitiative» mit einer Lawine verglich, «die bis nach Bern und Brüssel» wirken werde.¹

Zielstrebig erreichte die Lawine das Bundeshaus in Bern, wo sie den schweizerischen Weg zur wirtschaftlichen Annäherung an die EU blockierte. Wirtschaftsminister Jean-Pascal Delamuraz erboste sich über den Volksentscheid, der die ohnehin schwierigen Verhandlungen mit der EU noch verkompliziere und den Transitvertrag «fundamental» infrage stelle. Gallig schimpfte er über die «stolze Insel Schweiz», die einmal mehr ihre «Heldentaten» produziere.² Tatsächlich unterbrach die EU in Reaktion auf die Alpenschutz-Initiative die bilateralen Verhandlungen über die weitere wirtschaftliche Zusammenarbeit mit der Schweiz und verlangte eine «Denkpause».³

Was war der Auslöser für die Lawine der Alpenschutz-Initiative? In der Hauptsache forderte sie, dass der alpenquerende Strassengüterverkehr durch die Schweiz reduziert werde. Seit im September 1980 der Gotthardstrassentunnel dem Verkehr übergeben worden war, hatte der Strassengüterverkehr durch die Alpen stetig zugenommen. Mit ihm wuchsen auch die Lärm- und Abgasbelastung in den Bergtälern der Kantone Uri und Tessin. Der Unmut in der Bevölkerung stieg. Eine Gruppe von Linksalternativen aus den Bergkantonen Graubünden, Tessin, Uri und Wallis lancierte in der Folge im Mai 1989 die Volksinitiative, um «das Alpengebiet [...]

-
- 1 Martin Merki, Alphornklänge und Jauchzer in Altdorf. In: Neue Zürcher Zeitung (21.02.1994); der Landammann ist der Regierungspräsident der Urner Exekutive.
 - 2 Richard Aschinger, Christina Leutwyler, «Die Romandie hat jetzt die Schnauze voll» – Delamuraz stocksauer. In: Tages-Anzeiger (21.02.1994).
 - 3 Vgl. Michael Ambühl, Zur Konzeption der koordinierten Verkehrspolitik. In: Christine Kaddous, Daniel Felder (Hg.), *Accords bilatéraux Suisse – EU (Commentaires)* (Brüssel 2001), S. 509–520, hier S. 510–511.

vor den schädlichen Auswirkungen des Transitverkehrs zu schützen».⁴ Kaum jemand hatte mit dem Erfolg dieses «grün-alternativen Wolf[s] im Schafspelz»⁵ gerechnet.

Bereits von Beginn an war der Trägerverein der Alpenschutz-Initiative überzeugt, seine Aktion stellvertretend für die geplagten «Berglerinnen und Bergler»⁶ des gesamten Alpenbogens durchzuführen. Denn auch im Nachbarland Österreich grollte man dem steigenden Transitverkehr und seinen negativen Folgen. Die Brennerautobahn, die einstige «Traumstrasse» durch die österreichischen Alpen, entpuppte sich in den 1980er Jahren als eigentliche «Transithölle».⁷ Die Bevölkerung an der Brennerachse drohte mit dem «dauerhaften alpinen Aufstand», sollte sich die Situation nicht verbessern.⁸ Die schweizerische Volksinitiative, so die Hoffnung, würde als Volksvotum auch für die «undemokratische» EU Gewicht haben und einen Auftakt zum gemeinsamen Widerstand bilden.⁹

Ein halbes Jahr nachdem die Lawine losgetreten worden war, erreichten ihre Ausläufer Brüssel. Am 21. November 1994 verlangten dort Vertreterinnen und Vertreter der Alpenbevölkerung von der EU Massnahmen, um den alpenquerenden Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern und die Alpen vor den schädlichen Auswirkungen des Transitverkehrs zu bewahren. Der Schutz des gesamten Alpenbogens sollte zum Anliegen der EU werden.¹⁰

Die Europäische Integration erschien sowohl Aktivistinnen und Aktivisten als auch Experteninnen und Experten als wichtigster Faktor für das Verkehrswachstum. 1988 durchquerten täglich bis zu 2200 Lastwagen den Kanton Uri. Verkehrsfachleute rechneten mit einer rasanten Zunahme des Strassengüterverkehrs nach der Vollendung des Europäischen Binnenmarktes 1992 und prognostizierten seine Verdoppelung bis 2010.¹¹ Für Alf Arnold, den Geschäftsführer des Trägervereins der Alpenschutz-Initiative, und andere Umweltschützerinnen und -schützer

4 Urs Paul Engeler, Die Bergler bauen ein neues Alpenréduit. Neue Strategien beim Transitverkehr: Güter mittels Initiative auf die Schiene zwingen. In: Die Weltwoche (12.01.1989), S. 47.

5 Theo Kunz, Wolf im Schafspelz. In: Aargauer Tagblatt (12.05.1990).

6 Ich bemühe mich im Folgenden, dort, wo es empirisch korrekt ist, beide Genusformen zu benutzen.

7 Magdalena Pernold, Traumstrasse oder Transithölle? Eine Diskursgeschichte der Brennerautobahn in Tirol und Südtirol (1950–1980) (Bielefeld 2016).

8 So der Österreichische Transitgegner Fritz Gurgiser. Initiative Transport Europe, ITF-Fax Nr. 3 (04.11.1995), SozArch, Sign.: Ar 611.10.17.

9 Stummer Protest gegen Lastwagenlawine in den Alpen. In: Tages-Anzeiger (31.08.1989); Andreas Weissen, EG ist vieler Laster Anfang! In: echo 18 (22.07.1992), S. 3.

10 «Vorbild Alpeninitiative» – Forderungen von Umweltvertretern in Brüssel. In: Neue Zürcher Zeitung (22.11.1994).

11 Engeler, Die Bergler.

war offensichtlich, dass der Widerstand gegen diese Entwicklung nicht nur lokal oder national, sondern ebenso in «Brüssel» stattfinden müsse: Sowohl die Ursachen als auch die Lösungen für die Bedrohung der Alpen waren auf europäischer Ebene zu suchen.

1.1 GEGENSTAND, FRAGESTELLUNG UND ERKENNTNISINTERESSE

Thema der vorliegenden Arbeit sind die Diskussionen über Bedrohung und Schutz der Alpen im Kontext der Europäischen Integration zwischen 1970 und 2000. Im Mittelpunkt steht die Frage, inwieweit die Europäische Integration die Diagnose der Bedrohung der Alpen verändert hat und wie die neu entstehenden politischen und öffentlichen Strukturen von Umwelt- und Regionalbewegungen genutzt wurden. Wie erlangten die Alpen den Status einer erhaltenswerten Landschaft in Europa? Wovor sollten die Alpen geschützt werden? Wie beeinflussten Bedrohungsszenarien, Schutzanliegen und Europäische Integration sich wechselseitig in Bezug auf Alpen- und Europabilder?

Die Fragen werden aus zwei Perspektiven angegangen: zum einen «von oben», mit Blick auf die nationale und internationale Politik, zum anderen «von unten», mit lokalen Initiativen und zivilgesellschaftlichen Diskursen im Fokus. Zentral sind dabei die Schweiz als Bezugsrahmen sowie die Ansprüche einer akteurszentrierten Geschichtsschreibung, wie sie von Forschenden der Europäischen Geschichte vermehrt gefordert wird.¹² Besondere Aufmerksamkeit gilt den *Wahrnehmungen* und *Handlungsfelder* von Akteurinnen und Akteuren im Kontext von Bedrohung und Schutz der Alpen.

In der Schweiz wurde die Bedrohung der Alpen von wissenschaftlichen Expertinnen und Experten sowie von Betroffenen diagnostiziert. Die Gruppe der Betroffenen und das Ausmass ihrer Aktivitäten zum Schutz der Alpen nahm um 1990 rasant zu, sodass in diesem Zeitraum von einer Alpenschutzbewegung gesprochen werden kann. Zu dieser lassen sich auch die Aktivistinnen und Aktivisten der Alpen-Initiative zählen, dem Trägerverein der Alpenschutz-Initiative.¹³ Akteurin-

12 Vgl. Wolfram Kaiser, Brigitte Leucht, Michael Gehler (Hg.), *Netzwerke im Europäischen Mehrebenensystem. Von 1945 bis zur Gegenwart* (Wien 2009); Wolfram Kaiser, *Bringing People and Ideas Back in. Historical Research on the European Union*. In: David Phinmore (Hg.), *Reflections on European Integration. 50 Years of the Treaty of Rome* (Basingstoke, Hampshire 2016), S. 22–39.

13 Im öffentlichen Diskurs werden sowohl die Volksinitiative als auch ihr Trägerverein als «Alpen-Initiative» bezeichnet. Der Klarheit halber spreche ich von der Volksinitiative als «Alpenschutz-Initiative» und vom Trägerverein als «Alpen-Initiative».

nen und Akteure, Geschichte und Vorgeschichte der Bewegung machen den Kern der vorliegenden Studie aus. Beide sind eng mit der Frage nach der Entwicklung des Diskurses über die Bedrohung der Alpen, der Konzeptualisierung von Gegenmitteln und den Versuchen ihrer politischen Umsetzung verweben.

Empirisch bedingt beschäftigt sich die vorliegende Studie vornehmlich mit dem deutschschweizerischen Raum. Zwar gab es in der Alpenschutzbewegung auch Akteurinnen und Akteure aus der französisch- und italienischsprachigen Schweiz, aber ihre Organisationen und Aktivitäten blieben auf die Deutschschweiz konzentriert. Dies kann auf ein pragmatischeres Verhältnis zur Umwelt,¹⁴ auf europapolitische Präferenzen¹⁵ sowie auf das Vorhandensein von gesellschaftlichen Wirkungskreisen, die für die spezifischen politischen Themen offen waren, zurückgeführt werden.¹⁶

Jedoch ist eine rein nationale Perspektive auf die Thematik für den Untersuchungszeitraum unzulänglich. Das Interesse an politischen Prozessen setzt zwar voraus, den Nationalstaat als Rahmen politischen Handelns und der Rechtsetzung zu respektieren, dies soll aber nicht den Blick auf den internationalen Kontext versperren.¹⁷ Bereits 1970 hatte sich die Europäische Gemeinschaft als wichtige politische Kraft in Europa etabliert. Der Prozess der Europäischen Integration strukturierte sowohl die Diagnose der Bedrohung der Alpen als auch die Handlungsmöglichkeiten von sozialen Bewegungen. Die Alpenschutzbewegung agierte in diesem europäischen «Mehrebenensystem»,¹⁸ sie oszillierte zwischen lokalen, nationalen und transnationalen Aktivitäten.

Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, und im Sinne einer transnationalen Geschichte, bleibt die Untersuchung nicht auf die Schweiz beschränkt, sondern verortet die Handlungen im europäischen Umfeld. Der Fokus auf schweizerische

14 Vgl. Lucienne Rey, *Umwelt im Spiegel der öffentlichen Meinung. Grenzlinien inner-schweizerischer Uneinigkeit* (Zürich 1995).

15 Vgl. Sibylle Hardmeier, Wolf Linder, *Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 20. Februar 1994*. Bd. 52 (Adliswil/Bern 1994).

16 Zu diesen Wirkungskreisen s. 4.2

17 Vgl. Patricia Clavin, *Time, Manner, Place. Writing Modern European History in Global, Transnational and International Contexts*. In: *European History Quarterly* 40/4 (2010), S. 624–640; Matthias Middell, *Transnational Challenges to National History Writing* (Basingstoke 2013); für Umweltgeschichte im Speziellen vgl. Patrick Kupper, *Transnationale Umweltgeschichte*. In: Manfred Jakobowski-Tiessen (Hg.), *Von Amtsgärten und Vogelkojen. Beiträge zum Göttinger Umwelthistorischen Kolloquium 2011–2012* (Göttingen 2014), S. 79–90.

18 Vgl. Wolfram Kaiser, Brigitte Leucht, Michael Gehler, *Einleitung*. In: Wolfram Kaiser, Brigitte Leucht, Michael Gehler (Hg.), *Netzwerke im europäischen Mehrebenensystem. Von 1945 bis zur Gegenwart* (Wien 2009), S. 9–26.

Akteurinnen, Akteure und Organisationen wird insbesondere mit Blick auf Österreich erweitert. Die «Alpenrepublik» war mit ähnlichen Problemen wie die Schweiz konfrontiert, wählte aber in den 1990er Jahren einen anderen Weg in die Europäische Integration. Diese Konstellation macht das Nachbarland zur idealen Vergleichsfolie.

Neben der Schweiz und Österreich ist der «Alpenraum» eine weitere Referenzgröße. Die Alpen erstrecken sich mit über 1200 Kilometern von den Rändern Avignons bis an den Stadtrand Wiens und weisen eine Nord-Süd-Breite von 150 bis 250 Kilometer auf. Sie befinden sich auf den territorialen Gebieten Monacos, Frankreichs, Italiens, der Schweiz, Liechtensteins, Deutschlands, Österreichs und Sloweniens – und tangieren damit Territorien inner- und ausserhalb der Europäischen Union.¹⁹ Diese geographische Definition des Alpenraums suggeriert eine Klarheit, die es eigentlich nicht gibt. Die Alpen sind letztlich auch ein imaginierter Raum. Zwar bietet die geographische Alpenforschung eine Fülle von exakten Alpendefinitionen an, abgestuft nach Kriterien der Höhe, der Flora und Fauna, der Geologie oder des Klimas.²⁰ Sie stellt diese eindeutigen Einteilungen aber gleichzeitig selbst mit der Feststellung infrage, dass eigentlich kein Alpental mit dem anderen verglichen werden könne.²¹

Demgegenüber steht die kulturwissenschaftlich geprägte Annahme, den Alpenraum als Gegenstand eines permanenten Aushandlungsprozesses zu verstehen. Damit wird die exakte Abgrenzung der Alpen für Historikerinnen und Historiker weder möglich noch relevant. Auch in der zeithistorischen Forschung scheint es angebracht, einen diskursiven Alpenraumbegriff zu verwenden. Nicht weil «es keinen besseren gibt»,²² sondern weil der Begriff dadurch seine Normativität verliert und als kulturelles Produkt behandelt wird.²³

19 Vgl. Jon Mathieu, *Die Alpen. Raum – Kultur – Geschichte* (Stuttgart 2015), S. 16–17.

20 Werner Bätzing zählt in seinem Alpenlexikon nicht weniger als sieben Alpendefinitionen auf: Werner Bätzing, *Alpen, Definition*. In: *Kleines Alpen-Lexikon* (München 1997), S. 23–27.

21 «Every valley in the Alps exhibits fundamentally different natural conditions and can be compared with neighbouring valleys only in very limited ways.» Werner Bätzing, *The Alps. An Ecosystem in Transformation*. In: Peter B. Stone (Hg.), *The State of the World's Mountains. A Global Report* (London 1992), S. 45–91, hier S. 56.

22 Markus A. Denzel, *Pour une histoire économique des Alpes!* In: Markus A. Denzel, Andrea Bonoldi, Anne Montenach u. a. (Hg.), *Oeconomia Alpium I. Wirtschaftsgeschichte des Alpenraums in vorindustrieller Zeit. Forschungsaufriß, -konzepte und -perspektiven* (Berlin/Boston 2017), S. 1–20, hier S. 4.

23 Die Normativität des Begriffs in der historischen Alpenforschung problematisiert insbesondere Roger Sablonier: «Nicht akzeptierbar ist es, damit eine geschichtliche Einheit alpenländischer Entwicklung zu suggerieren, die in erster Linie den dominanten Wir-

Die Alpen sind deshalb als primär diskursive Konstruktion zu verstehen, deren exakte Grenzen zwar verschwimmen, die trotzdem aber über einen eigentlichen physischen Kern verfügt, der spätestens dann zutage tritt, wenn die Tunnelbohrmaschine angesetzt wird. Das «Natürliche» wird dann selbst zum Akteur, der mit definiert, wie Grenzen verlaufen.²⁴ Dies vorausgesetzt, ist davon auszugehen, dass die Bedrohung der Alpen über die zeitgenössischen Diskurse erschlossen werden muss und nur begrenzt mittels objektiver Daten ermittelt werden kann.

Die Bedrohung der Alpen seit 1970 hat viele Schichten. Zentrale Konflikte spielten sich im Spannungsfeld zwischen Naturschutz und Naturnutzung beziehungsweise «Eigenständigkeit und Abhängigkeit» ab. Folgt man den zeitgenössischen Beobachtern der 1980er Jahre, standen die schweizerischen Berggebiete in dieser Zeit im Umbruch.²⁵ Der Tourismus schien zur «Tourismusindustrie» modernisiert und die Verkehrsinfrastruktur war seit 1950 ständig erweitert worden. Die Entwicklungen gerieten zunehmend in Konflikt mit den räumlichen Kapazitäten der Berggebiete. Politikerinnen und Politiker aus den Bergkantonen kämpften um die ökonomische Eigenständigkeit ihrer Gemeinden und Kantone. Dabei liefen sie Gefahr, die traditionelle Kulturlandschaft aufzugeben. Strukturelle Probleme wie die relative wirtschaftliche Schwäche der Berggebiete und die damit zusammenhängende Abwanderung korrelierten in den 1980er Jahren mit dem häufigen Auftreten von Naturkatastrophen in den Alpen. Erklärungen für den sozioökonomischen Druck und die Naturereignisse sahen Alpenschutzexpertinnen wie -aktivisten in den «Folgeschäden» des Wirtschaftswachstums und in ausseralpinen Einflüssen. Die Bedrohung der Alpen wie auch deren Schutz wurden zu einem europaweit debattierten Thema.

Für die Untersuchung der Konfliktfelder und Diskurse dient der alpenquerende Transitverkehr als Brennglas, sowohl aus empirischen als auch aus forschungspragmatischen Gründen. Der Transitverkehr wurde im Verlauf der 1980er und 1990er Jahre zum dominierenden Thema von Umweltschutzgruppen und löste Themen wie Tourismus und Wasserkraftnutzung als Feindbilder ab. Für die Aktivistinnen und Aktivisten der Alpenschutzbewegung repräsentierte der Transitverkehr sowohl die Bedrohung von Umwelt und Landschaft als auch die sozioöko-

kungen spezifischer naturräumlicher Voraussetzungen zuzuschreiben wäre.» Roger Sablonier, Alpenforschung aus Sicht des Historikers. In: *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen 1* (1996), S. 57–60; vgl. ausserdem Jon Mathieu, *Geschichte der Alpen 1500–1900. Umwelt, Entwicklung, Gesellschaft* (Wien 1998), S. 15–16.

24 Vgl. Bruno Latour, *Wir sind nie modern gewesen. Versuch einer symmetrischen Anthropologie* (Frankfurt a. M. 2017^e), insbes. S. 122–172.

25 Ernst A. Brugger, Gerhard Furrer, Paul Messerli u. a. (Hg.), *Umbruch im Berggebiet. Die Entwicklung des schweizerischen Berggebietes zwischen Eigenständigkeit und Abhängigkeit aus ökonomischer und ökologischer Sicht* (Bern 1984).

nomischen Ungleichheiten zwischen Berggebieten und Flachland. In konzeptueller Hinsicht ermöglicht der Fokus auf die Transitproblematik, die Entwicklungen der Bedrohung und entsprechender Schutzkonzepte an einem exemplarischen Beispiel auszuführen.

Nicht von Belang für die vorliegende Untersuchung ist es, inwiefern sich die zeitgenössischen Warnrufe und Befürchtungen bewahrheitet haben. Vielmehr werden diese als Ausdruck eines Diskurses analysiert, der sowohl ein neues Verhältnis zwischen Mensch und Natur als auch einen Aushandlungsprozess um die Rolle der Berggebiete in Europa reflektiert.

Schliesslich handelt diese Studie auch von der Frage, was Alpenschutz ist. Gemeinhin wird Alpenschutz mit «Naturschutz in den Alpen» gleichgesetzt, also einer besonders spezifischen Form von Naturschutz. Debatten seit den 1970er Jahren zeigen aber, dass diese Gleichsetzung zu stark simplifiziert. Alpenschutz hat auch mit der Aufrechterhaltung wirtschaftlicher Aktivität zu tun, er beinhaltet Elemente von Wirtschafts-, Sozial- und Regionalpolitik. Es ist ein Anliegen der vorliegenden Arbeit, eine Definition des Konzepts «Alpenschutz» vorzuschlagen, das für den Untersuchungszeitraum, möglicherweise aber auch für die Gegenwart, Geltung haben kann.

1.2 FORSCHUNGSSTAND UND METHODISCHE ANSÄTZE

Die vorliegende Arbeit untersucht die Neubewertung der Alpen nach 1970, das heisst in der «Ära der Ökologie» und vor dem Hintergrund ihrer «Europäisierung».²⁶ In diesem Kontext wurden die Alpen als «Naturraum», «Lebensraum» und «Transitraum» beschrieben. Aus diesen Prämissen ergeben sich Anknüpfungspunkte an folgende sechs Forschungsfelder:

1.2.1 Geschichte der Alpen

Fernand Braudel legte 1949 mit seinem Buch «Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II.» den Grundstein für die historische Erforschung der Alpen als zusammenhängenden grenzüberschreitenden Raum. Dort charakterisierte Braudel die Alpen als «ganz aussergewöhnliche Berge».²⁷ Da er die Alpen

26 Joachim Radkau, *Die Ära der Ökologie. Eine Weltgeschichte* (München 2011); von «Ökologisierung» und «Europäisierung» der Alpen spricht Mathieu, *Die Alpen*.

27 Fernand Braudel, *Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II* (Frankfurt a. M. 1990), S. 44.

nicht eigentlich untersuchte, sondern als Raum «abseits der Kulturen» bezeichnete, regte Braudel einerseits Widerspruch, andererseits zahlreiche weitere Untersuchungen an und positionierte damit den Alpenraum als eigenen historischen Gegenstand.

Die historische Alpenforschung arbeitet sich an Braudels historiographischem Erbe bis in die Gegenwart ab.²⁸ Das steigende kulturwissenschaftliche Interesse an den Alpen kulminierte in den 1990er Jahren.²⁹ Die Gründung der Internationalen Gesellschaft für historische Alpenforschung durch Jean-François Bergier 1995 bezeugt ein spezifisches und über einzelne Forschende hinausreichendes Interesse an der Geschichte der Alpen.³⁰ Das wissenschaftliche Interesse in den 1990er Jahren korrelierte dabei mit dem politischen Interesse an den Alpen.³¹

Eine zentrale Frage, welche die historische Alpenforschung in diesem Kontext bearbeitet, betrifft die Stellung der Alpen innerhalb der Nationalstaaten sowie in dem sie umgebenden Flachland. Von besonderem Interesse ist dabei ihr Status als teilweise autonom und teilweise abhängig von ausseralpinen wirtschaftlichen und politischen Zentren.³² Während sich die historische Forschung intensiv mit der Geschichte der Alpen vor 1900 auseinandergesetzt hat, interessierte sie sich weniger für ihre jüngste Vergangenheit.³³ Das Feld der Alpenpolitik und der jüngsten Geschichte der Alpen überliess sie weitgehend der Geographie sowie der Politik- und Rechtswissenschaft.³⁴ Die vorliegende Untersuchung versteht

28 Siehe z. B.: Mathieu, *Die Alpen*; Denzel, *histoire économique*.

29 Vgl. Bernhard Tschofen, *Berg, Kultur, Moderne. Volkskundliches aus den Alpen* (Wien 1999), S. 35; auch Mathieu, *Geschichte der Alpen*, S. 13–19.

30 Jean-François Bergier, Sandro Guzzi (Hg.), *La découverte des Alpes. Actes du colloque Latsis 1990* (Basel 1992); Jean-François Bergier, *Des Alpes traversées aux Alpes vécues*. In: *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen 1* (1996), S. 11–21.

31 Vgl. Anne-Marie Granet-Abisset, *Mémoire alpine et construction européenne*. In: *Revue de géographie alpine* 92/2 (2004), S. 39–48.

32 Vgl. Mathieu, *Geschichte der Alpen*, S. 23; Mathieu, *Die Alpen*, S. 93–110.

33 Siehe Mathieu, *Die Alpen*, S. 179–206; Anne-Marie Granet-Abisset, *L'aplanissement de la montagne. Un rêve de techniciens et d'aménageurs européens. L'exemple du Lyon Turin Ferroviaire (LTF)*. In: *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen 21* (2016), S. 233–254.

34 Vgl. Stefan Brem, *Stefano Bruno, The Swiss Debate on the Alpine Convention. More than a Two-Level Game?* (Zürich 1997); Ewald Galle, *Das Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention) und seine Protokolle* (Berlin 2002); Jennifer Heuck, *Infrastrukturmassnahmen für den alpenquerenden und inneralpinen Gütertransport. Eine europarechtliche Analyse vor dem Hintergrund der Alpenkonvention* (Berlin 2013); Gilles Rudaz, *The Cause of Mountains. The Politics of Promoting a Global Agenda*. In: *Global Environmental Politics* 11/4 (2011), S. 43–65; Gilles Rudaz, *Bernard Debarbieux, Die schweizerischen Berggebiete in der Politik* (Zürich 2014).

sich deshalb als kultur- und umwelthistorischen Beitrag zur jüngsten Geschichte der Alpen.

1.2.2 Kommunikation und Politisierung von Umweltbedrohungen

Die Diskussion um Existenz und Aktualität der Bedrohung der Alpen war und ist ein umstrittenes Feld. In Anlehnung an Ulrich Beck verstehe ich die Bedrohung der Alpen als «implizite Konsequenz der Industrialisierung», deren Zusammenhänge sich der direkten Wahrnehmung entzieht.³⁵ Ereignisse und Prozesse werden von historischen Akteurinnen und Akteuren diskursiv als Ausdruck der Bedrohung der Alpen konstruiert und kommuniziert. Auch Erklärungen für diese Ereignisse werden diskursiv produziert, erst dann können sie gesellschaftlich und politisch relevant werden.³⁶ Für solche Prozesse sind Wissenschaftlerinnen und Experten von fundamentaler Bedeutung, da nur sie in diesem Kontext «harte» Fakten schaffen.³⁷

Diese Problemstellung wird mit den Ansätzen der Politikgeschichte mit kulturhistorischer Erweiterung angegangen.³⁸ Das heisst, die vorliegende Untersuchung beschränkt sich nicht auf staatliche Institutionen, sondern bezieht die gesellschaftlichen Aushandlungsprozesse, was denn eigentlich als «politisch» gilt, und die soziale Konstruktion der Bedrohungslage mit ein.³⁹ Grundlegend dafür sind kommunikative Handlungen, die Sprache, Bilder und Handlungspraktiken umfassen, die mittels diskursanalytischer Methoden untersucht werden.⁴⁰

35 Vgl. Ulrich Beck, *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne* (Frankfurt a. M. 2015²²), S. 27–30.

36 Vgl. Niklas Luhmann, *Ökologische Kommunikation. Kann die moderne Gesellschaft sich auf ökologische Gefährdungen einstellen?* (Opladen 1990³).

37 Vgl. Jens Ivo Engels, *Modern Environmentalism*. In: Frank Uekötter (Hg.), *The Turning Points of Environmental History* (Pittsburgh, Pa 2010), S. 119–131, hier S. 120–125.

38 Vereinzelt arbeite ich auch mit analytischen Modellen aus den Sozialwissenschaften und der Politikwissenschaft – in solchen Fällen referiere ich an den entsprechenden Stellen ausführlicher darauf.

39 Vgl. Barbara Stollberg-Rilinger, *Einleitung. Was heisst Kulturgeschichte des Politischen?* In: Barbara Stollberg-Rilinger (Hg.), *Was heisst Kulturgeschichte des Politischen?* (Berlin 2005), S. 9–24, hier S. 21; Thomas Mergel, *Überlegungen zu einer Kulturgeschichte der Politik*. In: Silvia Serena Tschopp (Hg.), *Kulturgeschichte* (Stuttgart 2008), S. 205–243.

40 Ich orientiere mich dabei an Sarasin und Landwehr: Philipp Sarasin, *Geschichtswissenschaft und Diskursanalyse* (Frankfurt a. M. 2014⁴); insbes. S. 58–60; Achim Landwehr, *Historische Diskursanalyse* (Frankfurt a. M. 2008); zu Bildern als Teil von Diskursen vgl. Sabine Maasen, Torsten Mayerhauser, Cornelia Renggli, *Bild-Diskurs-Analyse*. In: Sabine Maasen, Torsten Mayerhauser, Cornelia Renggli (Hg.), *Bilder als Diskurse. Bilddiskurse* (Weilerswist 2006), S. 7–26; für die Integration von Handeln/Performativität in

1.2.3 Umweltwahrnehmung und Umweltbewegungen

Die Alpen sind ein Imaginationsraum. Wie die Natur im Allgemeinen sind auch sie nicht unabhängig oder als Gegenstück zu Kultur zu verstehen, sondern als ihr Produkt.⁴¹ Die Alpen sind kulturell aufgeladen und mit Bedeutung versehen, sie werden perspektivenabhängig als idyllisch oder bedrohlich, als Erholungslandschaft oder Verkehrshindernis konstruiert.⁴² Dabei verbinden sich kollektive und individuelle Zuschreibungen, die überliefert oder erfahren werden.

Ohne die Existenz einer natürlichen Umwelt leugnen zu können, scheint es doch offensichtlich, dass ein Sprechen über Natur nicht ohne kulturelle Vorbedingungen möglich ist. Reichle, StremLOW und Backhaus schlagen deshalb das Konzept der Landschaft vor, das den Status der Umwelt als durch die Menschen wahrgenommen beschreibt. Landschaft bezeichnet demnach ein Konglomerat kulturell geprägter Symbole, mittels derer über Natur gesprochen werden kann.⁴³ Von diesem Konzept ausgehend verstehe ich Quellenbegriffe wie «Naturlandschaft» oder «Lebensraum» als Landschaftsbegriffe, die einen jeweils eigenen Schwerpunkt auf die Umweltwahrnehmung legen. «Naturlandschaft» beispielsweise betont die Aspekte einer Landschaft, die nicht von Menschenhand manipuliert worden ist.

Landschaftsbegriffe geben demnach Auskunft über das Verhältnis von Mensch und Umwelt, welches auch die Umweltgeschichte intensiv untersucht hat. Umwelthistorische Forschung stellt eine «Neudefinierung der Mensch-Umwelt-Beziehung»⁴⁴ um 1970 fest, die sich in einem gestiegenen Umweltbewusstsein und einer Politisierung der Natur äusserte.⁴⁵ Die veränderte gesellschaftliche Wahrnehmung

die Diskursanalyse plädiert Judith Butler, Anmerkungen zu einer performativen Theorie der Versammlung (Berlin 2016), S. 101–109.

- 41 Vgl. Matthias StremLOW, Die Alpen aus der Untersicht. Von der Verheissung der nahen Fremde zur Sportarena – Kontinuität und Wandel von Alpenbildern seit 1700 (Bern/Stuttgart/Wien 1998), S. 12–13.
- 42 Vgl. die Beiträge in: Jon Mathieu, Simona Boscani Leoni (Hg.), Die Alpen! Zur europäischen Wahrnehmungsgeschichte seit der Renaissance (Bern 2005).
- 43 Claude Reichler, Matthias StremLOW, Norman Backhaus, Ein Landschaftsmodell für den Alpenraum. Erkenntnisse aus einem schweizerischen Forschungsprogramm. In: *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen 12* (2007), S. 307–321; ihre Definition von Landschaft auf S. 309: «Die Landschaft ist [...] eine Mediation, eine Vermittlung. Es ist davon auszugehen, dass das Verhältnis zwischen dem Menschen und der natürlichen Welt nicht unmittelbar, spontan ist, ausgenommen in den eingeschränkten Momenten der Sinneserfahrung. Es durchläuft vielmehr erlernte Modelle und kulturelle Schemata.»
- 44 Patrick Kupper, Atomenergie und gespaltene Gesellschaft. Die Geschichte des gescheiterten Projektes Kernkraftwerk Kaiseraugst (Zürich 2003), S. 136.
- 45 Kupper brachte diese Sachverhalte pointiert im Konzept der «1970er-Diagnose» zum

von Umwelt, stark geprägt durch die aufkommenden Ökologiewissenschaften und die wachsende Bedeutung von Wissen sowie die gestiegenen gesellschaftlichen Kapazitäten zur Bearbeitung und Vermittlung dieser Probleme wirkten sich auch auf die Wahrnehmung der Alpen aus. Die Alpen, seit dem 18. Jahrhundert kodiert als romantisch-idyllische Landschaft, wurden vermehrt aus dem Blickwinkel des Ökologischen betrachtet, Konzepte wie Biodiversität gewannen an Bedeutung.⁴⁶ Für meine Arbeit leite ich aus diesen Befunden die Fragen ab, welche Alpenbilder sich in Äusserungen und Handlungen der verschiedenen Akteursgruppen feststellen lassen und ob sich die These der Ökologisierung der Alpen als stichhaltig erweist.⁴⁷

Zentrale Impulse für diese «ökologische Wende» gingen von neuen sozialen Bewegungen aus.⁴⁸ Soziologische und historische Forschung konzeptualisiert Neue Soziale Bewegungen als Sammelbezeichnung für Gruppen im Nachzug der 1968er-Unruhen, die das Ziel verfolgten, durch öffentlichen Protest einen grundlegenden gesellschaftlichen und politischen Wandel zu erreichen, zu verhindern oder rückgängig zu machen.⁴⁹ In den 1980er Jahren lassen sich lokale Widerstandsgruppen im Alpenraum finden, die sich in den 1990er Jahren zu einer national und transnational vernetzten Alpenschutzbewegung entwickelten. Diese Konzeption trägt insbesondere zum Verständnis der Handlungsweisen der historischen Akteurinnen und Akteure bei, kann aber ihr Handeln und dessen Folgen nicht gänzlich erklären.⁵⁰

Ausdruck: Patrick Kupper, Die «1970er Diagnose». Grundsätzliche Überlegungen zu einem Wendepunkt der Umweltgeschichte. In: *Archiv für Sozialgeschichte* 43 (2003), S. 325–348; vgl. ausserdem: Frank Uekötter, *The Turning Points of Environmental History* (Pittsburgh, Pa 2010); Radkau, Ära; Frank Uekötter, *Eine ökologische Ära? Perspektiven einer neuen Geschichte der Umweltbewegungen*. In: *Zeithistorische Forschung* 9 (2012), S. 108–114.

46 Vgl. StremLOW, *Die Alpen*, S. 180–189; Mathieu, *Die Alpen*, S. 179–206.

47 Von der Ökologisierung der Alpen spricht Mathieu, *Die Alpen*, S. 179–206.

48 Vgl. Karl-Werner Brand, *Umweltbewegung*. In: Roland Roth, Dieter Rucht (Hg.), *Die sozialen Bewegungen in Deutschland seit 1945. Ein Handbuch* (Frankfurt a. M./New York 2008), S. 220–244; Silke Mende, «Nicht rechts, nicht links, sondern vorn». *Eine Geschichte der Gründungsgrünen* (München 2011); Uekötter, *ökologische Ära*.

49 Vgl. Mende, *Nicht rechts*, S. 37; vgl. auch Ruchts klassische Definition: «Eine soziale Bewegung ist ein Netzwerk von Individuen, Gruppen und Organisationen, das basierend auf einer kollektiven Identität, einen fundamentalen gesellschaftlichen Wandel herbeizuführen versucht (oder sich einem solchen Wandel widersetzt) und sich dazu des öffentlichen Protests bedient.» Dieter Rucht, *Modernisierung und Neue Soziale Bewegungen. Deutschland, Frankreich und USA im Vergleich* (Frankfurt a. M./New York 1994), S. 76.

50 Diese Defizite stellen auch Uekötter und Radkau fest: Frank Uekötter, *Wie neu sind die Neuen Sozialen Bewegungen? Revisionistische Bemerkungen vor dem Hintergrund der*

Eine wichtige konzeptuelle Erweiterung zum Forschungsprogramm Neue Soziale Bewegung ist deshalb das Konzept des alternativen Milieus.⁵¹ Es beschreibt «einen gesellschaftlichen Teilbereich, charakterisiert durch gleiche oder ähnliche Lebensbedingungen und damit verbundene Erfahrungsräume, welche relativ homogene Denkweisen, Einstellungen und Verhaltensformen hervorbringen».⁵² Aus dem «Nährboden» des alternativen Milieus gehen nach Reichardt Neue Soziale Bewegungen hervor, in denen Akteurinnen und Akteure aus dem Milieu (aber auch darüber hinaus) bestimmte punktuelle Überzeugungen artikulieren.⁵³ Über die Kombination der beiden Konzepte gelingt es, das historische Phänomen der Alpenschutzbewegung theoriegeleitet zu beschreiben und gleichzeitig in einen breiteren gesellschaftlichen Kontext einzubetten.

1.2.4 Europa als «Mehrebenensystem»

Die jüngste Forschung zur europäischen Geschichte ist bemüht, den Prozess der Europäischen Integration als konflikthaft und nichtlinear zu beschreiben. Neuere Arbeiten beschränken sich nicht mehr auf die Untersuchung der Europäischen Union und ihrer Vorgängerinnen, sie rollen die Integrationsgeschichte zunehmend «von den Rändern her» auf und historisieren den Begriff «Europa».⁵⁴ Die Befunde eines veränderlichen Europabegriffs und eines kontingenten beziehungsweise umstrittenen Verlaufs der Europäischen Integration bilden die Grundlage für eine zentrale Fragestellung der vorliegenden Untersuchung: Welche Begriffe von «Europa» und welche Vorstellung von der «europäischen Gemeinschaft»

umwelthistorischen Forschung. In: *Mitteilungsblatt des Instituts für soziale Bewegungen* 31 (2004), S. 109–131; Radkau, Ära, S. 22.

- 51 Sven Reichardt, *Das alternative Milieu. Antibürgerlicher Lebensstil und linke Politik in der Bundesrepublik Deutschland und Europa 1968–1983* (Göttingen 2010).
- 52 Dieter Rucht, *Linksalternatives Milieu und Neue Soziale Bewegungen in der Bundesrepublik: Selbstverständnis und gesellschaftlicher Kontext*. In: Cordia Baumann (Hg.), *Linksalternative Milieus und Neue Soziale Bewegungen in den 1970er Jahren* (Heidelberg 2011), S. 35–59, hier S. 36.
- 53 Vgl. ebenda, S. 15 und 41.
- 54 Vgl. Martin Conway, Kiran Klaus Patel (Hg.), *Europeanization in the Twentieth Century. Historical Approaches* (Basingstoke 2010); Wolfram Kaiser, Antonio Varsori, *Introduction*. In: Antonio Varsori, Wolfram Kaiser (Hg.), *European Union History. Themes and Debates* (Basingstoke 2010), S. 1–5; Clavin, *Time*; Kiran Klaus Patel, Johan W. Schot, *Twisted Paths to European Integration. Comparing Agriculture and Transport Policies in a Transnational Perspective*. In: *Contemporary European History* 20/4 (2011), S. 383–403; Christof Dejung, Martin Lengwiler (Hg.), *Ränder der Moderne. Neue Perspektiven auf die Europäische Geschichte (1800–1930)* (Köln, Weimar, Wien 2016).

konstruierten die Verfechterinnen und Verfechter der Alpenschutzidee? Welche Handlungsmöglichkeiten sahen und nutzten sie, um ihren Platz in «Europa» zu finden?

Ein wichtiger analytischer Begriff innerhalb dieser historiographischen Debatte ist jener der Europäisierung. In seinem ursprünglichen politikwissenschaftlichen Sinn bezeichnet er den Transfer von politischen Prozessen von der Ebene des Nationalstaats auf diejenige der EU.⁵⁵ Historische Forschung verwendet ihn in einem weiteren Sinne, um die zunehmende Vereinheitlichung von politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bereichen in «Europa» zu fassen – wobei in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts die Europäische Union und ihre Vorgängerinnen die treibende Kraft der Europäisierung bildeten.⁵⁶

Damit ermöglicht das Konzept eine Reihe von Thesen: So lässt sich etwa anhand der Alpenkonvention eine Europäisierung der Umwelt- und Raumplanungspolitik für die Alpen postulieren. Auch kann man von einer Europäisierung der Ursachen von umwelt- und regionalpolitischen Problemen ausgehen. Zum einen verstärkten sich europäische Einflüsse auf die Bedrohung der Alpen, sei es durch den «Massentourismus» oder durch den zunehmenden alpenquerenden Verkehr, zum anderen wirkten sich die Europäische Integration und die mit ihr einhergehende Reduktion nationaler Grenzen auf die Verschärfung des (wirtschaftlichen) Gefälles zwischen Zentrum und Peripherie aus.⁵⁷ Schliesslich lässt sich auch für eine Europäisierung politischer Mobilisierung plädieren.⁵⁸ Diese Thesen ziehen sich als Leitmotive durch die vorliegende Arbeit. Dabei ist empirisch zu differenzieren, welche Prozesse die historischen Akteurinnen und Akteure als «europäisch» kate-

55 Vgl. die politikwissenschaftliche Definition: Alex Fischer, Sarah Nicolet, Pascal Sciarini, Europeanisation of a Non EU-Country. The Case of Swiss Immigration Policy. In: *West European Politics* 24/4 (2002), S. 143–207, hier S. 146–147.

56 Vgl. Ulrike von Hirschhausen, Kiran Klaus Patel, Europeanization in History. An Introduction. In: Martin Conway, Kiran Klaus Patel (Hg.), *Europeanization in the Twentieth Century. Historical Approaches* (Basingstoke 2010), S. 4–7; Michael Gehler, «Europe», Europeanisations and their Meaning for European Integration Historiography. In: *Journal of European integration history* 22/1 (2016), S. 141–174.

57 Ähnlich zu finden bei: Paul Messerli, Lebensraum Alpen, ein europäischer Sonderfall? Herausforderungen und Perspektiven einer Alpenpolitik. In: Jürg P. Müller, Beat Gilgen (Hg.), *Die Alpen – ein sicherer Lebensraum? Ergebnisse der 171. Jahresversammlung der Schweizerischen Akademie der Naturwissenschaften 1991 in Chur* (Disentis 1992), S. 84–102; Mathieu spricht auch von einer Europäisierung der Alpen: Mathieu, *Die Alpen*, S. 179–206.

58 Vgl. Dieter Rucht, Zur Europäisierung politischer Mobilisierung. In: *Berliner Journal für Soziologie* 10/2 (2000), S. 185–202.

gorisierten und welche Veränderungen mit dem analytischen Begriff Europäisierung beschrieben werden können.

Als Modell zum Verständnis des politischen Systems des Europa der EG/EU⁵⁹ bietet sich das Konzept des Mehrebenensystems an.⁶⁰ Das Konzept modelliert internationale Politik als komplexes Machtspiel, in dem die verschiedenen Entscheidungsebenen (supranational, national, subnational) um einen gemeinsamen Nenner ringen, um politisch handlungsfähig zu sein.⁶¹

Das Mehrebenenmodell dient mir weniger als systematischer Analyserahmen denn als heuristische Anregung: So gilt das politische «Spiel» nicht als hierarchisch strukturiert, sondern vertikal (alle Entscheidungsebenen tragen ihren Teil zum Entscheidungsprozess bei) und horizontal verflochten (Entscheidungen kommen durch Interaktion von Regierungsausschüssen, informelle Gremien usw. zustande).⁶² Dem Mehrebenenmodell entlehne ich die Begrifflichkeiten der Ebenen, das heisst supranational, national und subnational, wobei ich in der Regel «europäisch» synonym für «supranational» gebrauche. Aus dem Konzept leitet sich zudem die Frage danach ab, welche Akteurinnen und Akteure Einfluss auf Entscheidungsprozesse nehmen können und wie sie dies tun.

1.2.5 Verkehrs- und Infrastrukturgeschichte

Ein wichtiger Referenzpunkt für die Erforschung des alpenquerenden Transitverkehrs bildet die europäische Verkehrsgeschichte. Die neuere Verkehrsgeschichte interessiert sich sowohl für die gesellschaftlichen Prozesse hinter verkehrstechnischen und -politischen Entwicklungen als auch für deren gesellschaftliche Aus-

59 Ich verwende für die Zeit bis 1993 das Kürzel EG als Bezeichnung für die Vorgängerorganisationen der EU. In den 1990er Jahren taucht in den untersuchten Quellen und der Forschungsliteratur regelmässig der Begriff Europäische Union bzw. das Kürzel EU auf. Ab diesem Zeitpunkt orientiere ich mich an den in den Quellen gebräuchlichen Begrifflichkeiten, um nicht mit diesen in einen terminologischen Widerspruch zu geraten.

60 Vgl. Michael Gehler, *Zeitgeschichte im dynamischen Mehrebenensystem. Zwischen Regionalisierung, Nationalstaat, Europäisierung, internationaler Arena und Globalisierung* (Bochum 2001); Kaiser, Leucht, Gehler (Hg.), *Netzwerke*.

61 Es existiert kein allgemein verbindliches Modell des europäischen Mehrebenensystems, ich beziehe mich auf folgende Autorinnen und Autoren: Michèle Knodt, *Regionales Europa – europäisierte Regionen. Zwei Dekaden der Regionenforschung in der EU*. In: Thomas Conzelmann, Michèle Knodt (Hg.), *Regionales Europa – europäisierte Regionen* (Frankfurt a. M. 2002), S. 11–35; Michèle Knodt, Michael Stoiber, *Vergleichende Politikwissenschaft im Kontext der Mehrebenenanalyse*. In: *Zeitschrift für Vergleichende Politikwissenschaft* 1/1 (01.10.2007), S. 80.

62 Vgl. Knodt, *Regionales Europa*; Kaiser, Leucht, Gehler, *Einleitung*.

wirkungen.⁶³ So bewerten etwa Arbeiten aus dem Umfeld des Forschungsclusters «Tensions of Europe» Infrastruktur ebenso als Faktor wie als Ergebnis der Europäischen Integration.⁶⁴

Gleichwohl kann, insbesondere in Randregionen, Verkehrsinfrastruktur auch eine desintegrierende Funktion haben: Randregionen werden zu Transiträumen.⁶⁵ Die Planung der grossen europäischen Verkehrsachsen führte im Untersuchungszeitraum zu Widerstand in den Alpenregionen.⁶⁶ Für die vorliegende Arbeit sind besonders die Argumente der Opposition von Interesse: Umwelt- und Landschaftsschutz, Technikskepsis, lokale Selbstbestimmung und europakritische Positionen bilden dabei ein Konglomerat, das genauer untersucht werden will.

1.2.6 Historische Netzwerkanalyse

Das Denken und Handeln historischer Akteurinnen und Akteure ist nicht alleine durch Diskurse strukturiert, sondern auch durch ihr soziales Umfeld. Soziale Netzwerke bilden die Strukturen, die Weltbilder und Handlungsmöglichkeiten umgrenzen, in denen Debatten geführt und gegenseitige Erwartungshaltungen kommuniziert werden.⁶⁷ Damit sind soziale Netzwerke eine gewichtige Kategorie zur Erklä-

63 Vgl. Anne-Katrin Ebert, *Mobilität(en). Ein neues Paradigma für die Verkehrsgeschichte?* In: *Zeitschrift für Geschichte der Wissenschaften, Technik und Medizin* 23/1 (2015), S. 87–107; Massimo Moraglio, Dhan Z. Singh, «The Life of Modern Roads.» *Spill-overs of Automobile Infrastructure.* In: *The Journal of Transport History* 37/2 (2016), S. 123–128.

64 Vgl. Thomas J. Misa, Johan W. Schot, *Inventing Europe. Technology and the Hidden Integration of Europe.* In: *History and Technology* 21/1 (2005), S. 1–19; Wolfram Kaiser, Johan W. Schot, *Writing the Rules for Europe. Experts, Cartels, and International Organizations* (Basingstoke 2014); Per Högselius, Arne Kaijser, Erik van der Vleuten, *Europe's Infrastructure Transition. Economy, War, Nature* (Basingstoke 2015); Dirk van Laak, *Alles im Fluss. Die Lebensadern unserer Gesellschaft – Geschichte und Zukunft der Infrastruktur* (Frankfurt a. M. 2018).

65 Vgl. Högselius, Kaijser, van der Vleuten, *Europe's Infrastructure*, S. 60–61; Granet-Abisset, *L'aplanissement*.

66 Vgl. Hubert Sickinger, Richard Hussli, *Transit-Saga. Bürgerwiderstand am «Auspuff Europas»* (Thaur 1993); Rafael Brand, *Opposition gegen den Nationalstrassenbau. Wandel von Sichtweise, Umweltbewusstsein und politischem Stil am Beispiel der Nationalstrasse N13 Reichenau-Thuisis* (ungedr. Unveröffentlichte Lizentiatsarbeit, Universität Bern 1998); Stefan Rieder, *Randregionen in der Autobahnfalle.* In: *traverse* 67/2 (1999), S. 192–210; Peter Püntener, *Uris Kampf für eine «bessere» Neat.* In: *Historisches Neujahrsblatt Uri* 106 (2016), S. 119–162; Granet-Abisset, *L'aplanissement*.

67 Vgl. Volker Schneider, *Netzwerke und Relationalismus.* In: Markus Gamper, Linda Reschke, Marten Düring u. a. (Hg.), *Knoten und Kanten III* (Bielefeld 2015), S. 53–79.

rung individuellen Handelns und bedürfen einer entsprechenden Analyse.⁶⁸ Darüber hinaus sind soziale Netzwerke eine Infrastruktur für Informations- und Ressourcenflüsse. Als solche können sie institutionelle Hierarchien unterwandern,⁶⁹ doch gibt es auch in Netzwerken Schlüsselpositionen und Personen, die diese besetzen. Die Untersuchung solcher Positionen und ihrer Verschiebung erlaubt Rückschlüsse auf historische Prozesse.⁷⁰

Die soziale Netzwerkanalyse als Teilbereich der Soziologie hat sich der Analyse der angesprochenen soziostrukturellen Merkmale verschrieben und den Netzwerk-begriff jenseits seines metaphorischen Gebrauchs zu einem Programm mit eigenen analytischen Instrumenten und theoretischen Konzepten entwickelt.⁷¹ Kern dieses Programms ist das Grundverständnis von sozialen Netzwerken als mathematisch repräsentierbare Menge von Akteuren (Knoten) und ihren Beziehungen (Kanten). Netzwerke werden in Listen oder Matrizen kodiert, um schliesslich mit computergestützten Verfahren ausgewertet und visualisiert zu werden.⁷²

-
- 68 Vgl. Mustafa Emirbayer, Jeff Goodwin, *Network Analysis, Culture, and the Problem of Agency*. In: *The American Journal of Sociology* 99/6 (1994), S. 1411–1454; Boris Holzer, *Vom Graphen zur Gesellschaft. Analyse und Theorie sozialer Netzwerke*. In: Markus Gamper, Linda Reschke (Hg.), *Knoten und Kanten I. Soziale Netzwerkanalyse in Wirtschafts- und Migrationsgeschichte* (Bielefeld 2010), S. 77–94.
- 69 Vgl. Christian Henning, *Politiknetzwerke und politischer Einfluss in der EU-Agrarpolitik. Ein Vergleich der EU-15 und EU-27*. In: Michael Gehler, Wolfram Kaiser, Brigitte Leucht (Hg.), *Netzwerke im Europäischen Mehrebenensystem. Von 1945 bis zur Gegenwart* (Wien 2009), S. 233–252; Wolfram Kaiser, Brigitte Leucht, Michael Gehler (Hg.), *Transnational Networks in Regional Integration. Governing Europe 1945–83* (New York 2010); Kaiser, *People*.
- 70 Vgl. Stefan Bernhard, *Netzwerkanalyse und Feldtheorie. Grundriss einer Integration im Rahmen von Bourdieus Sozialtheorie*. In: Christian Stegbauer (Hg.), *Netzwerkanalyse und Netzwerktheorie. Ein neues Paradigma in den Sozialwissenschaften* (Wiesbaden 2008), S. 121–130; Markus Gamper, *Soziale Netzwerke und Macht. Elias' Konzept der Figuration vor dem Hintergrund des Aufstiegs der Medici in Florenz*. In: Markus Gamper, Linda Reschke, Marten Düring u. a. (Hg.), *Knoten und Kanten III* (Bielefeld 2015), S. 81–108.
- 71 Die Unterscheidung, ob Netzwerkforschung metaphorisch-beschreibend oder als formale analytische Methode verwendet wird, ist fundamental für die Arbeit mit dem Netzwerk-begriff, vgl. Daniel Reupke, Claudia Volk, *Von der Akte zum Netzwerk. Erfahrungsbericht aus der Werkstatt des Historikers*. In: Michael Schönhuth, Markus Gamper, Michael Kronenwett u. a. (Hg.), *Visuelle Netzwerkforschung. Qualitative, quantitative und partizipative Zugänge* (Bielefeld 2013), S. 297–316; diese Unterscheidung wird oft nicht deutlich genug getroffen, s. bspw.: Niall Ferguson, *The Square and the Tower. Networks, Hierarchies and the Struggle of Global Power* (London 2017).
- 72 Vgl. Linton C. Freeman, *The Development of Social Network Analysis with an Emphasis on Recent Events*. In: John Scott, Peter J. Carrington (Hg.), *The Sage Handbook of Social Network Analysis* (2011), S. 26–39; Martin Stark, *Netzwerkberechnungen*. Anmer-

Das Verfahren, soziale Netzwerke zahlenbasiert zu kodieren, wird auch als formale Netzwerkanalyse bezeichnet. «Netzwerk» wird vom beschreibenden Begriff zum analytischen Konzept.⁷³

Die Adaption der sozialen Netzwerkanalyse für die Geschichtswissenschaft ist unter Historikerinnen und Historikern nicht unumstritten, insbesondere da die Methode spezifische Anforderungen an die Datenquellen hat.⁷⁴ Während in der Soziologie die sozialen Netzwerke in der Regel durch Interviews erhoben werden, muss die Erhebung in der Geschichtswissenschaft auf Basis von Archivarbeit geschehen, ohne aber die Vergleichbarkeit beziehungsweise Quantifizierbarkeit der erhobenen Daten zu mindern. Auch gilt das Erkenntnisinteresse der Soziologie meist statischen Netzwerken, während sich die Geschichtswissenschaft für die Dynamik von Netzwerken interessiert.⁷⁵

Der Netzwerkansatz dient in dieser Arbeit zwei Zwecken: Zum einen wird die Alpenschutzbewegung durch formale Methoden quantitativ-deskriptiv erfasst. Damit wird das Problem der Bewegungsforschung adressiert, dass soziale Bewegungen im Gegensatz zu Mitgliederorganisationen (Gewerkschaften, Parteien usw.) nicht klar abzugrenzen sind, beispielsweise mittels Mitgliederlisten.⁷⁶ Angewendet wird in diesem Zusammenhang das bewährte Verfahren, dass Akteurin-

kungen zur Verwendung formaler Methoden. In: Marten Düring, Ulrich Eumann, Martin Stark u. a. (Hg.), *Handbuch Historische Netzwerkforschung. Grundlagen und Anwendungen* (Berlin 2015), S. 155–171.

- 73 Vgl. Mario Diani, Introduction. Social Movements, Contentious Action, and Social Networks: «From Metaphor to Substance»? In: Mario Diani, Doug McAdam (Hg.), *Social Movements and Networks. Relational Approaches to Collective Action* (New York 2003), S. 1–18.
- 74 Vgl. Claire Lemerrier, Formale Methoden der Netzwerkanalyse in den Geschichtswissenschaften: Warum und Wie. In: *Historische Netzwerkanalysen* 23/1 (2012), S. 16–41; Marten Düring, Linda von Keyserlingk, Netzwerkanalyse in den Geschichtswissenschaften. Historische Netzwerkanalyse als Methode für die Erforschung von historischen Prozessen. In: Rainer Schützeichel, Stefan Jordan (Hg.), *Prozesse. Formen, Dynamiken, Erklärungen* (Wiesbaden 2015), S. 337–350; Claire Lemerrier, Taking Time Seriously. How Do We Deal with Change in Historical Networks? In: Markus Gamper, Linda Reschke, Marten Düring (Hg.), *Knoten und Kanten III* (Bielefeld 2015), S. 183–211.
- 75 Vgl. Lemerrier, *Taking Time*, S. 186–196; Reupke, Volk, Akte; aus soziologischer Sicht thematisieren Schönhuth und Gamper dieses Problem: Michael Schönhuth, Markus Gamper, *Visuelle Netzwerkforschung. Eine thematische Erklärung*. In: Michael Schönhuth, Markus Gamper, Michael Kronenwett u. a. (Hg.), *Visuelle Netzwerkforschung. Qualitative, quantitative und partizipative Zugänge* (Bielefeld 2013), S. 9–32, hier S. 17, 25.
- 76 Vgl. Jens Aderhold, Soziale Bewegungen und die Bedeutung sozialer Netzwerke. In: Christian Stegbauer, Roger Häussling (Hg.), *Handbuch Netzwerkforschung* (Wiesbaden 2010), S. 739–753, hier S. 739.

nen und Akteure anhand ihrer Präsenz bei Veranstaltungen (Versammlungen, Arbeitsgruppen usw.) einer Bewegung zugeordnet werden.⁷⁷

Zum anderen richtet sich die Netzwerkanalyse an die Fragen, ob die Strukturen im Alpenschutznetzwerk eine Erklärungshilfe für die Hochkonjunktur des Alpenschutzes um 1990 bieten und ob die Veränderung dieser Strukturen den Prozess einer Europäisierung der Alpenschutzbewegung abbildet.

Auf die Methodik der historischen Netzwerkanalyse und ihre Anwendung in der vorliegenden Studie wird ausführlich in Kapitel 2 eingegangen.

1.3 ALPENSCHUTZBEWEGUNG ALS ANALYSEKONZEPTE

Der Begriff Alpenschutzbewegung ist primär ein analytischer Begriff und taucht als solcher nicht in den Quellen auf.⁷⁸ Er bezeichnet ein Netzwerk von Individuen, Gruppen und Organisationen, das durch verschiedene Formen öffentlichen Protests einen anderen Umgang mit den Alpen herbeizuführen versucht, und folgt damit der gängigen Definition Neuer Sozialer Bewegungen. Zur Alpenschutzbewegung gehört etwa auch die eingangs erwähnte Organisation Alpen-Initiative. Die Forderung der Alpenschutzbewegung gründete in der Überzeugung, den Alpenraum in seiner bestehenden Form bewahren zu müssen, insbesondere auch als lebenswerten Wohn- und Arbeitsraum. Alpenschützerinnen und -schützer stellten damit den umfassenden Schutz der Alpen ins Zentrum ihrer Bemühungen.

Die Alpenschutzbewegung teilte grosse Schnittflächen sowohl mit Umwelt- als auch Regionalbewegungen. Sie forderte eine intakte Natur als Bestandteil einer lebenswerten Umgebung sowie politische Selbstbestimmung, wirtschaftliche Selbstbehauptung und kulturelle Eigenständigkeit.⁷⁹ Namentlich engagierten sich die Aktivistinnen und Aktivisten genauso für Natur- und Landschaftsschutz wie auch für eine eigenständige Regionalpolitik mit sozialen und ökonomischen Aspekten.

77 Vgl. Rachel Stevenson, Nick Crossley, *Change in Covert Social Movement Networks. The «Inner Circle» of the Provisional Irish Republican Army*. In: *Social Movement Studies* 13/1 (2014), S. 70–91; die erste und viel zitierte Studie, die mit diesem Ansatz arbeitet: Allison Davis, Burleigh B. Gardner, Mary R. Gardner, *Deep South. A Social Anthropological Study of Caste and Class* (Chicago 1941).

78 Die Aktivistinnen und Aktivisten der Alpen-Initiative wie auch die «Unterländer Äplerinnen und Äpler» sprechen zeitweise von sich als Teil einer «Bewegung», den Begriff «Alpenschutzbewegung» konnte ich jedoch nicht in den Quellen finden.

79 Vgl. Brand, *Umweltbewegungen*; Hartmut Kaelble, *Sozialgeschichte Europas. 1945 bis zur Gegenwart* (München 2007), S. 309–310.

Durch diese Palette von Anliegen und den Fokus auf den Alpenraum erhält die Alpenschutzsbewegung ihr spezifisches Profil und es wird unabdingbar, sie als eigene Bewegung zu untersuchen.

Der Zusammenhalt einer soziale Bewegung wird in der Regel durch das Angebot einer kollektiven Identität gestärkt.⁸⁰ Die kollektive Identität von Bewegungen verstehe ich als ein sich stetig veränderndes Identifizierungsangebot für potenzielle und aktive Teilnehmende und als Rahmen, in dem gemeinsame Handlungsziele definiert werden.⁸¹ Im Fall der Alpenschutzsbewegung fusst diese Identifizierung auf der gemeinsamen Vorstellung, mit den «Alpen» verbunden zu sein; eine Verbindung, die emotional (in Form von Heimatgefühl oder sehnsüchtigen/idealtypischen Vorstellungen), physisch (durch das Wohnen im Berggebiet) oder praktisch (durch Aktivitäten in den oder für die Alpen) sowie durch eine Mischform der Bezugnahme bedingt sein konnte. Eine gemeinsame Identifizierung von Akteurinnen und Akteuren gilt als Grundlage für das Bestehen und die Handlungsfähigkeit einer Bewegung.⁸²

Im Unterschied zum analytischen Begriff Alpenschutzsbewegung verwende ich den Terminus Alpenschutz als Sammelbegriff für die verschiedensten Forderungen und Bemühungen, den Alpenraum zu bewahren. Darunter fallen sowohl alpenspezifische Anliegen von Naturschützerinnen und Naturschützern um 1900, die in erster Linie die Natur und deren Ästhetik betreffen, als auch die jüngeren Bemühungen um die Bewahrung einer alpinen Kultur und Gesellschaft. Für den Alpenschutz einsetzen können sich demnach jegliche soziale und institutionelle Akteure wie staatliche und nichtstaatliche Organisationen, akademische Expertinnen oder linksalternative Aktivisten.

80 Vgl. Rucht, *Modernisierung*, S. 76; Alexander Häusler, Jan Schedler, *Neue Formen einer flüchtlingsfeindlichen sozialen Bewegung von rechts*. In: *Forschungsjournal Neue Soziale Bewegungen* 2 (2016), S. 11–20, hier S. 12.

81 Vgl. Cristina Flesher Fominaya, *Collective Identity and Social Movements. Central Concepts and Debates*. In: *Sociology Compass* 4/6 (2010), S. 393–404.

82 Vgl. Sebastian Haunss, *Perspektiven gesellschaftlicher Veränderung im 21. Jahrhundert. Kollektive Identität und identitäre Politik*. In: Sylke Bartmann, Karin Gille-Linne, Sebastian Haunss (Hg.), *Kollektives Handeln. Politische Mobilisierung zwischen Struktur und Identität* (Düsseldorf 2002), S. 13–31, hier S. 14–15; Roth, Rucht (Hg.), *Einleitung*, S. 13, 21.

1.4 QUELLENBASIS

Die erste fassbare Organisation, die sich explizit für den Schutz der Alpen einsetzte, ist die 1952 gegründete Commission Internationale pour la Protection des Régions Alpines (CIPRA). Die international zusammengesetzte Gruppe von Wissenschaftlern und Experten – sowie einigen wenigen Wissenschaftlerinnen und Expertinnen – war überzeugt, dass die Alpen, das heisst in erster Linie die Natur der Alpen, geschützt werden müssten, und forderte ein internationales Alpenschutzabkommen. Die CIPRA betrieb klassische Interessenpolitik und unterhielt Beziehungen zu nationalen und internationalen politischen Gremien. Die dadurch erzielten bescheidenen Erfolge konnten nicht verhindern, dass die Aktivitäten der Organisation in den 1970er Jahren weitgehend eingestellt wurden. Trotz der Konjunktur von Umweltthemen gelang es der CIPRA aufgrund personeller Schwierigkeiten nicht, sich aktiv in die Debatten einzubringen. Mit einem Wechsel im Präsidium schaffte die Organisation in den 1980er Jahren eine Kehrtwende: 1986 griff sie die Idee des internationalen Alpenschutzabkommens erneut auf und führte sie als Alpenkonvention 1991 zum Erfolg.

Die Publikationen der CIPRA und aus ihrem Umfeld bilden das wichtigste Quellenkorpus, um die Fachdebatten der Alpenschutzexpertinnen und -experten nachzuvollziehen. Besonders relevant sind die veröffentlichten Berichte der Jahresschichtungen, welche die wichtigsten Aktivitäten der CIPRA dokumentieren, wie auch die Zeitschrift *CIPRA Info*. Ergänzende Recherchen führte ich im Archiv der CIPRA an deren Hauptsitz in Schaan durch.

Parallel zum erneuten Aufschwung der CIPRA, der in der Unterzeichnung der Alpenkonvention gipfelte, formierten sich zu Beginn der 1980er Jahre verschiedene lokale Gruppen und Bewegungen in den Alpen. Sie selbst bezeichneten diese Gruppen als parteiunabhängig beziehungsweise sie verstanden sich als «Alternative» oder «Opposition» zu den etablierten lokal dominierenden Parteien. Unabhängig oder in Unkenntnis der CIPRA setzten diese sich ebenfalls für den Schutz der Alpen ein, waren jedoch unmittelbar von deren Bedrohung betroffen. Diese Gruppen entwickelten auch lokal- und regionalpolitische Konzepte und in diesem Kontext eine spezifische Vorstellung von der Zusammengehörigkeit des Alpenraums, unabhängig von natürlichen und politischen Grenzen. Die EG/EU wurde dabei zur zentralen Orientierungsgrösse für alle transnationalen Kooperationen und Vorstellungen.

Für diesen Teilbereich stütze ich mich auf unerschlossene Quellenbestände privater Herkunft: Das Hauptkorpus bildet das Archiv des Vereins Alpen-Initiative,⁸³

83 Das Archiv lagerte bis im Herbst 2016 im Hauptsitz der Alpen-Initiative in Altdorf, Uri.

das einen Zeitraum von 1987 bis in die jüngste Gegenwart abdeckt. Es umfasst unter anderem Versammlungsprotokolle, Pressemappen, Korrespondenzen und Projektunterlagen des Vereins. Zusätzlich umfasste der Bestand vor der Übernahme durch das Schweizerische Sozialarchiv Zürich auch Akten der Initiative Transport Europe (ITE) zwischen 1995 und 2007, der Aktion TransALPedes (1992) und Teilbestände des Vereins Feuer in den Alpen. Während die Dokumente von TransALPedes und Feuer in den Alpen im Archivbestand der Alpen-Initiative verblieben, wurden die Akten der ITE in einen eigenen Bestand überführt.⁸⁴ Weiter bildet das Archiv der Oberwalliser Gruppe Umwelt und Verkehr (OGUV) einen wichtigen Quellenbestand. Es befindet sich am Sitz des Umweltsekretariat Oberwallis in Brig. Das Archiv enthält Versammlungsprotokolle, Pressemappen, Korrespondenzen und Projektunterlagen aus den Jahren 1979 bis in die nahe Gegenwart. Schliesslich wurde auch das Archiv der 1995 gegründeten Alpenschutzgruppe Mountain Wilderness Schweiz in Bern gesichtet, wobei in erster Linie deren Versammlungsprotokolle von Interesse sind.

Mit der Alpen-Initiative und der OGUV sind die wichtigsten schweizerischen Alpenschutzgruppen der 1980er und 1990er Jahre abgedeckt. Die Unterlagen dieser Gruppierungen entstanden primär für den internen Gebrauch. Während Versammlungsprotokolle in sehr hoher Dichte überliefert sind, gilt dies nicht für Korrespondenzen: Von der OGUV sind praktisch keine Korrespondenzen überliefert, von der Alpen-Initiative nur sporadisch. Die Korrespondenzen der ITE umfassen insbesondere das monatliche ITE-Fax, ein Informationsfax an alle Mitgliederorganisationen der ITE. Die internen Dokumente der Alpen-Initiative und der OGUV werden ergänzt (und teilweise kontrastiert) durch die Vereinsschrift *echo* beziehungsweise die *Oberwalliser Umwält Zitig*.

Der Bestand der Zeitschrift *zAlp* im Alpinen Museum in Bern⁸⁵ bildet einen letzten privaten Archivbestand, der für die Untersuchung konsultiert wurde. Die Zeitschrift war das Publikationsorgan der «Älplerbewegung», einer Gruppe «Unterländerinnen und Unterländer», die sich ab Mitte der 1980er Jahre als Alppersonal auf Bündner und St. Galler Alpen verdingten.

Abgesehen von privaten Archiven war auch das Schweizerische Bundesarchiv in Bern eine wichtige Anlaufstelle. Unter den dortigen Beständen waren jene des Generalsekretariats des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements und des Bundesamtes für Verkehr (Akten der Konferenzen der europäi-

Am 15.09.2016 übernahm das Schweizerische Sozialarchiv Zürich den Gesamtbestand, der unter der Signatur Ar 610 einsehbar ist.

84 Die ITE-Akten werden unter der Signatur Ar 611 geführt.

85 Die Dokumente sind teilweise auch online verfügbar: <https://www.zalp.ch/index3.php?content=alle-zalp-zeitschriften> (07.12.2020).

schen Verkehrsminister CEMT), des Bundesamtes für Raumentwicklung (Akten zur Alpenkonvention), der Geschäftsstelle des Schweizerischen Heimatschutzes und des Bundesamtes für Umwelt (Akten der Schweizer Vertretung in der CIPRA) sowie der Bundesverwaltung (Akten zur CIPRA und den Treffen der Verkehrsminister der Alpenländer) von Bedeutung.

Die Archivakten wurden durch eine Reihe gedruckter Quellen ergänzt. Dazu gehören sowohl Pressepublikationen⁸⁶ wie auch wissenschaftliche und populärwissenschaftliche Schriften. Punktuell wurde das Quellenkorpus durch Filmmaterial (Kinofilme, Nachrichtensendungen) erweitert.

1.5 AUFBAU UND GLIEDERUNG

Die Arbeit ist chronologisch gegliedert, verlässt die Chronologie aber teilweise zugunsten einer besseren thematischen Darstellung. Die Kapitel überlagern sich deshalb zum Teil bezüglich des Untersuchungszeitraums. Alle Kapitel beginnen mit einer Hinführung, die zentrale Thesen formuliert oder von einem exemplarischen Ereignis ausgeht. In den Hinführungen verzichte ich auf detaillierte Literatur- und Quellenverweise, sie werden an den entsprechenden Stellen in den Kapiteln genauer ausgeführt. Ein Zwischenfazit schliesst jedes Kapitel ab.

Kapitel 2 befasst sich mit Analyse der sozialen Netzwerke der Alpenschützerinnen und Alpenschützer, es umfasst den Untersuchungszeitraum 1980–2005. Das Kapitel geht von der Feststellung aus, dass der Alpenschutz um 1990 wichtige Erfolge zeitigte: 1991 die Alpenkonvention auf europäischer Ebene, 1992 die UN-Agenda 21 auf globaler Ebene, 1994 die schweizerische Alpenschutz-Initiative auf nationaler Ebene.⁸⁷ Es versucht die Frage zu klären, inwiefern diese Erfolge auf die Struktur sozialer Netzwerke von Akteurinnen und Akteuren aus den Feldern der Zivilgesellschaft, der Wissenschaft und der Politik zurückzuführen sind.

86 Dabei waren insbesondere die Dokumentensammlungen des Schweizerischen Sozialarchivs, Zürich, und des Schweizerischen Wirtschaftsarchivs, Basel, eine grosse Hilfestellung.

87 Eidgenössische Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr». Im alltäglichen Gebrauch hat sich der Begriff Alpen-Initiative als Abkürzung für die Volksinitiative eingebürgert. Um Verwechslungen mit dem Trägerverein Alpen-Initiative zu vermeiden, spreche ich im Folgenden von der Alpenschutz-Initiative, wenn die Volksinitiative gemeint ist bzw. von Alpen-Initiative im Falle des Trägervereins.

Kapitel 3 nimmt eine globale Perspektive ein, sein Untersuchungszeitraum beginnt kurz vor 1970 und geht bis in die 1990er Jahre. Anhand politischer Prozesse und wissenschaftlich-fachlicher Diskussionen untersucht das Kapitel die Wechselwirkungen von globalen und lokalen Diskursen, Themen und Lösungsansätzen. Ausgehend von der Annahme, dass politische Bedeutung erst hergestellt werden muss, fragt es, wie und warum die Berge beziehungsweise Alpen zu einem Objekt politischen Interesses wurden.⁸⁸ Die globale Perspektive wird im Kapitel immer wieder erweitert, um die Ebenen des Europäischen und des Nationalen in den Blick zu nehmen.

Kapitel 4 fokussiert auf lokale Aspekte und konzentriert sich dabei auf den Zeitraum der 1980er und der frühen 1990er Jahre. Es verfolgt die These, dass linksalternativen Milieus in und um die schweizerischen Berggebiete massgeblich für die Politisierung der Alpen verantwortlich waren. Den Akteurinnen und Akteure dieser Milieus gelang es, die Schweizer Alpen vom nationalkonservativen Mythos zu lösen und sie als ökologischen Sonderfall in Europa zu positionieren. Wichtig für diesen Prozess waren die Aktivitäten von Umweltgruppen in den Alpen, insbesondere gegen den Ausbau von Strasseninfrastruktur und den zunehmenden internationalen Transitverkehr durch die Alpen.

Kapitel 5 widmet sich der europäischen Ebene in den 1990er Jahren. Unter dem Aspekt der Europäisierung steht die transnationale Vernetzung der nationalen Alpenschutzbewegungen im Zentrum der Analyse. Der Alpenschutz konzentrierte sich in diesem Zeitraum auf die Opposition gegen Verkehrsinfrastrukturprojekte und erhielt eine stark wirtschaftskritische Komponente. Für die Alpenschutzbewegung war die Europäische Union gleichzeitig die Zielscheibe von Kritik als auch der politische Rahmen, in dem Veränderung möglich schien. Der Alpenschutz wurde mitunter zu einem Nebenschauplatz der Diskussionen um die zukünftige Ausrichtung der Europäischen Union und deren Entscheidungsstrukturen.

Kapitel 6 konzentriert sich auf das Spannungsfeld zwischen nationaler und europäischer Politik in den 1990er und den beginnenden 2000er Jahren. Es fokussiert auf die Prozesse, welche rechtliche Massnahmen nach sich zogen (beispielsweise als Bestandteile der Transitverträge, der bilateralen Abkommen und der Alpenkonvention inklusive der Rahmenprotokolle), und die Konzepte, die ihnen zugrunde lagen. Mittels des Konzepts der Ökonomisierung der Umweltpolitik verfolgt es die Diskussion, wie angesichts der wirtschaftlichen Integration Europas und der

88 Dies ist eine zentrale Annahme der neuen Kulturgeschichte des Politischen: vgl. Thomas Mergel, *Kulturgeschichte der Politik. Docupedia-Zeitgeschichte* (2012), siehe URL: <http://zeitgeschichte-digital.de/doks/267> (04.11.2018).

Maxime des Marktes der Schutz der Alpen gewährleistet werden sollte. Neben den umgesetzten interessieren auch die gescheiterten Massnahmen, die von der Alpenschutzbewegung vertreten wurden. Kapitel 6 ist schliesslich auch als «offenes» Kapitel zu verstehen, das in noch laufende und noch nicht entschiedene Debatten hineinführt.

2. Netzwerke des Alpenschutzes

Ziel der Netzwerkanalyse ist es, ein repräsentatives Gesamtnetzwerk schweizerischer Akteurinnen und Akteure im Bereich des Alpenschutzes¹ zu erfassen. Dieses umfasst Expertenorganisationen, Politikerinnen und Politiker, Behörden und Verwaltung sowie Aktivistinnen und Aktivisten der Alpenschutzbewegung. Die Beziehungen zwischen diesen Akteurinnen und Akteuren waren für den Ideenaustausch, die individuelle Aktivierung, Ressourcenmobilisierung und für die politische Anerkennung der Forderung nach dem Schutz der Alpen fundamental. Die quantitativ-deskriptive Analyse dieses Netzwerks bildet eine Erklärungsgrundlage für die Hochkonjunktur der Alpenschutzidee um 1990 und einen Ausgangspunkt für weitere Untersuchungen.

Der Analyse vorangestellt ist ein Überblick über methodische und theoretische Überlegungen zur Netzwerkanalyse, die für den Untersuchungsgegenstand relevant sind. Anschliessend an diesen konzeptuellen Teil folgen die Erläuterung der Datenerhebung und -kodierung sowie schliesslich die Auswertung der Daten.

Die formale Netzwerkanalyse beschränkt sich aus arbeitspragmatischen Überlegungen auf den schweizerischen Archivkontext. Transnationale Vernetzungen wurden damit nur punktuell quantitativ erfasst, vertieft aber qualitativ in den nachfolgenden Kapiteln, beispielsweise über die Analyse von Korrespondenzen und Publikationen.

2.1 UNTERSUCHUNG SOZIALER BEWEGUNGEN MITTELS NETZWERKANALYSE

Die Struktur eines Netzwerks und ihre Veränderung spiegeln Prozesse, die auch auf anderen Ebenen zu beobachten sind, beispielsweise in der Dynamik sozialer Bewegungen. Soziale Bewegungen bestehen über einen gewissen Zeitraum, nicht aber dauerhaft.² Brigitte Schulz spricht von drei Phasen, die für soziale Bewegungen charakteristisch seien: die Phase der kognitiven Konstituierung und sozialen

1 Zum Begriff Alpenschutz s. Kapitel 1.

2 Vgl. Kristine Schulz, Tendenzen der historischen Erforschung sozialer Bewegungen in der Schweiz. In: *traverse* 18 (2011), S. 173–191, hier S. 173.

Formierung, die Mobilisierungsphase und die Phase der Demobilisierung.³ Diese Phasen können nicht nur über die öffentliche Präsenz sozialer Bewegungen erfasst werden, sondern wirken sich auch auf die sozialen Strukturen von Individuen aus. Wir dürfen daher davon ausgehen, dass die in der Bewegung Aktiven während der verschiedenen Phasen auch unterschiedliche Netzwerkstrukturen bilden und dass diese Netzwerke sich über die Bewegung im engeren Sinne hinaus erstrecken.⁴

Für die vorliegenden Forschungsfragen ist demnach von Interesse, wie sich die Alpenschutzbewegung quantitativ konstituiert, wie ihr Netzwerk mit dem Gesamtnetzwerk des schweizerischen Alpenschutzes verwoben ist und wie sich diese Netzwerkstrukturen im Untersuchungszeitraum verändern. Mittels dieser strukturellen Merkmale und des Theorieangebots der sozialen Netzwerkanalyse sollen die Rollen einzelner Akteurinnen und Akteure im Netzwerk spezifiziert sowie der Zugang von Akteurinnen und Akteuren zu Institutionen und Organisationen verortet werden. Die Netzwerkstrukturen können dabei helfen, die Dynamiken der Alpenschutzbewegung zu erklären.

2.1.1 Theoretische und methodische Grundlagen

Die der Netzwerkanalyse zugrunde liegende Theorie zielt auf die klassische sozialwissenschaftliche Frage, inwiefern (historisches) Handeln strukturellen Voraussetzungen unterliegt oder ob unabhängig von solchen individuell entschieden werden kann. Prominente Vertreterinnen und Vertreter der Netzwerkanalyse positionieren die Methode in der Mitte zwischen diesen beiden Polen. Sie gehen davon aus, dass Akteurinnen und Akteure bis zu einem gewissen Grad ihre sozialen Netzwerke selbst formen können, gleichzeitig aber auch durch diese determiniert sind.⁵

In der formalen Analyse von Netzwerken sind mathematische Messzahlen Indikatoren für Informationsflüsse und Machtkonstellationen.⁶ Eine der wichtigsten Messzahlen für die Untersuchung von netzwerkinternen Strukturen ist die Zent-

3 Ebenda, S. 174.

4 Roth und Rucht beschreiben Bewegungen unter anderem als «Netzwerke von Gruppen und Organisationen»: Roland Roth, Dieter Rucht (Hg.), Einleitung. In: Die sozialen Bewegungen in Deutschland seit 1945. Ein Handbuch (Frankfurt a. M./New York 2008), S. 10–36, hier S. 13.

5 Vgl. den kanonischen Text von Emirbayer, Goodwin, Network Analysis; ausserdem: Emily Erikson, Formalist and Relationalist Theory in Social Network Analysis. In: Sociological Theory 31/3 (2013), S. 219–242; Schneider, Netzwerke; zu dieser Diskussion aus geschichtswissenschaftlicher Perspektive vgl. Düring, von Keyserlingk, Netzwerkanalyse, S. 339–340.

6 Vgl. Bernhard, Netzwerkanalyse.

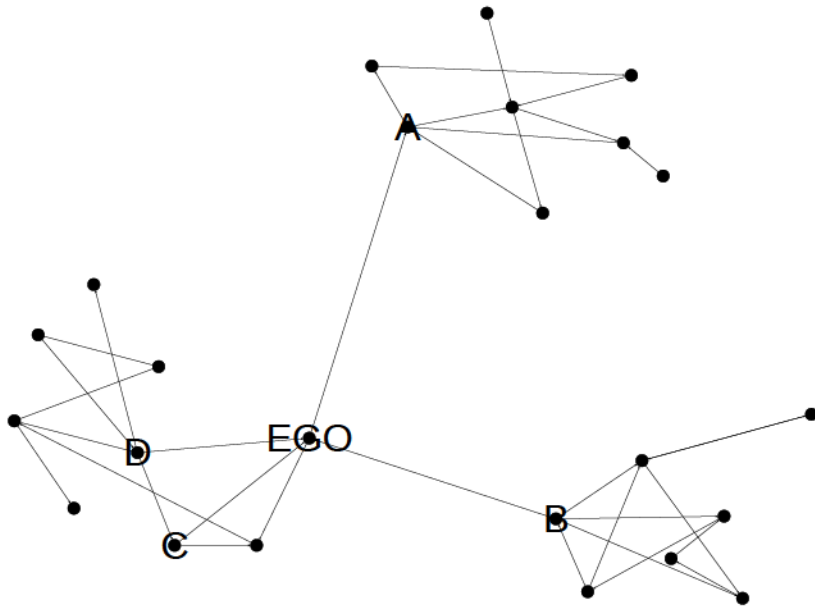


Abbildung 1: Beispiel *betweenness*-Zentralität: Über die Kanten A, B und EGO laufen viele indirekte Kanten. Diese Knoten haben eine hohe *betweenness*, sie verbinden ansonsten unverbundene Gruppen.

ralität: Die Zentralität ist ein Knotenattribut und zeigt dessen Position im Netzwerk an. Sie wird in *degree*-Zentralität und *betweenness*-Zentralität unterschieden. Der *degree* misst die Zahl von Beziehungen eines Knotens, indem er ein- und ausgehende Kanten addiert. Dagegen misst die *betweenness*, wie viele Kantenpfade (das heisst indirekte Beziehungen über mehrere Knoten) über einen bestimmten Knoten laufen. Diese Messzahl indiziert, wie ein Knoten im Netzwerk auf dem kürzesten Pfad zwischen allen anderen Knoten liegt.⁷ Während der *degree* Hinweise auf die Vernetzung eines Knotens gibt, verweist die *betweenness* auf dessen Funktion im Netz, zum Beispiel als Vermittler zwischen verschiedenen Netzwerk-

7 Zur Bedeutung von Vermittlerrollen bzw. *weak ties* vgl. den kanonischen Text von Granovetter: Mark S. Granovetter, The Strength of Weak Ties. In: American Journal of Sociology 78/6 (1973), S. 1360–1380.

clustern (siehe Abbildung 1).⁸ Bei den genannten Knotenattributen handelt es sich um relative Werte, die nur im Vergleich mit anderen Knoten interpretiert werden können.

Es gibt verschiedene Kodierungsverfahren, um von der Quelle zur Tabelle beziehungsweise zur Visualisierung zu gelangen: das uni- und das multimodale. Bei Ersterem werden Beziehungen zwischen Akteurinnen und Akteuren kodiert, zum Beispiel als freundschaftlich, verwandtschaftlich, intensiv oder sporadisch. Während bei der unimodalen Kodierung alle Knoten von gleicher Art sind (Akteur–Akteur), gilt dies nicht für die multimodale Kodierung. Hier können die Knoten von unterschiedlicher Art sein, sie stellen beispielsweise Personen, Unternehmen, Veranstaltungen oder Briefe dar. Die Kanten können Arbeitsverhältnisse, Teilnahmen, oder Autorschaft repräsentieren. Dabei ist unerheblich, wie viele Typen unterschieden werden – solange dies in Analyse und Auswertung berücksichtigt wird. Obwohl beide Netzwerktypen mit denselben deskriptiven Verfahren ausgewertet werden, bilden sie unterschiedliche Modelle des Untersuchungsgegenstandes ab.⁹

Deskriptive Verfahren auf Ebene der Gesamtnetzwerke geben Auskunft über bestimmte Strukturmerkmale für das ganze Netzwerk. Dabei sind die Kennzahlen Dichte (Verhältnis der vorhandenen zu den theoretisch möglichen Kanten) und Gradverteilung (Verteilung der vorhandenen Kanten auf die individuellen Kanten) von besonderem Interesse. Sie dienen als statistische Vergleichswerte zwischen den einzelnen Perioden des Alpenschutznetzwerks und geben über Veränderungen in der Gesamtstruktur des Netzwerks Auskunft. Wie dicht ein Netzwerk ist, lässt sich beispielsweise auf Kommunikationsprozesse übertragen, eine ungleiche Verteilung der Grade lässt Machtstrukturen vermuten.¹⁰ Schliesslich ist auch die Einteilung der Kanten in Gruppen, die untereinander besonders stark vernetzt sind, mittels eines Algorithmus (Clusteranalyse) von grossem Nutzen. Sie erlaubt es, ein Gesamtnetzwerk in seine Teilstrukturen aufzutrennen.

8 Vgl. Stark, *Netzwerkberechnungen*, S. 160.

9 Einen guten Überblick über die Unterscheidung von uni- und multimodalen Netzwerken bietet Alexander Rausch, *Bimodale Netzwerke*. In: Christian Stegbauer, Roger Häussling (Hg.), *Handbuch Netzwerkforschung* (Wiesbaden 2010), S. 421–432; zur Analysemethodik von bimodalen Netzwerken vgl.: Stephen P. Borgatti, Martin G. Everett, *Network analysis of 2-mode data*. In: *Social Networks* 19/3 (08.1997), S. 243–269; Matthieu Latapy, Clémence Magnien, Nathalie Del Vecchio, *Basic Notions for the Analysis of Large Two-Mode Networks*. In: *Social Networks* 30/1 (2008), S. 31–48; M.G. Everett, S.P. Borgatti, *The Dual-Projection Approach for Two-Mode Networks*. In: *Social Networks* 35/2 (05.2013), S. 204–210.

10 Vgl. Dorothea Jansen, *Einführung in die Netzwerkanalyse. Grundlagen, Methoden, Forschungsbeispiele* (Wiesbaden 2006³), S. 163–192; Gamper, *Soziale Netzwerke*.

2.1.2 Zur Anwendung der Netzwerkanalyse in der Geschichtswissenschaft

Für die historische Netzwerkanalyse steht die Veränderung von sozialen Strukturen im Zentrum. Die Methodik für die Untersuchung dynamischer Netzwerke beziehungsweise der diachronen Veränderung von Netzwerken ist allerdings noch weniger elaboriert. Etabliert hat sich der Vergleich von *snapshots*, das heisst zeitlich abgegrenzter Abschnitte von Netzwerken. Methodisch stellt der Vergleich allerdings eine Herausforderung dar, da für eine quantitative Auswertung die Vergleichbarkeit der Daten über den Untersuchungszeitraum garantiert sein muss.¹¹ Im Wissen um die Lückenhaftigkeit von Quellenbeständen und angesichts inkonsistenter Überlieferungen etablierten sich formalisierte netzwerkanalytische Herangehensweisen in der Geschichtswissenschaft zuerst dort, wo auf serielle Quellen zurückgegriffen werden konnte, etwa in der Wirtschaftsgeschichte.¹²

Zögerlich ist die Methodik in den letzten Jahren auf andere Bereiche übertragen worden, wo sie eher als heuristisches Werkzeug denn als eigenständige Methode Verwendung findet.¹³ Die Netzwerkanalysen dienen hier oftmals der Überprüfung und Erweiterung von Hypothesen, die in einer qualitativen Analyse von Akteursbeziehungen erzeugt werden. Qualitativ und quantitativ gewonnene Argumente können einander relativieren oder bestätigen, was die gesamte Argumentation stärkt.¹⁴ Jüngste empirische Untersuchungen haben das Potenzial dieses

11 Vgl. Lemerrier, *Taking Time*; es wurden bereits hochspezialisierte mathematische Analyseverfahren entwickelt, die den Vergleich von Netzwerken auch computergestützt durchführen können. Ein etabliertes Verfahren ist das Arbeiten mit Exponential Random Graph Models (ERGM). Vgl. David R. Hunter, Mark S. Handcock, Carter T. Butts u. a., ERGM. A Package to Fit, Simulate and Diagnose Exponential-Family Models for Networks. In: *Journal of Statistical Software* 24/3 (2008); Richard Heidler, ERGM versus Blockmodelle Vergleich zweier populärer netzwerkanalytischer Methoden. In: Markus Gamper, Linda Reschke, Marten Düring (Hg.), *Knoten und Kanten III* (Bielefeld 2015). Aufgrund der hohen Anforderung dieses Verfahrens an die Daten und den Analysten verzichte ich darauf.

12 Vgl. Harmut Berghoff, Jörg Sydow (Hg.), *Unternehmerische Netzwerke. Eine historische Organisationsform mit Zukunft?* (Stuttgart 2007), S. 9–43; Marten Düring, Ulrich Eumann, *Historische Netzwerkforschung: Ein neuer Ansatz in den Geschichtswissenschaften*. In: *Geschichte und Gesellschaft* 39/3 (2013), S. 369–390, hier S. 372–377; André Mach, Thomas David, Stéphanie Ginalski u. a., *Schweizer Wirtschaftseliten 1910–2010* (Baden 2017¹).

13 Vgl. Marten Düring, *Verdeckte soziale Netzwerke im Nationalsozialismus. Die Entstehung und Arbeitsweise von Berliner Hilfsnetzwerken für verfolgte Juden* (Berlin 2015), S. 67–69.

14 Dabei gilt immer noch Kosellecks Diktum vom «Vetorecht der Quellen» als massgebend, vgl. Reupke, Volk, *Akte*, S. 300.

Umgangs mit der formalisierten Netzwerkanalyse auf eindrückliche Weise gezeigt.¹⁵ Eine generalisierte Methodik für die Anwendung der historischen sozialen Netzwerkanalyse existiert aber nach wie vor nicht.¹⁶

Die digital gestützte Netzwerkanalyse bietet die Möglichkeit, komplexe soziale Strukturen sichtbar und einer Analyse zugänglich zu machen, was ohne technische Unterstützung nicht zu bewältigen wäre. Das Erheben und das Formalisieren relationaler Daten aus Quellenbeständen erlauben es, Netzwerke zu modellieren¹⁷ und dadurch Rückschlüsse auf historische Prozesse zu ziehen. Mathematische und deskriptive statistische Verfahren wie die Visualisierung der Netzwerke als Graphen oder die Berechnung von Netzwerkkennzahlen (s. 2.1.1) ordnen ansonsten unüberblickbare Datensätze und machen sie analysierbar. Komplexere statistische Verfahren, die über das Beschreibende hinausgehen, scheinen für die historische Netzwerkanalyse jedoch aufgrund der erwähnten Lückenhaftigkeit historischer Quellen nur bedingt geeignet.¹⁸ Gleichwohl gilt, dass die mithilfe von Netzwerkanalysen erzeugten Hypothesen immer noch durch Forschende interpretiert werden müssen.

-
- 15 Zu Migrationsbewegungen und sozialen Verbindungen in Nordfrankreich: Claire Lemerrier, Paul-André Rosental, *The Structure and Dynamics of Migration Patterns in 19th-century Northern France* (2010), siehe URL: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00450035v3> (11.09.2018); zu Netzwerken von Chemikern und deren Studenten: Neill Busse, *Der Meister und seine Schüler. Das Netzwerk Justus Liebig und seiner Studenten* (Hildesheim 2015); zu versteckten Netzwerken des Widerstands während des Naziregimes: Düring, *Verdeckte soziale Netzwerke*.
- 16 Ein Versuch in diese Richtung: Marten Düring, Ulrich Eumann, Martin Stark u. a. (Hg.), *Handbuch Historische Netzwerkforschung. Grundlagen und Anwendungen* (Berlin u.a. 2015).
- 17 Ich vermeide an dieser Stelle den Begriff rekonstruieren bzw. Rekonstruktion und spreche bewusst von modellieren: Das aus der Datenerhebung generierte Netzwerk kann nicht den Anspruch auf die Rekonstruktion der Vergangenheit erheben. Durch den Grad der Abstraktion und die mutmassliche Lückenhaftigkeit der Daten gleicht das Netzwerk eher einem naturwissenschaftlichen Modell, dessen Gültigkeit zwar angenommen wird, aber durch empirische Forschung umgestossen werden kann.
- 18 Freilich gibt es zahlreiche Beispiele historischer Forschung, die erfolgreich mit dieser Herausforderung umgegangen ist. Vgl. Christopher Ansell, John Padgett, *Robust Actions and the Rise of the Medici, 1400–1434*. In: *American Journal of Sociology* 98/6 (1993), S. 1259–1319; Quentin van Doosseleare, *Commercial Agreements and Social Dynamics in Medieval Genoa* (Cambridge 2009); die Problematik in Bezug auf mittelalterliche Quellen diskutiert Eva Jullien, *Netzwerkanalyse in der Mediävistik. Probleme und Perspektiven im Umgang mit mittelalterlichen Quellen*. In: *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 100/2 (2013), S. 135–153.

2.2 FORMALE ANALYSE DES ALPENSCHUTZNETZWERKS

Der Schutz der Alpen wurde sowohl von Behörden und Politikern, von Expertinnen und Experten sowie von Aktivistinnen und Aktivisten gefordert, die hier als Alpenschutznetzwerk zusammengefasst werden. In diesem Alpenschutznetzwerk gibt es unterschiedliche Zonen von stark und gering vernetzten Gruppen. Diese Anordnung von Akteuren im Netzwerk führt zu einer ersten Arbeitshypothese: Im Blick auf das Gesamtnetzwerk lässt sich erwarten, dass die sozialen Felder von Politik, Wissenschaft und Zivilgesellschaft jeweils eigene Teilnetzwerke bilden, die in sich stark vernetzt, nach aussen aber weitgehend abgeschlossen sind.¹⁹

Ein besonderes Interesse gilt den *externen* Strukturen dieser Teilnetzwerke, das heisst den Verbindungen, die zwischen den einzelnen Feldern bestehen. Es geht dabei um das Interaktionspotenzial zwischen Bewegungsakteuren, Expertinnen und Behörden. Wo und über welche Beziehungen konnte die Alpenschutzbewegung auf politisches oder symbolisches Kapital zugreifen? Wie bewegte sie sich im Spannungsfeld zwischen lokalen und transnationalen Aktivitäten im europäischen Mehrebenensystem? Zur Beantwortung dieser Fragen wird herausgearbeitet, über welche gesellschaftlichen Felder und politischen Ebenen sich das Netzwerk der Alpenschutzbewegung erstreckt. In zeitlicher Hinsicht wird untersucht, wie sich diese Strukturen im Gesamtnetzwerk verändern.

Auf die Erläuterung von Datenerhebung und Kodierung folgt die deskriptive Analyse des Datenmaterials. In einer Zusammenfassung werden die wichtigsten Resultate festgehalten und offene Fragen für den weiteren Verlauf der Untersuchung formuliert.

2.2.1 Datenerhebung

Eine Schwierigkeit der historischen Netzwerkanalyse ist die Erhebung von formalen Netzwerkdaten, die den hohen Anforderungen an Vergleichbarkeit standhalten.²⁰ Für die vorliegende Untersuchung konnte auf Serien von Sitzungsprotokollen zurückgegriffen werden, die es erlauben, ein Netzwerk von Veranstaltungen und Teilnehmenden über einen Zeitraum von rund zwanzig Jahren zu erheben.

19 Uekötter hat Bourdieus Feldtheorie als «klare methodische Leitlinie» in der Umweltgeschichte fruchtbar gemacht: Frank Uekötter, *Deutschland in Grün. Eine zwiespältige Erfolgsgeschichte* (Göttingen 2015), S. 9–34; für die Verbindung von Netzwerkanalyse und Feldtheorie vgl. Bernhard, *Netzwerkanalyse*.

20 Diese Problematik ist nicht spezifisch für die Netzwerkanalyse, sondern allen quantitativen Verfahren eigen, vgl. dazu Claire Lemerrier, Claire Zalc, *Méthodes quantitatives pour l'histoire* (Paris 2008), S. 19–47.

Dieses lässt sich als bimodales Akteur-Ereignis-Netzwerk abbilden,²¹ in dem Personen und Veranstaltungen als Kanten, die Teilnahmen von Personen an Veranstaltungen als Kanten kodiert sind.

Nicht auf allen für das Thema relevanten Veranstaltungen wurden Teilnehmerlisten geführt. An einzelnen Stellen musste diese Lücke beispielsweise durch Tagungsbände überbrückt werden, wodurch zumindest die Referierenden erfasst werden konnten. In Einzelfällen stützt sich die Erhebung auf die Berichterstattung in *echo*, der Zeitschrift der Alpen-Initiative, beispielsweise für eine Pressekonferenz der Alpen-Initiative in Brüssel. Trotz methodischer Vorbehalte wurden solche Ereignisse aufgrund der ihr zugestandenen Bedeutung für den Forschungsgegenstand erfasst.²²

Über die gemeinsame Teilnahme an Veranstaltungen kann auf eine *Interaktion* der Teilnehmenden geschlossen werden. Das bimodale Netzwerk sagt allerdings nichts über die Art der Interaktion aus, und auch die Quellen schweigen in vielen Fällen hierzu. Interaktion kann daher sowohl ein freundschaftliches Gespräch als auch eine unfreundliche Konfrontation bedeuten. Es ist daher zu betonen, dass das Netzwerk kein Abbild der sozialen *Beziehungen* zwischen den Akteuren darstellt.²³ Zudem darf die formale Gleichheit der Kodierung nicht über die reale Unterschiedlichkeit der so erhobenen Daten hinwegtäuschen. Eine Tagung mit zweihundert Teilnehmenden ist auf der Interaktionsebene nicht mit einer Ausschusssitzung mit vier Personen zu vergleichen. Dieser Befund ist bei der Interpretation der Netzwerkdaten zu berücksichtigen.

Eine weitere methodische Frage betrifft die Repräsentativität des erhobenen Netzwerks beziehungsweise dessen Ende.²⁴ Um diese Problematik angemessen zu berücksichtigen, folgt die Untersuchung einer Mischform aus nominalistischer und realistischer Abgrenzung des Alpenschutznetzwerks. Dabei wurden fünf Organisationen definiert, die exemplarisch für den schweizerischen Alpenschutz stehen: die Alpen-Initiative, die CIPRA, die ITE, Mountain Wilderness Schweiz und

21 D.h. die Kanten beinhalten zwei Typen, Personen und Ereignisse. Personen und Ereignisse sind über Teilnahmen verbunden, Verbindungen innerhalb der Typen sind nicht modelliert. Dieses Vorgehen gehört zu den klassischen Erhebungsmethoden der Soziologie, vgl. Davis, Gardner, Gardner, Deep South.

22 Die Anzahl der so erfassten Veranstaltungen ist in jedem Fall vertretbar: Für Periode 1 liegt sie bei 7 %; für Periode 2 bei 9 %; Periode 3 bei 7 %.

23 Zur Unterscheidung von Interaktion und Beziehung in der Netzwerkanalyse vgl. Erikson, Formalist, S. 227.

24 Netzwerkgrenzen können nominalistisch (also durch den Forschenden) oder realistisch (also durch die tatsächliche empirische Evidenz) definiert werden. Vgl. Mario Diani, Green Networks. A Structural Analysis of the Italian Environmental Movement (Edinburgh 1995), S. 7.

die OGUV. Um die Vernetzungen mit der Bundesverwaltung nachzeichnen zu können, führten die Recherchen ins Schweizerische Bundesarchiv. Das so konstruierte Modell hält dem Anspruch stand, das Gesamtnetzwerk²⁵ derjenigen Personen abzubilden, die sich in der Schweiz mit Alpenschutz auseinandersetzten. Das Netzwerk der eigentlichen Alpenschutzbewegung ist nur ein Teil dieses Gesamtnetzwerks. Die Methode der Datenerhebung blieb unabhängig vom Archivkontext identisch. Die Teilnahme von Akteurinnen und Akteuren an Veranstaltungen wurde kodiert und in eine Datenbank übertragen.

Die erhobenen Veranstaltungen wurden mit zwei Attributen versehen. Das erste Attribut ordnet die Veranstaltungen einem gesellschaftlichen Feld zu (Bewegung, Wissenschaft, Politik). Diese Attribuierung basiert auf dem Arbeitsschwerpunkt der veranstaltenden Organisation (die Alpen-Initiative wurde zum Beispiel dem Feld der Bewegung zugeteilt, die CIPRA demjenigen der Wissenschaft und die Arbeitsgruppe Hoher Beamter für die Alpenkonvention demjenigen der Politik). Das zweite Attribut unterscheidet nationale und europäische Veranstaltungen. Die Attribuierung basiert auf der Herkunft der Veranstaltungsteilnehmenden sowie der Verortung der veranstaltenden Organisation auf diesen beiden Ebenen. Eine entsprechende Attribuierung für die Personenkanten wurde nicht vorgenommen, die Quellenlage war hierfür zu dünn.

2.2.2 Hypothesenbildung

Die gesellschaftliche Relevanz des Alpenschutzes um 1990 schlug sich in der Etablierung der Alpen als öffentliches Gemeingut nieder, dessen Schutz zum öffentlichen Interesse erklärt wurde. Freilich lässt sich nicht behaupten, dass soziale Netzwerke die alleinige Triebfeder für den Erfolg der Alpenschutzidee bildeten, doch ist die Analyse des Alpenschutznetzwerks zweifellos hilfreich für das Verständnis dieses Prozesses. Um die Netzwerkanalyse auf die vorliegenden Fragestellungen anwenden zu können, sind operationalisierbare Hypothesen erforderlich.

Zivilgesellschaftliche Forderungen werden für eine Mehrheit akzeptabel, wenn sie mittels wissenschaftlicher Fundierung und Expertise rationalisiert werden. Zivilgesellschaftliche Akteure müssen folglich mit wissenschaftlichen Expertinnen und Experten in Kontakt stehen. Wissenschaft wiederum muss ihre Erkenntnisse

25 Gesamtnetzwerk bezeichnet eine abgegrenzte Menge Akteurinnen und Akteure eines Systemzusammenhangs, z. B. eine Schulklasse. Vgl. Andreas Herz, Luisa Peters, Inga Truschkat, How to do qualitative strukturale Analyse? Die qualitative Interpretation von Netzwerkkarten und erzählgenerierenden Interviews. In: Forum Qualitative Sozialforschung 16/1 (2015).

auch Politik und Behörden zugänglich machen; auch hier ist ein Austausch notwendig. Schliesslich müssen zivilgesellschaftliche Akteure ihre (rationalisierten) Forderungen gegenüber der Politik vertreten.²⁶ Auf soziostruktureller Ebene muss folglich ein Dreieck des Austauschs zwischen den Akteuren der drei Felder Zivilgesellschaft, Wissenschaft und Politik/Behörden festzustellen sein.²⁷ Eine erste Hypothese lautet folglich: Das Alpenschutznetzwerk um 1990 verband die sozialen Netzwerke von Akteurinnen und Akteuren der drei relevanten gesellschaftlichen Felder.

Mathieu These von der Europäisierung der Alpen legt nahe, dass auch soziale Akteurinnen und Akteure vermehrt im europäischen Mehrebenensystem zusammenarbeiten, um ihre lokalen, aber oft deckungsgleichen Interessen gemeinsam zu artikulieren.²⁸ Als zweite Hypothese formuliert: Die transnationale Vernetzung der Alpenschutzbewegung war um 1990 besonders intensiv.

Die Netzwerkanalyse muss demnach folgende Fragen zu allgemeinen Strukturen und individuellen Strukturmerkmalen beantworten:²⁹ Sind die Felder Zivilgesellschaft, Wissenschaft und Politik aufgrund struktureller Merkmale zu unterscheiden? Ist die Dichte des Gesamtnetzwerks um 1990 höher als zu anderen Zeitpunkten? Wächst die Anzahl transnationaler Veranstaltungen und nehmen auch Akteurinnen und Akteure aus dem Feld der Bewegung daran teil?

2.2.3 Deskriptive Analysen

Die erhobenen Netzwerkdaten wurden in Perioden zusammengefasst, die mehrere Jahre und damit eine angemessene Menge an Daten umfassen.³⁰ Durch den Vergleich dieser Perioden werden die Veränderungen der Netzwerkstrukturen wäh-

26 Vgl. Bernard Debarbieux, Martin F. Price, Representing Mountains. From Local and National to Global Common Good. In: *Geopolitics* 13/1 (2008), S. 148–168, hier S. 151; André Micoud, Le bien commun des patrimoines. In: *Ecole Nationale du Patrimoine* (Hg.), *Patrimoine culturel, patrimoine naturel* (Paris 1995), S. 25–38.

27 Diese Einteilung orientiert sich an Bourdieus Feldtheorie, vgl. zur Einführung: Hans-Peter Müller, Pierre Bourdieu. Eine systematische Einführung (Berlin 2016²), S. 72–91; Bourdieus Theoriegebäude ist bezüglich dessen, was als «Feld» gilt, offen. Vom Feld der «Zivilgesellschaft» spricht Uekötter: Uekötter, Deutschland in Grün, S. 18; wichtig für die Feldtheorie aus Bourdieus Werk: Pierre Bourdieu, Die feinen Unterschiede (Frankfurt a. M. 1982); zur Feldtheorie und Netzwerkanalyse vgl. Jansen, Einführung, S. 26–34.

28 Vgl. Mathieu, Die Alpen, S. 191–206.

29 Die Frageebenen *overall structure* und *various indicators of structure* schlägt Lemerrier vor: Lemerrier, Taking Time, S. 189.

30 Periode 1 und 2 überlappen sich in einem Jahr. Grundlegend für diesen Entscheid war die verfügbare Datenmenge in den entsprechenden Perioden.

rend des Untersuchungszeitraums analysiert. Die Periodisierung richtet sich nach für die Thematik relevanten Ereignissen. Periode 1 wird eingegrenzt durch die Gründung der OGUV 1980 und die Gründung der Alpen-Initiative 1989. 1980 begann die protokollarische Überlieferung der OGUV-Sitzungen und damit eine wichtige periodische Quelle zur Erfassung des zivilgesellschaftlichen Feldes. Ebenfalls in diesem Zeitraum fing die CIPRA an, ihre Fachtagungen inklusive der Teilnehmerlisten zu publizieren. Diese serielle Quelle erfasst das Feld der Wissenschaft.

Periode 2 wird eingerahmt durch das Lancieren der Alpenschutz-Initiative 1989 und ihre Annahme durch die Volksabstimmung 1994. Auch der Verein Alpen-Initiative liefert mit seinen Protokollen eine serielle Quelle. Die CIPRA führte ihre Publikation fort.

Periode 3 beginnt mit der Gründung der ITE 1995 und endet mit dem Auslaufen des Transitabkommens zwischen Österreich und der EG 2005. Dieser Zeitraum war charakterisiert durch die Etablierung einzelner Alpenschutzaktivisten und Organisationen als Experten beziehungsweise Fachorganisationen, durch die Europäisierung der Aktionen, aber auch durch das Abflauen der eigentlichen Alpenschutzbewegung. 1998 fand schliesslich die letzte grosse internationale Protestaktion der Alpenschützer statt. Trotz des Zusammenfallens vieler Ereignisse in diesem Zeitraum ist es aufgrund der Datenlage sinnvoll, die Periode nicht noch weiter aufzuteilen.³¹

Für die Einordnung der deskriptiven Analyse ist es wichtig anzumerken, dass primär Archive von Bewegungsorganisationen untersucht worden sind (s. Kapitel 1.4). Eine gleichermassen systematische Erfassung von politischen Organisationen (thematische Ausschüsse, Gremien usw.) wurde aus arbeitspragmatischen Gründen unterlassen. Unabhängig davon ist anzunehmen, dass feldübergreifende personelle Vernetzungen auch über die Archive der Bewegungsorganisationen erfasst werden konnten.

31 Besonders bei der CIPRA wurde die Datenlage zunehmend dünner, da sie nach 1995 keine Teilnehmerlisten der Jahresfachtagungen mehr publizierte.

1970	1979	1980	Periode 1	Alpenschutzbewegung	Konstituierung 1980: Gründung der OGUV 1986: Erstes «Feuer in den Alpen» 1986: Gründung der Greina-Stiftung	Politisch-administrativer Alpenschutz
	1978					
	1977					
	1976					
	1975					
	1980					
	1981					
	1982					
	1983					
	1984					
1980	1985	1990	Periode 2	Alpenschutzbewegung	Mobilisierung auf nationaler Ebene 1989: Lancierung der Alpenschutz-Initiative 1992: TransALPe des 1994: Annahme der Alpenschutz-Initiative	
	1986					
	1987					
	1988					
	1989					
	1990					
	1991					
	1992					
	1993					
	1994					
2000	1995	2000	Periode 3	Alpenschutzbewegung	Mobilisierung auf transnationaler Ebene 1995: Gründung der ITE 1998: europ. LSVA-Kampagne 1998: Ende bilaterale Verhandlungen CH-EU	Konsolidierung bzw. Demobilisierung
	1996					
	1997					
	1998					
	1999					
	2000					
	2001					
	2002					
	2003					
	2004					
2005						

Tabelle 1: Periodisierung Alpenschutz.

Die Visualisierungen und statistischen Auswertungen wurden mit der Software gephi vorgenommen. Das Programm ist besonders geeignet, um grosse Datenmengen zu verarbeiten und in ansprechende Graphiken zu überführen. Auch verfügt es über relevante Funktionen, um Standardberechnungen vorzunehmen (Zentralitätsmessungen, Clusteranalysen usw.). Die Visualisierungen in dieser Arbeit wurden, wenn nicht anders angemerkt, über den Algorithmus force atlas 2 berech-

net und alle mit denselben Parametern erstellt.³² Der Algorithmus eruiert die Vernetzung einzelner Kanten und setzt sie graphisch in Form von Nähe beziehungsweise Distanz um. Diese Darstellungsart repräsentiert die empirische Realität, dass gewisse Gruppen von Kanten untereinander mehr vernetzt sind als andere.

2.2.3.1 Gesamtnetzwerk 1980–2005

Das Gesamtnetzwerk Alpenschutz umfasst 2361 Kanten und 5127 Kanten für den Zeitraum 1980–2005.³³ Die Kanten setzen sich aus 2035 Personen und 326 Veranstaltungen zusammen. Aus der Datenerhebung ergab sich folgende empirische Feldeinteilung: 298 Veranstaltungen sind dem Feld der Zivilgesellschaft, 19 dem Feld der Wissenschaft und 9 dem Feld der Politik zuzuordnen. Die Dichte des Netzwerks beträgt 0.002. Das heisst, 0,2 Prozent der theoretisch möglichen Beziehungen zwischen den Kanten haben tatsächlich existiert.³⁴

Die Feldeinteilung (Bewegung, Wissenschaft, Politik) wurde nur auf Ebene der Veranstaltungen vorgenommen. Abhängig von der veranstaltenden Organisation wurden hier entsprechende Attribute verteilt.³⁵

Die Felder Zivilgesellschaft und Wissenschaft können im Gesamtüberblick deutlich unterschieden werden. Die Expertinnen und Experten bilden ein dichtes Teilnetzwerk rund um die CIPRA-Jahresfachtagungen, welches mit den gesellschaftlichen Akteurinnen und Akteuren wenig verbunden ist. Die Politik hingegen ist im Gesamtnetzwerk nicht eindeutig zu verorten, sie bildet kein eigenes Teilnetzwerk. Das Feld der Politik scheint deutlich besser mit dem Feld der Wissenschaft als mit demjenigen der Gesellschaft vernetzt zu sein (siehe Abbildung 2).

Der empirischen Zuweisung von Feldattributen zu den Netzwerk-Kanten steht eine computergestützte Einteilung mittels Clusteranalyse gegenüber (Abbildung 3).³⁶

32 Zur Funktion des Algorithmus: Mathieu Jacomy, Tommaso Venturini, Sebastien Heymann u. a., ForceAtlas2, a Continuous Graph Layout Algorithm for Handy Network Visualization Designed for the Gephi Software. In: PLoS ONE 9/6 (10.06.2014).

33 Da sich Periode 1 und 2 in einem Jahr überlappen, ergibt die Addition aller Kanten und Kanten der Perioden eine höhere Summe als diejenige des Gesamtnetzwerks.

34 In einem Netzwerk, wo alle Kanten miteinander verbunden sind, beträgt die Dichte 1. Solche Netzwerke kommen in der Realität nicht vor, sind aber in der Theorie möglich, weshalb sie als Vergleichsfolie dienen.

35 Die Quellen, auf denen die Visualisierungen beruhen, werden im Anhang aufgeführt.

36 Die Clusteranalyse erkennt Gruppen von Knoten, die untereinander besser vernetzt sind als mit dem übrigen Netzwerk, sogenannte Cluster oder Communities. Alle Clusteranalysen wurden mit demselben Algorithmus (Louvain-Algorithmus) vorgenommen und sind deshalb vergleichbar. Vgl. Vincent D. Blondel, Jean-Loup Guillaume, Renaud Lam-

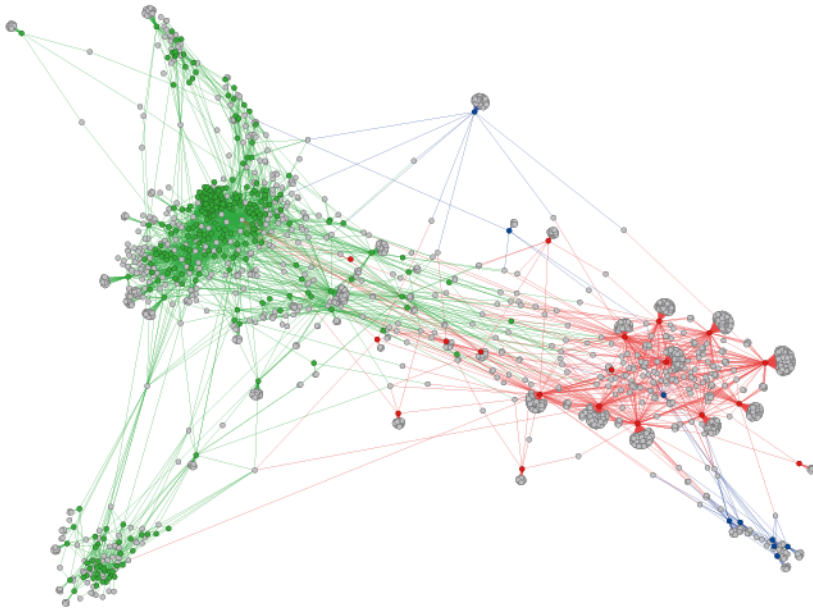


Abbildung 2: Visualisierung des Gesamtnetzwerks Alpenschutz: Akteure (grau), Bewegung (grün), Wissenschaft (rot), Politik (blau).

Sie erkennt vier Cluster, von denen der violette weitgehend mit dem Feld der Wissenschaft und der grüne mit demjenigen der Zivilgesellschaft deckungsgleich ist (vgl. dazu Abbildung 2). Markante Unterschiede fallen jedoch in Bezug auf Politik und Zivilgesellschaft auf. Von den politischen Kanten bleibt einzig die blaue Gruppe übrig. Innerhalb der Zivilgesellschaft trennt die Clusteranalyse die orange Gruppe ab.

Für die Clusteranalyse wurden alle Netzwerkkanten unabhängig von ihrer Art eingefärbt. Damit können auch die Personenkanten einem Feld zugeteilt werden. In diesem Fall fusst die Zuteilung auf der Position eines Knotens im Netzwerk, das heißt, sie leitet sich von der Präsenz der Personen auf den Veranstaltungen im entsprechenden Feld ab.

Die blaue Gruppe sammelt sich um die Tagung «Transitraum Alpen» von 1987,

biotte u. a., Fast Unfolding of Communities in Large Networks. In: *Journal of Statistical Mechanics: Theory and Experiment* 2008/10 (09.10.2008); für eine genauere Definition des in der Netzwerkanalyse verbreiteten Verständnisses von Gruppen vgl. George Caspar Homans, *The Human Group* (New York 1950), S. 84.



Abbildung 3: Gesamtnetzwerk Alpenschutz, Kolorierung aufgrund einer Clusteranalyse.

organisiert von der deutschen Gruppe «Die Grünen im Bundestag» und der österreichischen Grün-Alternativen ARGE Alp. Die Gruppe unten rechts in Periode 1 (Abbildung 3), die in der Clusteranalyse zum selben Cluster wie das Feld der Wissenschaft gerechnet wird, empirisch aber zu jenem der Politik gehört, umfasst Veranstaltungen von Staatsbehörden zur Arbeit an der Alpenkonvention. Die orange Gruppe entspricht weitgehend den Veranstaltungen der Alpenschutzorganisation Mountain Wilderness Schweiz.

Halten wir fest: Im Gesamtnetzwerk sind netzwerkanalytisch bis zu vier unterschiedliche Cluster zu erkennen. Diese können eindeutig dem Feld der Gesellschaft oder demjenigen der Wissenschaft zugeordnet werden. Das Feld der Politik ist im Netzwerk wenig präsent und strukturanalytisch nicht klar abzugrenzen. Ausserdem teilt die Clusteranalyse das (empirische) Feld der Zivilgesellschaft in zwei Gruppen auf, was auf eine Segregation der Bewegung hinweist.

2.2.3.2 Periode 1: 1980–1989

Die Periode 1980–1989 umfasst die Konstituierungsphase der Alpenschutzbewegung und kann als Vorlaufzeit für die Umsetzung von politische Massnahmen zum Schutz der Alpen gesehen werden. Am Ende der Periode stehen das Lancieren der Alpenschutz-Initiative in der Schweiz und der Start der intensiven Arbeit an der Alpenkonvention (beides 1989).

Das Netzwerk dieser Periode umfasst 895 Kanten und 1257 Kanten. Bei den Kanten handelt es sich um 852 Personen und 43 Veranstaltungen. 33 Veranstaltungen sind der Alpenschutzbewegung, 8 dem Feld der Experten und 2 dem Feld der Politik zuzurechnen. Die Dichte des Netzwerks beträgt 0.034. Das heisst, 3,4 Prozent der theoretisch möglichen Beziehungen zwischen den Kanten sind tatsächlich realisiert.

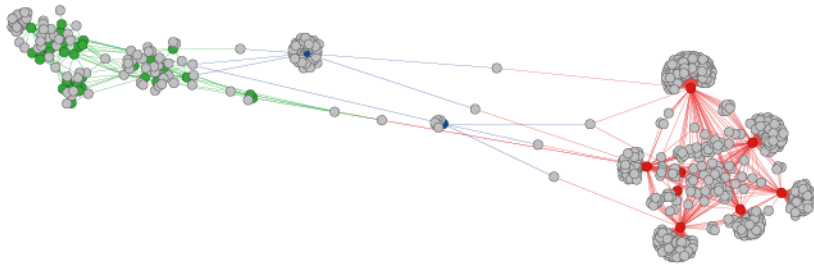


Abbildung 4: Periode 1, 1980–1989: Akteure (grau), Bewegung (grün), Wissenschaft (rot), Politik (blau).

Die Separation zwischen den Feldern Gesellschaft und Wissenschaft ist in diesem Zeitraum besonders deutlich (Abbildung 4). Zwischen ihnen bestehen kaum direkte Verbindungen.³⁷ Die beiden separaten Felder werden durch politische Veranstaltungen wie die Tagung «Transitraum Alpen» (1987) oder die «Internationale Verkehrspolitische Tagung» der Demokratischen Sozialisten im Alpenraum (1989) überbrückt.

Die Clusteranalyse unterscheidet lediglich zwei Gruppen (Abbildung 5). Empirisch dem Feld der Politik zugeordnete Kanten werden einer dieser beiden Gruppen zugeschlagen. Daraus leitet sich ab, dass Kanten aus dem Feld der Politik keinen eigenen, strukturell definierbaren Cluster bilden.

³⁷ Diese Lücke ist möglicherweise auf eine Lücke in den Quellen zurückzuführen und könnte durch Protokolle von weiteren Organisationen (z. B. Parteien) gefüllt werden.

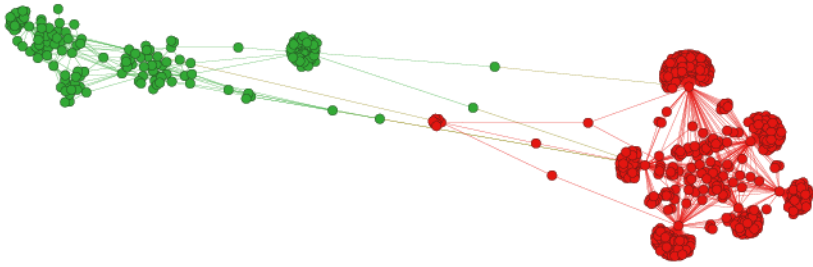


Abbildung 5: Periode 1, Kolorierung aufgrund einer Clusteranalyse.

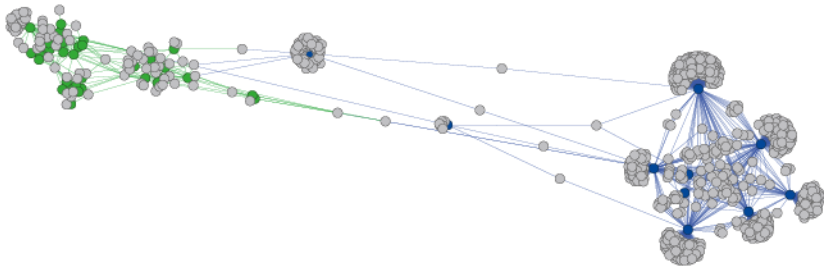


Abbildung 6: Periode 1, Kolorierung der Veranstaltungen aufgrund der Ebenenattribute national (grün) und europäisch (blau).

In der Verteilung der Veranstaltungen auf die Ebenen national und europäisch ist klar ersichtlich, wie die CIPRA beziehungsweise das Feld der Wissenschaft dezidiert transnational situiert ist (Abbildung 6): Alle Veranstaltungen der Expertinnen und Experten haben das Attribut europäisch. Die Alpenschutzbewegung bleibt weitgehend auf nationale Veranstaltungen beschränkt (alle Veranstaltungen haben das Attribut national), wobei einzelne Akteurinnen und Akteure mit den politischen Veranstaltungen verbunden sind, die auf europäischer Ebene stattfanden.

2.2.3.3 Periode 2: 1989–1994

Die Periode 1989–1994 bezeichnet die Mobilisierungsphase der Alpenschutzbewegung. Ihr Ende wird durch den EU-Beitritt Österreichs am 1. Januar 1995 markiert. Während ihres Verlaufs wurde die Alpenschutz-Initiative angenommen (1994), die Alpenkonvention unterzeichnet (1991) und die UN-Agenda 21 verfasst (1992). Periode 2 bildet damit die politische Hochkonjunktur der gesellschaftlichen Bemühungen um den Schutz der Alpen ab.

Das Netzwerk dieser Periode umfasst 792 Kanten und 1264 Knoten. 719 Knoten sind Personen, und 73 Knoten sind Veranstaltungen. 63 Veranstaltungen sind der Alpenschutzbewegung, 4 dem Feld der Experten und 6 dem Feld der Politik zuzurechnen. Die Dichte des Netzwerks beträgt 0.024. Das heisst, 2,4 Prozent der theoretisch möglichen Beziehungen zwischen den Knoten sind tatsächlich realisiert.

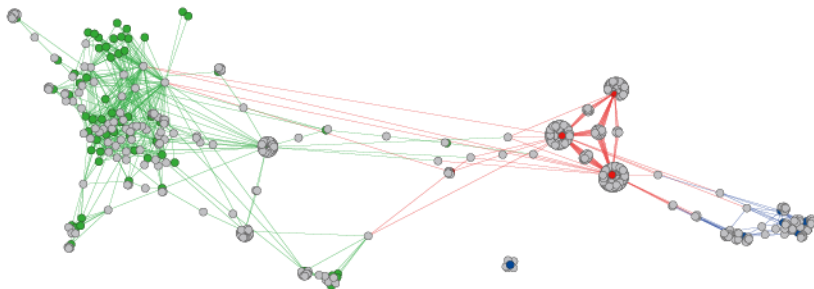


Abbildung 7: Periode 2, 1989–1994: Akteure (grau), Bewegung (grün), Wissenschaft (rot), Politik (blau).

In Periode 2 spiegelt sich die empirische Einteilung in die drei Felder Wissenschaft, Politik und Bewegung auch in der Netzwerkstruktur (Abbildung 7) deutlich wider. Allerdings sind die Felder untereinander besser vernetzt als in Periode 1. Zwischen Gesellschaft und Wissenschaft sowie zwischen Wissenschaft und Politik spannen sich zahlreiche Fäden. Obwohl die Gesamtdichte des Netzwerks nicht höher war als in Periode 1, hat sich die Vernetzung zwischen den Feldern verstärkt.

Die Clusteranalyse errechnet in diesem Zeitraum fünf verschiedene Gruppen (Abbildung 8), von denen alle einer empirisch getroffenen Feldeinteilung zuzuordnen sind. Der hellgrüne Cluster bildet die Versammlungen der Organisation Mountain Wilderness Schweiz ab, während der dunkelblaue Cluster eine Medienkonferenz der SAB repräsentiert.

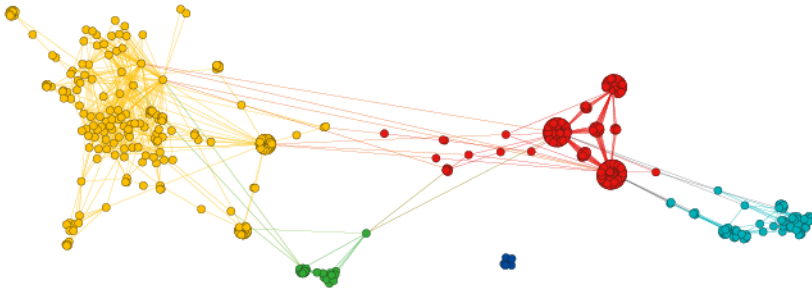


Abbildung 8: Periode 2, Kolorierung aufgrund einer Clusteranalyse.

Die Expertentagungen fanden immer noch auf europäischer Ebene statt. Im Vergleich zu Periode 1 nahmen aber in Periode 2 die Veranstaltungen der Bewegung auf europäischer Ebene zu. Dies ist sowohl in Bezug auf die Veranstaltungskanten (rund 13 Prozent der Veranstaltungen aus dem Feld der Bewegung haben das Attribut europäisch) als auch in Bezug auf die Teilnahmen festzustellen, einzelne Exponentinnen und Exponenten der Bewegung sind auch mit den Expertenveranstaltungen vernetzt (Abbildung 9). Die politischen Veranstaltungen, die in dieser Periode erfasst wurden, finden gänzlich auf nationaler Ebene statt.

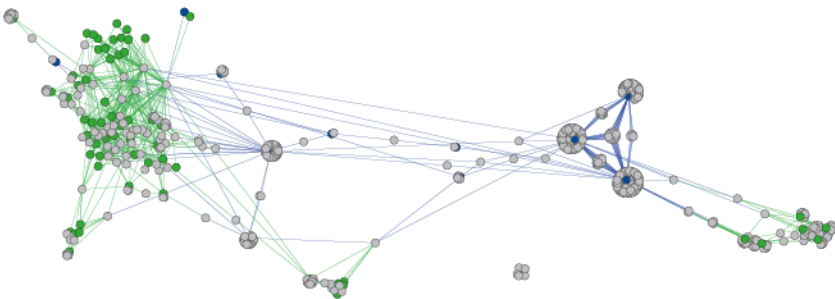


Abbildung 9: Periode 2, Kolorierung der Veranstaltungen aufgrund der Ebenenattribute national (grün) und europäisch (blau).

2.2.3.4 Periode 3: 1995–2005

Die Periode 1995–2005 umfasst den Umbruch zwischen Mobilisierung und Demobilisierung der Alpenschutzbewegung. Ihr Ende markiert das Auslaufen des Transitabkommens zwischen Österreich und der EG (2005) und das Abflauen der international koordinierten Aktivitäten rund um die ITE.

Das Netzwerk dieser Periode umfasst 966 Kanten und 2689 Kanten. Bei den Kanten handelt es sich um 736 Personen und 230 Veranstaltungen. 223 Veranstaltungen sind der Alpenschutzbewegung, 7 dem Feld der Experten und keine dem Feld der Politik zuzurechnen. Die Dichte des Netzwerks beträgt 0.016. Das heisst, 1,6 Prozent der möglichen Beziehungen zwischen den Kanten sind realisiert.

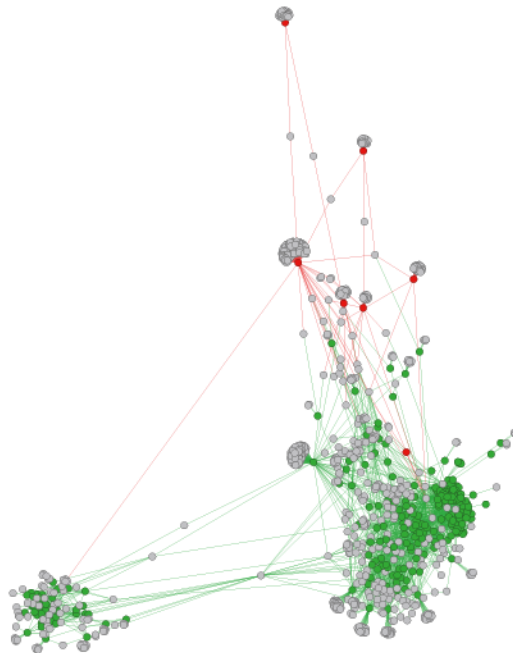


Abbildung 10: Periode 3, 1995–2005: Akteure (grau), Bewegung (grün), Wissenschaft (rot), Politik (blau).

In Periode 3 sind zwei Kantenanhäufungen im Feld der Gesellschaft zu beobachten, die Kanten aus dem Feld der Wissenschaft scheinen etwas diffus verteilt (Abbildung 10). Das Feld Gesellschaft teilt sich in zwei Gruppen: diejenige um die Alpen-Initiative (rechts) und diejenige von Mountain Wilderness Schweiz (links).

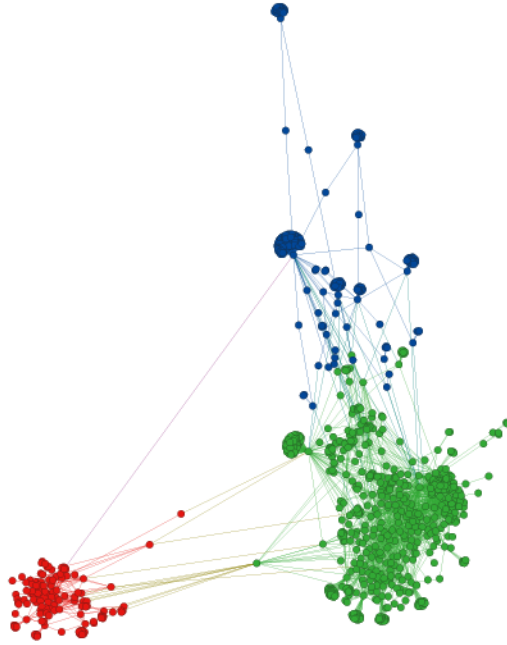


Abbildung 11: Periode 3, Kolorierung aufgrund einer Clusteranalyse.

Die wissenschaftlichen Expertinnen und Experten gehören eher zur rechten Seite und damit zur Alpen-Initiative, bilden aber keine Gruppe mit ihr – allerdings auch keine in sich konsistente Konstellation.

Die Clusteranalyse unterscheidet drei Gruppen. Auch die Kanten aus dem Feld der Wissenschaft bilden eine eigene Gruppe (Abbildung 11). Auf der Ebene der Netzwerkstruktur sind die Experten immer noch ein eigener Cluster, jedoch gibt es gewisse Überschneidungen mit dem (empirisch definierten) Feld der Zivilgesellschaft.

Festzuhalten ist erstens, dass die Alpenschutzbewegung auf Ebene der Netzwerkstruktur in zwei Teile zerfällt, die nur noch lose verbunden sind (das heisst mittels drei Kanten). Zweitens ist erkennbar, dass die Felder Wissenschaft und Gesellschaft nicht mehr klar zu trennen sind, während das Feld der Politik im Netzwerk gänzlich fehlt.³⁸

38 Dieses Fehlen ist ebenfalls auf Lücken in den Quellenbeständen zurückzuführen.

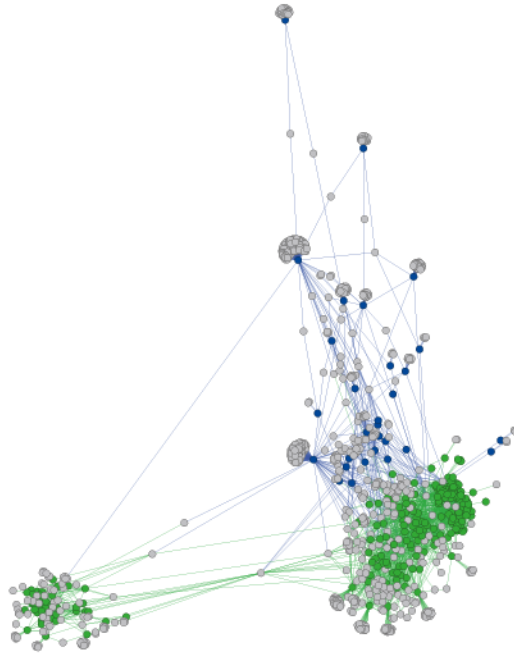


Abbildung 12: Periode 3, Kolorierung der Veranstaltungen aufgrund der Ebenenattribute national (grün) und europäisch (blau).

Bezüglich der politischen Ebenen der Veranstaltungen ist festzustellen, dass die Bewegung nur vereinzelt auf europäischer Ebene agiert (rund 10 Prozent der Veranstaltungen sind mit diesem Attribut versehen), während die Experten weiterhin dezidiert europäisch zu verorten sind. Vereinzelt sind Aktivistinnen und Aktivisten der Alpenschutzbewegung mit internationalen Veranstaltungen der Expertinnen und Experten verbunden.

2.2.3.5 Spezielle Indikatoren

Für die Frage nach der Bedeutung einzelner Personen beziehungsweise Veranstaltungen im Netzwerk interessiert, ob bestimmte Kanten über eine hohe *betweenness*-Zentralität verfügen. Die *betweenness* lässt darauf schließen, inwiefern einzelne Kanten vermittelnde Position zwischen Teilnetzwerken einnehmen. Im Folgenden wird die Netzwerkstruktur anhand einer Auswahl der fünf Veranstaltungen

gen und Personen mit der höchsten *betweenness* analysiert. Dieses Vorgehen ist nicht ganz orthodox, da es normalerweise nur auf unimodale Netzwerke angewendet wird. Im vorliegenden Kontext erlaubt es jedoch, sowohl Veranstaltungen als auch Personen zu identifizieren, die eine vermittelnde Funktion im Netzwerk innehaben. Die Netzwerkanalyse gibt damit Hinweise sowohl auf Personen als auch auf Veranstaltungen, die von besonderer Bedeutung für die Netzwerkstruktur sind. Die qualitative Quellenanalyse kann diesen Hinweisen dann gezielt folgen.

Im *Gesamtnetzwerk* fallen die CIPRA-Veranstaltungen auf (s. Tabelle 2). Sie sind aufgrund ihrer Grösse (zwischen 150 und 200 Teilnehmenden) besonders wichtige Kanten im Netzwerk. Ihre Bedeutung für die Vernetzung zwischen den Feldern sollte gerade deshalb nicht überschätzt werden. Die wichtigen Vermittlerpersonen Andreas Weissen und Alf Arnold (beide Alpen-Initiative), Franz Speer (Referent für Natur- und Umweltschutz des DAV) und Barbara Ehringhaus (Präsidentin von Mountain Wilderness Schweiz) kommen aus dem Feld der Zivilgesellschaft oder, wie Helmuth Moroder (Präsident CIPRA Italien ab 1995 und Vorstand ITE), aus dem Feld der Experten. Ihre leitenden Funktionen in Nichtregierungsorganisationen oder Verbänden spiegeln sich in ihrer Position im Netzwerk. Eine Person, die wider Erwarten nicht auf dieser Liste auftaucht, ist der langjährige CIPRA-Präsident Mario F. Broggi, der allerdings bereits auf Platz 6 folgen würde.).

Tabelle 2: Gesamtnetzwerk, *betweenness* (Mittelwerte Veranstaltungen: 17834.69; Personen 361.91).

Veranstaltung	<i>betweenness</i>
CIPRA-Jahresfachtagung 1992	559576.96
CIPRA-Jahresfachtagung 1991	425757.81
CIPRA-Jahresfachtagung 1995	399735.38
CIPRA-Jahresfachtagung 1985	373844.07
2. Internat. Transittagung 1995	308204.32
Person	<i>betweenness</i>
Andreas Weissen	659956.50
Alf Arnold	481145.90
Franz Speer	98834.19
Barbara Ehringhaus	86531.87
Helmut Moroder	86092.49

Periode 1 zeigt auf Veranstaltungsebene ein ähnliches Bild, auch hier sind die CIPRA-Veranstaltungen die wichtigsten Anlässe (s. Tabelle 3). Auf Ebene der Personen haben wir allerdings eine andere Situation. Andreas Weissen kommt erst an dritter Stelle, Alf Arnold kommt gar nicht vor. Wichtige Positionen im Netzwerk haben der Walliser SP-Politiker Peter Bodenmann inne, gefolgt vom Verbandspolitiker Hans Kaspar Schiesser (VCS). Der deutsche Umweltpolitiker Martin Primbs (BUND) und der bayerische Landespolitiker Hans Kolo (Vorsitzender der Demokratischen Sozialisten im Alpenraum) ergänzen die Liste.

Tabelle 3: Periode 1, *betweenness* (Mittelwerte Veranstaltungen: 20002.35; Personen 585.12).

Veranstaltung	<i>betweenness</i>
CIPRA-Jahresfachtagung 1985	157235.60
CIPRA-Jahresfachtagung 1988	122313.63
CIPRA-Jahresfachtagung 1989	104735.89
CIPRA-Jahresfachtagung 1987	98981.72
CIPRA-Jahresfachtagung 1986	63882.26
Person	<i>betweenness</i>
Peter Bodenmann	48151.23
Hans Kaspar Schiesser	30131.19
Martin Primbs	29527.49
Andreas Weissen	29480.59
Hans Kolo	21723.91

In Periode 2 sind erneut die CIPRA-Tagungen diejenigen Veranstaltungen mit den höchsten *betweenness*-Werten. Sie verbinden gemäss der Netzwerkanalyse am meisten Netzwerkteile. Auch noch auf der Liste sind zwei Veranstaltungen der Alpen-Initiative, die «Europäische Verkehrstagung» und der «Rencontre transfrontalière», ein Treffen zwischen Aktivistinnen und Aktivisten der Alpen-Initiative und französischen Alpenschützerinnen und Alpenschützern in Martigny (Wallis). Personen, die als Vermittler fungieren, sind allen voran die Alpenschutzaktivisten Andreas Weissen und Alf Arnold. Darauf folgen der schweizerische CIPRA-Delegierte Aldo Antonietti, der CIPRA-International-Geschäftsführer Ulf Tödter und der französische Alpinist und Mountain-Wilderness-France-Präsident François Labande. Überraschenderweise taucht Mario F. Broggi erneut nicht in der Liste auf: Seine leitende Funktion in der CIPRA und sein Auftauchen in den Quellen würden allerdings eine wichtige Vermittlerrolle im Alpenschutznetzwerk

nahelegen. Die *betweenness*-Analyse lässt jedoch annehmen, dass Broggi zwar in der CIPRA aktiv war, nicht aber als Vermittler zwischen den Teilnetzwerken.

Tabelle 4: Periode 2, *betweenness* (Mittelwerte Veranstaltungen: 12825.95; Personen: 576.74).

Veranstaltung	<i>betweenness</i>
CIPRA-Jahresfachtagung 1992	140936.10
CIPRA-Jahresfachtagung 1991	128680.75
CIPRA-Jahresfachtagung 1990	64251.27
Europäische Verkehrstagung 1993	49803.99
Rencontre transfrontalière 1993	24089.14
Person	<i>betweenness</i>
Andreas Weissen	59617.02
Alf Arnold	52118.20
Aldo Antonietti	21986.92
Ulf Tödter	21564.75
François Labande	17883.57

In Periode 3 sind nach wie vor die CIPRA-Jahresfachtagungen gut vertreten, neuerdings auch die Veranstaltungen der Alpenschutzbewegung. Die Vermittlerpersonen sind an erster Stelle Akteurinnen und Akteure aus dem Feld der Zivilgesellschaft. Andreas Weissen (bis 2000 Präsident Alpen-Initiative und 1995–2004 CIPRA) hat mit grossem Abstand den höchsten *betweenness*-Wert. Auf ihn folgen Jan Gürke (Mitarbeiter der Alpen-Initiative und Vorstand von Mountain Wilderness Schweiz), Alf Arnold (Geschäftsführer Alpen-Initiative), Barbara Ehringhaus (Präsidentin Mountain Wilderness Schweiz) und Fabio Pedrina (Vorstand Alpen-Initiative).

Tabelle 5: Periode 3, *betweenness* (Mittelwerte Veranstaltungen: 3611.52; Personen: 796.88).

Veranstaltung	<i>betweenness</i>
CIPRA-Jahresfachtagung 1995	144661.17
2. Internationale Transittagung 1995	96682.59
CIPRA-Jahresfachtagung 1997	30978.44
Alpen-Initiative Mitgliederversammlung 2003	29917.55
CIPRA-Jahresfachtagung 1998	23832.01

Person	<i>betweenness</i>
Andreas Weissen	162328.54
Jan Gürke	41445.22
Alf Arnold	36649.84
Barbara Ehringhaus	32564.08
Fabio Pedrina	24093.68

Andreas Weissen ist demnach in allen Perioden ein Akteur mit einer herausragenden Position im Netzwerk, während die übrigen Personen nur für einen begrenzten Zeitraum eine solche Position innehaben. Auch die CIPRA-Veranstaltungen haben in jedem Fall eine hohe Bedeutung in der Struktur des Netzwerks.

Die Graddistribution³⁹ verändert sich über die drei Perioden hinweg kaum. Der Grad ist unter den Personenkanten sehr ungleich verteilt (viele Personen haben einen geringen Grad, sehr wenige einen hohen). Dieser Zustand bleibt über alle Perioden erhalten. Allerdings ist festzustellen, dass das Ungleichgewicht zunimmt: In Periode 3 ist der maximale Grad erheblich höher als in Periode 1.⁴⁰ In allen Perioden gibt es folglich viele Personen, die nur an einzelnen Veranstaltungen teilnehmen. Der Kreis der Aktiven im Alpenschutznetzwerk ist demnach relativ überschaubar: In der Periode 1 können 21 Personen ausgemacht werden, die oft an Veranstaltungen teilnehmen und die den Clustern aus dem Feld der Zivilgesellschaft zugeordnet werden können.⁴¹ In Periode 2 sind es 13 Personen, in Periode 3 sind es 18 Personen. Der Kreis der sporadisch Aktiven⁴² ist etwas größer (vgl. Tabelle 6).

39 Die Grad- oder *degree*-Distribution gibt die Häufigkeitsverteilung der Beziehungszahl an. Sie ermöglicht Aussagen über die Ungleichverteilung von Beziehungen. Im «bimodalen» Netzwerk zeigt sie die Ungleichverteilung von Teilnahmen an Veranstaltungen an.

40 Andreas Weissen hat einen Grad von 153, das heisst, er nimmt an 153 Veranstaltungen teil. Zu diesen Veranstaltungen gehören allerdings auch die Telefonkonferenzen im Vorstand der Alpen-Initiative. Einen ähnlichen Grad haben Alf Arnold (152) und Fabio Pedrina (123), auch sie sind Teilnehmer der Telefonkonferenzen.

41 Als «oft» verstehe ich die Teilnahme an mehr als 10 % der Veranstaltungen im entsprechenden Zeitraum.

42 Das sind jene Personen, die an mehr als zwei Veranstaltungen präsent waren.

Tabelle 6: Aktive Personen der Alpenschutzbewegung: total = alle Personenkanten, die einem Cluster aus dem Feld der Zivilgesellschaft zugeordnet werden.

	«oft»	«sporadisch»	«oft» (%)	«sporadisch» (%)	total
Periode 1	21	32	13%	20%	160
Periode 2	13	84	3%	19%	434
Periode 3	18	145	4%	36%	407

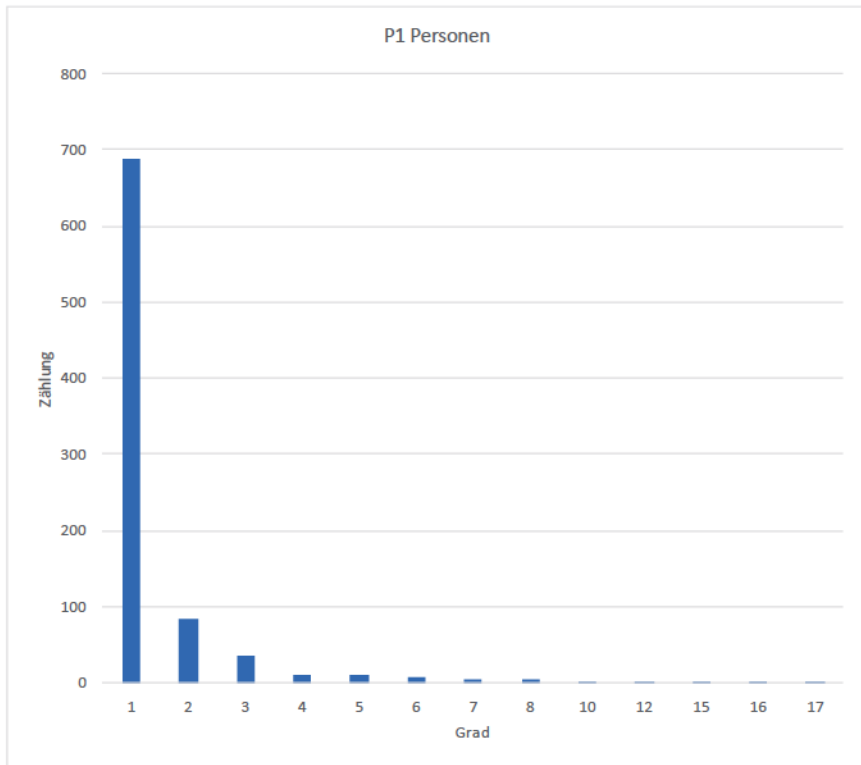


Abbildung 13: Graddistribution Periode 1; total = 852 Personen.

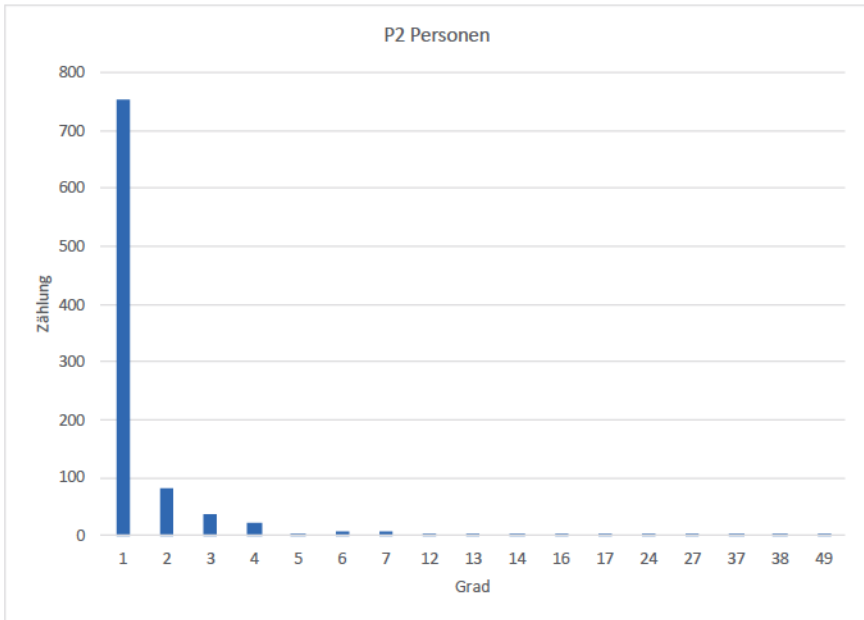


Abbildung 14: Graddistribution Periode 2, total = 719 Personen.

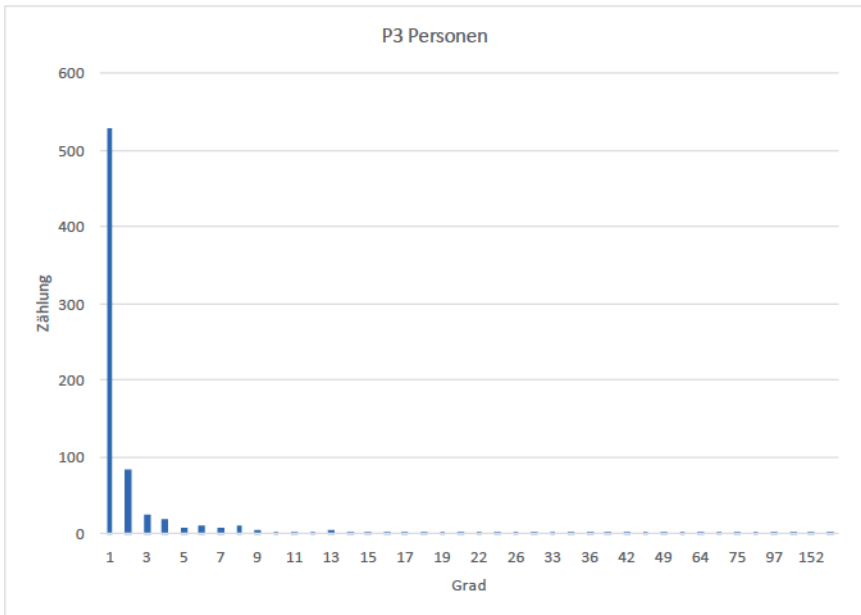


Abbildung 15: Graddistribution Periode 3, total = 736 Personen.

2.2.3.6 Auswertung und weiterführende Fragen

Auf der Ebene der Gesamtstrukturen zeigt sich, dass die wissenschaftlichen Alpenschutzexpertinnen und -experten und die Alpenschutzbewegung im Zeitraum 1980–1989 kein zusammenhängendes Netzwerk bilden. Zivilgesellschaftliche Akteure und wissenschaftliche Experten koordinierten ihre Bemühungen, die Alpen zu schützen, kaum. Eine hohe Vernetzung ist in diesem Zeitraum nicht gegeben, die strukturellen Voraussetzungen für den gesellschaftlichen Erfolg des Alpenschutzes also nicht vorhanden.

Im Zeitraum 1989–1994 wird die Hypothese der notwendigen Vernetzung für den politischen Erfolg des Alpenschutzes teilweise bestätigt. Die Vernetzung der einzelnen Felder ist höher, allerdings nicht zwischen allen Feldern. Demnach sind die soziostrukturellen Bedingungen zwar eine wichtige, nicht aber eine hinreichende Bedingung für den Erfolg des Alpenschutzes.

Der Zeitraum 1995–2005 weist eine geringere Netzwerkdichte auf. Das ist darauf zurückzuführen, dass zwar weniger Akteurinnen und Akteure im Netzwerk präsent sind, dafür aber sehr viel mehr Veranstaltungen stattfinden. Bei Letzteren handelt es sich vornehmlich um die Telefonkonferenzen der Alpen-Initiative. Die Alpen-Initiative bildet dadurch ein in sich sehr dichtes Teilnetzwerk. Die wissenschaftlichen Expertinnen und Experten sind in Periode 3 besser in das Teilnetzwerk der Alpen-Initiative eingebunden als in den anderen Perioden. Diese Beobachtung bezeugt sowohl die Demobilisierung der Alpenschutzbewegung als auch die Konsolidierung der Alpenschutzorganisationen.

Die Beobachtungen machen deutlich, dass die Struktur sozialer Netzwerke keine hinreichende Bedingung für den Erfolg des Alpenschutzes war. Wie der Vergleich zwischen den drei Perioden zeigt, war aber eine bestimmte Vernetzung durchaus notwendig. Demnach ist der Erfolg des Alpenschutzes auf nationaler und transnationaler Ebene mitunter auf soziale Netzwerke zurückzuführen.

Aufgrund dieser Analysen kann eine wichtige weiterführende Fragestellung formuliert werden: Sowohl die Vernetzung der Alpenschutzbewegung mit Politik und Behörden als auch mit Expertinnen und Experten des Alpenschutzes wurde durch die für die Netzwerkanalyse kodierte Quellen kaum fassbar – inwiefern fand zwischen diesen Gruppen trotzdem ein Ideenaustausch statt? Diese Frage macht eine Analyse von Diskursen notwendig.

Die wenigen Verbindungen, die 1980–1989 zwischen Experten und Aktivisten bestehen, laufen über politische Veranstaltungen. Diese Erkenntnis aus der Analyse der Visualisierungen stützen auch statistische Auswertungen: Zwar befinden sich die beiden angesprochenen Tagungen nicht unter den fünf Veranstaltungen mit der höchsten *betweenness*, jedoch weisen sie immer noch überdurchschnitt-

liche Werte auf. Politischen Veranstaltungen kommt demnach eine hohe Bedeutung in der Struktur des Netzwerks zu. Die hohe *betweenness* der CIPRA-Jahresfachtagungen weist darauf hin, dass sie für die Alpenschutzbewegung eine ausgezeichnete Vernetzungsplattform bildeten, die etwa im Untersuchungszeitraum von Periode 2 genutzt wurde.

Die transnationale Zusammenarbeit der schweizerischen Alpenschutzbewegung ist in Periode 2 am höchsten. Die Europäisierung der Alpenschutzbewegung war demnach nur eine vorübergehende Phase, auf sie folgte die einer Renationalisierung. Ausgehend von der Annahme, dass in Periode 3 eine Demobilisierung der Alpenschutzbewegung stattfand, muss gefragt werden, ob die Abwendung der Bewegung von europäischen Aktionen auch von den Alpenschutzorganisationen vollzogen wurde, die aus der Bewegung entstanden waren. Hierfür sind insbesondere die Bewegungsorganisationen Alpen-Initiative und ITE noch einmal genauer zu untersuchen.

Was die Auswertung der Personenkanten betrifft, scheinen sich hier die institutionellen Positionen einzelner Personen abzubilden. Beispielsweise wurde der Walliser Alpenschützer Andreas Weissen, der prominent in den Netzwerken auftaucht, 1995 zum Präsidenten der CIPRA gewählt. Ähnliches gilt für Alf Arnold, der in Periode 2 die Geschäfte der Alpen-Initiative führte. Dieser Annahme widerspricht aber, dass der langjährige CIPRA-Präsident Mario F. Broggi in diesen Auswertungen fehlt. Die Netzwerkmetriken bestätigen also nicht alleine die institutionellen Positionen, sondern verraten darüber hinaus noch mehr: Die Akteurinnen und Akteure mit hoher *betweenness* verfügten nebst ihrer institutionellen Macht auch über den Zugriff auf ein grosses und feldübergreifendes Interaktionspotenzial innerhalb des Alpenschutznetzwerks. Insbesondere Andreas Weissen gelang es, dieses zu nutzen und seine Position im Netzwerk zwischen Periode 1 und 3 stetig auszubauen. Broggi hingegen war eine wichtige Figur innerhalb der CIPRA und ein pointierter Publizist, aber zwischen den Teilnetzwerken weniger präsent.

In der Struktur des Alpenschutznetzwerks verschob sich zwischen Periode 1 und 3 das Schwergewicht der Vermittlerpositionen von Partei- und Verbandspolitikern hin zu Alpenschutzaktivistinnen. Darüber hinaus ist die Grösse der Veranstaltungen in Periode 3 durchschnittlich kleiner, dafür sind die einzelnen Akteurinnen und Akteure durchschnittlich besser vernetzt.⁴³ Allerdings zeigt sich in den Details, dass der durchschnittliche Grad keine grosse Aussagekraft hat: In Perio-

43 Als Messwert gilt hier der Grad. Bei Veranstaltungen zeigt er die Anzahl von Beziehungen zu Teilnehmenden. Der durchschnittliche Grad der Veranstaltungsknoten sieht folgendermassen aus: Periode 1: 29.23; Periode 2: 20.12; Periode 3: 11.69. Bei den Personen zeigt er die Anzahl von besuchten Veranstaltungen. Der durchschnittliche Grad der Personenknoten zeigt sich folgendermassen: Periode 1: 1.48; Periode 2: 1.61; Periode 3: 3.65.

de 3 finden sich einzelne Personen, die über einen extrem hohen Grad verfügen und den Durchschnitt verzerren. Dieser Sachverhalt weist eher auf eine Spezialisierung von Organisationen und Personen hin.

Die Netzwerkanalyse macht deutlich, dass die internationalen politischen Tagungen genauer betrachtet werden müssen: Wer nahm an diesen Tagungen teil und was wurde dort diskutiert? Erarbeiteten die Tagungsteilnehmenden spezielle transnationale Konzepte des Alpenschutzes und stärkten transnationale Kontakte? Oder ist die transnationale Dimension dieser Tagungen lediglich ein Attribut, das vernachlässigt werden kann? Des Weiteren lohnt sich auch die genauere Betrachtung der Personen Arnold, Broggi und Weissen. Welche Rolle spielen sie im Alpenschutzdiskurs? Wie stehen diese Rollen zu ihrer Position im Alpenschutznetzwerk?

Im Zeitraum 1995–2005 fällt im Vergleich zwischen Abbildung 10 und 11 auf, dass die Clusteranalyse einzelne Veranstaltungen, die empirisch im Feld der Gesellschaft einzuordnen wären, der Wissenschaft zuordnet und umgekehrt. Dazu gehören beispielsweise die 4. und 7. Internationale Verkehrskonferenz, die von der Bewegungsorganisation ITE veranstaltet wurde. Offenbar verfängt in Periode 3 die strikte Unterteilung der Felder Wissenschaft und Gesellschaft auf der Stufe der Netzwerkstruktur nicht mehr. Hier muss die qualitative Quellenanalyse ansetzen: Was bedeutet diese Beobachtung für den Zeitraum von Periode 3 und die Dynamik der Alpenschutzbewegung?

Betrachten wir zuletzt die quantitativen Aspekte der Alpenschutzbewegung (vgl. Tabelle 6). In der Konstitutionsphase (1980–1989) arbeiten wenige Alpenschutzaktivistinnen und -aktivisten intensiv zusammen. In der Mobilisierungsphase (1989–1994) verfügt die Alpenschutzbewegung bereits über eine breite Abstützung in der Gesellschaft und es scheint legitim, in diesem Moment von einer Bewegung zu sprechen. Diese breite Unterstützung nimmt offenbar in der Konsolidierungs- und Demobilisierungsphase (1995–2005) noch zu. Erklärungen dafür können rein quantitativ und strukturanalytisch allerdings nicht gefunden werden, auch hier muss die qualitative Quellenanalyse fortfahren. Hierbei soll insbesondere nach den Aktivitäten der Alpenschutzbewegung gefragt werden, die nicht für die Netzwerkanalyse kodiert werden konnten. Dazu gehören sowohl unkonventionelle als auch konventionelle politische Aktionen wie Kundgebungen oder Petitionen.

Ein wichtiger Vorbehalt relativiert ausserdem die Vergleiche der drei Perioden: In Periode 3 kann die Aktivität der CIPRA nicht mehr gleich gut wie in den übrigen Zeiträumen rekonstruiert werden, da keine Teilnehmerlisten der Jahresfachtagungen mehr greifbar sind. Das Netzwerk wird dadurch erheblich verzerrt: Periode 3 muss daher mit äusserster Zurückhaltung behandelt werden. Die historische Netzwerkanalyse stösst hier an ihre Grenzen, die Quellenlage erschwert eine quantifizierte Analyse des Netzwerks. Wollen wir trotzdem eine zurückhaltende These

für Periode 3 formulieren, könnte sie lauten, dass die Alpenschutzaktivisten sich als Expertinnen und Experten im wissenschaftlichen und politischen Feld etabliert haben (keine klare Trennung zwischen Zivilgesellschaft und Wissenschaft). Dafür aber ging die Bewegungsdynamik verloren (die vielen Aktiven erklären sich aus der gesteigerten Anzahl internationaler Tagungen nach 1994 und den Telefonkonferenzen der Alpen-Initiative).

2.3 ZWISCHENFAZIT

In den vorgenommenen Analyse wurden die Grenzen des Netzwerkansatzes für die Untersuchung historischer Prozesse sichtbar: Zum einen decken sich Cluster der einzelnen Perioden stark mit der Archivsituation beziehungsweise die Gruppeneinteilung durch die Clusteranalyse bildet die Archivsituation ab (der Cluster «Wissenschaft» entspricht der CIPRA-Dokumentation, der Cluster «Bewegung» den Archivadokumenten der Alpen-Initiative usw.). Dies stützt zwar die qualitative Feldattribuierung, doch ist ein gewisser Bias durch die Archivsituation nicht auszuschließen. Dass trotz dieser methodischen Vorbehalte eine Vernetzung zwischen den Feldern beziehungsweise den Archiven empirisch nachgewiesen werden konnte, bezeugt dennoch den Nutzen des Netzwerkansatzes. Zum anderen erschwert der lückenhafte Charakter historischer Quellen eine quantitative Auswertung über einen längeren Zeitraum. Die Netzwerkanalyse verliert an Aussagekraft.

Eine weitere Herausforderung des Ansatzes stellt die Wechselwirkung von Prozess und Struktur dar. Die Frage, ob der Alpenschutz aufgrund des Netzwerks politisch Fuss fassen konnte oder ob das Netzwerk sich aufgrund von politischen Erfolgen verdichtete, bleibt ungeklärt. Offenbar beförderten strukturelle Merkmale des Alpenschutznetzwerks beispielsweise individuelle Karrieren (Andreas Weissen), doch bilden diese soziostrukturellen Bedingungen keine hinreichende Erklärung für den Erfolg der Alpenschutzidee. Weitere qualitative Quellenforschung ist gefragt.

Auf Basis der Netzwerkanalyse können folgende weiterführenden Fragen formuliert werden: Inwiefern fand ein Ideenaustausch zwischen Wissenschaft und Bewegung statt? Wurden wissenschaftliche Publikationen von Akteurinnen und Akteuren der Alpenschutzbewegung rezipiert? Dazu ist es nötig, die unterschiedlichen Alpenschutzdiskurse, die damit zusammenhängenden Konzepte und deren Geschichte genauer zu untersuchen. Konnte sich die Alpenschutzbewegung einen Zugang zur institutionellen Politik verschaffen und diesen ausbauen? Spielten hier die persönlichen Beziehungen einzelner Personen eine Rolle, die nicht formalisiert erfasst werden konnten? Akteurszentrierte Forschungsansätze können hier Auf-

schluss bieten. Schliesslich stellt die Frage nach der Arbeit im Mehrebenensystem Europas eine besondere Herausforderung an diese Untersuchung. Die Netzwerkanalyse konnte zeigen, dass die internationalen Aktivitäten der Alpenschutzbewegung in den 1990er Jahren zunahmen. Im Folgenden wird es nun darum gehen, diese internationalen Aktivitäten genauer zu charakterisieren und ihre Bedeutung für den Alpenschutz herauszuarbeiten.

3. Politischer Alpenschutz und die Rolle von Expertinnen und Experten

Die Alpen boomten in den 1960er Jahren. Täler wurden mit Strassen erschlossen, Seilbahnen und Skilifte ausgebaut, der Tourismus brachte Geld und Arbeit in die abgelegenen Bergregionen – zumindest dort, wo Infrastruktur und Geld bereits vorhanden waren. In anderen Gegenden wanderten die Menschen aus den Bergregionen in die alpennahen Zentren, wo mehr und besser qualifizierte Arbeitsplätze vorhanden waren, Weiterbildungsmöglichkeiten bestanden und sich die Moderne in Form von Shoppingcentern und Kinosälen materialisierte.¹ Beide Tendenzen schienen die Alpen in den Augen zeitgenössischer Beobachterinnen und Beobachter zu bedrohen. Touristische Wertschöpfung und neue Verkehrswege veränderten das Antlitz der Alpen unwiederbringlich und zersetzten althergebrachte Wirtschaftsstrukturen. Nicht nur der ruhige Natur- und Erholungsraum Alpen mit seiner einmaligen Flora und Fauna schien dadurch gefährdet, sondern auch das menschliche Leben in den Alpen. Angesicht der Bedrohung gewann beides an öffentlicher Bedeutung.²

Der europäische (und damit auch globale) Wandel seit der Nachkriegszeit veränderte die sozioökonomischen Bedingungen in den Alpen sowie die Kategorien, mit denen man die Alpen bewertete. Während der wirtschaftliche Aufschwung nach 1950 die Transformation alter wirtschaftlicher und sozialer Strukturen beschleunigte, prägten Globalisierungsdiskurse zunehmend den Blick auf den eigenen Alltag.³ Den Wandel der Bewertungskategorien charakterisiert Jon Mat-

1 Zum Gesamtkomplex der sozioökonomischen Veränderung im Alpenraum aus zeitgenössischer Sicht vgl. Elisabeth Lichtenberger, Die Sukzession von der Agrar- zur Freizeitgesellschaft in den Hochgebirgen Europas. In: Innsbrucker geographische Studien 1 (1979), S. 401–436; für die Schweiz im Besonderen vgl. Hans Flückiger, Gesamtwirtschaftliches Entwicklungskonzept für das Berggebiet (Bern 1971); Aus historiographischer Sicht vgl. StremLOW, Die Alpen, S. 180 ff.

2 Für die negative Bewertung dieser Entwicklung vgl. Jost Krippendorf, Die Landschaftsfresser. Tourismus und Erholungslandschaft – Verderben oder Segen? (Bern, Stuttgart 1975¹); Hans Weiss, Die friedliche Zerstörung der Landschaft und Ansätze zu ihrer Rettung in der Schweiz (Zürich 1981); Werner Bätzing, Die Alpen. Naturbearbeitung und Umweltzerstörung – eine ökologisch-geographische Untersuchung (Frankfurt a. M. 1984¹); Karl Stankiewicz, Wie der Zirkus in die Berge kam. Die Alpen zwischen Idylle und Rummelplatz (München 2012); Mathieu, Die Alpen, S. 198–206.

3 Vgl. Hartmut Kaelble, The 1970s. What Turning Point? In: Journal of Modern European

hieu als «Ökologisierung der Alpen». Das heisst, die Alpen wurden vor dem Hintergrund eines gestiegenen Umweltbewusstseins insbesondere nach 1970 als bedrohte Natur gesehen und als schützenswert eingestuft.⁴ Das folgende Kapitel rekonstruiert diesen Wandel auf der Ebene politischer und wissenschaftlicher Diskurse.

In diesem Prozess adaptierten wissenschaftliche Expertinnen und Experten ökologische Bewertungskriterien für den sozioökonomischen Wandel in den Alpen. Das heisst, dem Paradigma der Ökologie folgend betrachteten sie die Umwelt als komplexes System (s. 3.1). Zu dessen Bestandteilen gehörten Flora und Fauna ebenso wie der Mensch. Deshalb blickten sie besorgt insbesondere auf die Abwanderung von jungen Bevölkerungsteilen aus den Berggebieten sowie auf den Rückgang kleiner landwirtschaftlicher Betriebe. Ein Rückgang der Landwirtschaft würde unweigerlich zu einer Destabilisierung und Bedrohung der alpinen Landschaft führen, was sich sowohl auf die Biodiversität als auch auf die Sicherheit vor Naturereignissen negativ auswirken würde.

Die seit 1970 geführten Umweltdebatten erweiterten das gesellschaftliche Interesse an den Alpen durch globale Perspektiven. Die Alpen wurden zunehmend bezüglich ihrer Einbettung in das globale «Ökosystem» bewertet. Die Debatten auf globaler, europäischer und nationaler Ebene folgten eigenen Schwerpunkten, beeinflussten sich aber auch wechselseitig. Für den Austausch von Ideen und Vorstellungen waren insbesondere Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler verantwortlich, die in den entstehenden internationalen Netzwerken verkehrten und deren Expertise von der Politik nachgefragt wurde (s. 3.1.3).

Die globale Ökologiedebatte ermöglichte schliesslich die Anerkennung der weltweiten Berggebiete als Gegenstand öffentlichen Interesses, den es für die nachfolgenden Generationen zu bewahren galt. Exemplarisch lässt sich dies an der Entstehung der «UN-Agenda 21» bei der Umweltkonferenz in Rio de Janeiro 1992 zeigen, in die auch ein Kapitel zu den Bergen der Welt aufgenommen wurde. Für diesen Erfolg waren unter anderem Schweizer Wissenschaftler verantwortlich, welche im UNESCO-Forschungsprojekt «Man and the Biosphere» mitgearbeitet hatten. Die Wirkung wissenschaftlicher Expertisen in umweltpolitischen Prozessen lässt sich damit besonders treffend illustrieren (s. 3.1.2).

Auf europäischer Ebene geschah zeitgleich etwas Ähnliches. 1989 begann die Arbeit an der Alpenkonvention, einem völkerrechtlichen Vertrag zwischen den Staaten mit Alpenanteil und der Europäischen Gemeinschaft, der 1991 unterzeichnet wurde. Auch für diese «Europäisierung der Alpen» spielte die Wechselwirkung

History 9 (2011), S. 18–21; Christian Pfister (Hg.), Das 1950er Syndrom. Der Weg in die Konsumgesellschaft (Bern 1995).

4 Mathieu, Die Alpen, S. 201–204.

von Expertinnen und Experten, gesellschaftlichen Interessen und politischen Zielsetzungen eine massgebliche Rolle.

Schliesslich ist auch auf nationaler Ebene ein Prozess der Vergemeinschaftung zu beobachten, allerdings früher. Schon 1974 verabschiedete das schweizerische Parlament das Investitionshilfegesetz (IHG), das wirtschaftliche Investitionen in den Schweizer Berggebieten vereinfachen sollte. Mit ihm wurden die Schweizer Berggebiete erstmals zum Ziel eines spezifischen Gesetzes und damit auch zu einem rechtlich anerkannten, nationalen Gemeingut.⁵ Die ökologischen Aspekte, die die Wissenschaft so sehr interessierten, kümmerten die Politik in den 1970er Jahren allerdings nur am Rande (s. 3.3.1).

Das IHG und seine Evaluation in den 1990er Jahren erlauben es, den diskursiven Wandel auf nationaler Ebene nachzuzeichnen und dadurch die globalen Prozesse aus einer anderen Perspektive zu betrachten. Dabei zeigt sich, dass auch auf nationaler Ebene ökologische Interessen an den Alpen zunehmend wirtschafts- und kohäsionspolitische Interessen ablösen. Ausdruck davon ist die Annahme der Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» (im Folgenden Alpenschutz-Initiative) im Februar 1994. Die Alpenschutz-Initiative verlangte den Ausbaustopp von «hochrangigen Strassen», das heisst von Autobahnen in den Schweizer Alpen und die Beschränkung des Lastwagentransitverkehrs auf der Strasse beziehungsweise die Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene. Sie war damit primär ökologisch motiviert und die erste erfolgreiche Volksinitiative in einer Reihe von Umweltschutzinitiativen, die den Ausbau des schweizerischen Nationalstrassennetzes beschränken wollten. Für die vorliegende Arbeit ist sie insofern bedeutend, als sie nicht die Schweiz als Ganzes betraf, sondern sich strikt auf den «Alpenraum» beschränkte (der allerdings erst definiert werden musste).

3.1 BERGE ALS GEGENSTAND ÖFFENTLICHEN INTERESSES

Um auf die politische Agenda zu gelangen, muss ein Gegenstand von öffentlichem Interesse sein. Der Geograph Gilles Rudaz stellte 2011 fest, dass Berge zu eben diesem Gegenstand öffentlichen Interesses geworden seien, und bezeichnete Berge als ein «global common good».⁶ Das belege unter anderem die Agenda 21, die bei

5 Vgl. Rudaz, Debarbieux, Berggebiete, S. 40.

6 Rudaz, The Cause; «Gemeingut» bzw. *common good* wird in der Politik- und Rechtswissenschaft als «specific good of which the property or use is shared by all members of a given community» definiert, vgl. Debarbieux, Price, Mountains, S. 149.

der UN-Umweltkonferenz in Rio de Janeiro 1992 verabschiedet wurde. Die Agenda bekundete in Kapitel 13 den Willen der UN-Mitgliedstaaten, Berggebiete besonders zu behandeln, da ein erheblicher Teil der Weltbevölkerung von einer stabilen Natur in den Bergen abhängig sei.

Wie genau gelangten die Berge der Welt auf diese politische Agenda globalen Ranges? Die Forschung hat dafür die grosse persönliche Hingabe eines kleinen Kreises von Wissenschaftlern und Beamten als Erklärung angeführt. Derweil aber hat sie dem gesellschaftlichen Kontext, in welchem diese Akteure agierten und in dem die Agenda 21 entstehen konnte, wenig Beachtung geschenkt. Wichtig für die «globalisation of mountain issues»⁷ war ein Wandel der Wahrnehmung und des Umgangs mit der Umwelt, in dessen Folge auch die Berge – als ästhetische Landschaft, vielfältiger Naturraum und fragiles Ökosystem – zunehmend an öffentlichem Interesse erlangten.

3.1.1 Mensch-Natur-Wechselwirkungen: Das ökosystemische Weltbild

In den 1960er Jahren gewannen transnationale Perspektiven auf die Umwelt vermehrt Anhängerinnen und Anhänger. Umweltprobleme wie Wasser- und Luftverschmutzung machten offensichtlich keinen Halt an nationalen Grenzen, besonders Luftschadstoffe wurden von Luftströmungen viele hundert Kilometer weit transportiert. Fachexpertinnen und -experten, die sich vermehrt für diese Sachverhalte interessierten, tauschten sich mit ihren Kolleginnen und Kollegen in anderen Ländern aus, was zu einer Internationalisierung des Natur- und des Gewässerschutzes führte.⁸ Als Plattformen für diesen Austausch fungierten besonders die nach 1945 gegründeten internationalen Organisationen wie der Europarat, der Europäische Wirtschafts- und Sozialrat, die Vereinten Nationen (besonders die UNESCO) und die Nato. Nicht nur zwischen den Nationen entstand so ein Dialog, sondern auch zwischen den Expertinnen und Experten einzelner Fachgebiete. In der Regel war Naturschutz vor 1960 von technischen Experten innerhalb ihrer Spezialgebiete (z. B. Luftreinhaltung, Hygienemedizin oder Vegetationskunde) behandelt worden, ein interdisziplinärer Austausch hatte kaum stattgefunden.⁹

7 Debarbieux, Price, Mountains, S. 154.

8 Vgl. Kai F. Hünemörder, Vom Expertennetzwerk zur Umweltpolitik. Frühe Umweltkonferenzen und die Ausweitung der öffentlichen Aufmerksamkeit für Umweltfragen in Europa (1959–1972). In: Archiv für Sozialgeschichte 43 (2003), S. 275–296, hier S. 284; Kai F. Hünemörder, Die Frühgeschichte der globalen Umweltkrise und die Formierung der deutschen Umweltpolitik (1950–1973) (Stuttgart 2004), S. 114–140.

9 Vgl. Hünemörder, Expertennetzwerk, S. 275–276.

Der aufkommende internationale und interdisziplinäre Austausch führte dazu, dass die Vergiftung der Natur zunehmend als «Zivilisationsproblem» beurteilt wurde. Die internationalen Organisationen sammelten in den 1960er Jahren Umweltdaten und brachten ihre Besorgnis über den Zustand der Umwelt ab circa 1970 auf höchster politischer Ebene vor.¹⁰ Die Diagnosen des weltweiten Umweltzustands und die daraus abgeleiteten Prognosen schienen einzig den Schluss zuzulassen, dass es um «das Überleben der Menschheit und der Biosphäre» ging.¹¹ Dieser Paradigmenwechsel ist in der historischen Forschung als Environmental Turn beschrieben worden.

In der Geschichtswissenschaft ist das Konzept des Environmental Turn in den letzten Jahren kontrovers diskutiert und stark differenziert worden. Aus den Debatten sind folgende Argumente festzuhalten: Dem Environmental Turn ging ein sozialer Wandel voraus, der der Umwelt eine hohe gesellschaftliche Bedeutung zukommen liess. Gleichzeitig entstanden gesellschaftliche Kapazitäten, um Umweltprobleme zu realisieren, zu bewerten und zu kommunizieren. Dazu gehörten Expertinnen und Experten ebenso wie Massenmedien oder politische Bewegungen wie die Studentenbewegung und die Neue Linke, aber auch das hohe Wohlstandsniveau, die zunehmende Freizeit und das wachsende Bedürfnis nach Erholung in der Natur. Die moderne «Wissensgesellschaft» orientierte sich zudem vermehrt an wissenschaftlicher Forschung und an ihrem spezialisierten Vokabular zur Benennung von Umweltproblemen, wodurch die verwissenschaftlichte Umweltpolitik den angestaubten Mantel der Kulturkritik abstreifte und mit «harten Fakten» argumentieren konnte.¹²

Schliesslich hatten auch die Globalisierungsdebatten ihre Wirkung auf die Umweltwahrnehmung und den Umweltschutz: Die Ressourcen der Welt schienen nicht mehr unendlich vorhanden zu sein, sondern wurden als begrenzt wahrgenommen. Die Historikerin Sabine Höhler schlägt für diesen Paradigmenwechsel den Epochenbegriff des «Age of Capacity» vor. Die internationale Politik, so Höhler, war bis in die 1970er Jahre primär territorial definiert, die territoriale Konzeption

10 Vgl. ebenda, S. 114–125; S. 175; Wolfram Kaiser, Jan-Henrik Meyer, *International Organizations and Environmental Protection in the Global Twentieth Century*. In: Wolfram Kaiser, Jan-Henrik Meyer (Hg.), *International Organizations and Environmental Protection. Conservation and Globalization in the Twentieth Century* (New York & Oxford 2017), S. 1–29, hier S. 6.

11 Uekötter, *Deutschland in Grün*, S. 118.

12 Grundlegend dafür: Franz-Josef Brüggemeier, *Tschernobyl*, 26. April 1986. Die ökologische Herausforderung (München 1998); Kupper, *1970er Diagnose*; für die Diskussionen vgl. Engels, *Environmentalism*, S. 125–131; Uekötter, *ökologische Ära*, S. 111–112.; Uekötter, *Deutschland in Grün*, S. 137–149.

wankte jedoch mit der abgeschlossenen Erkundung der Erde und wich der Prämisse der Kapazität. Mit der sinkenden Aussicht auf die Entdeckung neuer Ressourcenvorkommen stieg das Bewusstsein ihrer Begrenztheit.¹³ Der Environmental Turn und das neue Umweltbewusstsein nach 1970 sind damit als Ausdruck eines tiefgreifenden gesellschaftlichen und sozialen Wandels zu verstehen und nicht als eine grundsätzliche Veränderung der Beziehung Mensch-Natur oder als Folge einer starken Zunahme von Naturereignissen.¹⁴

Massgeblich für die neue Umweltdebatte, die 1972 im «Limits-of-Growth»-Bericht des Club of Rome gipfelte,¹⁵ war die Popularisierung von wissenschaftlichen Konzepten, insbesondere des Konzepts der «Ökologie». Der Begriff war erstmals 1866 vom deutschen Evolutionsforscher Ernst Haeckel verwendet worden, der ihn als «Wissenschaft von den Beziehungen des Organismus zur umgebenden Außenwelt» definierte.¹⁶ In der Nachkriegszeit wurde er insbesondere in Form des Begriffs «Ökosystem» relevant, der wiederum auf einen Artikel des Wissenschaftlers Arthur G. Tansley von 1935 zurückgeht.¹⁷ Natur besteht nach dem ökosystemischen Verständnis nicht aus einzelnen Erscheinungen, sondern wird als Stoffkreislauf und Energiefluss verstanden.¹⁸

Der Gebrauch des Begriffs in Fachdebatten und ausserhalb wissenschaftlicher Kreise variierte erheblich. Während Fachleute den Begriff zur «Beschreibung des Funktionierens biologischer Kreisläufe» anwendeten, bezog er sich ausserhalb der Fachdebatten vermehrt auf die Störung von als natürlich erachteten Abläufen durch den Einsatz von Technik: «Ökologisch zu argumentieren, bedeutete anzuerkennen, dass es notwendig sei, natürliche Systeme und den Einfluss des Menschen in eine bessere Balance zu bringen.»¹⁹ Das Ökosystem als der Raum, in dem sich alles

13 Vgl. Sabine Höhler, *Spaceship Earth in the Environmental Age, 1960–1990* (London 2015), S. 4–5.

14 Vgl. Engels, *Environmentalism*, S. 129–131.

15 Vgl. Jan-Henrik Meyer, *Appropriating the Environment. How the European Institutions Received the Novel Idea of the Environment and Made it Their Own*. In: KFG Working Paper Series 31 (2011), hier S. 9–12; zum «Limits of Growth»-Bericht vgl. Patrick Kupper, Elke Seefried, *On the History of the 1972 Study «The Limits to Growth»*. In: Frank Uekötter (Hg.), *Exploring Apocalyptic. Coming to Terms with Environmental Alarmism* (Pittsburgh, Pa 2018), S. 49–74.

16 Ernst Haeckel, *Generelle Morphologie der Organismen*, Bd. 2 (Berlin 1866), S. 286.

17 Vgl. ebenda, S. 35–36; Arthur G. Tansley, *The Use and Abuse of Vegetational Concepts and Terms*. In: *Ecology* 16/3 (1935), S. 284–307.

18 Vgl. dazu François Walter, *Bedrohliche und bedrohte Natur. Umweltgeschichte der Schweiz seit 1800* (Zürich 1996), S. 161.

19 Beide Zitate: Hünemörder, *Frühgeschichte*, S. 120; vgl. auch Ute Hasenöhl, *Zivilgesellschaft und Protest. Eine Geschichte der Naturschutz- und Umweltbewegung in Bayern*

Leben abspielt und voneinander abhängt, wurde zum Schlagwort, das die Umweltwahrnehmung nach 1970 zusammenfasst: Auf der Welt, einem limitierten Container, herrsche ein labiles Gleichgewicht, von dessen Wahrung die Zukunft allen Lebens abhängt.

Dieser Wandel machte sich auch in der Wahrnehmung der Alpen bemerkbar. Im ausgehenden 19. Jahrhundert und in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts hatte sich das Anliegen, die Alpen zu schützen, grundsätzlich auf einzelne Naturdenkmäler oder Schutzgebiete konzentriert. Insbesondere die Verfechterinnen und Verfechter von Schutzgebieten orientierten sich am Ideal der «Wildnis» US-amerikanischer Naturparks.²⁰ So erachtete auch die 1952 gegründete CIPRA den Schutz von Gesteinsformationen und Wasserfällen als vordringlich. Dass der Alpenraum integral, das heisst inklusive der menschlichen Präsenz, erhalten werden müsse, wurde erst mit dem Ökosystemdiskurs der 1970er Jahre zu einem breit getragenen Konsens. Die globale Sicht auf die Welt als begrenzter Raum von interdependenten Systemen wurde auch auf die Alpen angewendet. Diese wurden ebenfalls als komplexes System beschrieben, dessen Ganzes aus verschiedenen Kräften schöpfe, seien sie physisch oder biologisch, tierisch oder menschlich, und die ihre spezifische Rolle im Systemzusammenhang der Welt erfüllten.

3.1.2 Mensch und Natur im alpinen Lebensraum: Wissensproduktion über die ökosystemischen Zusammenhänge in Bergregionen

Wissenschaftliche Expertise war in den 1970er Jahren ein unabdingbares Legitimationsinstrument für die Politik, insbesondere in Bezug auf Landwirtschaft, Umwelt und Raumplanung.²¹ Entsprechend förderten Regierungen und internationale Organisationen vermehrt umweltwissenschaftliche Forschungsprojekte. Auf globaler Ebene war das Projekt der UNESCO «Man and the Biosphere» (MAB) am bemerkenswertesten. In dessen Kontext wurde auch das Teilprojekt «Der menschliche Einfluss auf die Gebirgsökonomie» (MAB-Teilprojekt Nr. 6) durchgeführt, das den Bergen gewidmet war.

Die UNESCO lancierte das MAB-Projekt 1971, «ein Jahr, bevor der 1. Bericht an den Club of Rome einen Bewusstseinsschock über die Grenzen des «Raum-

1945–1980 (Göttingen 2011), S. 35–36.

20 Vgl. Wilko Graf von Hardenberg, Nützen oder Schützen? Naturverwaltung im Alpenraum im 20. Jahrhundert. In: *Bohemia* 54/1 (2014), S. 41–55 besonders 47; Patrick Kupper, *Translating Yellowstone. Early European National Parks, Weltnaturschutz and the Swiss Model*. In: Bernhard Gissibl, Patrick Kupper, Sabine Höhler (Hg.), *Civilizing Nature. National Parks in Global Historical Perspective* (New York 2012), S. 123–139.

21 Engels, *Environmentalism*, insbes. S. 120–121.

schiffs Erde» auslöste». ²² Das global angelegte MAB sollte die Wechselwirkungen und Faktoren im globalen Funktionsgefüge der Ökosysteme erfassen und so eine weltweite Bestandsaufnahme der ökologischen Situation der Erde liefern ²³ beziehungsweise eine wissenschaftliche Basis «for the improvement of relationships between people and their environments» bilden. ²⁴

Das MAB war ein gleichermaßen wissenschaftliches und politisches Projekt. Die Vermittlung der Forschungsergebnisse sollte das Bewusstsein für die komplexe Beziehung von Mensch und Natur in Forschung, Politik und allgemeiner Bevölkerung heben. Seine Grundidee entstand bei der ersten Umweltkonferenz der UNESCO im September 1968 in Paris, an der rund 230 Delegierte aus 63 Mitgliedsstaaten teilnahmen. Mit dem Wunsch, die Ressourcen der Welt rational zu nutzen und angemessen zu konservieren, war auch das Ziel verbunden, einen neuen gesellschaftlichen Umgang mit der Natur zu erreichen. Der Projektstart erfolgte somit mitten im skizzierten Paradigmenwechsel, nach dem die Welt nicht mehr als unendliches Ressourcenreservoir verstanden wurde, sondern als begrenzter Behälter. ²⁵ Neben den explizit von den Forschenden genannten politischen Intentionen unterstützte das MAB auch die rational-wissenschaftliche Konstituierung der Umwelt als politischen Gegenstand.

Eine Massnahme des MAB-Programms, die über die reine Erhebung von Forschungsdaten hinausging, war die Auszeichnung von Schutzzonen. Das Programm designierte «Biosphärenreservate» und bildete damit ein weltweites Netzwerk von Naturreservaten, welches die Biosphäre in ihrer Vielfalt repräsentativ vertreten sollten. ²⁶ Der Begriff «Biosphäre» wurde in den 1970er Jahren wesentlich durch den US-Geologen George Evelyn Hutchinson geprägt. Hutchinson definierte in einem Artikel die Biosphäre als den dünnen Film der Erdoberfläche mit der sie umgebenden Atmosphäre und ozeanischen Tiefen, in der Lebensformen natürlich existierten. Hutchinson stand in der Tradition der Ökosystemforschung, er dachte die Umwelt als komplexen Mechanismus, der sich selbst reguliere, selbst unter-

22 Paul Messlerli, Mensch und Natur im alpinen Lebensraum. Risiken, Chancen, Perspektiven. Zentrale Erkenntnisse aus dem schweizerischen MAB-Programm (Bern 1989), S. 346.

23 Vgl. Hünemörder, Frühgeschichte, S. 140.

24 So die aktuelle Beschreibung der UNESCO, UNESCO, MAB Programme siehe URL: <http://www.unesco.org/new/en/natural-sciences/environment/ecological-sciences/man-and-biosphere-programme> (11.06.2018).

25 Vgl. Hünemörder, Frühgeschichte, S. 137–141.

26 Sabine Höhler bewertet das MAB auch als Reaktion auf die Entkolonialisierung. 1976 wurden die ersten 57 Reservate ausgewiesen, vgl. Höhler, Spaceship, S. 67–68.

halte und sich entwickle.²⁷ Da die Biosphäre in diesem Sinne weitgehend synonym zum globalen Ökosystem verwendet wurde,²⁸ sind demnach die «Biosphärenreservate» des MAB als Teilsysteme dieses globalen Ökosystems zu verstehen, die weitgehend konserviert werden und als exemplarische Orte einer ökosystemkonformen Nutzung und Entwicklung fungieren sollten.

Im Kontext des MAB wurden rund eintausend Einzelprojekte lanciert, die wesentlich zur wissenschaftlichen Erfassung der globalen Umwelt beitrugen. Die Schweiz partizipierte mit einem Projekt am MAB-Teilprojekt Nr. 6 («Der menschliche Einfluss auf die Gebirgsökonomie»), eine Zusammenarbeit Frankreichs, der Schweiz, Österreichs und Deutschlands – alles Länder mit Alpenanteil. Das vom Schweizerischen Nationalfonds finanzierte Forschungsprojekt wurde im April 1978 unter dem Titel «Sozioökonomische und ökologische Belastbarkeit im Berggebiet (MAB Schweiz)» ausgeschrieben.²⁹

In den Augen der für das Projekt hauptverantwortlichen Berner Professoren Bruno und Paul Messerli sollte es dem «wesentlichen Auftrag an die Wissenschaft» Folge leisten und Grundlagen für praktisches Handeln bereitstellen, mit dem ein Gleichgewicht zwischen ökonomischem und ökologischem Nutzen der Berggebiete erreicht werden sollte.³⁰ Das MAB Schweiz, wie auch das Gesamtprojekt, hatte eine deutlich politische Zielsetzung. Die Aussagen der Projektverantwortlichen verweisen ausserdem auf das wirtschafts- und wachstumskritische Selbstverständnis, das vielen Ökosystemwissenschaftlern eigen war.

Die Notwendigkeit des «Gebirgsprogramms» – die Alpen standen hier stellvertretend für die globalen Gebirge – und sein Nutzen für die Weltgemeinschaft waren unter Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern unumstritten.³¹ Bruno und Paul Messerli argumentierten als Leiter des MAB Schweiz damit, dass rund 40 Prozent der Weltbevölkerung in irgendeiner Weise vom Gebirge abhängig seien, beispiels-

27 George E. Hutchinson, *The Biosphere*. In: *Scientific America* 223/3 (1970), S. 45–53; zu Rezeption und Vorgeschichte des Konzepts vgl. Höhler, *Spaceship*, S. 55–57.

28 Vgl. Richard Pott, *Allgemeine Geobotanik. Biogeosysteme und Biodiversität* (Berlin/Heidelberg/New York 2005), S. 16–17.

29 Vgl. Bruno Messerli, Paul Messerli, *Wirtschaftliche Entwicklung und ökologische Belastbarkeit im Berggebiet (MAB Schweiz)*. In: *Geographica Helvetica* 33/4 (1978), S. 203–210, hier S. 3.

30 Bruno Messerli, Paul Messerli, *Wirtschaftliche Entwicklung und ökologische Belastbarkeit im Berggebiet (MAB Schweiz)* (Bern 1979), S. 2.

31 Klaus Müller-Hohenstein, *International Workshop on the Development of Mountain Environment. An Interdisciplinary Approach for a Future Strategy*. 8–12 December 1974, Munich. Final Report ([S.l.] 1974); Für die Bedeutung dieser Konferenz vgl. Messerli, Messerli, *MAB*, S. 15; Jack D. Ives, *Himalayan perceptions. Environmental change and the well-being of mountain peoples* (London 2004), S. 228–230.

weise von deren Regulierungsfunktion für den Wasserhaushalt. Damit sei klar, dass «diese globale Bedeutung der Gebirge für das Gebirgsland Schweiz» zur Beteiligung verpflichte.³² Darüber hinaus würden die Erkenntnisse des Gebirgsprojekts einen Nutzen für die «Dritte Welt» generieren, so die Überzeugung der beiden Projektleiter.³³ Mit diesen Argumenten untermauerten sie die Legitimation der Berge als Gegenstand öffentlichen Interesses.

Worum ging es im MAB Schweiz und wie begründete die verantwortlichen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler den Anspruch, dass ihre Forschung auch der übrigen Welt nützen würde? Grob zusammengefasst untersuchten die Forschenden die Wechselwirkung von Mensch, Wirtschaft und Umwelt (das heisst zwischen den zwei «Teilsystemen» des «ökologischen» und des «sozioökonomischen»)³⁴ innerhalb von vier Langzeitstudien in den Gebieten Aletsch, Davos, Grindelwald und Pay d'Enhaut. Zentral war die Frage, wie Menschen die Natur wirtschaftlich nutzen können, ohne sie zu zerstören, aber auch ohne auf ihre eigenen Bedürfnisse verzichten zu müssen. Die gewonnene Erkenntnis sollte in die Politik einfließen und beispielsweise raumplanerische Massnahmen wissenschaftlich stützen.

Bruno und Paul Messerli sahen die Schweizer Alpen als Teil des globalen Ökosystems. Die Forschungserkenntnisse sollten allgemeine Gültigkeit haben und dadurch auch auf die Berggebiete der «Dritten Welt» anwendbar sein. In dieser Annahme gingen die Wissenschaftler von einer grundsätzlichen Vergleichbarkeit von Berggebieten aus – was freilich eine Dominanz naturräumlicher gegenüber kultureller Prägungen voraussetzte. Aktuelle Probleme, die man in den «entwickelten» Berggebieten beobachtete, beispielsweise das starke Wachstum von Verkehrs- und Tourismusinfrastruktur oder die Abwanderung, sollten in der «Dritten Welt» verhindert werden. Durch besseres Management oder wissenschaftliche Hilfsmittel, so die Überzeugung, könnte man problematische Entwicklungsschritte umgehen oder zumindest abmildern.³⁵

32 Messerli, Messerli, *Wirtschaftliche Entwicklung und ökologische Belastbarkeit im Berggebiet (MAB Schweiz)*, S. 209; Messerli, Messerli, *MAB*, S. 15; Bruno und Paul Messerli führten die Art der Abhängigkeit nicht genauer aus und verwiesen dafür auf: Müller-Hohenstein, *Mountain Environment*; Müller-Hohenstein erwähnt insbesondere die Bedeutung der Berge für den globalen Wasserhaushalt.

33 Die teilweise neokolonialistischen Tendenzen des globalen Umweltschutzes wurden verschiedentlich von der Umweltgeschichte herausgearbeitet, vgl. Uekötter, *Deutschland in Grün*, S. 23.

34 Messerli, Messerli, *MAB*, S. 14.

35 Messerli, Messerli, *Wirtschaftliche Entwicklung und ökologische Belastbarkeit im Berggebiet (MAB Schweiz)*, S. 209.

Inwiefern das MAB Schweiz seine Ziele erfüllen konnte, wurde von seinen Projektleitern rückblickend ambivalent beurteilt.³⁶ Paul Messerli zeigte sich in seinem Schlussbericht von 1986 besonders gegenüber der Erwartung skeptisch, dass eine «systemische (ganzheitliche) Darstellung der relevanten Wirkungsbeziehungen in einem Mensch-Umwelt-System», wie sie das MAB zu erarbeiten versucht hatte, überhaupt möglich sei. Die Systemforschung, so Messerli retrospektiv, habe in den 1970er Jahren als junger und vielversprechender Ansatz gegolten, ohne dessen Vokabular man in der Forschung gar nicht erst anerkannt worden wäre. Letztlich sei sie aber stark einer «inneren Logik» verpflichtet. Eine adäquate Repräsentation der überaus komplexen Umweltsysteme hingegen sei kaum zu leisten (vgl. Abbildung 16).³⁷

Paul Messerli war aber überzeugt, dass das MAB Schweiz durchaus wichtige Forschungsergebnisse geliefert habe. Insbesondere in der bäuerlichen Landwirtschaft glaubten die Forscher eine «gültige Formel» für eine künftige Erhaltung und Nutzung des «alpinen Lebens- und Erholungsraums» gefunden zu haben. Als Teil eines «evolutionären Prozesses» habe sich der Mensch in den Alpen gemeinsam mit der Landschaft entwickelt, deren Antlitz er durch Bewirtschaftung verändert habe. Messerli nannte diesen Vorgang «Naturbearbeitung und Naturanpassung», wobei Anpassung im doppelten Sinne als Anpassung des Menschen an die Natur sowie Anpassung der Natur an die Bedürfnisse des Menschen verstanden werden müsse. Die «bäuerliche Kulturlandschaft» garantiere die ökologische Stabilität und nachhaltige Produktivität in den Alpen, ihre natürliche Vielfalt und landschaftliche Eigenart. Auch die vielgepriesene landschaftliche Schönheit der Alpen bestehe letztlich in dieser Kulturlandschaft.³⁸

Das MAB Schweiz war aber nicht nur dank seiner wissenschaftlichen Ergebnisse wichtig, sondern auch als Austausch- und Ausbildungsplattform für Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler. Zwischen 1978 und 1988 brachten die 171 Projektmitarbeitenden eine beachtliche Anzahl an Publikationen hervor. Das Projekt verhalf insbesondere den Projektleitern Bruno und Paul Messerli zu internationalen Kontakten, denn das MAB bildete die Grundlage für zukünftige interna-

36 Für die Rezeption in der Schweizer Fachszene vgl. Dieter Steiner, Entsteht eine schweizerische Tradition von Humanökologie? Zum Buch «Mensch und Natur im alpinen Lebensraum» von Paul Messerli. In: *Geographica Helvetica* 45/3 (1990), S. 130–134.

37 Paul Messerli, Schlussberichte zum Schweizerischen MAB-Programm Nr. 25 (Bern 1986); als Referenzwerk für die Systemforschung verweist Messerli auf Frederic Vester, Aiga Rasch, *Unsere Welt – ein vernetztes System. Eine internationale Wanderausstellung* (Stuttgart 1978').

38 Messerli, *Mensch und Natur*, S. 105–110.

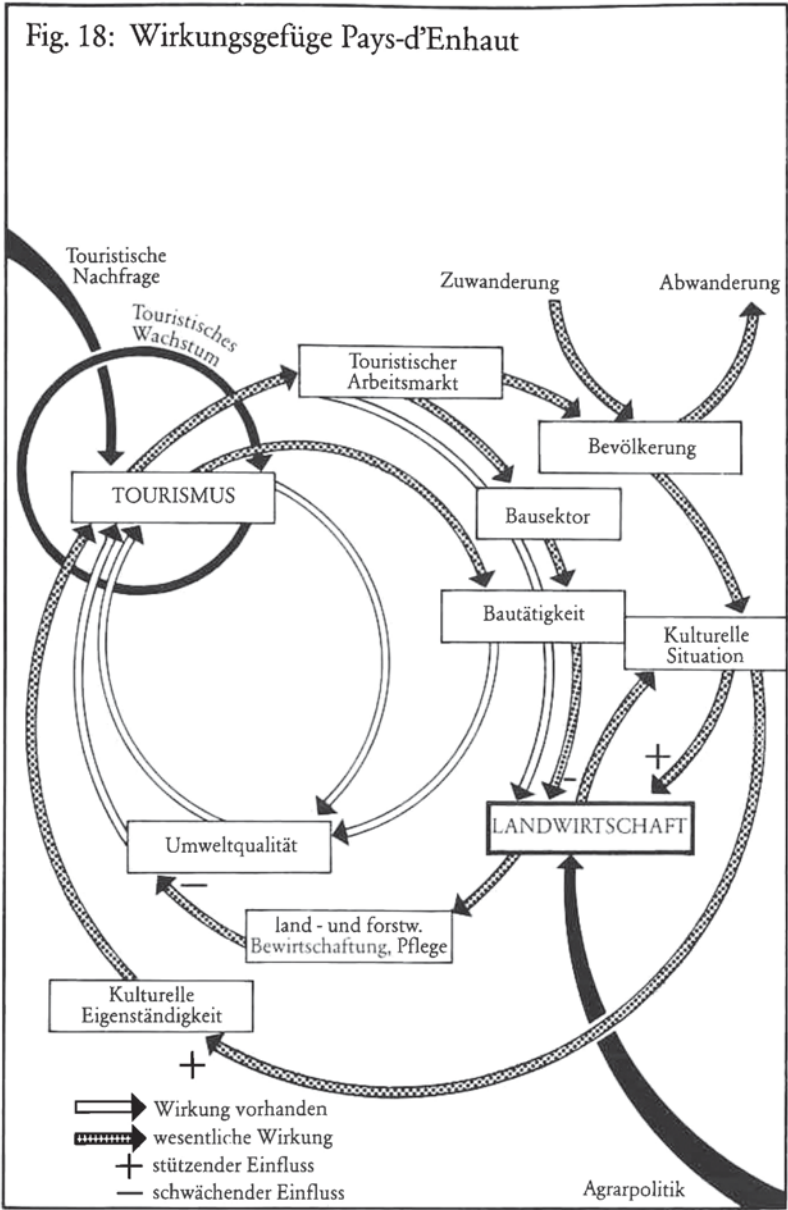


Abbildung 16: Die überaus komplexen Wirkungszusammenhänge zwischen Mensch und Umwelt im MAB-Testgebiet Pays d'Enhaut. Der Nutzen solcher Darstellungen war freilich auch unter den Wissenschaftlern umstritten.

tionale Zusammenarbeit.³⁹ Zudem darf auch sein politischer Einfluss in der Schweiz nicht unterschätzt werden: Alleine die Tatsache, dass der Kreis um das Geographische Institut der Universität Bern, wo Bruno und Paul Messerli lehrten, zur ersten Anlaufstelle für raumplanerische Fragen für die Berggebiete der Schweiz wurde, ist ein deutlicher Hinweis dafür (s. 3.3.1).

Diese internationalen Kontakte werden im Folgenden genauer untersucht, wobei Bruno Messerli in den Fokus tritt. Er war stark darum bemüht, die Berggebiete der Welt als globales *common good* zu etablieren, und in diesem Zusammenhang massgeblich daran beteiligt, dass die Berggebiete der Welt 1992 in die UN-Agenda 21 aufgenommen wurden.

3.1.3 Das Erbe der Berge: Die Stabilität von Gebirgsregionen und ihre Bedeutung für das globale Ökosystem

Bruno Messerli war 1969 als ordentlicher Professor ans Geographische Institut der Universität Bern berufen worden. Im Laufe seiner Karriere stand er allen relevanten internationalen Gremien der Geographie als Präsident oder Vizepräsident vor, erarbeitete sich einen exzellenten Ruf als Forscher und galt als einer der ersten Vertreter einer an «Mensch-Umwelt-Systemen orientierten Geographie».⁴⁰ Als er am 12. Juni 2010 die Ehrendoktorwürde der Universität Innsbruck entgegennahm, galt der inzwischen Emeritierte als «the world's leading authority on the geography of mountain regions».⁴¹ Ein besonderes Verdienst, das zu grossen Teilen ihm zugeschrieben wird, war die erfolgreiche Verankerung der Berggebiete in der Agenda 21 der Vereinten Nationen, resultierend aus der UN-Umweltkonferenz von 1992 in Rio de Janeiro.⁴²

Weshalb wird dieser Agenda 21 so grosse Bedeutung zugemessen? Die Agenda 21 war eine von den Vereinten Nationen unterzeichnete umweltpolitische Zielsetzungsvereinbarung. Sie setzte die Masstäbe für die internationale Umweltpo-

39 Vgl. Steiner, Humanökologie; Jon Mathieu, Landschaftsgeschichte global. Wahrnehmung und Bedeutung von Bergen im internationalen Austausch des 18. bis 20. Jahrhunderts. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 40/4 (2010), S. 412–427, hier S. 422; Rudaz, The Cause, insbes. S. 47.

40 Axel Borsdorfer, Martin Coy, Johann Stötter, Bruno Messerli, Geograph. Ehrendoktor der Universität Innsbruck. In: Innsbrucker Geographische Gesellschaft (Hg.), Jahresbericht 2008–2010 (Innsbruck 2011), S. 223–229, hier S. 226.

41 Ebenda, S. 223.

42 Siehe bspw. Jon Mathieu, Die dritte Dimension. Eine vergleichende Geschichte der Berge der Neuzeit (Basel 2011), S. 13–19; 55–64; Debarbieux, Price, Mountains; Rudaz, Debarbieux, Berggebiete, S. 114–117.

litik im ausgehenden 20. Jahrhundert und war damit Teil des fortdauernden Prozesses der Etablierung einer internationalen Umweltpolitik. Seit den 1960er Jahren gewannen internationale Organisationen an Bedeutung für die globale Umweltpolitik. Als erster Meilenstein gilt die UN-Umweltkonferenz von 1972 in Stockholm, durch die der Schutz der Umwelt offiziell auf die internationale politische Agenda gelangte und verschiedene internationale Umweltabkommen beschlossen wurden.⁴³ Zwanzig Jahre später fand in Rio de Janeiro eine weitere Umweltkonferenz mit ähnlicher Zielsetzung statt, die «United Nations Conference on Environment and Development». In Rio wurde nebst drei grossen Umweltkonventionen⁴⁴ auch eine Agenda der globalen Umweltpolitik verabschiedet, die Agenda 21 – die ein Kapitel über den Schutz von Berggebieten enthielt.

Die Aufnahme eines Bergkapitels in die internationale Umweltagenda ist durchaus überraschend. Berge sind im Vergleich zu Meeren, Regenwäldern und Wüsten ein sehr junges Thema in der globalen Umweltpolitik.⁴⁵ Die Kerngruppe der Gebirgsländer bildeten insbesondere arme Regionen, die oftmals über wenig Kapazität für Lobbyarbeit oder die Vorbereitung internationaler Konferenzen verfügten. Die historische und geographische Forschung geht deshalb davon aus, dass das Bergkapitel primär mithilfe von wissenschaftlichen Expertinnen und Experten sowie Mitarbeitenden der schweizerischen Entwicklungshilfe zustande kam, unter ihnen auch Bruno Messerli. In Hinblick auf die UN-Konferenz für Umwelt und Entwicklung in Rio de Janeiro 1992 engagierte sich Messerli intensiv in der Gruppe Mountain Agenda, einem lockeren Zusammenschluss «besorgter Wissenschaftler»,⁴⁶ die den Schutz der globalen Berggebiete in den Abkommen der UN-Konferenz in Rio verankern wollten. Der Gruppe gehörten neben Bruno Messerli unter anderem der kanadische Geographiestudient Jack D. Ives und der indische Ingenieur Jayanta Bandyopadhyay an. Mountain Agenda wurde von Akteuren der schweizerischen Entwicklungspolitik unterstützt. Jean-François Giovannini, der stellvertretende Direktor der Direktion für Entwicklungszusammenarbeit und humanitäre Hilfe (DEH, ab 1996 Direktion für Entwicklung und Zusammenarbeit DEZA), Ruedi Högger, der Vertreter der DEH auf der Vorbereitungskonferenz zu Rio, sowie Olivier Chave, ein Direktionsmitarbeiter, setzten sich ebenfalls für das Anliegen ein.⁴⁷

43 Vgl. Hünemörder, Expertennetzwerk; Meyer, Appropriating.

44 United Nations Convention on Biological Diversity (CBD), United Nations Convention to Combat Desertification (UNCCD), United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC).

45 Vgl. Mathieu, Dritte Dimension, S. 16.

46 Vgl. ebenda, S. 17.

47 Die Rollen von Wissenschaftlern und Politik/Verwaltung werden in der Forschung unter-

Das offizielle Engagement der Schweiz hatte nebst den persönlichen auch historische Gründe. Die schweizerische Entwicklungshilfe konzentrierte sich seit ihrer Etablierung in den 1960er Jahren auf Länder mit ausgedehnten Berggebieten wie Äthiopien, Bhutan, Bolivien, Lesotho, Nepal und Peru.⁴⁸ Darüber hinaus verfügten die schweizerischen Behörden und Wissenschaftler über langjährige Erfahrung mit wirtschaftlichen Entwicklungskonzepten für Berggebiete, hatten sie sich doch seit den 1970er Jahren intensiv mit ihren eigenen nationalen Berggebieten auseinandergesetzt. Insbesondere die Universität Bern war dabei zu einem Kompetenzzentrum avanciert, auch dank ihrer Nähe zu Politik und Bundesverwaltung in Bern (s. 3.3.1). Das Verfolgen einer globalen Entwicklungsagenda für Berggebiete kann als konsequente Fortführung dieser Politik verstanden werden⁴⁹ sowie als Bemühen um deren internationale Anerkennung. Das Engagement der Wissenschaftler hingegen wurzelte im Konzept des globalen Ökosystems, ihrem Selbstverständnis und dem Willen, die Umweltpolitik mitzugestalten.

China und Indien verhielten sich den Bemühungen von Mountain Agenda gegenüber kritisch. Sie sahen in der Fokussierung auf Berge eher eine Schwächung der Diskussion um die ökonomische Ungleichheit zwischen globalem Norden und Süden. Dieser Vorbehalt war bereits im Kontext der UN-Konferenz in Stockholm 1972 gegen die neue Gewichtung des Umweltschutzes vorgebracht worden.⁵⁰ Mit den Bergen als eigenes Politikfeld ging zudem die Implikation einer besseren Anerkennung ethnischer Minderheiten (zum Beispiel Tibeter, Sikkim) einher, die oft in peripheren Berggebieten lebten und die von den Regierungen der genannten Länder nicht gewünscht war.⁵¹

Trotz einzelner Vorbehalte scheint die Annahme der ausgearbeiteten Vorschläge der schweizerischen Delegation in Rio reibungslos vonstattengegangen zu sein. Diese Einschätzung einer «Erfolgsgeschichte» beruht allerdings auch auf den Quellen der bisherigen Forschung: Die Geographen Debarbieux und Rudaz sowie der Historiker Mathieu stützen sich für ihre Analysen auf Interviews mit Beteiligten. Archivsperrfristen machten es auch mir unmöglich, auf zusätzliches Material zurückzugreifen, das genauere Analysen des Verhandlungsprozesses erlaubt hätte. Feststellen liess sich lediglich, dass Olivier Chave als einer von sieben Unterhänd-

schiedlich bewertet: Während Mathieu das Engagement von Messerli und Ives als massgebliche Triebfeder betrachtet, sehen Rudaz und Debarbieux das Kapitel 13 als «grossen diplomatischen Erfolg des Bundes». Vgl. ebenda, S. 55–64; Rudaz, Debarbieux, Berggebiete, S. 116.

48 Vgl. Rudaz, Debarbieux, Berggebiete, S. 114.

49 Vgl. ebenda, S. 114–117.

50 Vgl. Hünemörder, Expertennetzwerk, S. 293.

51 Diesen Aspekt betonen Debarbieux und Price: Debarbieux, Price, Mountains, S. 155.

lern zur Konferenz nach Rio geschickt wurde. Bruno Messerli begleitete die Delegation als offizieller Vertreter der Wissenschaft und gab dem Anliegen damit besonderes Gewicht.⁵² Ungeachtet der genauen Abläufe verankerte das Kapitel 13 berggebietspezifische Anliegen als Ziel der internationalen Umweltpolitik – der Prozess erscheint dadurch nicht nur in den Augen der Beteiligten als Erfolgsgeschichte.

Generell steht der diskursive Erfolg in einer längeren Kontinuität von Bemühungen zum Schutz der Alpen und mit den diesbezüglichen seit etwa 1970 erstarrenden gesellschaftlichen Interessen und sich mehrenden Bemühungen um eine globale Umweltpolitik (s. 3.1). Vor diesem Hintergrund gelang es der Gruppe Mountain Agenda, die Bergthematik in der Agenda 21 unterzubringen. Kapitel 13, «Bewirtschaftung empfindlicher Ökosysteme: Nachhaltige Entwicklung der Berggebiete»,⁵³ war eines von insgesamt vierzig Kapiteln der Agenda. Neben der Bedeutung von Bergen als Ressourcenspeicher (Wasser, Energie, Biodiversität, Mineralien, Wald- und Landwirtschaftsprodukte sowie Erholung) und ihrer akuten Bedrohung (durch Erosion, Verlust von genetischer Vielfalt der Flora und Fauna, Armut und Wissensverlust der Menschen) betont Kapitel 13 auch, dass rund 10 Prozent der Weltbevölkerung im engeren und ein weit höherer Prozentsatz im weiteren Sinne von Gebirgsressourcen abhängig seien.

Die Agenda 21 entwickelte trotz ihrer politischen Unverbindlichkeit eine grosse symbolische Wirkung, denn sie stand am Ende eines Prozesses, der die Berge als von globaler Relevanz erklärte. Die Berggebiete gingen die ganze Welt etwas an, sei es aufgrund ihrer Funktion als Wasserreservoir oder aufgrund der kulturellen Eigenheiten ihrer Bergbevölkerung. Sie mussten demnach auch von der Weltgemeinschaft besonders behandelt werden.⁵⁴ In Erinnerung an diesen wichtigen institutionellen Schritt in Rio wurde das Jahr 2002 zum internationalen Jahr der Berge ausgerufen.⁵⁵ In diesem Sinne erscheint die These von Debarbieux und Price, Berge hätten sich als globales Gemeingut (*global common good*) etabliert, etwas zu gewagt.⁵⁶

52 Bundesrat, Beschluss: Beteiligung der Schweiz an der Konferenz der Vereinten Nationen über Umwelt und Entwicklung (UNCED), Rio de Janeiro, 3.–14. Juni 1992 (20.05.1992), BAR, Sign.: E7001C#2000/124#991*.

53 Auf Englisch «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).

54 Für eine theoriegeleitete politikwissenschaftliche Untersuchung der Entwicklung der Berge zum *global common good* vgl. Debarbieux, Price, Mountains.

55 Vgl. Mathieu, Dritte Dimension, S. 13–19.

56 Debarbieux, Price, Mountains, S. 162–165.

3.2 EUROPÄISIERUNG DER ALPEN

Parallel zur «Globalisierung der Bergthematik» fand eine Europäisierung der Berge statt. Europäisierung ist in diesem Kontext analog zum oben verwendeten Begriff der Globalisierung zu verstehen, als Anerkennung der Berge als Gegenstand gemeinsamer europäischer Interessen. Dieser Prozess umfasste nach Mathieu auch eine vermehrte grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf subnationaler Ebene.⁵⁷ Daneben lässt sich eine Europäisierung der Alpenschutzpolitik beobachten, die sowohl in der EG als auch transnational ausgehandelt wurde. Die Europäisierung vollzog sich demnach auf mehreren Ebenen, deren Zusammenspiel sich ganz unterschiedlich auf die Debatten über Bedrohung und Schutz der Alpen auswirkte.

Besonders explizit wird die Europäisierung in der Alpenkonvention, einem völkerrechtlichen Vertrag zwischen der EG und den Staaten mit Alpenanteil. Die 1991 unterzeichnete Konvention garantiert den Schutz beziehungsweise die nachhaltige Entwicklung der Alpen auf internationaler Basis. Natur-, Wirtschafts-, Lebens- und Erholungsraum in den Alpen wurden damit als für das umgebende europäische Umland besonders wertvoll erklärt. Von zentraler Bedeutung für diese Europäisierung der Alpen waren wissenschaftliche Diskurse und administrative Praktiken seit den 1970er Jahren. Im Zuge einer ökosystemischen Ausrichtung ihrer Disziplinen sahen international vernetzte Geographinnen und Biologen die Alpen als einmaligen Speicher von Biodiversität. Geprägt vom Paradigma der begrenzten Kapazität der Welt bezeichneten sie die Alpen gemeinsam mit dem Wattenmeer als letztes «naturnahes Großökosystem» Mitteleuropas.⁵⁸

Auf administrativer Ebene erleichterte die Europäische Integration die grenzüberschreitende Zusammenarbeit subnationaler Einheiten (Bundesländer, Kantone, Provinzen usw.). Ab 1970 setzten Politiker und Beamte aus dem Alpenraum vermehrt auf Austausch und Kooperation jenseits der Staatsgrenzen. Die Ansicht setzte sich durch, dass der Naturraum Alpen – unabhängig von nationalen Grenzen – die ansässige Bevölkerung vor ähnliche Herausforderungen stelle. Naturgefahren wie auch sozioökonomische Entwicklungen schienen in allen Berggebieten der Alpen vergleichbar.⁵⁹ Für die Bearbeitung dieser Problemfelder griffen Politik und Verwaltung häufiger auf die Expertise der Wissenschaft zurück.⁶⁰ Die Aner-

57 Vgl. Mathieu, *Die Alpen*, S. 179–206.

58 Wolfgang Engelhardt, *Eröffnungsansprache*. In: Walter Danz (Hg.), *Umweltpolitik im Alpenraum* (München 1989), S. 28–29.

59 Vgl. Arbeitsgemeinschaft Alpenländer (Hg.), *Nachbarn im Herzen Europas. 20 Jahre Arbeitsgemeinschaft Alpenländer* (München 1992).

60 Austausch und Zusammenarbeit von wissenschaftlichen Experten und staatlichen Akteuren sind charakteristisch für das 20. Jahrhundert. Vgl. Helmut Trischler, *Experten im*

kennung wissenschaftlicher Positionen durch die Politik hatte zur Folge, dass die Besorgnis, die viele Fachleute zur ökologischen Bedrohung des Alpenraums äuserten, Gehör fand. Die Alpenkonvention, die eine kleine Gruppe von Forschenden und Alpenschützerinnen und -schützern bereits in den 1950er Jahren gewünscht hatte, konnte in diesem Umfeld realisiert werden.

3.2.1 Von der Grenzregion zum «Herzen Europas»: Eine neue Perspektive auf die Alpen nach 1970

In Anbetracht der gesellschaftlichen Debatte um die Endlichkeit natürlicher Ressourcen bemühten sich intergouvernementale Gremien und Nichtregierungsorganisationen in Europa ab 1970 vermehrt um eine Auseinandersetzung mit den europäischen Berggebieten und deren ökologische Probleme. 1976 verabschiedete das Ministerkomitee des Europarats erstmals eine Resolution «für eine ökologische Charta für die Bergregionen Europas», in der es die Bedeutung des Alpenraums und anderer Bergregionen unterstrich. Berggebiete seien für Europa von natürlicher, historischer, kultureller und sozialer Bedeutung. Sie erfüllten Funktionen als Ressourcenreservoir, Landwirtschaftsraum, Wald und Weide sowie als Erholungsgebiet und Wildtierlebensraum.

«Mountain environments are delicate ecosystems, and are among the biological systems most threatened in Europe.»⁶¹ Der fragile Alpenraum und sein biologisches Gleichgewicht seien durch den Druck menschlicher Aktivitäten gefährdet. Diese verstärkten die Bodenerosion, lösten Erdbeben, Lawinen und Überschwemmungen aus. Und sie zerstörten die Landschaft durch den Bau von Staudämmen, Stromleitungen, durch Wasser- und Luftverschmutzung, Pestizide und Ähnliches. Es brauche ein europäisches Konzept, um die Gefährdung dieses durch nationale Grenzen fragmentierten Raums einzudämmen.⁶² Der Europarat forderte explizit die Kooperation mit Wissenschaftlern, etwa mit dem MAB-Projekt, und verlangte nach wissenschaftlich-empirischen Grundlagen für die politische Entscheidungsfindung. Schliesslich hielt die Resolution auch fest, dass einzelne Bergregio-

Fokus. Grobkonturen einer Wissensgeschichte Europas im langen 20. Jahrhundert. In: Martin Kintzinger, Sita Steckel (Hg.), *Akademische Wissenskulturen. Praktiken des Lehrens und Forschens vom Mittelalter bis zur Moderne* (Basel 2015), S. 89–117, insbes. S. 95.

61 Europarat, Resolution (76) 34 on the Ecological Charter for Mountain Regions in Europe (Adopted by the Committee of Ministers on 21 May 1976 at the 258th Meeting of the Ministers' Deputies). In: Walter Danz (Hg.), *Umweltpolitik im Alpenraum* (München 1989).

62 Ebenda, im Anhang.

nen ein Ganzes formten, das artifiziiell durch Landesgrenzen getrennt sei, was zwingend eine transnationale Zusammenarbeit erfordere.⁶³ Der Europarat konstruierte damit den Alpenraum als politischen Raum europäischen Ranges, definiert durch seinen naturräumlichen Zusammenhang.

Die Resolution des Europarats war ein Schritt zur Etablierung der Berggebiete als Gegenstand gemeinsamer europäischer Interessen. Die Resolution sollte die Berggebiete in die Wahrnehmung von Bevölkerung und Politik rücken.⁶⁴ Durch die Zuschreibung ihrer europäischen Bedeutung als Reservoir von Ressourcen natürlicher wie kultureller Art stieg die Bedeutung der Berge für alle Alpenanrainerstaaten. Eine Anerkennung dieses Sachverhalts auf intergouvernementaler Ebene war neu und ist wohl in erster Linie auf das zunehmende Gewicht wissenschaftlicher Expertise in politischen Prozessen zurückzuführen.

Den Rahmen für die Europäisierung der Berge bildete aber nicht zuletzt die fortschreitende Europäische Integration und die damit verbundene Neuaushandlung der Bedeutung nationaler Grenzen. In diesem Kontext fanden Gebirge, die aufgrund ihrer physischen Beschaffenheit oft Staatsgrenzen markierten, als «Grenzraum» eine neue Beachtung. Die europäische Politik begann sich immer mehr für diese «Grenzräume» zu interessieren, da sie überzeugt war, in ihnen Traditionen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit vorzufinden, die als Fundus für aktuelle Fragen der grenzüberschreitenden Kooperation dienen könnten.⁶⁵

Unabhängig von den Reden im Europarat nahm in den 1970er Jahren die transnationale Zusammenarbeit zwischen Behörden auf subnationaler Ebene zu, das heisst zwischen Bundesländern, Kantonen und Provinzen. 1972 gründeten die Länder Tirol, Vorarlberg und Salzburg, der Freistaat Bayern, der Kanton Graubünden, die autonome Provinz Bozen-Bolzano und die Region Lombardei die Arbeitsgemeinschaft Alpenländer (Arge Alp), ein Koordinationsgremium der Regierungspräsidenten und hohen Beamten. Dem Beispiel der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer folgten 1978 beziehungsweise 1982 zwei weitere Gemeinschaftsgründungen, die Arbeitsgemeinschaft Alpen-Adria und die Communauté de Travail des Alpes Occidentales (COTRAO).⁶⁶ Die Anliegen dieser Arbeitsgemeinschaften waren in erster Linie der Austausch auf politischer Ebene und die Abspra-

63 Ebenda.

64 Der Soziologe André Micoud hat ein Dreistufenmodell erarbeitet, das die Etablierung von *common goods* beschreibt: erstens braucht das Gut Präsenz in der kollektiven Wahrnehmung; zweitens wird diese Präsenz rationalisiert, d.h. mit (wissenschaftlichen) Argumenten legitimiert; drittens wird es durch Gesetze juristisch anerkannt. Vgl. Micoud, *bien commun*; vgl. auch Debarbieux, *Price, Mountains*, S. 150.

65 Vgl. Granet-Abisset, *Mémoire*; Mathieu, *Die Alpen*, S. 179–206.

66 Vgl. Mathieu, *Geschichte der Alpen*, S. 11–12.

che in grenzübergreifenden Themengebieten wie Verkehr und Raumplanung.⁶⁷ Diese Art der transnationalen administrativen Kooperation war im Wesen mehr pragmatisch als idealistisch und unterschied sich darin von den Anliegen des Europarats. Die Politiker und Beamten waren überzeugt, dass die Berggebiete in den Alpen mit vielen vergleichbaren Problemen konfrontiert seien, die man besser im Austausch mit seinesgleichen lösen könne als mit den nationalen Regierungen.⁶⁸

Die Bemühungen des Europarats und der Regierungsvertreter im Alpenraum waren von unterschiedlicher Tragweite. Die pragmatische Zusammenarbeit von subnationalen Exekutivgremien und Behörden im grenznahen Raum, die unter den Erfordernissen sozioökonomischer Wandlungsprozesse, von Naturereignissen und transnationalen Infrastrukturen intensiver wurde, ist kaum von ähnlichen Bemühungen in anderen Grenzgebieten zu unterscheiden. Sie kann somit nicht als spezifisch für den Alpenraum angeführt werden.⁶⁹ Hingegen weisen die Diskussionen des Europarats eine besondere Qualität auf, zielten sie doch dahin, den Alpenraum sowohl als grenzübergreifende Region als auch als europäisches Gemeingut zu konstruieren, das es zu erhalten galt. Für beide Bemühungen war die Europäische Integration gleichermaßen ein Katalysator. Sie erleichterte langsam, aber stetig die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, was den Arbeitsgemeinschaften zugutekam. Und in ihrem Rahmen etablierte sich der Natur- beziehungsweise Alpenschutz als spezifisch europäisches Politikfeld, in dem Politikerinnen und Politiker ihre Profile schärfen konnten. Die Alpen jedenfalls rückten als «Herz Europas»⁷⁰ immer prominenter ins Blickfeld der europäischen Politik, sowohl diskursiv als auch auf Ebene der Verwaltungspraxis.

Persönliche Motivation und soziale Netzwerke waren für die Etablierung der europäischen Alpenschutzpolitik von besonderer Bedeutung. Eine wichtige Figur für den europäischen Umweltschutz – insbesondere den Alpenschutz – war der Deutsche Wolfgang E. Burhenne. Der studierte Forstwirt war Geschäftsführer der

67 Stellvertretend dafür vgl. Arbeitsgemeinschaft Alpenländer, Niederschrift des Ergebnisses einer Zusammenkunft, die auf Einladung des Landeshauptmannes von Tirol am 12. und 13. Oktober 1972 in Mösern bei Seefeld (Tirol) stattfand (1972), siehe URL: <http://www.argealp.org/publikationen/ergebnisprotokolle-regierungschefkonferenzen/1.-konferenz-der-regierungschefs-der-arbeitsgemeinschaft-alpenlaender-moesern-bei-seefeld> (13.06.2018).

68 Vgl. Arbeitsgemeinschaft Alpenländer (Hg.), *Nachbarn*.

69 Vgl. Claudia Hiepel, «Borders are the Scars of History»? Cross-border Co-operation in Europe – the Example of the EUREGIO. In: *Journal of European Integration History* 22/2 (2016), S. 263–277; Rudolf Hrbek, Sabine Weyand, *Das Europa der Regionen* (München 1994), S. 53–68.

70 Arbeitsgemeinschaft Alpenländer (Hg.), *Nachbarn*; Ulf Tödter, Peter Hasslacher, *Randregion im Herzen Europas*. In: CIPRA (Hg.), *Alpenreport 1* (Bern 1998), S. 110–119.

Interparlamentarischen Arbeitsgemeinschaft für naturgemäßes Wirtschaften der Deutschen Länderparlamente, aktiv in der Internationalen Union für Naturschutz (IUCN), Mitbegründer des WWF, Übersetzer von «mahnenden Aufklärungsschriften»⁷¹ und darüber hinaus 1952 Mitbegründer der Internationalen Alpenschutzkommission (CIPRA).⁷²

Die CIPRA war die erste transnationale Nichtregierungsorganisation, die sich eigens dem Schutz der Alpen widmete. Sie ermöglichte den Kontakt und förderte den Austausch zwischen den Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern verschiedener Nationen. Von ihrer Gründung 1952 bis in den Untersuchungszeitraum der vorliegenden Studie wuchs sie von der kleinen Landschafts- und Naturschutzvereinigung zur gewichtigen Interessenvertreterin einer umfassenden und ökologisch grundierten Politik für den Alpenraum heran.

3.2.2 Berge ohne Grenzen: Die Internationale Alpenschutzkommission CIPRA

Bemühungen um den Schutz der Alpen gab es, seit die Alpen technisch erschlossen wurden. Parallel zur «Eroberung» der Alpen durch Bergbahnen und Alpinisten im ausgehenden 19. Jahrhundert entfaltete sich ein Diskurs, wie man eben diese Erschliessung der Alpengipfel verhindern und die Ästhetik der Landschaft bewahren könne.⁷³ In diesem Geiste stand auch die 1952 gegründete CIPRA.⁷⁴ Mit dem Fokus auf die Alpen gab die CIPRA diesem Gebirge «im Herzen Europas» den Vorrang über die übrigen europäischen Berggebiete. Damit stand sie in einer ehrwürdigen Traditionslinie: Die Alpen dienten schon im 19. Jahrhundert als Vergleichsfolie für die frühen (europäischen) Gebirgsforscher wie Alexander von Humboldt.⁷⁵ Schliesslich waren die Alpen aber auch dasjenige Gebirge in Europa, das von den meisten nationalstaatlichen Grenzen durchschnitten wird und wo die grenzüberschreitende Aktivität der CIPRA am wichtigsten zu sein schien.

Die CIPRA wurde «mit einem Grundsatzprogramm für den Schutz des Alpenraumes aus dem Schoss der Internationalen Union für Naturschutz (IUCN) in St. Gallen (Schweiz) gegründet. Die CIPRA stützt sich in den sieben Alpenländern [...] vorwiegend auf private Natur- und Landschaftsschutzorganisationen und

71 Hünemörder, Frühgeschichte, S. 132.

72 CIPRA International (Hg.), 50 Jahre CIPRA. In: CIPRA Info 64 (2002), hier S. 4.

73 Vgl. Wolfgang König, *Bahnen und Berge. Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz in den Schweizer Alpen 1870–1939* (Frankfurt a. M. 2000); Patrick Kupper, *Wildnis schaffen. Eine transnationale Geschichte des Schweizerischen Nationalparks* (Bern 2012).

74 Die heute gebräuchliche Abkürzung CIPRA leitet sich aus dem französischen Gründungsnamen her: *Commission Internationale pour la Protection des Régions Alpines*.

75 Vgl. Mathieu, *Landschaftsgeschichte*.

strebt eine Zusammenarbeit mit Vertretern der Behörden und der Wissenschaft an.»⁷⁶ Diese Selbstbeschreibung von 1985 hebt zwei Aspekte der Organisation hervor: ihre Nähe zur wichtigsten internationalen Umweltschutzorganisation sowie ihre Zusammensetzung als «hybride Körperschaft»,⁷⁷ das heisst aus Privaten, Vertretern von Behörden, Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern. IUCN und CIPRA wurden wesentlich von einer losen Gruppe internationaler Wissenschaftlerinnen und Naturschützer geprägt, die sich seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert intensiv für die Einrichtung von Natur- beziehungsweise Nationalparks einsetzte.⁷⁸ Die Verbindung zur IUCN ist insofern wichtig, da diese 1948 gegründete Organisation im Bereich Naturschutz die wohl bedeutendste internationale Organisation darstellte und als Impulsgeberin für die internationale Umweltpolitik galt.⁷⁹ Sie zeichnete sich zudem durch ihre Nähe zur UNO aus, bildete also eine hervorragende Plattform für die internationale Vernetzung ihrer Mitglieder und die Möglichkeit, sich Gehör in der internationalen Politik zu verschaffen.⁸⁰ Die CIPRA gehörte durch ihre personellen Verflechtungen mit der IUCN diesem exklusiven Netzwerk an: CIPRA-Mitgründer Wolfgang E. Burhenne war in beiden Gremien aktiv, nach der Gründung der CIPRA war er für mehrere Jahre deren Sekretär. Dabei arbeitete er eng mit Charles Jean Bernard zusammen, der als erster Präsident der IUCN 1948–1954 und als Präsident der CIPRA 1954–1956 vorstand.⁸¹

Die gute personelle Aufstellung – die meisten CIPRA-Mitglieder hatten einen Universitätslehrstuhl oder eine prestigeträchtige Stellung in einem Naturpark oder

76 CIPRA International, Mario F. Broggi (Hg.), *Sanfter Tourismus. Schlagwort oder Chance für den Alpenraum?* (Vaduz 1985), S. 1.

77 Hünemörder verwendet diese Bezeichnung für Organisationen, auf die weder das Label Regierungsorganisation noch Nichtregierungsorganisation zutrifft. Vgl. Hünemörder, *Frühgeschichte*, S. 127.

78 Vgl. Bernhard Gissibl, Sabine Höhler, Patrick Kupper (Hg.), *Civilizing Nature. National Parks in Global Historical Perspective* (New York 2012), insbes. die Beiträge von Kupper und Wöbse.

79 Vgl. Hünemörder, *Expertennetzwerk*; Kaiser, Meyer, *International Organizations*; für Europa insbes.: Jan-Henrik Meyer, *Challenging the Atomic Community: The European Environmental Bureau and the Europeanization of Anti-Nuclear Protest*. In: Jan-Henrik Meyer, Wolfram Kaiser (Hg.), *Societal Actors in European Integration. Polity-building and Policy-making 1958–1992* (Basingstoke 2013), S. 197–220; Meyer, *Appropriating*.

80 Vgl. Jane Carruthers, *World Conservation Union (IUCN) / World Wild Fund for Nature (WWF)*. In: *The Palgrave Dictionary Of Transnational History* (Basingstoke 2009), S. 1131–1132; Hünemörder, *Frühgeschichte*, S. 127–130.

81 CIPRA International (Hg.), *50 Jahre CIPRA*, S. 7. Die Ausgabe von CIPRA info wurde von der Historikerin Gertraud Sanin recherchiert und konzipiert. Im Rahmen der vorliegenden Arbeit war es nicht möglich, die Geschichte der Organisation bis in ihre Ursprünge zurückzuverfolgen.

-museum inne – und der hohe Grad an Vernetzung dürfen nicht dazu verleiten, den Einfluss der Organisation zu überschätzen. Wie viele grenzüberschreitende Organisationen war die CIPRA nichtstaatlich und verfügte so über sehr beschränkte Einflussmöglichkeiten auf die Politik. Im besten Fall wurde sie von Regierungsorganisationen als Gesprächspartnerin oder Ratgeberin einbezogen. Ihr Einfluss auf andere konsultative Gremien blieb ebenfalls beschränkt, wie folgendes Beispiel verdeutlicht: 1965 bemühte sich die CIPRA darum, ihren Status als anerkannte Expertenkommission in Europa zu festigen, indem sie ihren Kontakt zum Europarat intensivierte.⁸² Am 20. Januar 1967 genehmigte der Europarat der CIPRA den «konsultativen Status der Kategorie 2», das heisst, die CIPRA war als Expertengremium anerkannt und durfte dem Europarat Vorschläge unterbreiten.⁸³ Da der Europarat selbst ein konsultatives Gremium für die Nationalregierungen war, lässt sich die faktische Einflussmacht der CIPRA im politischen Alltag als indirekt und damit eher gering einschätzen. Die Anerkennung als Expertengremium durch den Europarat hatte jedoch legitimierende Bedeutung.

Die Gründerinnen⁸⁴ und Gründer der CIPRA waren den traditionellen Naturschutzidealen verpflichtet und darum bemüht, die Tier- und Artenvielfalt sowie Naturdenkmäler in den Alpen zu schützen. Lange Zeit führte die Organisation ein beschauliches Vereinsleben (die Jubiläumsschrift zum fünfzigsten Geburtstag bezeichnete den Verein als «Tummelplatz für Wissenschaftler»), feierte anständige Erfolge (wie die Verhinderung des Kraftwerkausbaus im Val di Genova oder der Verbauung der Krimmler Wasserfälle) und bezog Stellung in Resolutionen.⁸⁵

Als Expertengremium nahm die CIPRA für sich in Anspruch zu wissen, was der Natur in den Alpen gut tue, versuchte aber in ihren Forderungen auch die Bedürfnisse der Bevölkerung in den Berggebieten zu berücksichtigen. Beispielsweise konstatierte sie bezüglich der verbreiteten Tendenzen der 1960er Jahre, die kleinräumige Verkehrsinfrastruktur in den Alpen auszubauen:

Wir geben zu, dass eine diesbezügliche [den Ausbau der Verkehrsmittel in den Bergen betreffende] planmässige Entwicklung unvermeidlich ist, die es ermöglichen wird, das Recht der Alpenbevölkerung auf Wohlstand zu respektieren, ohne der Tier-

82 CIPRA International, Bericht über die Tagung in Pinzolo am 11. und 12. Juni 1965 (1965), BAR, Sign.: E3270B#1986/85#218.

83 CIPRA International, Bericht über die Tagung vom 12.–15. Juni 1967 in Garmisch-Partenkirchen (1967), BAR, Sign.: E3270B#1986/85#218.

84 In der Gründungskommission befand sich mit der Münchner Geologin Edith Ebers auch eine Frau.

85 Vgl. CIPRA International (Hg.), 50 Jahre CIPRA.

und Pflanzenwelt rücksichtslos zu schaden oder die Schönheit der Landschaft Spekulationsinteressen zu opfern.⁸⁶

Dieses Zitat veranschaulicht einen zentralen, dem Alpenschutz eigenen Konflikt: Schutz und Bewahrung der Natur stehen in einem Spannungsverhältnis zu den ökonomischen Bedürfnissen der Bevölkerung im Alpenraum. 1963 war von einem ökosystemischen Ansatz in der CIPRA noch nichts zu erkennen. Der Mensch in den Alpen war geduldet, nicht aber gefordert.

Personelle Kontinuität in der CIPRA sicherte die stetige Aktivität der Organisation, bewahrte den Verband aber nicht vor einer Krise. Notwendige Umstrukturierungen blieben aus, die Organisation überalterte und wurde träge. Das Europäische Naturschutzjahr 1970 beispielsweise beging die CIPRA ohne besondere Feier – die CIPRA war praktisch aus der öffentlichen und behördlichen Wahrnehmung verschwunden.⁸⁷

1983 kam es zu einem Generationenwechsel und einer Neuorientierung.⁸⁸ Die Wahl des 1945 geborenen Liechtensteiners Mario F. Broggi zum Präsidenten war ein Wendepunkt. Der promovierte Forstwissenschaftler und Inhaber eines ökologischen Planungsbüros forderte eine aktivere gesellschaftliche Rolle der CIPRA und verlangte, dass nicht mehr nur an der Verschriftlichung, sondern auch an der Umsetzung der jährlich verabschiedeten Resolutionen gearbeitet wurde. Broggi wollte die politische Bedeutung der CIPRA erhöhen.

Seinen Gestaltungswillen setzte Broggi auch in der Arbeitsweise der Kommission fort. Er schaffte die bisher freie Wahl von Referatsthemen auf den Jahrestagungen ab und gab stattdessen ein präzises Thema vor. Aus jeder Nation musste ein Mitglied zum gesetzten Thema referieren und dabei einem identischen Schema folgen, was glaubhafte Vergleiche ermöglichen und der Herleitung von Handlungsanweisungen dienen sollte.⁸⁹ Gegenüber der Politik trat die CIPRA zuneh-

86 CIPRA International, Bericht des Präsidenten vom Juni 1963 (1963), BAR, Sign.: E3270B#1986/85#218*.

87 Zeugnis davon legt insbesondere die Überlieferung im Schweizerischen Bundesarchiv ab: Sie wird in den 1970er Jahren stetig dünner und bricht zwischen 1979 und 1985 gänzlich ab (mit Ausnahme des Jahresfachtagsberichts von 1983). Vgl. BAR, Signaturen E3270B#1986/85#218* und J2.301-01#2009/290#884*.

88 Jon Mathieu verortet die Wiederbelebung bereits 1974 und argumentiert mit dem Symposium «Die Zukunft der Alpen» in Trento. Eine nachhaltige Veränderung der Organisation konnte ich zu diesem Zeitpunkt nicht feststellen. Vgl. Mathieu, Geschichte der Alpen, S. 11–12.

89 Claude Pairaudeau, Einige Gedanken zu einem Thema. In: Naturschutz contra Bürger? Schutzgebiete im Widerstreit mit den Nutzungsansprüchen der einheimischen Bevölkerung (Vaduz 1987), S. 11–14.

mend fordernd auf und ging gezielt gesellschaftlich aufgeladene Themen an. Deziert setzte sie nun auf Vermittlungs- und Öffentlichkeitsarbeit: 1984 erschien die erste Nummer der vierteljährlichen Informationszeitschrift *CIPRA Info*. Ab 1985 wurden die Referate und Diskussionsergebnisse der Jahresfachtagung publiziert und ab 1987 erschienen in unregelmässigen Abständen die *Kleinen Schriften* zu unterschiedlichen Themen.⁹⁰ Die Resolutionen waren neuerdings teils in einem alarmistischen, teils in einem anklagenden Stil verfasst. Schliesslich professionalisierte sich die CIPRA und richtete 1990 eine hauptamtlich geführte Geschäftsstelle in Vaduz ein.

War die Kommission zur Zeit ihrer Gründung den Natur- und Landschaftsschutzidealen verpflichtet, veränderte sie ihre Position unter dem Präsidium Broggis zunehmend. Das alte, durch die «epistemic community of preservation»⁹¹ geprägte Schutzideal, die Natur möglichst unter Ausschluss des Menschen zu konservieren, wurde im Verlauf der 1980er Jahre aufgegeben. Es wich dem systemischen Umweltschutz, der Mensch und Natur gemeinsam dachte und den auch die wissenschaftliche Gemeinschaft vertrat, beispielsweise im MAB-Forschungsprojekt.

Die internen Kontroversen wurden schliesslich auf der Jahrestagung 1986 unter dem Titel «Naturschutz contra Bürger» ausgetragen.⁹² Naturschutz kann unterschieden werden in gestaltenden und bewahrenden Naturschutz. Dabei bevorzugt der gestaltende Naturschutz die fortwährende Nutzung der Natur gegenüber der totalen Aufgabe von Einflussnahme.⁹³ Beide Ideale waren in der CIPRA vertreten. Der Gastgeber der Tagung 1986, Claude Pairaudeau, Direktor des französischen Nationalparks La Vanoise, charakterisierte diesen Gegensatz mit zwei Polen – denjenigen der «Naturschützer» und denjenigen der «Landschafterschliesser» –, die sich unversöhnlich gegenüberstünden.⁹⁴ Trotz reger Bemühungen zur Vermittlung zwischen den beiden Polen berichtete er vom konflikthafter Verlauf der Tagung. Anstoss zu Diskussionen gab das Referat des Franzosen Noël Lebel, Commissaire à l'aménagement des Alpes du Nord und Mitglied der Délégation à l'Amé-

90 Vgl. die CIPRA International, Inventarliste der CIPRA-Publikationen (o. D.), CIPRA-Archiv, Schaan, Liechtenstein.

91 Bernhard Gissibl, Sabine Höhler, Patrick Kupper, Towards a Global History of National Parks. In: Bernhard Gissibl, Sabine Höhler, Patrick Kupper (Hg.), *Civilizing Nature. National Parks in Global Historical Perspective* (New York 2012), S. 1–27, hier S. 5.

92 CIPRA International, Claude Pairaudeau (Hg.), *Naturschutz contra Bürger? Schutzgebiete im Widerstreit mit den Nutzungsansprüchen der einheimischen Bevölkerung* (Vaduz 1987).

93 Vgl. Hasenöhr, *Zivilgesellschaft*, S. 372–373.

94 Pairaudeau, *Gedanken*, S. 12.

nagement du Terroire et à l'Action Régionale.⁹⁵ Lebel forderte die «Verknüpfung der Entwicklung mit der Landschaftspflege». Die «Entwicklung», so Lebel, sei das aktuelle Paradigma der Raumplanung und habe als solches das Paradigma des «Wachstums» und des ökonomischen Denkens abgelöst.

Weil die Natur unbegrenzt schien und deshalb in ökonomischen Begriffen keinen Gebrauchswert hatte, hat man zu wenig beachtet, dass die Qualität der Umwelt ein «ökonomisches Vorkommen» bedeutet und als solches einen eigenen ökonomischen Wert hat, also nicht nur für den Tourismus.⁹⁶

Das raumplanerische Konzept der Entwicklung umfasse die Planung ökonomischer und soziostruktureller Veränderungen, die auf lokaler Ebene gewünscht werde. Raumentwicklung müsse demnach nicht nach der Umsetzung von Idealen und Wünschen trachten, sondern die natürlichen Gegebenheiten aufgreifen.

Das von Lebel verfochtene Ideal einer Verschmelzung von Schutz und Nutzung entsprach weitgehend der systemwissenschaftlichen Sicht von Umwelt und spiegelte die aktuellen fachlichen Tendenzen wider. Das neue Paradigma könne laut Lebel die Opposition von Raumplanern (den übereifrigen Erschliessern) und «blockierendem» Landschaftsschutz zu einem konstruktiven Dialog führen, weshalb Lebel von beiden Seiten mehr Kompromissbereitschaft forderte.⁹⁷ Nebst dem inhaltlichen Wandel veranschaulicht Lebels Stellung als Staatsangestellter, wie die Resultate ökologischer Forschung in die Behördenpraxis der Raumplanung fließen konnten. Die harschen Gegenreaktionen, die Lebels Ansicht in der CIPRA auslöste,⁹⁸ können sowohl als Ausdruck der unterschiedlichen Naturkonzeptionen als auch als Generationenkonflikt interpretiert werden. Jedenfalls entspannten sich die Gegensätze in der Folge. Langsam, aber stetig bewegte sich die CIPRA unter der Leitung von Mario F. Broggi weg vom «Glasglockennaturschutz»,⁹⁹ der umfassende systemische Ansatz hatte ausreichende Überzeugungskraft.

95 Noël Lebel, Geschützte Landschaft und lokale Zielsetzung. Ein ökonomisches Problem oder ein politischer Entscheid? In: CIPRA International, Claude Pairaudeau (Hg.), Naturschutz contra Bürger? Schutzgebiete im Widerstreit mit den Nutzungsansprüchen der einheimischen Bevölkerung (Vaduz 1987), S. 58–68.

96 Ebenda, S. 66.

97 Ebenda, S. 66–67.

98 Pairaudeau, Gedanken.

99 Der Begriff wird oft synonym für Naturschutz mittels Schutzgebieten verwendet, vgl. Hünemörder, Expertennetzwerk, S. 286.

3.2.3 Wen interessiert's? Die CIPRA ringt um öffentliche Aufmerksamkeit

Die CIPRA war Mitte der 1980er Jahre nicht nur auf der Suche nach ihrer inhaltlichen Ausrichtung, sondern auch nach ihrer Stellung im internationalen Umweltschutz. Präsident Mario F. Broggi sah ihre Aufgabe in der Scharnierfunktion zwischen Wissenschaft und Politik, «als Transmissionsriemen, mit kritischer Begleitung des staatlichen Wirkens für den Umweltbereich im Alpenraum».¹⁰⁰ Er arbeitete gezielt darauf hin, die CIPRA aus der Bedeutungslosigkeit zu manövrieren und ihre Position zu stärken, indem er in Öffentlichkeitsarbeit investierte und anschlussfähige sozioökonomische Themenfelder anging. Die Jahrestagung von 1984 stand unter dem Titel «Sanfter Tourismus»,¹⁰¹ diejenige von 1985 im Zeichen des Waldsterbens.¹⁰²

Die Themenwahl zeugt von der Lust auf politische Auseinandersetzung. Insbesondere die Waldsterbendebatte bewegte in den 1980er Jahren die Öffentlichkeit. Gegen Ende der 1970er Jahre stellten Forstexperten vermehrt grossflächige Baumschäden fest, die sie auf stickstoffhaltige Niederschläge und dadurch übersäuerte Böden zurückführten. Deutsche Medien wie *Der Spiegel* oder die *Frankfurter Allgemeine Zeitung* sahen darin eine Umweltkatastrophe von unvorhersehbarem Ausmass, wobei sie auch Fachleute zitierten, die in den beobachteten Phänomenen eine permanente und bedrohliche Störung des ökologischen Gleichgewichts erblickten. Zahlreich waren aber auch die Stimmen, die im Waldsterben keine grössere Bedrohung ausmachten und überzeugt waren, mit technischen Mitteln wie Dünger die Schäden bekämpfen zu können. Tatsächlich entwickelte sich das Waldsterben nicht zur Katastrophe, wohl auch weil Massnahmen zur Minderung von Emissionen ergriffen wurden.¹⁰³

Mario F. Broggi gehörte zu jenen, die das Waldsterben und sein katastrophales Potenzial nicht bestritten. Er forderte eine umfassende Schadensbestandsaufnahme in den Staaten mit Alpenanteil und daraus abgeleitete Handlungsanweisungen für die Politik. Broggi war überzeugt,

100 Mario F. Broggi, Eröffnung. In: CIPRA International, Walter Danz (Hg.), *Ist der Bergwald noch zu retten?* (Vaduz 1986), S. 16–18, hier S. 18.

101 CIPRA International, Broggi (Hg.), *Sanfter Tourismus*.

102 CIPRA International, Walter Danz (Hg.), *Ist der Bergwald noch zu retten?* (Vaduz 1986).

103 Vgl. Birgit Metzger, «Erst stirbt der Wald, dann du!» *Das Waldsterben als westdeutsches Politikum* (1978–1986) (Frankfurt a. M. 2015), S. 135–164; Roderich von Detten (Hg.), *Das Waldsterben. Rückblick auf einen Ausnahmezustand* (München 2013); Kenneth Anders, Frank Uekötter, *Viel Lärm ums stille Sterben. Die Debatte über das Waldsterben in Deutschland*. In: Frank Uekötter, Jens Hohensee (Hg.), *Wird Cassandra heiser? Die Geschichte falscher Ökoalarme* (Stuttgart 2004), S. 112–138.

dass Indizienbeweise generell für die Luftverschmutzung [als Hauptursache] sprechen und dass angesichts der Tragweite der Bedrohung nicht das hinterste und letzte an direkten und indirekten Zusammenhängen bekannt sein muss, [...] bevor energisch reagiert werden muss.¹⁰⁴

Der Bergwald galt für die CIPRA als Indikator für die gesamte Stabilität des Alpenraums, weshalb sie schon 1984 einen «Krisenstab» zu seiner Rettung in jedem Alpenland gefordert hatte.¹⁰⁵ Broggi betonte die Funktion des Bergwalds für die Sicherheit von Siedlungen und des Verkehrs, seine Bedeutung für den Tourismus, «ja für das Überleben im Alpenraum generell».¹⁰⁶

Insbesondere die Industriezentren standen durch ihren hohen Emissionsausstoss im Verdacht, sauren Regen und Waldsterben zu befördern. Broggi zufolge lag aber nicht nur die Verantwortung für das Waldsterben, sondern auch das Interesse an dessen Bekämpfung in den Wirtschaftszentren. Der Bergwald sei als Garant für die Stabilität ganz Europas relevant, sei es durch seine Fähigkeit, Wasser zu speichern und Hochwasser zu verhindern, oder durch seine schützende Funktion für Verkehrswege durch die Alpen.¹⁰⁷

Ein einflussreicher Unterstützer Broggis war der Schweizer Walter Bosshard, Direktor der Eidgenössischen Anstalt für das forstliche Versuchswesen. Bosshard konstatierte in seinem Grundsatzreferat auf der Jahresfachtagung 1985, dass die «grossräumige Waldvergiftung» ihre Ursachen «ausserhalb des Forstlichen» habe und demzufolge nicht mit waldbaulichen Massnahmen oder Düngung bekämpft werden könne.¹⁰⁸ Die Lösung liege «nicht primär im Naturwissenschaftlichen und im Technischen, sondern im Gesellschaftlichen».¹⁰⁹ Bosshard holte weit aus für seine Kritik: Die «Massnahmen wider die Natur» hätten eine zu intensive Nutzung der Berggebiete ermöglicht, «das trifft vor allem zu beim Strassenverkehr und Tourismus».¹¹⁰ Experten müssten seines Erachtens als Warner auftreten, die das gesellschaftliche Verantwortungsbewusstsein für die Umwelt verbesserten, und Politiker müssten endlich handeln:

104 Broggi, *Eröffnung*, S. 16.

105 Mario F. Broggi, CIPRA-Resolution von Chur 1984 (Kurzfassung): «Rettet den Bergwald jetzt!» In: CIPRA International, Walter Danz (Hg.), *Ist der Bergwald noch zu retten?* (Vaduz 1986), S. 10.

106 Broggi, *Eröffnung*, S. 16.

107 Ebenda.

108 Walter Bosshard, *Ist der Bergwald noch zu retten?* In: CIPRA International, Walter Danz (Hg.), *Ist der Bergwald noch zu retten?* (Vaduz 1986), S. 30–36, hier S. 30.

109 Ebenda.

110 Ebenda, S. 31.

[W]er dank seiner Ausbildung und beruflichen Erfahrung die Zusammenhänge erkennt und schweigt, der macht sich schuldig. Wer höhere, namentlich politische Verantwortung trägt und nicht energisch handelt, der ist fehl an seinem Platz.¹¹¹

Bosshards Worte wurden ausführlich in wichtigen deutschsprachigen Zeitungen rezipiert und wiedergegeben.¹¹²

Alarmismus gehörte seit 1970 zum Kommunikationsrepertoire vieler Umweltexpertinnen und -experten. Dies ist auf eine Verunsicherung angesichts der diagnostizierten Bedrohung sowie die Neuheit der Bedrohung, auf die Möglichkeit zur Erstellung wissenschaftlich fundierter Prognosen und computergestützter Zukunftsmodelle, aber auch auf eine Prägung durch den subjektiv-emotionalen Politikstil aus dem Umfeld Neuer Sozialer Bewegungen und alternativer Milieus zurückzuführen.¹¹³ In den 1980er Jahren kamen die Erfahrungen aus der Ölpreis- und Wirtschaftskrise und das Erleben einer rasanten Beschleunigung der Zeiterfahrung hinzu. Auch schwand zunehmend die Fortschrittseuphorie der Nachkriegszeit.¹¹⁴ Die Warnrufe von Exponenten der CIPRA waren Ausdruck dieser Wahrnehmungskomplexe. Im drohenden Unterton ist sowohl Pessimismus als auch die Zuversicht zu erkennen, dass die Katastrophe noch nicht unabwendbar sei. Letztere wurde allerdings von den negativen Erfahrungen mit der langsamen Umsetzung von umweltpolitischen Forderungen der 1970er Jahre getrübt, die wenig Greifbares hervorgebracht hatten. Umweltparteien wie die Grünen in Deutschland oder der Schweiz und damit eine dezidierte Umweltpolitik entstan-

111 Ebenda, S. 36.

112 Z. B. Ludwig Fischer, Bergwald auf dem trockenen Ast. In: *Süddeutsche Zeitung* (30.09.1985); *Jenseits des Vorstellungsvermögens*. In: *Süddeutsche Zeitung* (03.10.1985); *Ist der Bergwald noch zu retten? Internationale Alpenschutzkommission zieht die Alarmglocke*. In: *Neue Zürcher Zeitung* (16.10.1985).

113 Vgl. Metzger, Wald, S. 593–595; Kai F. Hünemörder, *Kassandra im modernen Gewand. Die umweltpapokalyptischen Mahnrufe der frühen 1970er Jahre*. In: Frank Uekötter, Jens Hohensee (Hg.), *Wird Kassandra heiser? Die Geschichte falscher Ökoalarme* (Stuttgart 2004), S. 78–97; Patrick Kupper, *«Weltuntergangs-Vision aus dem Computer.» Zur Geschichte der Studie «Die Grenzen des Wachstums» von 1972*. In: Frank Uekötter, Jens Hohensee (Hg.), *Wird Kassandra heiser? Die Geschichte falscher Ökoalarme* (Stuttgart 2004), S. 98–111.

114 Vgl. Anselm Doering-Manteuffel, Lutz Raphael, *Nach dem Boom. Perspektiven auf die Zeitgeschichte seit 1970* (Göttingen 2010²), S. 75–102; Frank Bösch, *Umbrüche in die Gegenwart. Globale Ereignisse und Krisenreaktionen um 1979*. In: *Zeithistorische Forschung* 9 (2012), S. 8–32; Tobias Becker, *Rückkehr der Geschichte? Die »Nostalgie-Welle« in den 1970er und 1980er Jahren*. In: Fernando Esposito (Hg.), *Zeitenwandel: Transformationen geschichtlicher Zeitlichkeit nach dem Boom* (Göttingen 2017), S. 93–117.

den erst im Verlaufe der 1980er Jahre.¹¹⁵ Die Katastrophenrhetorik schien also immer noch angebracht.

Nebst dem Waldsterben, das bis zu einem gewissen Grad ein unsichtbares Phänomen war (die Waldschäden liessen sich nicht immer mit blossem Auge erkennen), hatte der Alpenschutz mit einer sehr gut sichtbaren Bedrohung zu kämpfen: dem Ausbau von Tourismus- und Verkehrsinfrastruktur. In den 1980er Jahren widmete sich die CIPRA vornehmlich den Themenkomplexen Tourismus und Verkehr, die beide sehr eng verwandt waren. Mario F. Broggi schrieb im Geleitwort der *CIPRA Info* 1984 von «Ski-Autobahnen»¹¹⁶ oder vom «gewaltige[n] Wachstum an Infrastrukturen wie Transportanlagen, Bettenzahl, Strassenausbau».¹¹⁷ 1987 konstatierte er, dass die Zeit der Neuerschliessungen vorbei sei, das Schlagwort heisse heute «qualitative Verbesserung», also Ausbau von Bahn- und Liftkapazitäten, woraus der Ruf nach Umfahrungs- und Schnellstrassen erwachse, welche wiederum die «Sogwirkung der grossen Agglomerationen» und damit die Abwanderung verstärkten.¹¹⁸

Der Verkehr in den Alpen hatte drei Dimensionen: die innere Erschliessung durch lokale Infrastruktur, die Verknüpfung der Alpen mit dem Alpenumland durch Schnellstrassen und Eisenbahn und schliesslich die Verbindung des Alpenumlands durch die Alpen hindurch.¹¹⁹ Während die ersten beiden Dimensionen untereinander kompatibel und für die lokale Bevölkerung nützlich waren, galt dies für Letztere nur noch bedingt.¹²⁰ Unabhängig vom Nutzen der einzelnen Erschliessungsebenen sahen Alpenschutzexpertinnen und -experten in der Verkehrsererschliessung eine Hauptursache für die Bedrohung der Alpen. Die von Broggi genannte Infrastruktur war sichtbar und zerstörte damit die Landschaftsästhetik der Alpen. Sie störte aber auch das ökologische System. Strassen versiegelten den Boden, Autos brachten Schadstoffe und Lärm, touristische Dienstleistungen lös-

115 Vgl. Uekötter, Deutschland in Grün, S. 31; Werner Seitz, «Melonengrüne» und «Gurkengrüne». Die Geschichte der Grünen in der Schweiz. In: Matthias Baer, Werner Seitz (Hg.), Die Grünen in der Schweiz (Zürich 2008), S. 15–37.

116 Mario F. Broggi, Impressum Ausgabe 2. In: CIPRA Info 2 (Mai 1984). Für die historische Verortung dieses Skitourismusausbaus vgl. Robert Groß, Die Beschleunigung der Berge. Eine Umweltgeschichte des Wintertourismus in Vorarlberg/Österreich (1920–2010) (Köln, Wien, Weimar 2018).

117 Mario F. Broggi, Impressum Ausgabe 11. In: CIPRA Info 11 (April 1987).

118 Ebenda.

119 Letzteres bezeichnete Anne-Marie Granet-Abisset als «aplanissement de la montagne», vgl. Granet-Abisset, L'aplanissement.

120 Vgl. Rolf Gisler-Jauch, Uri und das Automobil – des Teufels späte Rache? Soziale und wirtschaftliche Auswirkungen des Automobils auf das Urnerland (Altdorf 1994), S. 254–261.

ten die traditionelle Landwirtschaft ab, die Sogwirkung schadete den ökonomischen und sozialen Ressourcen der Berggebiete. Was Walter Bosshard für das Waldsterben diagnostiziert hatte, galt noch mehr für den Verkehr: Die Ursachen waren gesellschaftlicher Natur.

1984 lagen der CIPRA wissenschaftliche Studien vor, welche die Schädlichkeit von Autoabgasen für die alpine Umwelt belegten. Eine Untersuchung der Innereien von Steinböcken im Kanton Graubünden stellte starke Schwermetallbelastungen fest. Da Steinböcke zivilisationsfern und weit abseits von Strassen leben, waren die Studienresultate umso schockierender.¹²¹ Für Mario F. Broggi waren damit die Zusammenhänge zwischen Autofahren und Umweltbelastung bewiesen. Die einzige Lösung sah er in einem gesellschaftlichen Wandel.¹²² Das Auto galt in den 1980er Jahren vielfach noch als Symbol individueller Freiheit, der «Zusammenhang zwischen verschmutzter Luft und dem Zerstörungsprozess an den Wäldern», so fürchtete Broggi, werde hingegen kaum anerkannt.¹²³ Entgegen der Wahrnehmung Broggis fand in der Schweiz im Kontext der Waldsterbendebatte ein Umdenken statt, das der Luftreinhaltepolitik in den 1980er Jahre starken Aufwind verlieh.¹²⁴

Broggis Stimme ist durchaus als stellvertretend für die Alpenschutzexpertinnen und -experten jener Zeit zu betrachten, als Präsident der CIPRA war er ihr gewählter Vertreter. Seine Positionen waren im Übrigen deckungsgleich mit jenen universitärer Expertinnen und Experten, auch wenn diese nicht in gleicher Weise alarmierend auftraten (s. 3.1.2). Der Verkehr und seine Auswirkungen auf die alpinen Ökosysteme wurden in den 1980er Jahren zum vorrangigen Problem von Alpenschützerinnen und -schützern und blieb es bis mindestens zum ausgehenden 20. Jahrhundert.¹²⁵

In der formalen Analyse des Alpenschutznetzwerks taucht neben Broggi noch eine weitere Person prominent auf: Walter Danz.¹²⁶ Der promovierte Geograph

121 Broggi rezipiert die Studie in *CIPRA info* vom Mai 1984, vgl. Broggi, Impressum Ausgabe 2.

122 Mario F. Broggi, Impressum Ausgabe 3. In: *CIPRA Info* 3 (September 1984).

123 Ebenda, S. 3.

124 Vgl. Hans-Ulrich Berger, Peter Güller, Samuel Mauch u. a., *Verkehrspolitische Entwicklungspfade in der Schweiz. Die letzten 50 Jahre* (Zürich 2009), S. 245; die Waldsterbendebatte wirkte sich auch auf die Rolle der SBB aus: Gisela Hürlimann, *Schweizerische Verkehrspolitik für Europa. 1982–2007*. In: Kilian T. Elsasser (Hg.), *Der direkte Weg in den Süden. Die Geschichte der Gotthardbahn* (Zürich 2007), S. 162–185, hier S. 170.

125 Der Tourismusexperte Martin Uitz 1998: «Das eigentliche Problem heisst Verkehr»: Martin Uitz, *Tourismusrückgang und die Grenzen des Wachstums*. In: *CIPRA International* (Hg.), 1. Alpenreport Bd. 1 (Bern, Stuttgart, Wien 1998), S. 244–249, hier S. 247.

126 In den 1980er Jahren weist er praktisch die identischen Netzwerkwerte (*degree* und *centrality*) wie Mario F. Broggi auf. Daraus lässt sich schliessen, dass er im Alpenschutznetzwerk eine weitgehend gleiche Stellung wie der CIPRA-Präsident einnahm.

Danz leitete in den 1970er Jahren das Münchner Alpeninstituts für Umweltforschung¹²⁷ und war innerhalb der CIPRA sehr engagiert. Zwar äusserte er sich weniger oft und weniger pointiert in der Öffentlichkeit als Mario F. Broggi, doch als Vizepräsident der CIPRA war er eine angesehene und gute vernetzte Persönlichkeit. Stets war er auf den CIPRA-Tagungen präsent und oftmals federführend in wichtigen Funktionen, etwa als Herausgeber der Tagungsbände.

Walter Danz war massgeblich daran beteiligt, dass sich die CIPRA in den 1980er Jahren auf eines ihrer Gründungsziele besann, die Ausarbeitung einer internationalen Konvention zum Schutz der Alpen. Ab 1986 fokussierte die Organisation auf dieses Ziel, investierte stark in konzeptuelle Arbeit und lobbyierte bei Behörden und in der Politik. Viel Energie floss in eine umfassende internationale Bestandsaufnahme, bestehend aus einem umfangreichen Fragebogen für nationale Behörden und relevante Nichtregierungsorganisationen, für dessen Erarbeitung und Auswertung Walter Danz die Hauptverantwortung trug. Auf der Jahreskonferenz 1988 unter dem Titel «Umweltpolitik im Alpenraum» wurden die Resultate öffentlich präsentiert.¹²⁸ Die grosse Wirkung der Konferenz und ihrer Schlussresolution, der «Lindauer Erklärung zur Umweltpolitik im Alpenraum», überraschte wohl auch die Führung der CIPRA selbst.

3.2.4 Mehr als leere Worte: Eine Konvention zum Schutz der Alpen

Bereits im Gründungsjahr 1952 hatte sich die CIPRA das Ziel einer Alpenschutzkonvention gesetzt, bisher aber nicht verwirklicht.¹²⁹ 1986, angesichts des konkreter werdenden Europäischen Binnenmarktes, schien die Zeit zu drängen.¹³⁰ Walter Danz verlangte, dass die Alpenkonvention noch vor dem Europäischen Binnenmarkt verwirklicht werden müsse, «[...] wenn die Alpenländer nicht in noch weit größerem Maße als bisher von der wirtschaftlichen Entwicklung nördlich und südlich der Alpen überrollt werden sollen. [...] Doch die Zeit eilt. Bis 1992 muß die Alpenkonvention in Kraft treten.»¹³¹ Für Danz war die Europäische Integri-

127 Alpen: «I fahr' todsicher nimmer nei». In: Der Spiegel 9 (21.02.1977), S. 62–79.

128 Vgl. Galle, Übereinkommen, S. 6–7; Walter Danz, CIPRA International (Hg.), Umweltpolitik im Alpenraum (München 1989).

129 Vgl. Walter Danz, Stephan Ortner, Zum Geleit. In: CIPRA International, Stephan Ortner, Walter Danz (Hg.), Die Alpenkonvention. Eine Zwischenbilanz (Vaduz 1993), S. 7–9, hier S. 8. Bereits in der «Resolution von Chur» 1984 hatte sich die CIPRA erneut für eine Intensivierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit stark gemacht.

130 Vgl. Galle, Übereinkommen, S. 7.

131 Walter Danz, Grundsatzreferat. In: Walter Danz (Hg.), Umweltpolitik im Alpenraum (München 1989), S. 63–79, hier S. 79.

on ein Schrittmacher für den Alpenschutz, die Marktliberalisierung innerhalb der EG wirke auch auf die Nicht-EG-Staaten im Alpenraum. Die Umweltpolitik stand einmal mehr in der Gefahr, den wirtschaftlichen Entwicklungen hinterherzuhinken; der Druck zur Europäisierung nahm zu.

Warum verlangte die CIPRA überhaupt ein internationales Alpenschutzabkommen? Die Mitglieder der CIPRA waren schon lange überzeugt, dass nur eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit dem Schutz der Alpen gerecht werden könne. Bisherige Bemühungen waren daran gescheitert, dass sie nur Empfehlungscharakter hatten und so ohne Wirkung geblieben waren. Bereits in den 1970er und 1980er Jahren hatte sich der Europarat um eine internationale Koordination von Massnahmen zum Schutz der Alpen bemüht und die Arge Alp hatte verschiedentlich Empfehlungen verabschiedet – ohne unmittelbar sichtbare Wirkung.¹³² Da es deshalb Mitte der 1980er Jahre noch keine konkreteren Pläne für ein grenzübergreifendes Schutzkonzept gab, entschied die CIPRA, selbst einen Arbeitsplan aufzusetzen und alles Mögliche zu tun, um die Regierungen der Alpenländer zur gemeinsamen und verbindlichen Zusammenarbeit zu bringen.¹³³

Die CIPRA erachtete die Kooperation der Verantwortlichen auf subnationaler, nationaler und europäischer Ebene als Grundlage für die rechtlich bindende Form einer Alpenkonvention, weshalb sie von Anfang an möglichst viele Verwaltungs- und Regierungsstellen in den Arbeitsprozess einbezog. Mit ihrer breitangelegten Umfrage unter Behörden, Verbänden, Expertinnen und Experten aus dem Alpenraum schuf die CIPRA im Dezember 1987 die Grundlagen, um eine «Bilanz zur Umweltpolitik im Alpenraum» zu ziehen.¹³⁴ Der Fragebogen umfasste «50 umweltpolitische Ziele aus 12 Fachbereichen» (Raumordnung, Naturschutz, Landwirtschaft und Bodenschutz, Bergwald, Siedlung und Infrastruktur, Tourismus, Verkehr, Energieversorgung, Wasserwirtschaft, technischer Umweltschutz, Forschung und Information sowie grenzüberschreitende Zusammenarbeit). Insgesamt wurden 227 Institutionen befragt, von denen rund die Hälfte den Fragebogen beantwortete.¹³⁵ Die Erhebung diente als Grundlage der CIPRA-Jahresfachtagung «Umweltpolitik im Alpenraum» im Juni 1988 in Lindau am Bodensee, auf der erstmals gefestigte Daten zur Wahrnehmung der Umweltprobleme im Alpenraum vorgestellt werden konnten.¹³⁶

132 Vgl. Danz, Grundsatzreferat.

133 Vgl. ebenda.

134 Ebenda.

135 Ebenda, S. 68–69.

136 Die Tagung in Lindau am Bodensee, an der rund 200 Experten, Regierungsvertreter sowie Vertreter des Europarates, der Europäischen Union und der EFTA sowie der verschiedenen alpenländischen Arbeitsgemeinschaften teilnahmen, gilt in der Forschung

Das eindrückliche Material tat seine Wirkung: Reinhard Sanders, Vizepräsident des Deutschen Naturschutzringes, betonte in der Abschlussrede zur Tagung, dass die Umfragedaten der CIPRA in aller Deutlichkeit zeigten, wie dringend Umweltschutzmassnahmen im Alpenraum nötig seien:

Die während der Tagung gelieferten mündlichen Berichte aus den verschiedenen Landesteilen boten dazu eine deprimierende Illustration. Das alles kontrastiert eklatant zu den Sonntagsreden verantwortlicher Politiker und den beschönigenden Erklärungen, die auch wir hier aus offiziellem Mund gehört haben. [...] Deutlicher hat die Notwendigkeit für eine einheitliche und verbindliche Konvention, auf die sich alle Alpenländer freiwillig verpflichten, gar nicht unterstrichen werden können.¹³⁷

Die Dringlichkeit war 1988 besonders augenfällig: Im Sommer des vorangegangenen Jahres war Europa und insbesondere der Alpenraum von starken Unwettern heimgesucht worden, die zu Überschwemmungen und Hangrutschungen geführt hatten. Der «Katastrophensommer 1987» erschien Umweltschützerinnen und Umweltschützern sowie Politikern und Experten als Menetekel, dass man es mit der Erschliessung der Alpen und der Vegetationsbeschädigung zu weit getrieben habe. Die Unwetterschäden wurden von verschiedenen Seiten auf zivilisationsbedingte Entwicklungen zurückgeführt, vor allem auf die Bodenverdichtung durch Verkehrswege und Skipisten oder die mangelhafte Berücksichtigung von Gefahrenzonen beim Siedlungsbau (s. 4.2.5).

Im Anschluss an die CIPRA-Jahresfachtagung konstituierte sich im September 1988 eine internationale Expertengruppe unter dem Namen Liechtensteiner Kreis in Vaduz, um die Konvention vorzubereiten. Auf der Arbeitstagung nahmen international anerkannte Experten und eine Expertin aus Wissenschaft und Verwaltung teil, darunter auch Werner Bätzing von der Universität Bern und der Leiter der Abteilung Natur- und Heimatschutz des Bundes, Aldo Antoniotti.¹³⁸ Die Exper-

als Startschuss für die Alpenkonvention. Vgl. Heuck, Infrastrukturmassnahmen, S. 17–18; Galle, Übereinkommen, S. 6.

137 Reinhard Sander, Schlusswort. In: Walter Danz (Hg.), *Umweltpolitik im Alpenraum* (München 1989), S. 236.

138 Teilnehmer der Tagung (in alphabetischer Reihenfolge): Antoniotti, Aldo (Leiter Abteilung Natur- und Heimatschutz, Bundesamt für Forstwesen und Landschaftsschutz, Bern); Bätzing, Werner (Geographisches Institut Universität Bern); Broggi, Mario F. (Präsident CIPRA); Burhenne, Wolfgang E. (Präsident IUCN-Kommission für Politik, Recht und Umweltverwaltung); Corcelle, Guy (Generaldirektion XI Umwelt der EG); Danz, Walter (Vize-Präsident CIPRA); Kolo, Hans (Mitglied des Deutschen Landtages, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft demokratischer Sozialisten im Alpenraum); Larcher, Alois (Europarat, Parlamentsdienst des Ausschusses für Umwelt, Raumordnung und Kommu-

tengruppe konnte bereits im Oktober den Entwurf eines Leitbildes für die Alpenkonvention an Regierungsstellen, Verbände, Expertinnen und Experten in allen Alpenländern senden. Der Zeitplan für die Konvention war ambitioniert, schon im September 1989 sollte bei der Delegiertenversammlung der CIPRA eine endgültige Fassung des Leitbildes verabschiedet werden, um es dann bei der ersten Internationalen Alpenkonferenz der Umweltminister im Oktober desselben Jahres vorlegen zu können.¹³⁹ Der Liechtensteiner Kreis begründete diese Hast folgendermaßen:

Angesichts der zunehmenden Umwelt-, Verkehrs-, Energie-, Tourismus-, Landwirtschafts-, Bergwald- und Bodenbelastung im Alpenraum wird eine noch stärkere, verbindliche, grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den direkt betroffenen Staaten und Ländern immer dringlicher.¹⁴⁰

Der zuständige Schweizer Bundesrat Flavio Cotti verweigerte eine Stellungnahme zum Leitbild der Alpenkonvention mit dem Verweis, dass Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, Liechtenstein, Jugoslawien und die Schweiz zurzeit gemeinsame Gespräche über die Vorbereitung einer Alpenschutzkonferenz führen würden. «Deren Ziel wird sein, alle Tätigkeiten aufzulisten, welche eine enge Zusammenarbeit zwischen den Alpenländern erfordern. Gegebenenfalls wird sich daraus die Notwendigkeit ergeben, für gewisse Bereiche eine Konvention auszuarbeiten.» Cotti erachtete die Initiative der CIPRA als zu früh.¹⁴¹ Der Schweizer Bundesrat war nicht der einzige Staatsmann, der Zurückhaltung übte. Offen-

nalfragen); März, Fritz (Präsident des DAV); Müller, Johannes (Amt der Vorarlberger Landesregierung); Näscher, Felix (Landesforstmeister Fürstentum Liechtenstein); Pseiner, Helmut (Amt der Kärntner Landesregierung, Sekretariat ALPEN-ADRIA); Rambaud, Dominique (Centre International pour l'Environnement Alpin, Chambéry); Reith, Wolf J. (Institut für Raumplanung und Agrarische Operationen der Universität für Bodenkultur Wien); Ribaut, Jean-Pierre (Leiter Abteilung Umwelt des Europarats); Taschner, Karola (Europäisches Umweltbüro); Als Gäste: Brunhart, Hans (Regierungschef des Fürstentums Liechtenstein) und Purtscher, Martin (Landeshauptmann von Vorarlberg, Präsident ARGE ALP). Vgl. Walter Danz, CIPRA (Hg.), «Liechtensteiner Kreis». Teilnehmerliste CIPRA/IUCN Workshop Alpenkonvention (27.–29.09.88). In: *Umweltpolitik im Alpenraum* (München 1989), S. 526–527; zum Inhalt vgl. Aldo Antoniotti, Bericht des Bundesamt für Forstwesen und Landschaftsschutz von A. Antoniotti über Workshop der CIPRA (04.10.1988), BAR, Sign.: E3363-07#2009/233#1226*.

139 Walter Danz, Schreiben an Flavio Cotti (06.1989), BAR, Sign.: E3363-07#2009/233#1226*.

140 Liechtensteiner Kreis, Erklärung des «Liechtensteiner Kreises» zur Notwendigkeit einer Alpenschutzkonvention (29.09.1988), BAR, Sign.: E3363-07#2009/233#1226*.

141 Flavio Cotti, Schreiben an Walter Danz (18.08.1989), BAR, Sign.: E3363-07#2009/233#1226*.

bar war es den betroffenen Regierungen lieber, staatliche Souveränität zu wahren als sich durch die Bekenntnis zum Schutz der Alpen zu verpflichten – geschweige denn, sich durch eine Nichtregierungsorganisation etwas vorschreiben zu lassen.

Schliesslich brach der amtierende deutsche Umweltminister Klaus Töpfer¹⁴² die internationale Zurückhaltung und trat als Schirmherr der ersten Alpenkonferenz der Umweltminister in Berchtesgaden vom 9. bis 11. Oktober 1989 auf.¹⁴³ Offizielle Vertretungen aus Deutschland, Österreich, Frankreich, Italien, Liechtenstein und der Schweiz verabschiedeten dort die 89 Punkte umfassende «Resolution von Berchtesgaden», die auf der Grundlage des «Leitbildes für die Alpenkonvention» durch die CIPRA und den Liechtensteiner Kreis erarbeitet worden war. Die Resolution verlangte den Einsatz einer Arbeitsgruppe, die einen Entwurf der Konvention entwickeln sollte.¹⁴⁴ Damit war die Alpenkonvention ihrer Verwirklichung so nahe wie noch nie zuvor.

Einer der wichtigen Promotoren der Alpenkonvention ausserhalb der CIPRA war Werner Bätzing. Bätzing, damals Assistent von Paul Messerli am Geographischen Institut Bern, begleitete als Mitglied des Liechtensteiner Kreises die Alpenkonvention fast von Beginn an – während sein Vorgesetzter sich um die globale Alpenpolitik kümmerte (s. 3.1.3). 1984 war der gebürtige Deutsche Bätzing mit seinem populärwissenschaftlichen Buch «Die Alpen. Naturbearbeitung und Umweltzerstörung – eine ökologisch-geographische Untersuchung» bekannt geworden und, obwohl er Ende der 1980er Jahre noch am Anfang der universitären Karriere stand, bereits ein anerkannter Alpenexperte (s. 4.1.2). Bätzing berichtete später in seinem «Kleinen Alpenlexikon» von den Herausforderungen, der Alpenkonvention innerhalb dieser Arbeitsgruppe ein Profil zu geben. Die Diskussionen kreisten um die Frage, ob Natur- und Umweltschutz das Kernanliegen der Konvention sein sollten oder aber die (nachhaltige) Wirtschaft. Welche Bezeichnung, «Alpenschutzkonvention» oder «Alpenkonvention», wäre angemessener?¹⁴⁵ Die Expertinnen und Experten einigten sich schliesslich auf den Titel Alpenkonvention und legten damit den semantischen Schwerpunkt nicht auf das Schutzanliegen. Trotzdem begleitete diese Frage den gesamten Entwicklungsprozess der Kon-

142 Töpfer (*1938) war unter Helmut Kohl zwischen 1987 und 1994 deutscher Umweltminister.

143 Werner Bätzing unterstellte Töpfer «wahltaktische Gründe» für sein Engagement. Vgl. «Es braucht den Druck von unten!» Interview mit Werner Bätzing. In: Rote Anneliese 126 (06.02.1992), S. 15.

144 Vgl. Heuck, Infrastrukturmassnahmen, S. 18; Galle, Übereinkommen, S. 8.

145 Vgl. Werner Bätzing, Alpenkonvention (AK). In: Kleines Alpen-Lexikon (München 1997), S. 30–34.

vention und insbesondere auch ihre öffentliche Wahrnehmung. Die Angst vor «zu viel Schutz» bewegte Behörden und Politik auf lokaler Ebene (s. 4.2.5).

Der ambitionierte Zeitplan wurde zielstrebig verfolgt. Im Hinblick auf die 1991 in Österreich stattfindende 2. Alpenkonferenz der Umweltminister übernahm das österreichische Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie die Verantwortung für die weitere Arbeit an der Konvention. Für den Entwurf der Rahmenkonvention brauchte es eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Gesetze und Richtlinien, konkrete Vorschläge für Regelung und Richtlinien in den Bereichen Naturschutz und Landschaftspflege, Tourismus, Berglandwirtschaft und Verkehr sowie Verbesserungsvorschläge für die internationale Zusammenarbeit. Der Zeitplan der österreichischen Expertengruppe sah zwischen Anfang 1990 und Ende 1991 nicht weniger als neun internationale Treffen vor, deren Abschluss die 2. Alpenkonferenz der Umweltminister bildete. Um diesen Fahrplan einzuhalten und die Unterzeichnung des Abkommens im Winter 1991 zu ermöglichen, beschloss die Arbeitsgruppe, eine «Rahmenkonvention» auszuarbeiten, die nach ihrer Unterzeichnung mit zusätzlichen thematischen Protokollen («Durchführungsprotokolle») ergänzt werden würde.¹⁴⁶

Österreich hatte die Federführung für die Rahmenkonvention. Als Durchführungsprotokolle wurden vorerst die Themen Naturschutz und Landschaftspflege, Verkehr, Tourismus und Raumplanung festgelegt. Die Schweiz erhielt die Leitung für die Erarbeitung des Protokolls Verkehr.¹⁴⁷ Mit diesem Vorgehen konnte das Rahmenabkommen der Alpenkonvention bei der 2. Alpenkonferenz der Umweltminister am 7. November 1991 in Salzburg unterzeichnet werden.¹⁴⁸ Mit der Konvention bestand erstmals ein völkerrechtlicher Vertrag – und nicht nur eine Absichtserklärung – zum Schutz beziehungsweise zur «nachhaltigen Entwicklung»¹⁴⁹ der Alpen. Das eher allgemein gehaltene Rahmenprotokoll wurde in den folgenden Jahren durch Zusatzprotokolle präzisiert.¹⁵⁰

Der Geltungsbereich der Alpenkonvention und damit die allgemeingültige Definition der Alpen wurden von den nationalen Regierungen festgelegt und in einem

146 Bruno Böhlen, Bericht über die erste Alpenkonferenz der Umweltminister in Berchtesgaden, 9.–11. Oktober 1989, Bern (29.10.1989), BAR, Sign.: E8125B#2005/160#45*.

147 Heinz Schreiber, Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Jugend und Familie, Österreich an das BUWAL (18.05.1990), BAR, Sign.: E8125B#2005/160#45*.

148 Es unterzeichneten die sechs Alpenstaaten Frankreich, Deutschland, Italien, Österreich, die Schweiz und Liechtenstein (Slowenien trat am 29. März 1993 dazu) sowie die Europäische Gemeinschaft. Heuck, Infrastrukturmassnahmen, S. 18.

149 Bätzing, Alpenkonvention.

150 Aus Platzgründen wird hier auf eine genaue Ausführung der Konventionsinhalte verzichtet. Für die Vertiefung empfiehlt sich Bätzing, Alpenkonvention; eine detaillierte Beschreibung von Inhalt und institutionellen Kontrollmechanismen bietet Heuck, Infrastrukturmassnahmen, S. 19–50.

gemeinsamen Dokument festgehalten. Diese nationale Kompetenzgewährung hatte eine ausserordentlich heterogene Einteilung des Alpengebiets zur Folge. Grundsätzlich klassifizierten die Behörden die jeweiligen nationalen Alpengebiete auf Gemeindeebene, teilweise jedoch auf Bezirksebene, wodurch beispielsweise der ganze Teil Bayerns südlich von München zum Alpengebiet erklärt wurde. Andere Gebiete, die nach geographisch-geologischen Kriterien zu den Alpen hätten gerechnet werden können, wie das Emmental oder das Zürcher Oberland, wurden hingegen ausgeklammert.¹⁵¹ Die Alpendefinition der Alpenkonvention etablierte sich schliesslich in Wissenschaft und Öffentlichkeit als Goldstandard.¹⁵²

Allerdings hatte die Alpenkonvention von 1991 nicht mehr viel mit der CIPRA zu tun. Ab dem Zeitpunkt, als die Idee der Alpenkonvention zur Staatspolitik erklärt wurde, verwehrten die staatlichen Akteure der CIPRA den Zugang zum Erarbeitungsprozess beziehungsweise erlaubten ihre Partizipation lediglich in Form eines «Hearings».¹⁵³ Für die CIPRA blieb die Rolle einer kritischen Beobachterin, die sie gewissenhaft wahrnahm.

Im Oktober 1992 widmete sie dem bisherigen Stand der Alpenkonvention eine Konferenz.¹⁵⁴ Nebst rund hundert privaten Teilnehmenden und sechzig CIPRA-Expertinnen und -Experten, nahmen knapp sechzig Regierungsvertreter der Alpenstaaten teil, darunter die Mehrzahl der an den Konventionsprotokollen arbeitenden Beamten. Die zivilgesellschaftlichen und wissenschaftlichen Teilnehmenden der Konferenz waren mit der bisherigen Arbeit nicht zufrieden. Sie kritisierten, dass die Expertise der Nichtregierungsorganisationen zu wenig in die Arbeit eingeflossen sei, aber auch, dass die CIPRA von den zuständigen Beamten zu wenig eingefordert habe. Insbesondere die Zusatzprotokolle Tourismus (Zuständigkeit Frankreichs) und Verkehr (Zuständigkeit der Schweiz) wurden scharf kritisiert: «Die fachlichen Inhalte dieser Protokolle sind derzeit so weit von den CIPRA-Positionen entfernt, dass ein Konsens in einem überschaubaren Zeitraum kaum möglich erscheint.»¹⁵⁵ Zwar beurteilten die Expertinnen und Experten alle Protokolle

151 Vgl. Bätzing, Alpenkonvention.

152 Vgl. Mathieu, Die Alpen.

153 Schreiber, Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Jugend und Familie, Österreich an das BUWAL; dieser Aspekt wird interessanterweise von der politikwissenschaftlichen Forschung zur Alpenkonvention ignoriert. Im Gegenteil gilt die Alpenkonvention als Musterbeispiel des Einbezugs von NGOs in die internationale Politik. Vgl. Andreas Götz, The Alpine Convention as an Example of the Role of Non-Governmental Organisations (NGOs) in the Adoption of an International Agreement. In: Tullio Treves, Laura Pineschi, Alessandro Fodella (Hg.), Sustainable Development of Mountain Areas (Milano 2004), S. 233–241; Heuck, Infrastrukturmassnahmen, S. 17.

154 Zum folgenden vgl. Danz, Ortner, Zum Geleit.

155 Walter Danz, Resümee der Konferenz. In: Walter Danz, Stephan Ortner (Hg.), Die Alpen-

kritisch, doch die Stellungnahmen zu diesen beiden Protokollen waren besonders drastisch formuliert. Kritik galt auch dem Rahmenprotokoll, das aber immerhin nicht als gänzlich untauglich bewertet wurde. Walter Danz, Tagungsleiter und Vizepräsident der CIPRA, hielt resümierend fest, dass besonders die lokale Bevölkerung mehr in die Arbeit an der Konvention einbezogen werden müsse:

Auch müsse den Menschen im Alpenraum deutlich gemacht werden, dass es sich bei der Alpenkonvention nicht um eine reine Schutzverordnung handle, sondern dass es sich hier um die Formulierung einer Entwicklungspolitik handle, in deren Zentrum neben der Umwelt- vor allen Dingen auch die Sozialverträglichkeit stehe.¹⁵⁶

Es bedürfe einer «Marketingstrategie», um die Akzeptanz auf lokaler und regionaler Ebene zu fördern sowie die Notwendigkeit der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zu unterstreichen. Die CIPRA zeigte sich in dieser Position bürgernäher als die Staatsbeamten: Auch mangels guter Kommunikation verurteilten Behörden und Bevölkerung in den Schweizer Alpen die Konvention vielfach als bevormundend und wirtschaftsfeindlich.¹⁵⁷

Nebst den Kontroversen um die Verantwortung für die Ausgestaltung der Zusatzprotokolle und die «Vermarktung» der Konvention wird in der Debatte auch die fortschreitende Europäisierung der Alpenpolitik deutlich. Die EG war die massgebliche Referenzgrösse für die Alpenkonvention und eine grenzüberschreitende Alpenpolitik. So forderten die Tagungsteilnehmenden eine Anpassung der EG-Regionalpolitik dahingehend, dass der ganze Alpenraum in eine neu zu schaffende Förderkategorie einzuteilen sei, die sowohl Umwelt- als auch Naturschutzkomponenten enthalten müsse. Mit dem Verweis auf den Begriff des *sustainable development* und auf die UN-Konferenz in Rio de Janeiro machte Walter Danz die Ambitionen des Projekts klar: «Die Alpenkonvention könnte damit zum Modellfall für eine stärkere Ökologisierung der EG-Regionalpolitik beitragen.»¹⁵⁸ Etwas irritie-

konvention. Eine Zwischenbilanz (Vaduz 1993), S. 11–16, hier S. 12–13.

156 Danz paraphiert an dieser Stelle ein Votum von Josef Biedermann (CIPRA Präsident 1992–1995), ebenda, S. 13.

157 Vgl. Luzius Theler, Noch ganz nach Geld steht der Sinn der Bergler. In: Die Weltwoche (01.08.1991), 27; Christoffel Brändli, Die geplante Alpenkonvention. Zweifel aus der Sicht eines Bergkantons. In: Neue Zürcher Zeitung (19.09.1991); Beat Allenbach, Darf die Schweiz bei der Alpenkonvention abseits stehen? Heftige Kritik der Bergkantone am internationalen Abkommen zum Schutz der Alpen. In: Tages-Anzeiger (28.10.1991); Beat Allenbach, Lässt Alpenkonvention die Wirtschaft beiseite? Bündner Regierung kritisiert Schutzabkommen heftig. In: Tages-Anzeiger (04.01.1993).

158 Danz, Resümee der Konferenz, S. 14; der Begriff *sustainable development* wurde massgeblich vom «Brundtland-Bericht» 1987 geprägt, vgl. dazu Ulrich Grober, Die Entde-

rend an dieser Diskussion erscheint, dass es scheinbar keine Rolle spielte, dass ein Grossteil der Alpen in den Nicht-EG-Staaten Schweiz und Österreich lag und somit ausserhalb der EG-Regionalpolitik. Zu diesem Zeitpunkt stand allerdings sowohl für die Schweiz als auch Österreich der EG-Beitritt auf dem politischen Programm, die Schweiz jedoch legte nach der negativ ausgefallenen EWR-Beitrittsabstimmung 1992 diesen Plan auf Eis.¹⁵⁹

Mit der Ausarbeitung der Zusatzprotokolle, wie sie im Rahmenabkommen der Alpenkonvention für zwölf Sachbereiche vorgesehen waren, wurde nach der Unterzeichnung des Rahmenabkommens 1991 begonnen. 2020 bestehen Protokolle mit Bestimmungen zu Naturschutz und Landschaftspflege, Berglandwirtschaft, Raumplanung und nachhaltige Entwicklung, Bergwald, Tourismus, Bodenschutz, Energie, Verkehr sowie zur Streitbeilegung. Für die Sachbereiche Bevölkerung und Kultur, Luftreinhaltung, Wasserhaushalt sowie Abfallwirtschaft wurden bislang keine Protokolle ausgearbeitet.¹⁶⁰

Insbesondere das Verkehrsprotokoll sorgte für Kontroversen und brachte die Alpenkonvention an den Rand des Scheiterns. Ohne dieses wollte Österreich die existierenden Protokolle nicht ratifizieren. In Österreich bestanden in den 1990er Jahren Projektpläne für eine vierte Nord-Süd-Strassenachse (Alemagnaautobahn), die besonders von den österreichischen Nachbarstaaten gefordert wurde, weshalb zahlreiche österreichische Politiker, Umweltschützerinnen und -schützer ein Bauverbot für weitere Strassen in den Alpen als zwingend erachteten. Österreichs Forderung sowie innenpolitische Diskussionen in der Schweiz brachten den Verhandlungsprozess ins Stocken. Schliesslich errangen die Verfechterinnen und Verfechter der Alpenkonvention 1998 das Eingeständnis der Vertragsparteien, auf den Bau «hochrangiger Strassen» (das heisst Autobahnen und Schnellstrassen) für den alpenquerenden Verkehr zu verzichten. Auf der 6. Alpenkonferenz der Umweltminister im Jahr 2000 konnte das Verkehrsprotokoll, das als fundamental für die Konvention erachtet wurde, unterzeichnet werden – die Alpenkonvention galt als gerettet.¹⁶¹

-
- ckung der Nachhaltigkeit. Kulturgeschichte eines Begriffs (München 2013), S. 249–268.
- 159 In der Politikwissenschaft wird dieser Entscheid als *major policy change* bzw. als Wendepunkt in der Europapolitik bezeichnet: Peter Moser, Schweizerische Aussenpolitik in der Zeit des Umbruchs 1989–1992. Die EWR-Verhandlungen und die Reaktion auf die Deutsche Wiedervereinigung aus einer Foreign Policy-Analysen-Perspektive (Rüschlikon 2001), S. 88; Simon Marti, Schweizer Europapolitik am Wendepunkt. Interessen, Konzepte und Entscheidungsprozesse in den Verhandlungen über den Europäischen Wirtschaftsraum (Baden-Baden 2013).
- 160 Vgl. Galle, Übereinkommen, S. 42–157; Alpine Convention – Die Konvention – Stand der Ratifizierungen – Home siehe URL: <http://www.alpconv.org/de/convention/ratifications/default.html#Streitbeilegung> (29.10.2018).
- 161 Heuck, Infrastrukturmassnahmen, S. 51–55.

3.3 BERGE DER SCHWEIZ

Die Schweiz gilt als «Alpenland» par excellence, eine Selbstwahrnehmung, die seit mehr als zwei Jahrhunderten kultiviert wird.¹⁶² Es mag daher wenig überraschen, dass im schweizerischen Bundesstaat private und öffentliche Akteure bereits im ausgehenden 19. Jahrhundert erste Massnahmen zur Förderung der alpinen Landwirtschaft ergriffen und damit zum Erhalt der bergbäuerlichen Kultur und der agrarisch geprägten Landschaft beitrugen. Diese zumeist landwirtschaftlich orientierten und wenig systematischen Unternehmungen wurden 1974 durch eine gezielte Berggebietsförderung ergänzt. Das Investitionshilfegesetz (IHG) erleichterte die Kreditaufnahme für Privatpersonen und Unternehmen in den Schweizer Berggebieten und sollte dadurch die «Modernisierung» in diesen Regionen vorantreiben. Der wirtschaftliche Boom der Nachkriegszeit war nämlich kaum bis in die Alpentäler vorgedrungen. Im Gegenteil übten die prosperierenden mittelländischen Städte eine starke Sogwirkung auf die junge Generation in den Berggebieten aus und es schien, als würden sich die Schweizer Alpen nach und nach entvölkern. Im IHG gerann die hohe Bedeutung, welche die Schweiz den Berggebieten und insbesondere den Alpen zumass, in Gesetzesform. Ausgestaltet als nationale Kohäsionspolitik, zielte das IHG auf den Schutz der Bergtäler vor der Entvölkerung, auch wenn von «Schutz» nicht die Rede war.

Mit dem IHG erlangten die Berggebiete eine gesellschaftlich und rechtlich fixierte Anerkennung als besondere Region. Auf der Grundlage der Umweltdebatten seit den 1970er Jahren verfestigte sich diese Wahrnehmung, beispielsweise in der Annahme der Alpenschutz-Initiative im Februar 1994. Die Initiative verlangte ein Bauverbot für hochrangige Strassen in den Alpen sowie die Reduktion des Strassengüterverkehrs durch die Alpen – das heisst erneut eine speziell für die Berggebiete beziehungsweise die Alpen zugeschnittene Politik. Im Gegensatz zum IHG wurde die Initiative aber nicht von der nationalen Politik getragen, sondern von lokalen Initiantinnen und Initianten. Welche Motive und welche impliziten Annahmen waren dem IHG und der Alpenschutz-Initiative eigen?

162 Vgl. Jon Mathieu, Zwei Staaten, ein Gebirge. Schweizerische und Österreichische Alpenrezeption im Vergleich (18.–20. Jahrhundert). In: Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaft 15/2 (2004), S. 92–105.

3.3.1 Unterstützung der «zurückgebliebenen Landesteile»: Kohäsionspolitische Ursprünge des Alpenschutzes in der Schweiz

Die Figur des Bergbauern gehört zur nationalen Identität der Schweiz im 20. Jahrhundert.¹⁶³ Die Industrialisierung und die steigende Bedeutung des Tourismus marginalisierten im ausgehenden 19. und im Verlauf des 20. Jahrhunderts das Bergbauerntum. Dessen arbeitsintensive Tätigkeit verlor durch sinkende Lohnparität an Attraktivität, das Berglerleben wurde im Kontrast zum Leben in den pulserenden Metropolen des Flachlandes immer karger.¹⁶⁴ Zudem förderten die besonderen Herausforderungen von Ressourcenknappheit und Naturgefahren die Emigration.¹⁶⁵ Um dem Niedergang der alpinen Landwirtschaft zu begegnen, aber auch um diese idealisierte Figur am Leben zu erhalten, entwickelten Politiker und private Organisationen bereits im 19. Jahrhundert gezielte Förder- und Hilfemassnahmen.

Von privater Seite bemühte sich der 1863 gegründete Schweizerische Alpwirtschaftliche Verein um die Förderung der Alpwirtschaft, zahlreiche kantonale Bauernvereine folgten im 19. Jahrhundert.¹⁶⁶ Von politischer Seite war der «Bundesbeschluss betr. die Förderung der Landwirtschaft durch den Bund» von 1884 ein erster Schritt in diese Richtung. Der Bund unterstützte damit landwirtschaftliche Ausbildungsangebote in den Kantonen und förderte landwirtschaftliche Verbände und Genossenschaften, allerdings noch nicht spezifisch die Bergbauern. Erst die Revision des Landwirtschaftsgesetzes von 1929 begünstigte besonders die Berggebiete und kleinbäuerliche Betriebe.¹⁶⁷ Im Kontext der Wirtschaftskrise der Zwi-

163 Vgl. Christoph Merki, Und wieder lodern die Höhenfeuer. Die schweizerische Bundesfeier als Hoch-Zeit der nationalen Ideologie. 1. August-Artikel in der Parteipresse 1891–1935 (Zürich 1995), S. 69–71; ferner auch Guy P. Marchal, Aram Mattioli, Nationale Identität. Allzu Bekanntes in neuem Licht. In: Aram Mattioli, Guy P. Marchal (Hg.), Erfundene Schweiz. Konstruktionen nationaler Identität (Zürich 1992), S. 11–20.

164 Vgl. Mathieu, Die Alpen, S. 179–181.

165 Für einen Überblick der Frühen Neuzeit vgl. Alessio Fornasin, La demografia alpina in età preindustriale. Interpretazioni, problemi, prospettivi. In: Markus A. Denzel, Andrea Bonoldi, Anne Montenach u. a. (Hg.), Oeconomia Alpium I. Wirtschaftsgeschichte des Alpenraums in vorindustrieller Zeit. Forschungsaufriß, -konzepte und -perspektiven (Berlin/Boston 2017), S. 57–71; für einen Überblick mit Fokus auf das 19. und 20. Jahrhundert vgl. Jon Mathieu, Überdurchschnittliches Wachstum? Zur Bevölkerungsentwicklung des Alpenraums seit 1950. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 65/2 (2015), S. 151–163.

166 Vgl. Hans Stadler-Planzer, Alpen – Wirtschaftsgeschichte – Landwirtschaft im 19. und 20. Jahrhundert. In: HLS-Online (2013).

167 Bundesrat, Bundesgesetz über die Abänderung des Bundesgesetzes vom 22. Dezember 1893 betreffend die Förderung der Landwirtschaft durch den Bund (vom 5. Oktober 1929). In: Bundesblatt 31/III (1929), S. 115–117.

schenkriessjahre entstand nach und nach ein Netz von Hilfsmassnahmen – Subventionen, Bildungsmassnahmen, verkehrstechnische Erschliessungen –, um das bäuerliche Leben in den Alpen zu unterstützen. Trotz allem verlor die Landwirtschaft in den Alpen an Bedeutung. Ihren Rückgang im 20. Jahrhundert bezeichnet der Historiker Hans Stadler als «dramatisch». 1960–1980 setzte das schweizweite Wirtschaftswachstum in den Berggebieten nur langsam ein, Bergbetriebe erreichten in dieser Zeit nur 50 bis 70 Prozent des paritätischen Lohnanspruchs, während Talbetriebe in der gleichen Periode 80 bis 110 Prozent erwirtschafteten.¹⁶⁸

Diese gesellschaftlichen Entwicklungen, denen auch die private und öffentliche Landwirtschaftsförderung wenig entgegenhalten konnte, bedrohten den Fortbestand des Schweizer Berggebiets. Bauernbetriebe wurden aufgelöst, weil der Nachwuchs aus den Bergtälern abwanderte. Der Bergbauer, die nationale Identifikationsfigur, drohte auszusterben. Besorgt von dieser Aussicht reichten der Bündner Nationalrat Georg Brosi (Demokratische Partei) und der Urner Ständerat Ludwig Danioth (CVP) im Sommer 1966 eine je gleichlautende parlamentarische Motion (schriftlichen Antrag) in den eidgenössischen Räten ein. Die Motionäre beklagten die «ausserordentlich stark[e] Abwanderung» aus den Berggebieten ins Flachland und verlangten eine intensivere und «gesamtwirtschaftliche» Förderung für die schweizerischen Berggebiete.¹⁶⁹

Aber war diese vielbeschriebene Abwanderung, welche die Berggebietsvertreter im nationalen Parlament beklagten, überhaupt objektiv feststellbar? Die Situation war komplex. Eine Studie war notwendig, um fundiert zu ergründen, was Bergbauern zur Aufgabe ihrer Betriebe bewegte, welches Ausmass die Abwanderung aus den Alpen annahm und was sie auslöste. Als Reaktion auf Brosi und Danioth beauftragte der Bundesrat den Berner Volkswirtschaftler Hans Flückiger, den Zustand der Berggebiete zu eruieren und mögliche Massnahmen zu konzeptualisieren.¹⁷⁰ Die «Studie Flückiger» wurde 1969 abgeschlossen.¹⁷¹

168 Stadler-Planzer, Alpen.

169 Vgl. die Motionstexte: Georg Brosi, Motion Brosi (9510) (21.06.1966), BAR, Sign.: E1070#1974/32#1283*; Ludwig Danioth, Motion Danioth (9514) (23.06.1966), BAR, Sign.: E1070#1974/32#1284*.

170 Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit (BIGA), Gesamtwirtschaftliches Entwicklungskonzept für das Berggebiet. Konferenz vom 19. Mai 1967 (1967); Flückiger wurde in seiner Arbeit von den renommierten Professoren Alfred Nydegger (St. Gallen) und Paul Stocker (Bern) begleitet.

171 Genauer schloss Flückiger 1969 einen Grossteil der Forschung und seine Promotion ab: Hans Flückiger, Die Existenzverhältnisse in den Berggebieten. Dargestellt am Beispiel der Kantone Uri, Graubünden und Wallis (ungedr. Dissertation, Universität Bern 1969); die eigentliche Studie «Gesamtwirtschaftliches Entwicklungskonzept» wurde 1971 inkl. einer praktischen Zusammenfassung veröffentlicht, vgl. Flückiger, Entwicklungskonzept;

Flückiger kritisierte in seiner Studie zum einen das Hauptargument der beiden Motionäre: die starke Abwanderung. Zwar werde dieses Argument oft und gerne vorgebracht, so Flückiger, «aber in dieser allgemeinen Form kann man offenbar nicht von einer Entleerung der Berggebiete sprechen».¹⁷² Die Berggebiete, so Flückiger weiter, zeichneten sich durch hohe Geburtsraten aus, dafür aber auch durch eine Abwanderung der erwerbsfähigen Erwachsenen. «Die Bergkantone beherbergen demgemäss eine verhältnismässig grössere nichterwerbstätige und daher meist auch nicht steuerpflichtige Bevölkerung, was die Wirtschafts- und Finanzkraft dieser Gemeinwesen natürlich beeinträchtigt.»¹⁷³ Flückiger kritisierte weiter die gängige Methode, Migration auf Ebene der Kantone zu untersuchen: Viel aussagekräftiger sei es, sie auf Ebene der Gemeinden zu betrachten, denn so könne man kantonale «Binnenwanderung» beobachten.¹⁷⁴

Zum anderen bemerkte Flückiger, dass die wirtschaftliche Leistung des Berggebiets in keinem Verhältnis zu seiner symbolischen Bedeutung stehe. Allgemein hielt er fest:

Aber auch wenn wir bereit sind, zugunsten der zurückgebliebenen Landesteile Abweichungen vom Wachstumsmaximum hinzunehmen, scheint es ausgeschlossen, alle dreitausend Gemeinden der Schweiz für alle Zeiten politisch und ökonomisch intakt zu erhalten [...]. Man wird bestrebt sein, eine breite Streuung von Gemeinden zu bewahren, die sich zu Regionalzentren entwickeln lassen; in den entlegeneren Gegenden wird die Strukturpolitik [...] jedoch ganz bewusst einen allmählichen Bevölkerungsrückgang in Kauf nehmen zu müssen.¹⁷⁵

Flückigers Arbeit findet in dem Jahrzehnt statt, in dem das Konzept der «Raumplanung» eigentlich entsteht. Es ist anzunehmen, dass seine Arbeit von den interdisziplinären Diskussionen dieser Zeit stark geprägt wurde. Vgl. Martin Lendi, *Geschichte und Perspektiven der schweizerischen Raumplanung. Raumplanung als öffentliche Aufgabe und wissenschaftliche Herausforderung* (Zürich 2018), S. 207–238.

172 Flückiger, *Entwicklungskonzept*, S. 14.

173 Ebenda, S. 16.

174 Ebenda, S. 17; aus historischer Perspektive stützt auch Mathieu die Befunde Flückigers: Ab 1950 sei proportional mehr Bevölkerungswachstum in den Alpen festzustellen als vorher. Im Vergleich mit dem Alpen-Umland wuchs die Bevölkerung der Berggebiete aber langsamer. Vgl. Mathieu, *Überdurchschnittliches*, S. 161–163.

175 Flückiger, *Entwicklungskonzept*, S. 63. Interessant ist, dass Flückiger hier Überlegungen vorwegnimmt, die der Thinkthank *avenir suisse* in einer Studie im Januar 2017 angestellt hat. Die Studie weckte äusserst kontroverse Reaktionen. Vgl. Daniel Müller-Jentsch, *Strukturwandel im Schweizer Berggebiet. Strategien zur Erschliessung neuer Wertschöpfungsquellen* (Zürich 2017).

Flückiger betonte, dass die kantonalen Grenzen für eine effektive Wirtschaftsförderung hinderlich seien. Zwar gab er zu bedenken, dass politische Grenzen zwecks Umsetzbarkeit von Massnahmen respektiert werden müssten, da schliesslich die Kantone massgeblich für ihre Durchführung und Koordination seien, viel wichtiger aber seien Strukturen auf der Mikroebene. Daher schlug Flückiger vor, man müsse allfällige Hilfsmassnahmen durch eine «Regionalisierung des kantonalen Hoheitsgebiets», das heisst durch Überschreiten kantonalen Grenzen umsetzen.¹⁷⁶

Die materialreiche Studie von Hans Flückiger zeichnete sich sowohl durch ihre differenzierte Analyse als auch durch ihre pragmatischen Lösungsvorschläge aus. Insbesondere was die Überwindung bestehender Verwaltungseinheiten betrifft, weist sie Pioniercharakter auf. Mit ihrer integralen Sicht auf soziale und wirtschaftliche Probleme sowie naturräumliche Herausforderungen folgte die Studie hingegen den zeitgenössischen Trends in den Nachbarstaaten, sektorübergreifende (das heisst Land und Forstwirtschaft, Tourismus usw. integrierende) Fördermassnahmen zu postulieren.¹⁷⁷

Basierend auf der «Studie Flückiger» beschloss der Bundesrat, die Diversifizierung der Wirtschaft in den Berggebieten durch Investitionshilfe zu fördern. Flückigers Anregung, die Hilfsleistungen regional und nicht kantonal zu verteilen, wurde umgesetzt, indem die Bundesverwaltung den Verwaltungseinheiten Kanton und Gemeinde eine neue Gebietseinheit zur Seite stellte: die «Region». «Eine Region im Sinne des vorliegenden [Investitionshilfe-]Gesetzes ist eine Gruppe von

176 Flückiger, Entwicklungskonzept, S. 64.

177 Bspw. Walter Danz, Aspekte einer Raumordnung in den Alpen. Sozial- und wirtschaftsgeographische Studien zur Konzeption von Integralmeliorationen im bayerischen Alpengebiet unter besonderer Berücksichtigung der Situation in der Hörnergruppe/Landkreis Sonthofen (München 1969); vgl. Alpeninstitut München, Entwicklungsprobleme in Bergregionen. 1. Konferenz des Club of Munich (München 1975); Wolf Juergen Reith, Martin Lendi (Hg.), Regionalentwicklung im Berggebiet Schweiz-Österreich. Strategien im Vergleich (Wien 1984); Philippe Huet, Die französische Berggebietspolitik und die aktuellen Probleme in den französischen Alpen. In: Bruno Messerli, Werner Bätzing (Hg.), Die Alpen im Europa der neunziger Jahre. Ein ökologisch gefährdeter Raum im Zentrum Europas zwischen Eigenständigkeit und Abhängigkeit (Bern 1991), S. 177–204; Edoardo Martinengo, Die Berggebietspolitik in Italien und die Schlüsselprobleme der Entwicklung des italienischen Alpenraums. In: Bruno Messerli, Werner Bätzing (Hg.), Die Alpen im Europa der neunziger Jahre. Ein ökologisch gefährdeter Raum im Zentrum Europas zwischen Eigenständigkeit und Abhängigkeit (Bern 1991), S. 205–229; Elisabeth Lichtenberger, Das «Haus» Europa und die Alpen. Sozialgeografische Szenarien. In: Werner Bätzing, Paul Messerli (Hg.), Die Alpen im Europa der neunziger Jahre. Ein ökologisch gefährdeter Raum im Zentrum Europas zwischen Eigenständigkeit und Abhängigkeit (Bern 1991), S. 15–49.

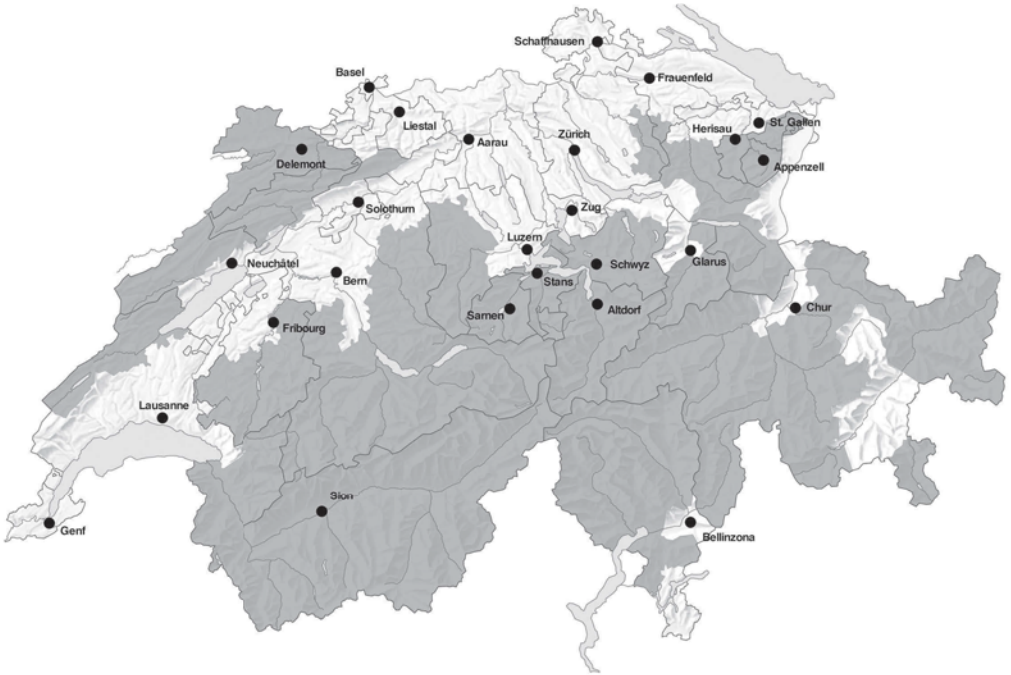


Abbildung 17: Abgrenzung des schweizerischen Berggebiets (grau eingefärbt) nach dem IHG.

geographisch und wirtschaftlich eng verbundenen Gemeinden, die sich dazu bereit erklären, einen Teil ihrer Aufgaben gemeinsam zu erfüllen.»¹⁷⁸ Gelder und Personal sollten so effektiver eingesetzt werden können. Mit dem IHG schuf der Bund insgesamt 54 IHG-Regionen, die gemeinsam zwei Drittel des schweizerischen Territoriums abdeckten. Das Gesetz trat 1974 in Kraft.¹⁷⁹ Die Bedeutung des IHG ist insofern gross, als es das erste speziell auf die Berggebiete zugeschnittene Gesetz war.¹⁸⁰

178 Bundesrat, Bundesgesetz über Investitionshilfe für Berggebiete (vom 28. Juni 1974). In: Bundesblatt II (1974), S. 146–155, hier Abs. 6; nicht uninteressant ist, dass die «Regionalisierung» auf keinen Widerstand seitens der Kantone stiess, vgl. Hans Tschumi, Gesamtwirtschaftliches Entwicklungskonzept für das Berggebiet. Referat (1970), SWA, Sign.: Vo G I 5.

179 Vgl. Rudaz, Debarbieux, Berggebiete, S. 40–44 Das Gesetz ist einsehbar in BBl 1974 II, S. 146–155.

180 Vgl. ebenda, S. 40.

Die «Studie Flückiger» bildete bis zur Revision der schweizerischen Regionalpolitik 2006/2007 das Grundlagenwerk für die Regionalentwicklung in der Schweiz. Anfang der 1990er Jahre, im Kontext der Regionalpolitik der EG, insbesondere des Programms für europäische Grenzregionen INTERREG,¹⁸¹ sah sich die Schweiz genötigt, ihre eigene Regionalpolitik zu überdenken. Die Zentralstelle für Regionale Wirtschaftsförderung des Bundesamtes für Industrie, Gewerbe und Arbeit (BIGA) trat an das Geographische Institut der Universität Bern heran und beauftragte die Forschungsgruppe Wirtschafts- und Regionalgeographie – das waren Professor Paul Messerli und dessen Mitarbeiter Werner Bätzing und Manfred Perlik – mit einer neuen Studie zur wirtschaftlichen Entwicklung in den Berggebieten. Im Gegensatz zur «Studie Flückiger» sollte sie international vergleichbar sein und sich auf «alpenweit vorhandene Indikatoren» stützen (Sektoralstruktur, Pendlerbilanz, touristische Intensität, Bevölkerungs- und Erwerbstätigenentwicklung, Altersstruktur, persönlich verfügbares Einkommen). Flückiger hingegen hatte sich nicht nachweislich um eine internationale Vergleichbarkeit seiner Resultate bemüht, es fehlten ihm dazu die Vergleichsmöglichkeiten: Sowohl die Nachbarländer als auch die EG begannen erst in den 1970er Jahren, ihre Regionalpolitik zu entwickeln.¹⁸²

Die neue Studie von Messerli und Mitarbeitern wurde 1995 unter dem Titel «Regionale Entwicklungstypen. Analyse und Gliederung des schweizerischen Berggebietes» publiziert.¹⁸³ Flückigers Studie diente den Autoren als Orientierungspunkt. Das Konzept der «regionalen Entwicklungstypen» griff auf Flückigers Konzept der «Region» zurück und differenzierte es. Gemeinden und Regionen in den Berggebieten wurden anhand von Wirtschaftsstruktur und Wirtschaftskraft in drei Regionaltypen gegliedert («zentrendominierte Region», «nichtzentrendominierte Region», «Auspendlerregion»), die durch vier Unterkategorien spezifiziert wurden («agrарische Prägung», «industrielle Prägung», «touristische Prägung»,

181 Zu INTERREG vgl. Manfred Miosga, Europäische Regionalpolitik in Grenzregionen. Die Umsetzung der INTERREG-Initiative am Beispiel des nordrhein-westfälisch-niederländischen Grenzraums (Passau 1999), S. 59–60.

182 Vgl. ebenda, S. 33–36; eine umfassende vergleichende Studie des sozioökonomischen Strukturwandels unternahm erstmals Bätzing und Cadola, Ansätze dazu finden sich aber bereits in Bätzings Alpenbuch von 1984: Werner Bätzing, Karen Bennett Cadola, Der sozio-ökonomische Strukturwandel des Alpenraumes im 20. Jahrhundert. Eine Analyse von «Entwicklungstypen» auf Gemeinde-Ebene im Kontext der europäischen Tertiarisierung (Bern 1993).

183 Werner Bätzing, Paul Messerli, Manfred Perlik, Regionale Entwicklungstypen. Analyse und Gliederung des schweizerischen Berggebietes (Bern 1995); die Studie konnte auf eine frühere Arbeit von Bätzing zurückgreifen: Bätzing, Bennett Cadola, Strukturwandel.

«ohne spezifische Prägung»). Wichtig für die Forschungsgruppe war, dass ihre Studie international erweiterbar war, damit die schweizerische Berggebietspolitik mit einer möglichen zukünftigen EU-Berggebietspolitik und explizit mit der Alpenkonvention verbunden werden konnte.¹⁸⁴ Diese Bemühung zeigt die seit 1970 gestiegene Bedeutung grenzüberschreitender Ansätze in der Alpen- und Regionalpolitik und verweist damit auf ihre Europäisierung.

Die Wissenschaftler hielten fest, dass die Berggebiete «nicht mehr insgesamt ein benachteiligter strukturschwacher Raum wie vor 20 oder 30 Jahren» seien.¹⁸⁵ Um das Leben in den Berggebieten als «eigenständige Lebens- und Wirtschaftsform» zu erhalten, empfahlen sie, nicht einfach den europaweiten Strukturwandel nachzuvollziehen («Deagrarisierung, Deindustrialisierung, Tertiarisierung»), sondern angepasste und dezentrale Strukturen zu entwickeln. Der Strukturwandel begünstige nämlich generell die grossen Zentren und benachteilige die Randregionen erheblich, also auch die Berggebiete.¹⁸⁶ Paul Messerli stützte diese Argumentation an anderer Stelle auf die «Polarisationstheorie», ein Modell der Wirtschaftsgeographie, das die Irreversibilität von starken Zentrum-Peripherie-Strukturen postulierte und als Gegenmittel einzig die gezielte politische Prävention beziehungsweise Intervention kannte.¹⁸⁷ Sollte die kontinuierliche sozioökonomische Schwächung der peripheren Berggebiete bekämpft werden, durfte die Politik nicht auf Marktmechanismen vertrauen, sondern musste die «Polarisierung» durch finanzielle Unterstützung und gesetzliche Regelung an ihrem Fortschreiten hindern. Flückigers Prinzip der Investitionshilfe blieb demnach auch im neuen Bericht aktuell.

Die Studie «Regionale Entwicklungstypen» floss in die erstmalige Revision des Investitionshilfegesetzes von 1996 ein und prägte auch die schweizerische Regionalpolitik 2007: Die «Region» als Gebietseinheit behielt ihre Wichtigkeit, die sie seit Flückiger hatte, und den Empfehlungen für dezentrale Strukturen wurde Rechnung getragen.¹⁸⁸ Das Geographische Institut Bern, das ohnehin durch seine phy-

184 Bätzing, Messerli, Perlik, Regionale Entwicklungstypen, S. 9.

185 Ebenda, S. 79.

186 Ebenda, S. 74–78.

187 Paul Messerli, Herausforderungen und Bedrohungen des schweizerischen Berggebiets durch Europa an der Wende zum 21. Jahrhundert. In: Werner Bätzing, Paul Messerli (Hg.), Die Alpen im Europa der neunziger Jahre. Ein ökologisch gefährdeter Raum im Zentrum Europas zwischen Eigenständigkeit und Abhängigkeit (Bern 1991), S. 142–176, hier S. 142–143.

188 Vgl. Bundesrat, Botschaft über die Neuorientierung der Regionalpolitik vom 28. Februar 1996. In: Bundesblatt II (1996), S. 1104–1227; Bundesrat, Botschaft über die Neue Regionalpolitik (NRP) (vom 16. November 2005). In: Bundesblatt I (2006), S. 231–308.

sische Nähe zur Bundesverwaltung in Bern eine privilegierte Stellung genoss und mit den beiden Professoren Bruno und Paul Messerli über international renommiertes Personal verfügte, festigte damit auch fachlich seine Position als nationale Anlaufstelle für Berggebietsfragen.

3.3.2 Die Prävention hat versagt: Die Alpenschutz-Initiative als Alpenschutz «von unten»

Während Ökonomen, Geographen und Politiker sich mit grossen strukturellen Veränderungen und sozioökonomischen Zentralisierungsprozessen auseinandersetzten und die Schweizer Berggebiete im Sinne einer nationalen Kohäsionspolitik als Lebens- und Arbeitsraum zu erhalten versuchten, gab es auch lokale zivilgesellschaftliche Gruppen, die sich mit Problemen im Alpenraum – ihrem eigenen Lebensraum – beschäftigten. Im Fokus dieser Gruppen standen lokale, in der Regel weniger komplexe Probleme und Konflikte, wie die Landschaftsveränderung und Umweltbelastung durch den Bau von Wasserkraftwerken oder von Verkehrsinfrastruktur. Aber auch die Anliegen der lokalen Gruppen hingen mit den Herausforderungen der Moderne zusammen.

Schliesslich war es ein Zusammenschluss von lokalen Gruppen, der 1989 zur Lancierung einer nationalen alpenpezifische Initiative führte: der Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» (Alpenschutz-Initiative).¹⁸⁹ Die Initiative forderte einen Verfassungsartikel, der erstens die Belastung der Alpen durch Transitverkehr begrenzte, sodass sie «für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume nicht schädlich ist», zweitens den alpenquerenden Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagerte und drittens den Ausbau von Transitstrassen im Alpengebiet verbot.¹⁹⁰

Die Alpenschutz-Initiative¹⁹¹ wurde von einer Gruppe um die Umweltschützer Alf Arnold und Andreas Weissen sowie die sozialdemokratischen Politiker Peter Bodenmann, Andrea Hämmerle und Reto Gamma entwickelt und lanciert. Anfänglich hatte sie einen schweren Stand, weder die grossen schweizerischen Umwelt-

189 Vgl. die Dokumentation auf der Webseite der Schweizerischen Eidgenossenschaft: Eidgenössische Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr», siehe URL: <http://www.admin.ch/ch/d/pore/vi/vis204.html> (27.06.2018).

190 Bundesrat, Eidgenössische Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr». Zustandekommen. In: Bundesblatt II (1990), S. 1219.

191 Im alltäglichen Gebrauch hat sich der Begriff Alpen-Initiative als Abkürzung für die Volksinitiative eingebürgert. Um Verwechslungen mit dem Trägerverein Alpen-Initiative zu vermeiden, spreche ich im Folgenden von der Alpenschutz-Initiative, wenn die Volksinitiative gemeint ist, und von Alpen-Initiative, wenn ich den Trägerverein meine.

verbände noch die schweizerischen Parteien unterstützten sie.¹⁹² Die Initiative schien den Umweltverbänden zu extrem.

Trotz Widerstände sammelte das Initiativkomitee um den Verein Alpen-Initiative die für eine Volksinitiative erforderlichen Unterschriften und reichte das Begehren am 11. Mai 1990 ein.¹⁹³ Bundesrat und Parlament stellten sich gegen die Initiative. Der Abstimmungskampf gipfelte am 4. Februar 1994 in einem Rededuell zwischen dem Urner Landammann Hansruedi Stadler¹⁹⁴ und dem Bundesrat und Verkehrsminister Adolf Ogi in der Diskussionssendung «Arena». Die beiden Bergler (Ogi stammte aus Kandersteg im Berner Oberland) vertraten gegenteilige Meinungen zur Initiative, doch während Stadler in der Sendung Ruhe und Sachlichkeit wahrte, verlor Ogi zeitweise die Fassung. Schweizerische Medien warfen ihm in den folgenden Tagen fehlende Sachlichkeit vor und sahen sie mitunter als Grund für die Annahme der Initiative.¹⁹⁵

Nicht uninteressant scheint an diesem Punkt, dass die Alpenschutz-Initiative primär als Begehren des Kantons Uri wahrgenommen wurde, obwohl der Sitz des Trägervereins in Brig lag und die Walliser und Graubündner Beteiligung mit den Politikern Peter Bodenmann beziehungsweise Andrea Hämmerle eigentlich prominenter war (zu Hintergründen, Akteurinnen und Akteuren s. 4.1.2). Allerdings schälte sich die Gotthardstrecke als besonders griffiges Beispiel des Alpen-Transitverkehrs und seiner Problematik heraus, nicht zuletzt auch weil der Gotthard als nationales Symbol stark aufgeladen war.¹⁹⁶ Die Abstimmungskampagne führte schliesslich zum Erfolg, die Initiative wurde am 20. Februar 1994 mit

192 Vgl. Andermatt-Club, Protokoll der fünften Verkehrstagung vom 7. Januar 1989, Andermatt (07.01.1989), SozArch, Sign.: Ar 610.10.1; Alternative, Nr. 137 (Februar 1989).

193 Bundesrat, Eidgenössische Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr».

194 Der Landammann ist der Präsident der Urner kantonalen Exekutive. Stadler war Mitglied der CVP und äusserte sich als einziges Urner Regierungsmitglied positiv zur Initiative – aber auch Stadler war erst rund zwei Monate vor der Abstimmung in die Kampagne eingestiegen. Vgl. Schweizer Radio und Fernsehen, Rundschau (23.02.1994).

195 Schweizer Radio und Fernsehen, «Arena»: Alpen-Initiative (04.02.1994); «Ogis Entgleisung» (Aschwanden) wurde in den Medien breit diskutiert und verschaffte der Alpen-Initiative möglicherweise entscheidende Sympathien. Für diese Position vgl. Erich Aschwanden, Ogi patzt, der Landammann tanzt. In: Neue Zürcher Zeitung (17.02.2014); die Abstimmungsanalyse des GfS kam dahingegen zu dem Schluss, dass die «Arena» die Entscheidung der Stimmberechtigten nicht signifikant beeinflusst habe: Hardmeier, Linder, Analyse, S. 6.

196 Vgl. Jon Mathieu, Gotthardverkehrswege. Nukleus der Eidgenossenschaft im Spätmittelalter? In: Kilian T. Elsasser, Ueli Habegger, Georg 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.

51,9 Prozent Ja-Stimmen angenommen. Die Zustimmung in der deutschsprachigen Schweiz war erheblich grösser als in den französischsprachigen Landesteilen.¹⁹⁷

Ebenso kontrovers wie der Abstimmungskampf war die Beurteilung der Annahme der Initiative, insbesondere in Bezug auf ihre europapolitische Wirkung. Einige Zeitungen betonten mehr die national orientierte Seite des Anliegens, die anderen lobten dessen ökologisch-europäische Vision.¹⁹⁸ Der amtierenden Wirtschaftsminister Jean-Pascal Delamuraz tat seinen grossen Ärger in einem Interview im *Tages-Anzeiger* kund, in dem er die unterschiedlichen Positionen der französischen und der deutschen Schweiz betonte. Er und die französischsprachige Schweiz hätten eine europafreundlichere Idee einem «Verbot im Ayatollah-Stil» vorgezogen, aber die «stolze Innerschweiz produziert einmal mehr ihre Heldentaten».¹⁹⁹ Bundesrat Delamuraz sprach damit die europapolitische Kontroverse an, welche die Alpenschutz-Initiative ausgelöst hatte. Die Forderungen der Initiative widersprachen direkt dem Ziel der Verkehrsliberalisierung der Europäischen Gemeinschaft (s. 4.3.2).

Ähnlich dem IHG, dem ersten speziell auf die schweizerischen Berggebiete zugeschnittenen Gesetz, war die Alpenschutz-Initiative die erste erfolgreiche Volksinitiative, die eine Sonderstellung der Alpen in der Bundesverfassung verankerte. Wie der Anstoss zum IHG kam auch die Initiative dafür aus den Berggebieten, jedoch nicht als parlamentarische Motion, sondern als Volksinitiative. Diese Feststellungen bezeugen zweierlei: Zum einen hatte sich das öffentliche Interesse an den Alpen so weit gesteigert, dass eine Volksinitiative zum Schutz der Alpen, die teils als europa- und wirtschaftsfeindlich beurteilt wurde, erfolgreich sein konnte. Zum anderen zeigt die Alpenschutz-Initiative einen neuen Politikmodus, der von den ausserparlamentarischen Politpraktiken der Studentenbewegung und der Neuen Linken sowie Neuen Sozialen Bewegungen geprägt war, aber eine Zusammenarbeit mit etablierten Parteien und mit politischen Institutionen nicht ablehnte.

Darüber hinaus zeugt die Alpenschutz-Initiative von einer veränderten Problemlage in den Berggebieten. Die sozioökonomischen Probleme der Abwande-

197 Für die Abstimmungsergebnisse vgl. Hardmeier, Linder, Analyse. Folgende Kantone verwarfen die Initiative: Aargau, Jura, Genf, Neuenburg, Waadt, Freiburg, Wallis.

198 Für eine repräsentative Presseschau vgl.: Nach dem Ja zur Alpeninitiative. Die Rede war nicht nur vom «Röstigraben». In: *Neue Zürcher Zeitung* (22.02.1994).

199 Aschinger, Leutwyler, «Die Romandie hat jetzt die Schnauze voll» – Delamuraz stock-sauer; das Zitat wurde in der Folge falsch als «stolze Innerschweiz» wiedergegeben, vgl. Richard Aschinger, Als Bundesräte nach Annahme der Alpeninitiative ausrasteten. In: *Tages-Anzeiger* (07.05.2009); Aschwanden, Ogi patzt, der Landammann tanzt.

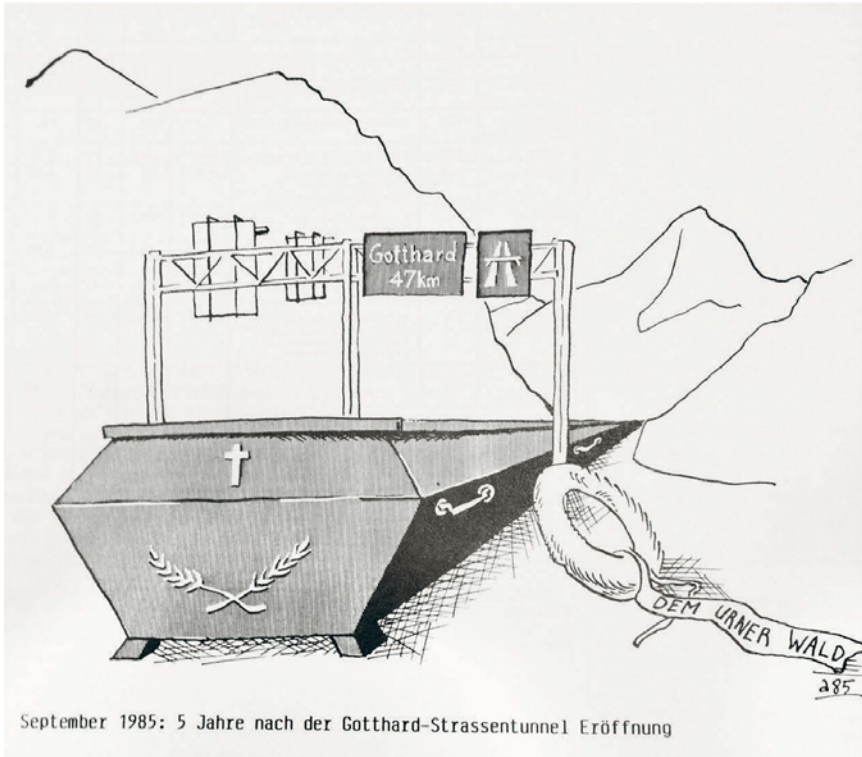


Abbildung 18: Die Autobahn trägt den Urner Wald zu Grabe.
 Karikatur «5 Jahre nach der Gotthardstrassentunnel-Eröffnung».

rung und der wirtschaftlichen Entwicklung der 1960er und 1970er Jahre waren Umweltproblemen gewichen. Die «ökologische Wende» hatte auch die Alpen erfasst. Das gestiegene Umweltbewusstsein in der Schweiz und in den Schweizer Berggebieten konnte nun von bestimmten Ereignissen «aktiviert» werden. Für die Alpenschutz-Initiative war die Eröffnung des Gotthardstrassentunnels am 5. September 1980 ein solches Aktivierungsmoment, denn mit dem Gotthardstrassentunnel nahm die Verkehrsfrequenz in Uri spürbar zu.²⁰⁰ Das Thema wurde rasch von den Urner Umweltgruppen aufgenommen, zuerst noch unter ökonomischen Aspekten diskutiert (durch die Autobahn verlören die Randregionen Einnahmen usw.)²⁰¹ und ab 1983 vor dem Hintergrund des Waldsterbens mit

200 Vgl. Urner Kantonalbank, Geschäftsbericht der Urner Kantonalbank (Altdorf o. D.), Jg. 1970–1990.

201 Vgl. Alternative Nr. 65 (November 1981); Alternative Nr. 68 (März 1982).

umweltpolitischen Argumenten abgehandelt. Die Autobahn wurde zur direkten Ursache der diagnostizierten Waldschäden in Uri und zum Auslöser von Atemwegserkrankungen erklärt (Abbildung 18).²⁰²

3.4 ZWISCHENFAZIT: WISSENSTRANSFER UND VERFLECHTUNGEN

Zu Beginn der 1990er Jahre hatte die Diskussion um den Schutz der Alpen einen Höhepunkt erreicht, der sich auf nationaler, europäischer und globaler Ebene feststellen lässt. Waren in den 1970er Jahren noch primär wissenschaftliche Expertinnen und Politiker um die Alpen besorgt, breitete sich diese Sorge zunehmend auch in der Zivilgesellschaft aus.

Das Wissen und die Sorge um die Alpen wurden stark durch Expertinnen und Experten geprägt. Theoretisches und praktisches Wissen zirkulierte zwischen Wissenschaft, Öffentlichkeit und Politik, wobei dieser Kreislauf in die öffentliche Wahrnehmung und Diskussion eingebettet war. Die Zirkulation funktionierte über Medien, wie wissenschaftliche Publikationen, Zeitungen, Radio und Fernsehen, aber besonders über Personen und deren soziale Netzwerke.

Mit der Agenda 21 wurden die Berge der Welt zum Gegenstand des globalen öffentlichen Interesses und damit auch die Alpen. Wichtig dafür war ihre «Ökologisierung», das heisst die wissenschaftliche Zuschreibung ihrer grundlegenden Funktion im globalen Ökosystemhaushalt. Zur gleichen Zeit bemühten sich auch die Europäische Gemeinschaft und die Staaten mit Alpenanteil um eine Europäisierung der Alpen(schutz)politik: Die 1991 unterzeichnete Alpenkonvention anerkannte die Alpen als Raum von öffentlicher Bedeutung. Schliesslich entschied sich auch der schweizerische Souverän 1994 für eine spezifische, nur die Alpen betreffende Volksinitiative, die den «Schutz der Alpen vor dem Transitverkehr» in der Bundesverfassung verankerte.

Es wäre naheliegend, dieses Zusammentreffen politischer Entscheidungen als Manifestation eines starken globalen Umweltbewusstseins zugunsten der Alpen zu verstehen.²⁰³ Eine solche Lesart müsste jedoch differenziert werden: Erstens sind wechselseitige Transfers zwischen globalen und lokalen Umweltdiskursen festzustellen. Mit den Personen von Werner Bätzing, Mario F. Broggi und Walter Danz sowie Bruno und Paul Messerli wurden fünf Akteure vorgestellt, die als Mitt-

202 Vgl. Alternative Nr. 85 (Oktober 1983); Alternative Nr. 86 (Dezember/Januar 1983/1984); Alternative Nr. 101 (Juni 1985).

203 In Ansätzen argumentiert Mathieu in diese Richtung: Mathieu, Die Alpen, S. 202–203.

ler zwischen den Ebenen fungierten. Durch ihre Verbindungen zur internationalen wissenschaftlichen Gemeinschaft partizipierten sie an den seit 1970 aktuellen Ökosystemdiskussionen, in denen die Welt als komplexes interdependentes System beschrieben wurde. Diese Diskussionen schlugen sich in ihrer eigenen Konzeption von Forschungsprojekten nieder, namentlich dem MAB Schweiz. Die MAB-Projektleiter Bruno und Paul Messerli brachten ihre Erfahrungen wiederum in die globale Fachgemeinschaft ein, sie vermittelten zwischen wissenschaftlichen Grosstheorien und lokaler Empirie.

Zweitens fanden Wechselwirkungen zwischen Universitäten auf der einen, Politik und Verwaltung auf der anderen Seite statt, die Werner Bätzing repräsentierte. Bätzing war gleichzeitig Forscher an der Universität Bern und Fachexperte im Liechtensteiner Kreis und damit an der Konzeption der Alpenkonvention beteiligt. Das persönliche Engagement und die sozialen Netzwerke von Wissenschaftlern bildeten den Kitt zwischen der Ebene des fachlichen (globalen) Diskurses und der nationalen und internationalen Umweltpolitik.

Drittens ist die Rolle der CIPRA als Promotorin des Alpenschutzes zu betonen, die massgeblich zur Politisierung des Gegenstands beitrug. Mit der CIPRA hatten die Alpen eine fachlich kompetente Interessenvertreterin, der es nach einer internen Reorganisation gelang, mit ihren Warnrufen eine internationale Alpenschutz-Agenda zu initiieren. Modellhaft gesprochen war die CIPRA das dritte Verbindungsglied im Kreislauf von Wissenschaft, Öffentlichkeit und Politik. Dieses Schema lässt sich auch in der formalen Analyse der sozialen Netzwerke wiederfinden, die allerdings deutlich macht, dass dieses Verbindungsdreieck empirisch nur schwer festzumachen ist (s. 2.2.3).

Allerdings entziehen sich die beobachteten Prozesse einer einfachen Schematisierung. Bereits dem schweizerischen Investitionshilfegesetz von 1974 war ein ökologisches Anliegen inhärent. In seiner Botschaft zum Gesetzesentwurf verwies der Bundesrat direkt auf die Rolle der Regionalpolitik für das «ökologische Gleichgewicht» in den Alpen: «Nur wenn es gelingt, eine minimale Besiedlungsdichte unserer Bergtäler zu erhalten, kann dort die Landschaft gepflegt und die Umwelt geschützt werden.»²⁰⁴ Diese Dimension des Umweltschutzes war weder in den Motionen von Georg Brosi und Ludwig Daniöth enthalten noch in der «Studie Flückiger». Folglich ist davon auszugehen, dass die Ökologiediskurse in einem kaum greifbaren Prozess auch in der öffentlichen Verwaltung wirkten. Investi-

204 Bundesrat, Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über Investitionshilfe für Berggebiete (vom 16. Mai 1973). In: Bundesblatt 25/I (1973), S. 1589–1640. Zitate S. 1599 und S. 1600.

onshilfe als Grundlage für Umweltschutz tauchte 1973 unvermittelt als Argument für das Gesetz auf und verdeutlicht die hohe Präsenz, die das Konzept der «Ökologie» bereits 1973 in der öffentlichen Wahrnehmung und ausserhalb von Fachkreisen hatte.

4. Lokale Opposition und aktivistischer Alpenschutz

Am 5. September 1980 eröffnete Bundesrat Hans Hürlimann den neuen Gotthardstrassentunnel, das «Herzstück der Autobahnverbindung Hamburg – Reggio Calabria».¹ Eine Blasmusikkapelle spielte auf, und ein Kinderchor sang deutsch- und italienischsprachige Lieder, im Inneren des Tunnels gab das Radioorchester der italienischen Schweiz Rossinis «Tell»-Ouvertüre zum Besten. Der Zeitungskorrespondent der *Neuen Zürcher Zeitung* war begeistert, der Tunnel bringe nicht nur wirtschaftliche Prosperität, sondern diene auch dem gegenseitigen Verständnis von Nord und Süd.² Doch nicht alle freuten sich über den neuen Tunnel. Am Rande der Feierlichkeiten fuhrn Umweltschützerinnen und Umweltschützer mit einem Protestwagen vor, auf dem ein «Zementungeheuer das schöne Urner Grün verschlingt».³ Die lokale Urner Zeitung *Gotthard-Post* verunglimpfte die Protestierenden als Marionetten von «Gesinnungsgenossen aus dem Zürichbiet» und zitierte einen Einheimischen: «Geht zurück nach Zürich, wo ihr herkommt, euch brauchen wir nicht.»⁴

In dieser kurzen Episode spiegelt sich der langsame, aber stetige Richtungswechsel im Diskurs um den Bau alpenquerender Strassen in den 1980er Jahren wider. Auf der einen Seite standen die Überzeugung, Verkehr bringe wirtschaftlicher Prosperität, sowie die alte Idee, Verkehrstechnik sei als grundlegendes Element der Völkerverständigung fundamental für ein friedliches Europa.⁵ Diese Seite repräsentierten Bundesrat Hürlimann und der Korrespondent der liberalen *Neuen Zürcher Zeitung*. Auf der anderen Seite standen eine neue, ökologisch fundierte Kritik am Bau von Strassen und die Überzeugung, dass die «Grenzen des Wachstums» auch in den Alpen erreicht seien, verkörpert durch den Protestwagen der «Zürcher».

1 Gotthard-Strassentunnel eröffnet. Würdigung eines Kommunikationsereignisses. In: *Neue Zürcher Zeitung* (07.09.1980).

2 So die Wiedergabe in der NZZ: ebenda.

3 Ebenda.

4 *Gotthard-Post*, 13.9.1980, zit. nach: Gisler-Jauch, Uri, S. 276.

5 Vgl. Kilian T. Elsasser, *Brücke zwischen Deutschland und Italien. 1945–1982*. In: Kilian T. Elsasser, Lukas Vogel (Hg.), *Der direkte Weg in den Süden. Die Geschichte der Gotthardbahn* (Zürich 2007), S. 129–160; Pernold, *Traumstrasse*, S. 155–167; Par Blomkvist, *Roads for Flow – Roads for Peace. Lobbying for a European Highway System*. In: Erik van der Vleuten, Arne Kaijser (Hg.), *Networking Europe. Transnational Infrastructures and the Shaping of Europe, 1850–2000* (Sagamore Beach, MA 2006), S. 161–186; van Laak, *Alles im Fluss*, S. 103.

Was hier als klar differenzierbare Gegenpositionen zwischen «alten» und «jungen» Ideen, zwischen «Einheimischen» und «Auswärtigen» aufscheint, war in Wirklichkeit nicht derart scharf getrennt. Der Lokaljournalist unterschlug, dass sich dieselbe *Gotthard-Post* ein Jahr zuvor noch vor einem «Strom von Lastwagen» nach der Tunnelöffnung gefürchtet hatte.⁶ In der Euphorie über die technische Leistung schien die meiste Kritik verstummt. Zudem ignorierte der Journalist durch das Abstempeln der Umweltschützerinnen und Umweltschützer als «Zürcher Genossen», dass es auch eine «einheimische» Umweltbewegung gab, die die Kritik aufrechterhielt. Viel stärker als der Gegensatz zwischen «Einheimischen» und «Auswärtigen» war schliesslich der Gegensatz zwischen den Paradigmen der Ökonomie und der Ökologie (zum Begriff Ökologie s. 3.1.1).

Das folgende Kapitel vertritt die These, dass in den 1980er Jahren ein neues Verständnis von «Alpenschutz» entstand: Im Gegensatz zum Alpenschutz «von oben», den Experten und Politiker verfolgten, hatte dieser neue Alpenschutz seine Wurzeln im Aufbruch von 1968 und wurde durch zumeist junge Akteurinnen und Akteure aus einem linksalternativen Milieu vertreten. Grundlegend für die Entstehung dieses Alpenschutzes «von unten» waren drei Elemente: erstens die Neuentdeckung der Alpen sowie der alpinen Kultur, zweitens die linksalternative Interpretation des Alpen- und des Berglermythos und drittens ein politischer Umbruch in den Alpen.

Angesichts ihrer Bedrohung erregten die traditionellen Gesellschaften in den Alpen (oder viel eher das, was als traditionelle Gesellschaft qualifiziert wurde) neue Aufmerksamkeit. Kulturschaffende, Volkskundlerinnen und Kulturanthropologen⁷ (später auch Historikerinnen und Historiker)⁸ entdeckten die Alpen als Forschungsfeld. Auch in linksalternativen Kreisen wuchs das Interesse an der alpinen Kultur, besonders an Brauchtum und traditioneller Berglandwirtschaft. Junge Bewegte aus den Städten des schweizerischen Mittellands entdeckten die Berglandwirtschaft für sich und die Sommer auf der Alp als Möglichkeit zum temporären Ausstieg aus den gesellschaftlichen Zwängen (s. 4.1.1).

Diese unterschiedlichen Akteurinnen und Akteure schufen ein neues Bild des Bergbauern, sie deuteten den traditionellen Älplermythos um. Die bergbäuerliche

6 Gotthard-Post, 21.7.1979, zit. nach: Gisler-Jauch, Uri, S. 273.

7 Die Studie «Balancing on an Alp» von Robert Netting (1981) gilt als Startschuss dieses Interesses. Bernhard Tschofen sieht insbesondere in den 1990er Jahren eine Konjunktur kulturwissenschaftlicher Forschung im Alpenraum. Vgl. Tschofen, Berg, S. 12–44, insbes. S. 35–36.

8 1996 wurde die Internationale Gesellschaft für historische Alpenforschung gegründet. François Bergier prägte in diesem Zusammenhang den Forschungsschwerpunkt «des Alpes traversées aux Alpes vécues». Bergier, Alps traversées.

Autarkie und Selbstgenügsamkeit verstanden junge Kulturschaffende und Aussteigerinnen nicht mehr nur als Autonomiebestreben, sondern als Ausdrucksform einer «nachhaltigen Wirtschaft» in Einklang mit der Natur. Diese Deutung wurde von den Verfassern von Warnschriften unterstützt, die das Expertenwissen der Alpen- und Ökosystemforschung popularisierten. Das Bild der Alpen als bedrohtes Ökosystem von europäischer Bedeutung gewann gegenüber demjenigen der letzten nationalen Verteidigungsbastion an Popularität (s. 4.1.2).

Gleichzeitig entstanden in den Berggebieten selbst linksalternative Milieus, die sich kritisch mit den Alpen, dem eigenen Lebensraum also, auseinandersetzten. Im März 1973 erschien im Kanton Uri die erste Ausgabe der linksalternativen Zeitschrift *Alternative*, die sich in den folgenden Jahren insbesondere Umweltthemen widmete. Unter anderem hielt sie die kritische Stimme zum Autobahnbau aufrecht und liess der «Wut über das, was die Autobahnbauer unserem Kanton angetan haben», freien Lauf.⁹ Die linksalternativen Milieus in den Berggebieten hatten ihre spezifischen Anliegen, die sich bezüglich Umweltpolitik mit denjenigen der Aussteigerinnen und Publizisten deckten, in den Details aber von ihnen unterschieden. Den linksalternativen Berglerinnen und Berglern ging es nicht nur um den Schutz der Umwelt, sondern auch um Mitspracherechte bei der Planung von grossen Infrastrukturprojekten, das heisst um demokratietechnische Fragen, und schliesslich auch um die Selbstbestimmung der «Randregionen»¹⁰ (s. 4.2).

«Auswärtige» und «Einheimische» formierten sich unter anderem als lokale Oppositionen gegen grosse Infrastrukturprojekte wie Autobahnen oder Pumpspeicherwerke. Verbunden durch die geteilte wachstumskritische Ideologie und die gemeinsamen lokalen Anliegen traten sie zunehmend in Austausch und entwickelten eine eigene ökologisch gefärbte Regionalpolitik. Diese Entwicklungen waren der Keim einer aufkommenden Alpenschutzbewegung in der Schweiz (s. 4.2.3).

Insbesondere die Verkehrspolitik entwickelte sich zum umstrittensten Feld. Im Verlauf der 1980er Jahre kristallisierte sich immer mehr der Durchgangsverkehr als schlimmste Bedrohung heraus.¹¹ Mit der Brennerautobahn 1975 und dem Gotthardstrassentunnel 1980 wurden die wichtigsten Nord-Süd-Autobahnachsen durch die Alpen eröffnet. Mit ihnen nahm die Lärm- und Schadstoffbelastung zu, die physische Veränderung der Landschaft wurde sichtbar.¹² Die Veränderung

9 *Alternative* Nr. 54 (Oktober 1980).

10 Uri – Land der Löcher. In: *Alternative* Nr. 48 (März 1980).

11 Broggi, Impressum Ausgabe 11; Alfred Dick, Der Schutz des Alpenraumes – eine grenzüberschreitende Aufgabe. In: Karltheodor Huttner, Walter Danz (Hg.), *Schützt die Alpen! Aufgabe der europäischen Umweltpolitik* (München 1991), S. 44–48, hier S. 44.

12 Vgl. Christoph Stadel, *The Brenner Freeway (Austria-Italy). Mountain Highway of Con-*

des Alpenbildes und der politische Umbruch in den Alpen sind folglich nicht rein diskursiv zu begründen, sondern ihre Erklärung muss auch an konkrete Ereignisse und lokale Erfahrungen angebunden werden.

Unabhängig von der (vermeintlich) peripheren Lage, in der sich die Handlungen abspielten, war die Europäische Integration prägend für den Untersuchungszeitraum. Sie stand für ein zunehmendes Verkehrswachstum. Die in der Schweiz entstehende Alpenschutzbewegung hatte eine ambivalente Haltung zum politischen Projekt «Europa». Einerseits galt die EG/EU als zu wirtschaftsfreundlich, andererseits als Friedensprojekt und als Gegenbewegung zu Nationalismen. Doch wie konnten Alpenschützerinnen und Alpenschützer dazu beitragen, die Gemeinschaft in ihre Wunschrichtung zu entwickeln? Durch Kooperation oder durch Opposition?

4.1 EIN LINKSALTERNATIVER ALPENMYTHOS

Die frühen Alpenforscher und Alpenreisenden des 18. Jahrhunderts prägten ein Bild der Alpen als Gegenwelt, das sich im 19. Jahrhundert zusätzlich festigte.¹³ Die Alpen, idealisiert als reine Natur und ästhetische Landschaft, und das Bergbauerntum, imaginiert als Inbegriff von Bescheidenheit und Gottesfurcht, bildeten den willkommenen Gegensatz zum zunehmend industrialisierten Alltag in den urbanen Zentren des Flachlands.¹⁴ Diese romantische Sicht auf die Alpen und ihre Bewohnerinnen und Bewohner wurde zum Bestandteil des nationalen Selbstverständnisses der Schweiz und zum eigentlichen Nationalmythos.¹⁵

Politiker und Intellektuelle hoben im Kontext der Geistigen Landesverteidigung der 1930er und 1940er Jahre eine Facette dieses nationalen Alpenmythos besonders hervor: die Alpen als militärische und kulturelle Verteidigungsbastion. Die

troversy. In: *Mountain Research and Development* 13/1 (1993), S. 1–17; Pernold, Traumstrasse; Reto Moor, Ausbau der Bahn- und Strasseninfrastruktur am Gotthard von 1850 bis 2004. Hoffnungen, Befürchtungen und Auswirkungen im Kanton Uri (ungedr. Masterarbeit, Universität Zürich 2004).

13 Vgl. Mathieu, Boscani Leoni (Hg.), *Die Alpen*; Jon Mathieu, Eva Bachmann, Ursula Butz (Hg.), *Majestätische Berge. Die Monn: Aram Mattioli, Guy P. Marchal (Hg.), Erfundene Schweiz. Konstruktionen nationaler Identität* (Zürich 1992), S. 37–49; Annibale Salsa, *Mythos Alpen*. In: Christoph Wildburger, CIPRA International (Hg.), *Mythos Alpen* (Schaan 1996), S. 27–40.

14 Vgl. Hansjörg Siegenthaler, *Hirtenfolklore in der Industriegesellschaft. Nationale Identität als Gegenstand von Mentalität* (Zürich 1992), S. 23–36.

15 Vgl. Merki, *Höhenfeuer*, S. 69–71; Marchal, *Schweizeralpenland*; Mathieu, *Zwei Staaten*, S. 92–98.

Bergbevölkerung beziehungsweise die Bergbauern machten sie zum Symbol von Autarkie und Wehrhaftigkeit. Ihren prägnantesten Ausdruck erreichte diese Stilisierung in der Strategie des *Réduit national* von 1940, dem Rückzug des schweizerischen Verteidigungsdispositivs in die Alpen, falls der Krieg auch auf die Schweiz übergreifen sollte.¹⁶

Das Alpenbild dieser Jahre behielt seine Bedeutung auch in der Zeit des Kalten Krieges bei,¹⁷ wurde zunehmend aber von anderen Interpretationen des Alpenmythos konkurrenziert. Erstens erweiterte ab 1970 ein ökologischer Blick die romantische Sicht auf die Alpen. Mit ökologischen Argumenten verhalfen Forschende der Natur in den Alpen zu einer rational-wissenschaftlich fundierten Bedeutung und ergänzten damit die primär ästhetischen und zivilisationskritischen Modi ihrer Bewertung.¹⁸ Zweitens deuteten Aussteigerinnen und Aussteiger den Bergbauer nicht mehr als Idealtypus des heimatverbundenen Schweizer, sondern als nachhaltig wirtschaftenden und naturverbundenen Menschen.¹⁹ Von diesen Prozessen und den für sie Verantwortlichen handeln die folgenden beiden Kapitel.

16 Bei einem deutschen Einfall hätten sich die Schweizer Armee und ein Teil der Bevölkerung in eine Verteidigungsstellung im Gebirge zurückgezogen. Eine Schlüsselrolle in der Verteidigung kam dem Gotthard zu: Mit «Gotthard-Réduit», kurz «Réduit», konnotierte der totale Rückzug in die ideologisch überhöhten Schweizer Alpen unter Aufgabe des schweizerischen Mittellandes an den Feind. In der kollektiven Erinnerung der Schweiz wird das «Réduit» entweder glorifiziert oder als Selbstüberschätzung degradiert. Zum Alpenbild der Geistigen Landesverteidigung vgl. Dominik Schnetzer, *Bergbild und geistige Landesverteidigung Die visuelle Inszenierung der Alpen im massenmedialen Ensemble der modernen Schweiz*, Zürich 2009; Sarasin, *Geschichtswissenschaft*, S. 177–190; ausserdem Guy P. Marchal, *Schweizer Gebrauchsgeschichte. Geschichtsbilder, Mythenbildung und nationale Identität* (Basel 2006), S. 349–390, 429–480; zur Réduit-Strategie: Hans Senn, *Réduit*. In: *HLS-Online* (2010).

17 Zu Politik und Gesellschaft der Schweiz während des Kalten Krieges vgl. Jakob Tanner, *Geschichte der Schweiz im 20. Jahrhundert* (München 2015), S. 420–466.

18 Der Literaturwissenschaftler Matthias StremLOW spricht dabei von «Tradierung» und «Differenzierung» des Alpenmythos. Die Differenzierung, insbesondere die ökologische Legitimation der Besonderheit der Alpen, beobachtete er in den Texten von Alpenbildbänden sowie den Periodika von *Mountain Wilderness* und der CIPRA: StremLOW, *Die Alpen insbes.* S. 180 ff.

19 Vgl. Romed Aschwanden, *Alpenland revisited. Ein #Mythos lebt fort. Geschichte der Gegenwart* (12.10.2016), siehe URL: <https://geschichtedergewenwart.ch/alpenland-revisited-ein-mythos-lebt-fort/> (19.05.2019).

4.1.1 Älplerkultur und Aussteigertum: Die ewige Faszination der Alpen

In den 1970er Jahren zog es viele «68er» in die Alpen, wo sie, dem Ideal der Landkommunen folgend, ein autonomes und autarkes Wirtschaften in einer naturnahen Landschaft für möglich hielten.²⁰ Das tradierte romantische Bild der Alpen als Gegenwelt und der unberührten Natur übte einen Sog auf diese Gruppen aus.²¹ Neben Aussteigerinnen und Aussteigern auf der Sinnsuche, die gänzlich mit der Gesellschaft zu brechen versuchten, folgten andere eher der Idee der intellektuellen Avantgarde eines Monte Verità.²² Zu Letzteren gehörte das linksintellektuelle Ehepaar Theo und Amalia Pinkus-De Sassi. Gemeinsam gründeten sie 1972 das alternative Kulturzentrum Stiftung Salecina in Maloja (Graubünden). Der renovierte Bergbauernhof wurde in den folgenden Jahren zu einem Treffpunkt für unterschiedliche Personen linker Couleur.²³

Eher den romantischen und sinnsuchenden Aussteigerinnen und Aussteigern glichen die jungen Erwachsenen aus den Städten Zürich und Winterthur, die ihre Sommer als Knechte und Mägde in den Bergen verbrachten. Die ersten «Unterländer Älpler»²⁴ tauchten auf der Suche nach einer Alternative zum hektischen

20 Zu den Landkommunen vgl. Sven Reichardt, *Authentizität und Gemeinschaft. Linksalternatives Leben in den siebziger und frühen achtziger Jahren* (Berlin 2014), S. 459–498.

21 Der Historiker Stephan Bittner hat die «Bärglütli», eine dieser Gruppierungen eingehend unter dem Aspekt des Romantizismus untersucht: Stefan Bittner, *Höhenflüge im Underground. Die Bärglütli und ihre Sommer-Camps 1971–1973. Ein Schweizer Hippie-Drop-out-Phänomen als Ausdrucksform des «romantischen Komplexes»* (ungedr. Lizentiatsarbeit, Universität Bern 2006); zur Tradierung eines romantischen Alpenbildes vgl. Stremlow, *Die Alpen*, insbes. S. 180.

22 Zu den Bärglütli: Bittner, *Höhenflüge*; zu ihren «Nachfolgern» und anderen Aussteigern: Markus Schütz, *Die Alpen als Ort der Gegenkultur* (ungedr. Lizentiatsarbeit, Universität Basel 2010); Roger Anderegg, *Die Hippies im Valle Onsernone*. In: *Tages-Anzeiger* (08.09.2015); zum Monte Verità: Stefan Rindlisbacher, *Naturisme. Avant-garde et les alpes*. In: Denise Marroquin (Hg.), *Monte Verità. Utopie expressioniste* (Genf 2016), S. 60–67.

23 Silvia Ferrari, Jürg Frischknecht, Dominik Siegrist u. a. (Hg.), *Salecina. «Ein Bildungs- und Ferienhaus für uns ...»* (Orden Dent 1997).

24 Der Begriff wird vielfach in den Quellen des Alparchivs und von Akteuren in dessen Nähe gebraucht. Ich verwende ihn deskriptiv, als Bezeichnung für eine Personengruppe, die im Mittelland und jenseits eines bäuerlichen Milieus aufwuchs und im frühen Erwachsenenalter den Alpsommer für sich entdeckte. Zu einigen Portraits dieser Personen s. Gudrun Hoppe, *Wir bleiben fürs ganze Leben*. In: Giorgio Hösl (Hg.), *Neues Handbuch Alp. Handfestes für Alpleute, Erstaunliches für Zaungäste* (Mollis 2005¹), S. 382–287; die Volkskundler Kruker und Maeder bezeichnen diese Gruppe als «neue Älpler» – der Quellenbegriff betont demgegenüber die Herkunft und den ideologischen Hintergrund dieser Gruppen. Herbert Maeder, Robert Kruker, *Hirten und Herden. Alpkultur in der Schweiz* (Olten 1983), S. 140–148.

Arbeitsalltag 1974 in den Bündner Alpen auf.²⁵ Ihre Zahl legte in den 1980er Jahren stark zu und wurde 1988 erstmals richtig fassbar, als sich rund vierzig «ÄplerInnen» in Zürich zusammenfanden.²⁶

Obwohl Einzelheiten schwer zu rekonstruieren sind, weist vieles darauf hin, dass ein Grossteil diese Unterländer Äpler aus den Jugendszenen Zürichs und Winterthurs stammte.²⁷ Jugendunruhen wühlten beide Städte zu Beginn der 1980er Jahren auf,²⁸ insbesondere die gewalttätigen Ausschreitungen in Winterthur endeten tragisch und lösten bei den Betroffenen eine tiefe Enttäuschung über staatliche Willkür aus.²⁹ Auf der Alp fanden diese unruhigen Jugendlichen «so etwas wie eine ‹Heimat› [...], wenn wir auch nie ein derart belastetes Wort dafür gebrauchen».³⁰ Das Aussteigen auf die Alp spiegelt eine gewisse politische Verweigerungshaltung, die als typisch für die Beteiligten der 1980er-Unruhen gilt.³¹

Als saisonale Aussteiger waren Unterländer Äplerinnen und Äpler auch nur bedingt die Nachfolger der «Zivilisationsmüden», der Aussteigerinnen und Aussteiger der 1970er Jahre, die sich in Landkommunen oder in den abgelegenen Alpweilern zu verwirklichen versucht hatten.³² Der Alpsommer bot jenen, die es nicht

-
- 25 Vgl. Schütz, Ort der Gegenkultur, S. 55. Schütz geht davon aus, dass es sich bei diesen Pionieren um Urban Gwerder (den Herausgeber der subkulturellen Zeitschrift *Hotcha*) sowie die Brüder Bruno und Erich Manser handelte.
- 26 Christian Brassel, Wie manches angefangen hat – oder eine kurze Geschichte der ÄplerInnenbewegung bis zalp 3 (1996), siehe URL: <https://www.zalp.ch/index3.php?content=archiv-und-medien> (04.07.2018).
- 27 Vgl. Selbstbeschreibungen in Flugblättern und Zeitschriften des Alparchivs und der Zeitschrift *zalp*; Giorgio Hösli, Kaspar Schuler (Hg.), Handbuch Alp (Chur 1998²); Giorgio Hösli (Hg.), Neues Handbuch Alp. Handfestes für Alpleute, Erstaunliches für Zaungäste (Mollis 2005¹); Tina Uhlmann, Karges Glück zwischen Kuh und Kessi. In: Berner Zeitung (16.10.2010).
- 28 Vgl. Heinz Nigg, Die Achtziger. Porträt einer Bewegung. In: Heinz Nigg, Felix Aeppli (Hg.), Wir wollen alles, und zwar subito! Die Achtziger Jugendunruhen in der Schweiz und ihre Folgen (Zürich 2001), S. 336–351.
- 29 Die Unruhen in Winterthur beschreibt Dejung: Christof Dejung, Schwein für Schwein – Päng. Bomben in Winterthur (Teil I). In: WOZ Die Wochenzeitung (18.11.2004); Christof Dejung, Der Sprung in die Wand. Unruhen in Winterthur (Teil II). In: WOZ Die Wochenzeitung (25.11.2004); Christof Dejung, Die Zeit nach dem Tauchsieder. Unruhen in Winterthur (Teil III). In: WOZ Die Wochenzeitung (02.12.2004).
- 30 So formulierte es der Unterländer Äpler Christian Brassel 1998 im Rückblick: Brassel, Wie manches angefangen hat.
- 31 Vgl. Nigg, Die Achtziger; Marco Tackenberg, Jugendunruhen. In: HLS-Online (2011).
- 32 Christoph Tschanz, Ohne Anfang und Ende. In: Giorgio Hösli (Hg.), Neues Handbuch Alp. Handfestes für Alpleute, Erstaunliches für Zaungäste (Mollis 2005¹), S. 414–421, hier S. 421; Bittner, Höhenflüge; zur Bedeutung des «Aussteigens» und von Landkommunen in Deutschland vgl. Reichardt, Authentizität, S. 459–498.

in ein verlassenes Tessiner Bergdorf oder in eine Landkommune in Südportugal zog, [...] eine zeitlich befristete Möglichkeit, sich in einer neuen Umgebung eine Auszeit zu gönnen, um sich vom Alltagsstress zu erholen und dem angestrebten Ziel der «Selbstverwirklichung» einen Schritt näher zu kommen.³³

Die temporäre Auszeit, ohne sich definitiv von den gesellschaftlichen Verpflichtungen loszusagen, wurde durch eine Personalkrise in der Alpwirtschaft erst möglich. Fehlendes einheimisches Personal schuf eine hohe Nachfrage und bildete die Grundlage, auf der die konflikthafteren kulturellen und weltanschaulichen Differenzen zwischen einheimischen und Unterländer Äplern überbrückt werden konnten.³⁴

Die Unterländer Äplerinnen und Äpler suchten im Prinzip das Gleiche, das Touristinnen und Touristen in den Alpen suchten: den Kontrast zum Alltag. Während aber der Tourismus temporäre Ablenkung durch Freizeitangebote versprach, verlangten die Unterländerinnen nach Zerstreuung und Sinngebung durch Arbeit auf der Alp. Sie sehnten sich nach «intakte[n] Welten und überblickbare[n] Arbeitszusammenhänge[n], als Ausweg aus kollektiver oder privater Depression».³⁵ Die Berglandwirtschaft erschien dafür ideal. Autoritätsfern und inmitten der Natur erlebten die Unterländer die körperliche Arbeit als sinnvoller und erfahrungsreicher als den gewohnten Alltag.³⁶

Die temporäre Auszeit der Unterländerinnen als Flucht zu bezeichnen, würde jedoch ihrem Anliegen nicht gerecht. Die Unterländer entwickelten nicht nur eine Faszination für die alpine Natur und Landwirtschaft, sondern sie entdeckten auch eine Tradition im «Berglermythos», mit der sie sich identifizieren konnten. Die tradierte Erzählung von der Wehrhaftigkeit der alten Eidgenossen, die in den Bergbauern ihre Verkörperung gefunden hatte,³⁷ deuteten sie unter anderem als Widerständigkeit gegenüber politischen und ökonomischen Eliten:

Werthe Alpknecchte und -mägde. Gewiss schon lange thät es Noth dass von Bärz zu Bärz sich die Verdingten sammelten und zusammenstünden gegen Unrächt wo die Herren sinnen.³⁸

33 Andreas Niederhäuser, Politik und Widerstand in und auf den Alpen. In: *zAlp* 21 (2010), S. 6–7.

34 Vgl. Maeder, Kruker, Hirten und Herden, S. 96, 135 und 140–148.

35 Christian Brassel, Das Alparchiv verschenkt sich. In: *zAlp* 9 (1998), S. 6–9, hier S. 8.

36 Dazu gibt auch eine Reihe von Interviews Auskunft, die die Unterländer Äpler untereinander geführt hatten: *Alparchiv, Protokolle* (1992), Alpines Museum Bern, Sign.: Bro A 70a.

37 Mathieu, Bachmann, Butz (Hg.), *Majestätische Berge*, S. 37–40; Sarasin, *Geschichtswissenschaft*, S. 184–190.

38 *Alparchiv, Flugblatt «Sitzung mit Nachtessen, Mittwoch 10. Februar 1988 19.00 h, Ankerstrasse 20, Zürich»* (1988), Alpines Museum Bern.

Mit dieser archaisierten Botschaft, die den Aspekt der Widerspenstigkeit zum Ausdruck bringt, luden Res Keller und Christian Brassel im Februar 1988 ihre Bekannten dazu ein, in Zürich ihren Geschichten aus dem «abenteuerlichen Alp-dasein» zu lauschen. Darüber hinaus wollten sie über eine nationale Antiatomkraftkampagne, über die Vertreibung der Armee von ihren Testgeländen in den Alpen sowie über Möglichkeiten für bessere Löhne und Arbeitsbedingungen in der Alpwirtschaft diskutieren³⁹ – Fragen, die weit über die Alpwirtschaft hinausreichten. Die den Unterländer Äplerinnen und Äplern eigene Sicht auf die Bergbauern und die eidgenössische «Befreiungstradition»⁴⁰ war für sie gleichermaßen Legitimation für den Ausstieg wie Verpflichtung, ihre ausserparlamentarische politische Tätigkeit fortzuführen. Sie stellten sich damit in die Traditionslinie der freiheitsliebenden und obrigkeitskritischen «Eidgenossen».

Diese Umdeutung der Alpen und Bergbauern fand nicht nur im engen Kreis der Unterländerinnen und Unterländer statt. Ausser den Aussteigern entdeckten auch Kulturschaffende das traditionelle Leben der Bergbevölkerung als positiven Gegenentwurf zur Konsumgesellschaft. Deren Diskurs verdichtete sich bereits 1974 im Dokumentarfilm «Wir Bergler in den Bergen sind eigentlich nicht schuld, dass wir da sind» des Innerschweizer Filmers Fredi M. Murer. Murer repräsentiert einen typischen «68er» aus dem Berggebiet. Für seine Ausbildung war er nach Zürich gezogen, wo er sich in der jungen (Sub-)Kulturszene bewegt und mit experimenteller Filmkunst auseinandergesetzt hatte.⁴¹ Anfang der 1970er Jahre lebte er in London, wo er eine Dokumentation über eine Inuitsiedlung in Alaska vorbereitete. Anlässlich des Todes seines Vaters kehrte er ins Bergdorf Bristen im Kanton Uri zurück. Er fand dort eine Gesellschaft vor, die ihn den Vergleich mit den Inuit ziehen liess – archaisch und naturverbunden. Kurz entschlossen drehte er einen Film über die Urner Bergbauern.⁴²

Murers Inszenierung der Berglerinnen und Bergler erinnert stark an die Berichte der frühen Alpenforscher und Aufklärer, die bereits zuvor die «edlen Wilden» im Alpenraum ausgemacht hatten. Sein Film portraitierte verschiedene Bergbauernfamilien im Kanton Uri und liess die Protagonistinnen und Protagonisten selbst

39 Ebenda.

40 Zur «Befreiungstradition» und zu Schweizer Geschichtsmythen vgl. Marchal, Mattioli, Nationale Identität; Guy P. Marchal, Die Schweizer und ihr Mittelalter. Missbrauch der Geschichte? In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 55/2 (2005), S. 131–148; Thomas Maissen, Schweizer Heldengeschichten – und was dahintersteckt (Baden 2015).

41 Murer in: Heinz Nigg, Wir sind wenige, aber wir sind alle. Biografien aus der 68er-Generation in der Schweiz (Zürich 2008), S. 76; Schütz, Ort der Gegenkultur, S. 104.

42 Fredi M. Murer, Wie ich zu den Berglern kam – und die Bergler zu ihrem Film. In: Christof Hirtler (Hg.), Hirt, Tinner und Fugibootschä. Urner Berglandwirtschaft – früher, heute, morgen (Altdorf 2016), S. 61–80.

zu Wort kommen. Was die Zuschauerinnen und Zuschauer zu sehen bekamen, waren sympathische, gewitzte und bescheidene Menschen, die sich so gut es ging mit der Natur arrangierten und niemandem ausser ihr Rechenschaft schuldeten. Mit diesem Typus des unabhängigen, demütigen, aber stolzen Berglers griff Murer eine alte Facette der Alpenmythologie auf⁴³ und schrieb sie fort – ob bewusst oder unbewusst.

«Wir Bergler» war auch ein Positionsbezug in der Debatte um die gesellschaftliche Bedeutung der Berggebiete für die Schweiz. In Murers Selbstverständnis war der Film die Antwort eines «Berglers» auf den Dokumentarfilm «Die Landschaftsgärtner» von Kurt Gloor (1969). Murer war über diesen «ideologisch gefärbten Thesenfilm» empört, der die Berggebiete als «Dritte Welt» inszenierte, um eine allgemeine Gesellschaftskritik zu üben.⁴⁴ In Murers Augen instrumentalisierte Gloor die «Bergler» für seine Zwecke, Murer kritisierte den Film scharf. Die portraitierten Urner Bergbauern kämen im Film nicht zu Wort,

[d]afür trug eine Off-Stimme in edlem Hochdeutsch Thesen aus einer soziologischen Untersuchung vor, die Gloor mit drastischen Schwarz-Weiss-Bildern verwahrloster Bergbauern illustrierte. Dass diese «dokumentarischen» Bilder zum Teil arg manipuliert waren, kam noch dazu.⁴⁵

«Wir Bergler» darf demnach als Murers Richtigstellung dieses Bilds verstanden werden und als Statement für die Akzeptanz der bergbäuerlichen Eigenständigkeit.⁴⁶

Murers Film war schweizweit erfolgreich.⁴⁷ Doch der eigentliche Durchbruch gelang Murer 1985 mit «Höhenfeuer», einem Inzestdrama in den Urner Bergen,

43 Vgl. Stremlow, Die Alpen.

44 Vgl. Brigitte Bernet, Bernhard Schärer, Perspektivenwechsel. Subversion im Schweizer Film der langen 1960er Jahre. Geschichte der Gegenwart (18.07.2018), siehe URL: <https://geschichtedergegenwart.ch/perspektivenwechsel-subversionen-im-schweizer-film-der-langen-1960er-jahre/> (19.07.2018).

45 Murer in: Nigg, Wir sind, S. 76.

46 Andere Rezipienten sahen in Gloor einen «Fürsprecher der Bergbauern»: Fred Zaugg, Unsere Verantwortung hast Du uns hier gelassen. Dem Schweizer Filmautor und Anwalt der Sprachlosen zum Abschied. In: Der Bund (26.09.1997). Murers Kritik zielte in erster Linie auf die Perspektive des Films und die Stilisierung der Bergler als Randständige, was Murer wiederum «ins rechte Licht» rücken wollte.

47 Jean-Pierre Hoby, Anton Senn, Gustav Kieliger, Wir Bergler sind nicht schuld, dass wir da sind ... In: DU 38 (1978), S. 64–71.

das inner- und ausserhalb der Alpen grosse Erfolge feierte.⁴⁸ Der Urner Emanuel Müller rezensierte den Film für die *Alternative* und schaute ihn dazu gemeinsam mit dem siebzugjährigen Bergbauern Peter Walker an. Walker empfand den Film als Heimatfilm, obwohl er wisse, «dass der Fredi Murer [das] nicht gerne hören würde». Auch Müller, ein linksalternative Journalist, war vom Film berührt, ihn beeindruckte der «feinfühlig[e] Humor und [die] hintergründig[e] Ironie».⁴⁹ Murers Filme trugen gerade durch ihre Tiefgründigkeit zur Stilisierung der Alpen in den verschiedenen politischen und ideologischen Milieus bei. Seine Umdeutung der Alpen- und Berglermythen beeinflusste durch seine grosse Popularität wohl auch die Unterländer Äplerinnen und Äpler in ihrem Blick auf die Alpen.

Der Kinofilm war in den 1970er und 1980er Jahren das zentrale Medium für die Vermittlung eines neuen Alpen- beziehungsweise Berglerbilds in der Schweiz. Ähnlich wie Murer grenzten sich andere Schweizer Filmer dezidiert vom herkömmlichen Heimatfilmgenre ab, indem sie kritische Gesellschaftsportraits zeichneten und politische Positionen einflochten.⁵⁰ 1985 adaptierte Xavier Koller den Roman «Der Schwarze Tanner» des Schwyzer Schriftstellers Meinrad Inglin. Darin zeigt er den Kampf eines armen Bergbauern gegen die Willkür der Behörden während der «Anbauschlacht» des Zweiten Weltkriegs. Urs Odermatt erzählt in «Gekauftes Glück» von 1988 die fiktive Geschichte eines Bergbauern und seiner (gekauften) thailändischen Frau. Deren aufkeimende Liebe droht in der konservativen Umgebung eines Bergdorfs zu ersticken. Die vielschichtigen und stark reflektierenden Filme schwankten jeweils zwischen Entzauberung und Stilisierung des Berglermilieus.

Während die Filme der 1980er Jahre den Berglermythos durchaus hinterfragten, ist in den 1990er Jahren dessen Romantisierung zu beobachten. Der Filmemacher und Musikproduzent Cyrill Schläpfer veröffentlichte 1991 Musikaufnahmen des damals achtzigjährigen Muotathaler⁵¹ Volksmusikers Rees Gwerder. Gwerder und seine alpine Volksmusik trafen perfekt den Zeitgeist,⁵² Schläpfers

48 «Höhenfeuer» war 2016 auf Platz 11 der 500 erfolgreichsten Filme der Schweiz und ist nach wie vor ausserordentlich beliebt. 1985 gewann er den Goldenen Löwen von Locarno. Vgl. Bundesamt für Statistik, Die 500 erfolgreichsten Schweizer Filme der Jahre 1976 bis 2016 (2016), siehe URL: [https://www.bfs.admin.ch/bfsstatic/dam/assets/2103533/master\(07.12.2020\)](https://www.bfs.admin.ch/bfsstatic/dam/assets/2103533/master(07.12.2020)).

49 Emanuel Müller, Rezension «Höhenfeuer». In: *Alternative* Nr. 105 (November 1985).

50 Zum klassischen Bergfilm vgl. Rémy Pithon, Image et imagerie, idylle et idéologie. Le Bergfilm en Suisse et dans les pays de l'arc alpin. In: Jon Mathieu, Simona Boscani Leoni (Hg.), *Die Alpen! Zur europäischen Wahrnehmungsgeschichte seit der Renaissance* (Bern 2005), S. 391–409.

51 Das Muotathal ist ein Bergtal im Kanton Schwyz.

52 Vgl. Köbi Gantenbein, Wenn die Weltluft am Blumentrog rüttelt. In: *WOZ* (06.08.2015);

kurz darauf gedrehter und 1993 veröffentlichter Dokumentarfilm «Ur-Musig» wurde zum Publikumserfolg. In seiner Filmsprache folgte «Ur-Musik» Fredi M. Murers «Wir Bergler». Eine Stimme aus dem Off gibt es nicht, es sprechen nur die Musikanten – wenn neben der Musik überhaupt gesprochen wird. «Ur-Musig» machte Volksmusik aus den Schweizer Alpen nun auch in linksalternativen Kreisen salonfähig und transportierte die neuen Alpenbilder in die Schweizer Stuben. Im Gegensatz zu früheren Filmen war «Ur-Musig» aber frei von jeglicher kritischer Gesellschaftsreflexion.⁵³

Die verschiedenen Versatzstücke des Alpen- und des Berglermythos existierten in den 1990er Jahren gleichzeitig fort. Das Alpenbild emanzipierte sich mit der verblassenden Erinnerung an die Grenzbesetzungen der Weltkriege von seiner nationalistischen und konservativen Vereinnahmung, ohne sie aber ganz abzustossen. Die alpine Volkskultur gewann jedoch durch die Umdeutung tradierter Bilder in linksalternativen und kulturaffinen Kreisen an Bedeutung. Gerade in diesen Kreisen verband das Bild der Alpen die Aspekte von Authentizität, Widerpenstigkeit, Subversion, Romantizismus, Naturnähe und Ökologie zu einem komplexen Potpourri und einem allgemein anerkannten positiven Blick auf die Alpen. Die Besonderheit der Alpen erscheint demnach in der Schweiz des ausgehenden 20. Jahrhunderts gesellschaftlich besonders breit abgestützt.

4.1.2 Kulturlandschaft in Bedrängnis: Die Alpen als Folie für Gesellschaftskritik

Die Bedrohung der Alpen schien in den 1980er Jahren noch akuter als zuvor. Auf semantischer Ebene fand im Diskurs eine Verschiebung vom präventiven «Schutz» zur drängenden «Rettung» statt. 1983 veröffentlichte der österreichische Journalist Leopold Lukschanderl sein Buch «Rettet die Alpen. Der Dachgarten Europas in Bedrängnis».⁵⁴ Die Alpen seien in den letzten Jahrzehnten zum europäischen Problemgebiet geworden. «Schrankenlose Erschliessungswut», «Profitgier» und der «Massentourismus» hätten den «Dachgarten Europas» zum Schrebergarten, zum

am 2. August 1991, dem Tag nach dem schweizerischen Nationalfeiertag, brachte die Nachrichtensendung «10 vor 10» ein fünfminütiges Portrait über den Volksmusiker Gwerder: Schweizer Radio und Fernsehen, 10 vor 10 (02.08.1991).

53 Thomas Küng, Rees Gwerder. In: DU 53 (1993), S. 29–31; zur zeitgenössischen Rezeption des Films vgl. Christian Seiler, Spiel mir den Blues vom Muotathal. In: Die Weltwoche (05.08.1993); Alois Feusi, Der Volksmusikarchäologe. In: Neue Zürcher Zeitung (26.03.1993); Rees Gwerder hat, als einer von wenigen Volksmusikern, einen Eintrag im Historischen Lexikon der Schweiz: Hans Steinegger, Gwerder, Rees. In: HLS-Online (25.01.2018).

54 Leopold Lukschanderl, Rettet die Alpen. Europas Dachgarten in Bedrängnis (Wien 1983).

Rummelplatz degradiert.⁵⁵ Lukschanderl war nicht der einzige populärwissenschaftliche Autor, der sich in dieser Zeit besorgt über die Alpen äusserte. Ein Jahr nach «Rettet die Alpen» erschien Werner Bätzing's Buch «Die Alpen. Naturbearbeitung und Umweltzerstörung. Eine ökologisch-geographische Untersuchung».⁵⁶ 1991 folgte der in Basel lebende Journalist Aurel Schmidt mit «Die Alpen. Schleichende Zerstörung eines Mythos».⁵⁷ Alle Autoren waren der Meinung, dass Hotels, Skilifte und Autobahnen, Luftschadstoffe und Lärm sowie die sukzessive Auflösung der bäuerlich-alpinen Gemeinschaften die Alpen weitgehend entstellt, ihre erhabene Landschaft profanisieren hätten. Für den präventiven Schutz der Alpen sei es zu spät, einzig Schadensbegrenzung schien noch möglich.

Die drei Autoren stützten sich in ihren Werken auf eine Tradition wissenschaftlicher Warnerinnen und Warner, die ein knappes Jahrzehnt früher in wissenschaftlichen – teils aber durchaus populären – Publikationen bereits ähnliche Probleme erkannt und davor gewarnt hatten. Lukschanderl etwa bezog sich explizit auf den Berner Ökonomen und Tourismusforscher Jost Krippendorf, den Schweizer Botaniker Fritz Hans Schwarzenbach, auf Herbert Aulitzky, Professor an der Wiener Universität für Bodenkultur, und Elisabeth Lichtenberger, Geographiestudierende in Wien. Krippendorf, der zwischen 1971 und 1988 das Berner Forschungsinstitut für Fremdenverkehr leitete, war bereits zu Beginn der 1980er Jahre einem internationalen Publikum durch sein gesellschaftskritisches Buch «Die Landschaftsfresser. Tourismus und Erholungslandschaft – Verderben oder Segen?»⁵⁸ bekannt. Elisabeth Lichtenberger war eine prägende Figur der österreichischen Alpengeographie und hatte den Begriff «Dachgarten Europas» eingeführt, eine Anlehnung an das berühmte Diktum des Alpinisten Leslie Stephen, der 1871 die Schweizer Alpen als «playground of Europe» bezeichnet hatte.⁵⁹ Lichtenberger analysierte 1979 die Auswirkungen des demographischen und ökonomischen Wandels in den Alpen: Die «Wüstungsprozesse von Siedlung und Flur, welche riesige Areale der europäischen Hochgebirge erfassten», bezeichnete sie als akutes Problem der wirt-

55 Ebenda, S. 11; den Begriff «Dachgarten Europas» prägte die österreichische Geographin Elisabeth Lichtenberger 1979. Er wurde u. a. von Lukschanderl, aber auch von Paul Messerli wiederverwendet. Vgl. Lichtenberger, Sukzession; Messerli, Mensch und Natur, S. 1.

56 Bätzing, Die Alpen.

57 Aurel Schmidt, Die Alpen. Schleichende Zerstörung eines Mythos (Zürich 1990).

58 Krippendorf, Landschaftsfresser; zu Krippendorf vgl. Franziska Kappeler Rogger, Krippendorf, Jost. HLS-Online (22.11.2007), siehe URL: <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D48230.php> (31.05.2018); Hansruedi Müller, Für mehr Menschlichkeit im Tourismus. In: Neue Zürcher Zeitung (04.03.2003).

59 Leslie Stephen, The Playground of Europe (London 1871).

schaftlichen und naturräumlichen Entwicklung in den Alpen.⁶⁰ Die Gesellschaftskritik, die bereits in den wissenschaftlichen Publikationen der 1970er Jahre vorhanden gewesen war,⁶¹ war bei den Alpenschutzpublizisten der 1980er Jahre noch stärker. Lukschanderl, Bätzing und Schmidt diagnostizierten in Anschluss an Aulitzky, Krippendorf, Lichtenberger und Schwarzenbach den sozioökonomischen Wandel als Hauptproblem. Er drohte die traditionellen landwirtschaftlichen Strukturen aufzulösen und damit die «Kulturlandschaft» der Alpen zu zerstören. Ausgelöst werde dieser Wandel durch die «Ballungszentren und Wirtschaftsräume» im Flachland. Sie degradierten die Alpen zum «Verkehrsinfrastrukturband», zur Stromleitung und zum Wasserkraftwerk und verhökerten diese als «Disneyland Europas».⁶² Die von ihrem Umland abhängige Bevölkerung im Alpenraum werde fremdbestimmt und von ihrer eigenen Kultur entfremdet.⁶³ Die Bedrohung der Alpen war in dieser Sicht eine Folge der Wachstumsideologie und der räumlichen Funktionsteilung in Wirtschafts- und Erholungsräume.

Das Problem schien nur lösbar durch einen anderen gesellschaftlichen Umgang mit den Alpen. Um eine «nachhaltige» Nutzung der Alpen zu fördern, müssten «dirigistische Massnahmen» das Gefälle zwischen Ballungsräumen im Flachland und den Berggebieten entlasten beziehungsweise die Peripherien stärken.⁶⁴ Alle Massnahmen müssten die Landwirtschaft als ureigenen Wirtschaftszweig der Alpenregionen als «Dreh- und Angelpunkt» für eine Wende zum Positiven nutzen. Basierend auf der Landwirtschaft müssten neue Nutzungsformen entwickelt werden.⁶⁵ Dass die Landwirtschaft derart wichtig für die Lösungskonzepte der Alpenschutzpublizisten war, gründete in der Annahme, dass die ökologische Stabilität und die landschaftliche Attraktivität der Alpen direkt von ihrer landwirtschaftlichen Nutzung abhängig seien.⁶⁶ Damit popularisierten Lukschanderl und Bätzing zentrale Ansichten aus der Wissenschaft.

60 Lichtenberger, Sukzession, Zitat S. 401.

61 Besonders bei Krippendorf und Schwarzenbach: Krippendorf, Landschaftsfresser; Fritz Hans Schwarzenbach, Alpen im Zwieli. Zerstört der Tourismus sich selbst? (Oberwil bei Zug 1979).

62 Lukschanderl, Rettet die Alpen, S. 12; Der Begriff «Disneyland Europas» gehe laut Lukschanderl auf den Schweizer Botaniker Fritz Hans Schwarzenbach zurück. Vgl. Fritz Hans Schwarzenbach, Sollen die Alpen zum Disney-Land Europas werden? In: Die Alpen 1 (1978), S. 1–3.

63 Lukschanderl, Rettet die Alpen, S. 13; Bätzing, Die Alpen, S. 75 und 89.

64 Lukschanderl, Rettet die Alpen, S. 144; ähnlich fordert Bätzing eine dezentrale Ansiedlung von Gewerbe und Industrie sowie die systematische aber sanfte Verkehrserschließung in den Alpen, Bätzing, Die Alpen, S. 91–97.

65 Bätzing, Die Alpen, S. 91.

66 Lukschanderl, Rettet die Alpen, S. 51–81; Bätzing, Die Alpen, S. 65–72 und 106.

In der Wissenschaft vertrat besonders Paul Messerli diese Ansicht. In seinem MAB-Abschlussbericht von 1989 stellte er sich auf den Standpunkt, «dass die Umgangsformen des Menschen mit der Gebirgsnatur an jenem Massstab zu orientieren sind, der uns in der bäuerlich alpinen Kulturlandschaft vermittelt wird».⁶⁷ Der optimale Schutz der Alpen bestehe darin, die althergebrachten Bewirtschaftungsformen aufrechtzuerhalten. Der Mensch sei aus der alpinen Landschaft nicht wegzudenken, da er sie mitgeformt habe und somit ein Bestandteil ihrer ökologischen Stabilität bilde. Diese anthropogene alpine «Kulturlandschaft» sei durch ihre Ästhetik auch das Fundament für den Tourismus in den Alpen.⁶⁸

Der Begriff Kulturlandschaft entwickelte sich im Kontext der Alpenschutzdebatte in den 1980er Jahren zu einem Kernbegriff. Die Alpen galten gemeinhin nicht als unberührte Natur, sondern als über Jahrhunderte durch den Menschen mitgestaltete und dadurch erst nutzbare Landschaft: «Die natürliche Basis des menschlichen Lebens ist nicht von Natur aus vorhanden, sondern sie ist ein Kulturprodukt und muss erst mühsam erarbeitet werden [...] und dann genauso mühsam erhalten werden»,⁶⁹ wie es Werner Bätzing 1990 auf den Punkt brachte. Auch die ökologische Stabilität und die Sicherheit vor Naturereignissen erachteten die Wissenschaftler Messerli und Bätzing als abhängig von einer intakten Kulturlandschaft.⁷⁰

Darüber hinaus sei die Kulturlandschaft auch «Speicher eines Wissens, [...] das Generationen vor uns zusammengetragen haben», wie Hans Weiss, von 1970–1992 Geschäftsführer der Schweizerischen Stiftung Landschaftsschutz, schrieb.⁷¹ Ihre Zerstörung bedeute auch das Vergessen jahrhundertealten Wissens im Umgang mit der Natur.⁷² Weiss bezog sich nicht explizit auf die Alpen, wurde aber von Aurel Schmidt in diesem Kontext angeführt.⁷³ Dieser verwendete das Konzept Kulturlandschaft, um gegen die Gründung von Schutzgebieten zu argumentieren

67 Messerli, *Mensch und Natur*, S. 316.

68 Ebenda, S. 108–113.

69 Werner Bätzing, *Vom verhindernden zum gestaltenden Umweltschutz. Perspektiven für eine integrale Umweltschutzpolitik im Alpenraum der neunziger Jahre*. In: *Geographica Helvetica* 45/3 (1990), S. 105–112, hier S. 107.

70 Messerli, *Mensch und Natur*, S. 105–113; Werner Bätzing, *Ökologische Labilität und Stabilität der alpinen Kulturlandschaft. Traditionelle Lösungen, heutige Probleme und Perspektiven für die Zukunft* (Bern 1988); Bätzing, *Umweltschutz*, S. 107.

71 Hans Weiss, *Die unteilbare Landschaft. Für ein erweitertes Umweltverständnis* (Zürich, Wiesbaden 1987), S. 11.

72 Ebenda, S. 29–30.

73 Auch die CIPRA bezog sich 1995 auf das Konzept der Kulturlandschaft nach Hans Weiss: Mario F. Broggi, *Tun und Unterlassen. Acht Thesen zur CIPRA-Jahreskonferenz 1995*. In: CIPRA International (Hg.), *Tun und Unterlassen. Elemente für eine nachhaltige Entwicklung in den Alpen* (Schaan 1995), S. xiii–xxxii.

und die Berglandwirtschaft als historisch gewachsenen und korrekten Umgang mit den Alpen zu verteidigen.⁷⁴ Mit dem Begriff Kulturlandschaft wurde ab den 1980er Jahren das wechselseitige Verhältnisses von Landschaft und Bewirtschaftung betont sowie einer Landschaft historische Bedeutung zugeschrieben.⁷⁵ Für die geographische Alpenforschung und die Alpenschutzpublizisten schien damit eindeutig, dass die Berglandwirtschaft erhalten werden müsse, sollte die Naturlandschaft der Alpen bewahrt werden.

Lukschanderl und Bätzing waren in den 1980er Jahren wichtige Promotoren für den Alpenschutz, indem sie die Öffentlichkeit auf die Bedrohung der Alpen aufmerksam machten. Zudem waren sie bedeutende Vermittler zwischen Forschung und Öffentlichkeit. Besonders Bätzing spielte in diesem Wissenstransfer eine herausragende Rolle. Bätzing, 1949 in Kassel geboren, studierte evangelische Theologie und war Buchhändler, bevor er sich 1983 dem Geographiestudium zuwandte. Ausschlaggebend für diesen Richtungswechsel war laut eigener Aussage ein Ferienaufenthalt in den italienischen Alpen 1977, wo ihn die Faszination an der eigenständigen Kultur und der geringen Erschliessung dieser Region packte. Sein 1984 im marxistischen Sandler Verlag in Frankfurt am Main erschienenes Alpenbuch war ein Verkaufsschlager. Bereits 1988 wurde es zum vierten Mal aufgelegt – im selben Jahr kam Bätzing als Assistent von Paul Messerli nach Bern, wo er promovierte. Verschiedene Übersetzungen folgten und 1991 druckte der Beck-Verlag eine «völlige Neufassung», die er 2015 zum vierten Mal auflegte.⁷⁶ Bätzings publizistischer Erfolg zeigt deutlich, dass die Warnrufe auch öffentlich wahrgenommen wurden.

Zum Verkaufsschlager wurde das Buch vermutlich, weil es ebenso sehr von der westlichen Gesellschaft handelte wie von den Alpen. Sein Buch, so Bätzing, versuche die Frage zu beantworten, «ob der Mensch von Natur aus, also prinzipiell, seine Umwelt immer zerstört, oder ob er mit der Natur auch «in Frieden» leben kann».⁷⁷ Das war eine Frage, die im Zentrum zeitgenössischer wachstumskritischer Diskurse stand.⁷⁸ Bätzing erachtete dabei die Alpen als ideal für eine «exemplarische Einzelfall-Untersuchung», denn sie seien ein relativ labiles Ökosystem, das sensibel auf Veränderungen und Störungen im Verhältnis Mensch – Natur reagiere.⁷⁹ Er

74 Schmidt, *Alpen*, S. 270–274.

75 Aus der Warte der Alpenschutzbewegung: Andreas Weissen, *Das Zerstörungswerk schreit voran*. In: *Umweltschutz. Bulletin der SGU* 3 (1992), S. 4–6.

76 Werner Bätzing, *Die Alpen. Entstehung und Gefährdung einer europäischen Kulturlandschaft* (München 1991⁵). Weitere Auflagen folgten 2003, 2005 und 2015.

77 Bätzing, *Die Alpen*, S. I.

78 Vgl. Kupper, 1970er Diagnose.

79 Bätzing, *Die Alpen*, S. I.

kam zu dem Schluss, dass es durchaus ein symbiotisches Verhältnis von Natur und Mensch geben könne, dessen Idealbeispiel er in der (vom Untergang bedrohten) Lebensweise der Bergbauern in den Alpen beobachtet hatte.

Zum Zeitpunkt der Neufassung seines Buches 1991 war Bätzing bereits promoviert und fachlich anerkannt. Die Neuauflage stellte die Bedrohung der Alpen noch fundierter und datenbasierter dar als die früheren Ausgaben, war aber deswegen nicht weniger politisch. Bätzing verschleierte seine Haltung gegenüber Wachstumsmaximen kaum, fundierte seine Kritik aber wissenschaftlich und stützte sich auf namhafte Forscher, darunter auch auf seinen Doktorvater Paul Messerli. Die Gesellschaftskritik über den Umweg der Alpen, die auch bei Lukschanderl präsent ist, traf den Zeitgeist.⁸⁰ Beide Autoren stilisierten die Alpen als eine durch die «Konsumgesellschaft» und den «Wachstumswahn» bedrohte Gegenwelt.

Die Zerstörung der Alpen schien sich trotz der Bemühungen Bätzings und Lukschanderls fortzusetzen. 1990 publizierte der in Basel wohnhafte deutsche Journalist Aurel Schmidt sein Buch «Die Alpen. Schleichende Zerstörung eines Mythos». Das Buch näherte sich in einer umfangreichen historischen Recherche und einer «Diskursanalyse im Sinne von Michel Foucault» den «unausgesprochenen Absichten» hinter den expliziten zeitgenössischen Aussagen über die Alpen.⁸¹ Im Gegensatz zu seinen Vorgängern beobachtete Schmidt eine versteckte, «schleichende» Art der Zerstörung. Auch sah er nicht mehr primär Natur und Kultur der Alpen als Opfer, sondern den schwer fassbaren «Mythos Alpen».

Für Schmidt zerstörten sowohl der Tourismus als auch der Transitverkehr die Landschaft. Er nannte wirtschaftliche Aspekte wie die sinkende Zahl von Bauernbetrieben als Beleg der Dekadenz und folgte darin Lukschanderl und Bätzing. Schmidt betonte aber stärker einen immateriellen Verfall, einen Verfall der Werte, die er mit den Berggebieten verband: den rücksichtsvollen Umgang mit Natur und Tradition.⁸² «So, wie wir die Alpen zerstören, so gehen wir auch mit dem Rest der Welt um.»⁸³ Das eigene Land hätten die Schweizer okkupiert und kolonisiert, nach dem Interesse der grösstmöglichen zu erwirtschaftenden Rendite umgebaut und für ein schnelles wirtschaftliches Wachstum zerstört. Die Alpen – Schmidt sprach immer von den Schweizer Alpen –, die mit der Geschichte und der Identität der Schweiz aufs Tiefste verbunden seien, seien im Begriff, ihre Bedeutung zu verlieren und zum banalen Kommerzobjekt, «zu Rutschbahnen» zu verkommen.⁸⁴

Die Alpen hatten in Schmidts Augen eine spirituelle Ebene, etwas, das nicht

80 Vgl. Seitz, Melonengrüne; Uekötter, Deutschland in Grün.

81 Schmidt, Alpen, S. 8.

82 Ebenda, S. 7 und 225–268.

83 Ebenda, S. 316.

84 Ebenda, S. 316–324, Zitat S. 324.

rational greifbar sei und aus einer archaischen Zeit stammen müsse. Dieses Etwas versuchte er mit den erhabenen Gefühlen zu beschreiben, die ihn auf dem Gipfel eines erklommenen Berges ergriffen. Das spirituelle Element übertrug er auch auf die Berglandwirtschaft. In ihr erkannte er eine Wirtschaftsweise, welche die Vorgaben der Natur respektiere und stets demütig dem Naturverlauf unterworfen sei.⁸⁵ Die Berglandwirtschaft, die Bätzing und Lukschanderl mit dem Prinzip der Nachhaltigkeit verbunden hatten, lud Schmidt damit zusätzlich spirituell auf.

Schmidt schloss sein Buch mit einem düsteren Ausblick auf das «Ende» der Alpen.⁸⁶

Nicht ihr materielles, geologisches Ende. Das nicht. Die Alpen werden noch lange bestehen, länger als die Menschen. Kein Zweifel. Sie werden nur nicht mehr das bedeuten, was sie einmal bedeutet haben, weil uns die Voraussetzungen abhanden gekommen sind, sie in der richtigen Weise zu sehen und zu erkennen. Sie werden verschwinden, als Figuren der geistigen Auseinandersetzung, und diese selbst wird ebenfalls aufhören, und es wird bleiben ein Raunen, das für nichts mehr steht, nichts mehr bedeutet und an nichts mehr erinnert.⁸⁷

Schmidts Ausführungen waren noch mehr als Bätzings und Lukschanderls Bücher eine Gesellschaftskritik via Alpen. Mit seinem normativen Schlusswort, es gebe eine «richtige Weise», die Alpen zu sehen und zu erleben, sowie der spirituellen Aufladung der Berge positionierte er die Alpen besonders explizit als Gegenwelt zur spätmodernen Gesellschaft.

Obwohl Lukschanderl und Bätzing ihre Besorgnis mit wissenschaftlichen Daten unterfütterten, kann man nicht verhehlen, dass auch ihre Texte ein normatives, teils romantisches Alpenbild vermittelten. Die Annahme, die alpine Landwirtschaft sei die optimale, da nachhaltigste Wirtschaftsform, war wissenschaftlich fundiert, trotzdem aber nicht frei von der Idealisierung des naturnahen und extensiven Wirtschaftens als Kontrast zur industriellen beziehungsweise dienstleistungsorientierten Arbeit. Die Alpenbilder Bätzings, Lukschanderls und Schmidts waren eine spätmoderne Fortschreibung der Besonderheit der Alpen unter wachstums-kritischen und ökologischen Prämissen. Und sie waren gesellschaftswirksam: Ins-

85 Ebenda, S. 287–306.

86 Das ausserordentlich pessimistische Fazit des Buches und die scheinbare Ausweglosigkeit der Situation fielen auch zeitgenössischen Lesern auf. Vgl. Rezension: Die Alpen – Schleichende Zerstörung eines Mythos. In: Heimatschutz = Patrimoine 86/2 (1991), S. 34; die Alpen-Initiative hingegen empfahl das Buch zur Lektüre: Alpen-Initiative, echo Nr. 24 (24.03.1991).

87 Schmidt, Alpen, S. 324.

besondere Bätzing's Verkaufserfolg zeigt, wie stark die Bücher wahrgenommen wurden.

4.2 POLITISCHER UMBRUCH IN DEN ALPEN

Die Schweiz krankte in den 1950er Jahren an ihrer Normalität, ihrer Haltung zwischen Konformismus, Konservatismus und Antikommunismus.⁸⁸ Seit der Nachkriegszeit zeichnete sich das politische System der Schweiz dadurch aus, dass es rechte und linke Parteien zu integrieren vermochte. Die hohe Integrationskraft und die dadurch fehlende Opposition schwächten aber auch das politische Engagement der Stimmbürger: Ab 1959, mit dem Einbezug aller politischen Kräfte in die Regierung durch die Einführung der «Zauberformel»⁸⁹, sank die Mobilisierungskraft der Parteien. Vom wirtschaftlichen Boom der Nachkriegszeit profitierten verschiedene soziale Schichten und im Gegensatz zu den Nachbarländern gab es keinen Grund, die politischen Eliten auszuwechseln. Trotzdem regte sich in den 1950er und 1960er Jahren ein vorerst leises Unbehagen an der selbstgefälligen Schweizer Beschaulichkeit. Die Unzufriedenheit mit den gesellschaftlichen Normen und der etablierten Politik spitzte sich schliesslich 1968 zu. Politische Gruppierungen wie die 1960 in Basel gegründeten Progressiven Organisationen der Schweiz (POCH) mischten die politischen Diskurse auf. Der Frühling 1968 war von Märschen und Protestaktionen der Friedens- und Studentenbewegungen geprägt. Im folgenden Jahrzehnt wurde die Schweiz gründlich durchgeschüttelt.⁹⁰

88 Für den ganzen Absatz vgl. Urs Allematt, Ausbruchsversuche aus dem Korsett der Konkordanz. Essay zur Schweizer Politik am Ende des 20. Jahrhunderts. In: Urs Allematt (Hg.), Rechte und linke Fundamentalopposition. Studien zur Schweizer Politik 1965–1990 (Basel u. a. 1994), S. 3–29; Brigitte Studer, Janick Marina Schaufelbuehl, Die 68er Bewegung und ihre Auswirkungen in der Schweiz. Einleitung. In: Janick Marina Schaufelbuehl (Hg.), 1968–1978. Ein bewegtes Jahrzehnt in der Schweiz (Zürich 2009), S. 9–33; Mario König, Georg Kreis, Franziska Meister u. a. (Hg.), Dynamisierung und Umbau. Die Schweiz in den 60er und 70er Jahren (Zürich 1998); Georg Kreis, Viel Zukunft – erodierende Gemeinsamkeit. Die Entwicklung nach 1943. In: Georg Kreis (Hg.), Die Geschichte der Schweiz (Basel 2014), S. 458–605; zu Umweltbewegungen: Kupper, Atomenergie.

89 Regierungszusammensetzung mit je zwei Vertretern der Freisinnig-Demokratischen Partei, der Christlichdemokratischen Volkspartei und der Sozialdemokratischen Partei der Schweiz sowie einem Vertreter der Bauern- und Gewerdepartei. Adrian Vatter, Das politische System der Schweiz (Baden-Baden 2014), S. 103.

90 Studer, Schaufelbuehl, Die 68er, insbes. S. 9–15.

Auch die Berggebiete wurden von diesem Aufbruch ergriffen, linksalternative Gruppierungen und Neue Soziale Bewegungen formierten sich auch dort. Ihre Aktivitäten kreisten primär um umwelt-, verkehrs- und regionalpolitische Themen. Insbesondere um grosse Infrastrukturprojekte wie Autobahnen und Pumpspeicherwerke formierten sich oppositionelle Bewegungen. Ihnen ging es dabei nicht nur um die expliziten Folgen der Bauprojekte, sondern auch um die impliziten Machtkämpfe zwischen «Zentrum» und «Peripherie», die sie darin sahen: Um den Kampf gegen die «Ausbeutung» und Marginalisierung der Berggebiete durch das Flachland.⁹¹ Aus den zu Beginn lokalen und thematisch eingeschränkten Protestgruppen entwickelte sich gegen Ende der 1980er Jahre ein Netzwerk von Akteurinnen und Akteuren aus verschiedenen Kantonen und Regionen, das sich für den Schutz der Alpen als Lebensraum einsetzte.

4.2.1 Frische Luft für die Berggebiete: Linksalternative Milieus in den Schweizer Alpen

In den 1970er und 1980er Jahren verstanden sich die jungen politischen Akteurinnen und Akteure in den Berggebieten als linke Alternative zur Christlichdemokratischen Volkspartei (CVP), die in den Bergkantonen oftmals die Politik dominierte. Die linksalternativen Milieus widmeten sich Themen wie der Umweltpolitik, welche die etablierte Politik vernachlässigt hatte. Ähnlich den Gruppierungen in urbanen Regionen publizierten sie eigene Zeitschriften und organisierten subkulturelle Veranstaltungen. Die Gruppierungen in den Berggebieten waren jedoch weniger radikal und dogmatisch als ihre Schwestern in den Städten und verfolgten nicht die Absicht eines revolutionären Umsturzes.⁹²

Die Akteurinnen und Akteure dieser «neuen» Politik in den Schweizer Berggebieten nach 1968 sind wegen dieser fehlenden Dogmatik nicht als Partei der Neuen Linken zu verstehen und lassen sich angesichts ihrer Polythematik nur schwer als Neue Soziale Bewegung zu fassen.⁹³ Produktiver für ihre Analyse ist

91 Vroni Steinegger, Entwicklungsgebiet – Bergkantone und die Dritte Welt. In: *Alternative* Nr. 1 (20.03.1973), S. 2; Entwicklungsland Uri. In: *Alternative* Nr. 16 (Dezember 1975).

92 Vgl. allgemein Studer, Schaufelbuehl, Die 68er; für die Besonderheiten der Oppositionsgruppen in Uri, Schwyz, Ob- und Nidwalden Markus Furrer, Die neue Opposition in der Urschweiz in den 1970er und 1980er Jahren. Historische Fallstudien zur Ökologiebewegung und zur Bildung «grüner» Parteigruppen in den Kantonen Uri, Schwyz, Ob- und Nidwalden (Freiburg i. Ü. 1992), S. 494–517; Markus Furrer, Die neue Opposition in der Urschweiz 1970–1990. In: Urs Altermatt (Hg.), Rechte und linke Fundamentalopposition. Studien zur Schweizer Politik 1965–1990 (Basel u. a. 1994), S. 95–134.

93 Bisher wurden diese Phänomene mit den Konzepten der Bewegungsforschung oder unter

Sven Reichardts Begriff des linksalternativen Milieus. «Das linksalternative Milieu verstand sich politisch als eine undogmatische Alternative zu der klassischen sozialdemokratischen Parteipolitik, zu terroristischen Aktivitäten und zu den kommunistischen Kadergruppen» und wirkte als «Nährboden» für Neue Soziale Bewegungen.⁹⁴ Ergänzend beschreibt Dieter Rucht Milieu als «einen gesellschaftlichen Teilbereich, charakterisiert durch gleiche oder ähnliche Lebensbedingungen und damit verbundene Erfahrungsräume, welche relativ homogene Denkweisen, Einstellungen und Verhaltensformen hervorbringen».⁹⁵ Die neuen politisch aktiven Milieus bildeten folglich ein Potenzial für soziale Bewegungen und Initiativgruppen, das aktiviert werden konnte.

In den Bergkantonen Graubünden, Uri und Wallis bildeten sich in den 1970er Jahren überall ähnliche linksalternative Milieus. Im Wallis verkörperte beispielsweise das Kritische Oberwallis dieses Milieu. Die Gruppe gründeten 1971 unzufriedene Gymnasiastinnen und Gymnasiasten aus einer oppositionellen Jugendgruppe und einer autonomen Lehrlingsgruppe zusammen mit Studierenden aus der Region. Das Kritische Oberwallis etablierte sich rasch als linke Partei, und ein Teil seiner Mitglieder verlegte ab 1973 die *Rote Anneliese*, eine Zeitung, die gezielt linksalternative Themen wie Umweltpolitik aufgriff oder die Kritik am Walliser «Parteilfilz» kultivierte.⁹⁶ Im Kanton Uri findet sich eine ähnliche Gruppe im Umfeld der Zeitung *Alternative*. Deren erste Ausgabe publizierte ein Zusammenschluss oppositioneller Schülerinnen, Schüler und Studierender im März 1973. Das Herausgeberkollektiv bildete später die Gruppe Kritisches Uri.⁹⁷ Auch im Kanton Graubünden existierte eine vergleichbare Gruppe im Herausgeberkollektiv der Zeitschrift *VIVA*.⁹⁸

dem Aspekt von Parteigründungen analysiert. Furrers Kategorisierung der Innerschweizer Linksalternativen als Ökologiebewegungen greift meines Erachtens zu kurz. Vgl. Furrer, neue Opposition, S. 36–37; zum Kritischen Oberwallis als Partei vgl. Peter Kraft, Das Kritische Oberwallis 1971–1976. Von der Bewegung zur politischen Partei (ungedr. Lizentiatsarbeit, Universität Fribourg i. Ü. 2003).

94 Reichardt, Authentizität, S. 14–15; Zitat S. 14.

95 Rucht, Linksalternatives Milieu, S. 36.

96 Zum Kritischen Oberwallis vgl. Kraft, Das Kritische Oberwallis; Roman Rogenmoser, «Üflehne und demaskiere». Eine Untersuchung zur Entstehungsgeschichte und zum Politikstil des Kritischen Oberwallis (ungedr. Unveröffentlichte Lizentiatsarbeit, Universität Bern 2008); zur *Roten Anneliese* Pierre Evéquo, Die Rote Anneliese. Genèse et itinéraire d'une revue contestataire haut-valaisanne (1971–1982) (ungedr. Masterarbeit, Universität Fribourg i.Ü. 2017); Alois Grichting, Das Oberwallis 1840 bis 1990. Politik, Wirtschaft, Kultur. 150 Jahre «Walliser Bote» (Brig 1994³), S. 363–365.

97 Vgl. Hans Stadler (Hg.), Geschichte des Landes Uri. Bd. 3 / 3 (Altdorf 2015), S. 420–421; Furrer, neue Opposition, S. 98–102.

98 Nigg, Wir sind; historische Forschung zu linksalternativen Gruppen im Kt. Graubünden ist noch ein Desiderat. Ein autobiographisch geprägter Einblick: Werner Caviezel, 68er-

Festzuhalten ist, dass sich die linksalternativen Milieus nicht auf diese Gruppen beschränken lassen, sie in ihnen aber fassbar werden. Vieles deutet jedoch darauf hin, dass die linksalternativen Milieus in den Berggebieten überschaubar waren. Das Redaktionskollektiv der *Alternative*, bestehend aus Alf Arnold, Reto Gamma, Stefan Gisler, Sylvia Läubli, Emanuel Müller, Pino Pilotto und Daniel Wicki, bildete gleichzeitig auch den Kern des Kritischen Uri.⁹⁹ Die Mitglieder dieser losen politisch aktiven Gruppe gründeten 1983 das Kritische Forum Uri, das sich fortan ausdrücklich als neue Urner Partei verstand.¹⁰⁰ Einige der im Kritischen Forum Uri Aktiven engagierten sich später auch bei der Alpen-Initiative.

Viele dieser Akteurinnen und Akteure teilten eine ähnliche Biographie und ähnliche Erfahrungsräume. Die bessere Mobilität in den Alpen ermöglichte Jugendlichen aus den Berggebieten eine Ausbildung in den urbanen Zentren. Reto Gamma und Emanuel Müller etwa studierten in Zürich und arbeiteten nebenbei bei der *Alternativen*. In der Stadt formten sie im Umfeld neuer sozialer Bewegungen und der Neuen Linken ihre eigenen gesellschaftlichen Ideale und brachten diese mit Überzeugung an ihren Geburtsort zurück. Dazu Emanuel Müller:

Mir war, wie damals vielen anderen Studenten aus der Randregion [...] klar, dass ich nach dem Studium in den Kanton Uri zurückkehren wollte, um hier zu leben und politisch tätig zu sein. Ich war der Meinung, dass in den Randgebieten von Leuten aus den Randgebieten eine linke Politik entwickelt werden müsste. Die bestehende Linke in der Schweiz hatte damals die Randregionenproblematik noch gar nicht entdeckt und folglich auch keine politischen Vorstellungen für die Randregion anzubieten. Ich bin also zurückgekehrt mit der Vorstellung, zur Entwicklung einer solchen Politik einen Beitrag leisten zu können.¹⁰¹

Akteurinnen und Akteure mit ähnlichen Bildungsbiographien finden sich in den Kantonen Graubünden und Wallis. Im Oberwallis sind dies Personen wie Bernard Aufderreggen, Peter Bodenmann, Thomas Burgener, Thomas Hildbrand, Elisabeth Joris, Peter Jossen, Esther Waeber-Kalbermatten und Andreas Weissen, aus deren Umfeld das Kritische Oberwallis und die *Rote Anneliese* hervorgingen. Im Kanton Graubünden sind Gallus Cadonau, Andrea Hämmerle, Anna Ratti oder Silva

Bewegung in Graubünden (Chur 2017); Furrer untersuchte ausserdem ähnliche Gruppen in Ob-, Nidwalden und Schwyz: Furrer, neue Opposition; zahlreiche weitere Gruppen dürften auch noch auf lokaler Ebene existiert haben, vgl. z.B. Brand, Opposition.

99 Hans-Jörg Kuhn, Findbuch *Alternative*, *Kritische Uri*, *Kritisches Forum Uri* (21.12.2017), Staatsarchiv Uri; vgl. Furrer, neue Opposition, S. 112–150.

100 Stadler (Hg.), *Uri*, S. 420–421.

101 So Müller in einem Interview in: *Alternative* Nr. 114 (Oktober 1986).

Semadeni zu nennen, wobei hier die alternative Zeitschrift *VIVA* eine ähnliche Funktion erfüllte.

Diese Akteurinnen und Akteure gehörten einer alpinen «68er-Generation» an, die eine Scharnierfunktion zwischen dem urbanen und dem ländlichen Aufbruch des bewegten Jahrzehnts nach 1968 erfüllten. Im Verlauf der 1970er und 1980er Jahre entwickelten sie eine dezidiert eigene Agenda. Die Linksalternativen in den Berggebieten beschäftigten sich zunehmend mit umwelt- und regionalpolitischen Themen wie Pumpspeicherwerken und Wasserzinsen, dem alpenquerenden Transitverkehr sowie wirtschaftlicher und politischer Marginalisierung.¹⁰² Vereinzelt entstanden aus ihrer Mitte Oppositionsbewegungen wie die Gruppe «Basis-Tunnel Nein» im Kanton Uri gegen die Planungsentwürfe des Gotthardbasistunnels oder die Oberwalliser Gruppe Umwelt und Verkehr gegen den Bau der Autobahn zwischen Siders und Brig.

Die alternativen Gruppen waren rasch erfolgreich, ihre Zeitungen fanden auch ausserhalb der Milieus eine Leserschaft.¹⁰³ Sie errangen Erfolge in kantonalen Volksabstimmungen und vereinzelt Vertreterinnen und Vertreter schafften gar die Wahl in ein politisches Amt.¹⁰⁴ Als Erfolgsfaktoren der alternativen Gruppen beurteilen sowohl Furrer als auch Kraft das Bedürfnis nach politischer Erneuerung in den Berggebieten, die starke Verwurzelung in der jeweiligen Region sowie die politische Kompromissbereitschaft (das heisst den Verzicht auf einen politischen Umsturz) der Gruppen.¹⁰⁵ Den Protagonistinnen und Protagonisten der alternativen Gruppen ging es darum, ihre Lebens- und Arbeitswelt im Alpenraum zu erhalten und mitzugestalten. Die Alpen waren in ihrem Verständnis nicht ein fernes Ideal oder ein exotischer Ort, wie dies für die Unterländer Älpler oder die Alpenschutzpublizisten der Fall war, sondern der Ort der Geburt, der familiären Wurzeln und der alten Freundschaften.¹⁰⁶

102 Vgl. bspw. Entwicklungsland Uri; Uris Energieproduktion. Jedes Jahr um 3.4 Mio. betrogen. In: *Alternative* Nr. 38 (März 1979); Der legale Diebstahl. In: *Alternative* Nr. 92 (Juli/August 1984); Peter Bodenmann, Wasserkraft. Erwacht das Berggebiet? Dossier zur Studientagung der SOPO und der SP-Berggebietskommission (Brig 1984); Peter Bodenmann, Berggebiete. Neues Bewusstsein nötig. In: *Rote Anneliese* 90 (04.07.1986); Dossier Energie. In: *Rote Anneliese* 97 (09.06.1987), S. 6–7.

103 Die *Rote Anneliese* erschien 1979 in einer Auflage von 5000 Exemplaren; die *Alternative* verkaufte bis zu 1800 Abonnements.

104 Z. B. Peter Bodenmann 1976 in den Gemeinderat (Exekutive) von Brig-Glis (VS).

105 Vgl. Kraft, *Das Kritische Oberwallis*, S. 7 und 42; Furrer, *neue Opposition*, S. 119–123 und 126–127.

106 Ein Artikel in der *Roten Anneliese* reflektiert diese Verwurzelung und argumentiert für die Notwendigkeit einer linken Lokalpolitik: Die Heimat zurückerobern. In: *Rote Anneliese* 87 (03.03.1986).

Zwischen den linksalternativen Milieus in den Berggebieten, den Unterländer Äplerinnen und der Neuen Linken in der Stiftung Salecina bestand in den 1970er Jahren und zu Beginn der 1980er Jahre wenig Kontakt. Die Unterländer Äpler kamen während des Alpsommers selten in Berührung mit den Gleichgesinnten aus der Region. Zwar war Salecina seit 1975 Austragungsort verschiedener bergpolitischer Tagungen, wo durchaus auch linksalternative Berglerinnen und Bergler teilnahmen,¹⁰⁷ in der Regel lockte sie aber nur wenige Einheimische an.¹⁰⁸ Allerdings bestand auch zwischen den linksalternativen Gruppierungen nur wenig Austausch über die Kantonsgrenzen hinaus.¹⁰⁹ Erst ab Mitte der 1980er Jahre intensivierte sich die Kontakte zwischen den linksalternativen Milieus, den Unterländer Äplern und den Vertreterinnen der Neuen Linken.

Auf den lokalen alternativen Milieus bauten in den 1980er Jahren Oppositionsgruppen gegen konkrete Infrastrukturprojekte in den Alpen auf. Das starke ökologische und regionalpolitische Bewusstsein dieser Kreise richtete sich dabei gegen die Realisierung des in den 1950er Jahren geplanten Nationalstrassennetzes und gegen neue Stauseen. Auch wehrten sich die Vertreterinnen und Vertreter der alternativen Milieus in den Berggebieten gegen eine räumliche Funktioneinteilung, die den Alpen die Rollen des Erholungs- und Transitraums sowie des Wasserreservoirs zuwies. Besonders das Thema Nationalstrassen entwickelte in diesem Zusammenhang und angesichts des steigenden Strassentransitgüterverkehrs ab 1980 ein erhebliches Mobilisierungspotenzial und mündete 1994 in der Annahme der Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr».

4.2.2 Alpine Wachstumskritik: Linksalternative Proteste gegen Infrastrukturprojekte

Seit Baubeginn des Nationalstrassennetzes 1960 kam es in der Schweiz immer wieder punktuell zur Opposition gegen Strassenabschnitte. Grundsätzlich herrschte

107 Vgl. Jürg Frischknecht, *Alpentäler als AKW-Filialen?* In: *Zeitdienst* 13 (04.07.1986), S. 144–145; Dominik Siegrist, *Steine ins Rollen bringen. Das internationale Bildungs- haus «Salecina» in den Alpen.* In: *Politische Ökologie* 55 (1998), S. 65–66.

108 So beschreibt mindestens der linksalternative Bündner Jöri Schwärzel seine Erfahrungen in Salecina: Jöri Schwärzel Klingenstein, *«Den Wüstenbewohnern unbekannt ...» Eine geheime Oase in Graubünden.* In: Silvia Ferrari, Jürg Frischknecht, Dominik Siegrist u. a. (Hg.), *Salecina. «Ein Bildungs- und Ferienhaus für uns...»* (Orden Dent 1997), S. 61–62; nebst Schwärzel ist auch Anna Ratti eine dieser «Ausnahmen». Vgl. Nigg, *Wir sind*.

109 Kraft, *Das Kritische Oberwallis*, S. 122.

in den 1960er Jahren der gesellschaftliche Konsens, Strassenbau sei wirtschaftlich sinnvoll und eröffne neue individuelle Freiheit.¹¹⁰ Wo allerdings die Bauprojekte Kulturland oder Dorfgemeinschaften tangierten, lehnte sich die Bevölkerung gegen die Planung auf. Den Widerstand gegen den Nationalstrassenbau dominierten in den 1960er und 1970er Jahre konservative Argumente wie Ruhestörung, Zerstörung sozialer Dorfgemeinschaft oder Bodenverlust von Landwirten.¹¹¹ Ähnlich geartete Argumente waren schon im 19. Jahrhundert gegen den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur angebracht worden.¹¹² Laut Bernhard Gutknecht veränderten sich in den ausgehenden 1970er Jahren die Argumentationsmuster zunehmend hin zu umweltpolitisch fundierter und grundsätzlicher Kritik, deren Vertreterinnen und Vertreter den Bau von Autobahnen prinzipiell ablehnten.¹¹³ Darin spiegelte sich auch das steigende Interesse an Umweltthemen.¹¹⁴ Diese Beobachtung gilt nicht für den Alpenraum: Dort wurde der Bau von Verkehrsinfrastruktur auch nach 1980 nicht gänzlich abgelehnt, teils wurde er sogar von linksalternativen Kreisen aus regionalpolitischen Gründen gefordert. Gestritten wurde aber um deren Linienführung – wie andernorts Jahrzehnte zuvor.

Gegen den Bau einer Nationalstrasse (Autobahn) opponierte beispielsweise die Bevölkerung im Oberwallis. Die Ende der 1970er Jahre aufkommende Opposition galt dem Rawilstrassentunnel und dem Teilabschnitt der Nationalstrasse N9 zwischen Siders und Brig. Der Rawiltunnel sollte das Wallis mit dem bernischen Simmental verbinden, die N9 war als Zubringer für den Simplonpass und zur Entlastung der Kantonsstrasse geplant. Während der Rawiltunnel im Simmental wie im Wallis umstritten war, betraf die N9 nur das Wallis. Dort reichte ein parteiübergreifendes Komitee 1979 eine von 30.000 Unterschriften gestützte Motion ein, die verlangte, auf den Autobahnabschnitt Martigny – Brig zu verzichten. Im März lehnte der Bundesrat die Motion ab.¹¹⁵ Im Folgenden wurde der Widerstand gegen das Projekt insbesondere von Akteurinnen und Akteuren aus dem linksalternativen Milieu aufrechterhalten.

110 Vgl. Rieder, Randregion, S. 193–195; Brand, Opposition, S. 28–35; Moor, Ausbau, S. 122–170.

111 Vgl. Bernhard Gutknecht, Von punktueller Opposition zu grundsätzlichem Widerstand. Gesellschaftlicher Wertewandel im Spiegel von Wahrnehmung und Akzeptanzverlust des schweizerischen Nationalstrassenbaus (ungedr. Unveröffentlichte Lizentiatsarbeit, Universität Fribourg 1989), bes. S. 283–287.

112 Vgl. König, Bahnen, S. 97–102.

113 Vgl. Gutknecht, Von punktueller Opposition; Brand, Opposition, S. 113–115.

114 Vgl. Seitz, Melonengrüne.

115 Vgl. Martin Heller, Andreas Volk (Hg.), Die Schweizer Autobahn (Zürich 1999), S. 138; Rieder, Randregion, S. 198–203.

Der personelle Kern des Autobahnwiderstands organisierte sich ab 1979 um die Oberwalliser Gruppe Umwelt und Verkehr (OGUV). Seine Mitglieder verkehrten im regionalen alternativen Milieu und standen der Gruppe Kritisches Oberwallis nahe. Das 1971 gegründete Kritische Oberwallis setzte sich aus rund fünfzig aktiven Mitgliedern zusammen, in erster Linie aus Auszubildenden, vor allem angehenden Lehrerinnen und Lehrern, Studierenden und Handwerkerlehrlingen, die sich als Opposition zur Politik und Verwaltung dominierenden CVP verstanden.¹¹⁶ Die Gruppe etablierte sich rasch als politische Partei. Bereits 1973 wurde ein erster Vertreter ins Kantonsparlament gewählt und 1976 gewann Peter Bodenmann (der spätere Präsident der SP-Schweiz) die Wahl in den Stadtrat von Brig-Glis.¹¹⁷ Politisch arbeitete das Kritische Oberwallis pragmatisch mit der SP-Oberwallis zusammen, bis es 1982 mit ihr fusionierte.¹¹⁸

Ein zweiter Pfeiler des Widerstands war die linksalternative Zeitschrift *Rote Anneliese*. Auch ihre Redaktion rekrutierte sich aus dem linksalternativen Oberwalliser Milieu. Die *Rote Anneliese* schrieb regelmässig gegen Autobahnprojekte und bot der OGUV eine Plattform.¹¹⁹ Ihre Kritik war nicht grundsätzlicher Art, sie bestritt etwa nicht die Notwendigkeit einer besseren Verkehrsverbindung nach Bern, hielt aber die Rawilstrasse regionalpolitisch für untragbar. Diese Strecke diene lediglich den bereits gut erschlossenen Tourismusgebieten des Unterwallis, nicht aber dem Oberwallis. Anstelle des Strassentunnels trat die *Rote Anneliese* für einen Autoverlad durch den Lötschberg-Eisenbahntunnel als Alternative ein.¹²⁰

Auch die Kritik der N9-Gegner war nicht von grundsätzlicher Art. Die Mitglieder der OGUV befürworteten an sich den Bau einer Strasse, den geplanten Abschnitt der Nationalstrasse zwischen Siders und Brig hingegen betrachteten sie als überdimensioniert und nicht zweckdienlich.¹²¹ Die vorgelegten Baupläne der Nationalstrasse bezeichneten die Mitglieder der OGUV 1980 als «7spurigen Hirnschlag»¹²² und argumentierten regional- und umweltpolitisch dagegen. Es sei unsinnig, mehr als vier Spuren zu bauen, denn erstens seien die Kosten für den Kanton zu hoch,

116 Kraft, Das Kritische Oberwallis, S. 38–40.

117 Ebenda, S. 7.

118 Vgl. ebenda, S. 120–122; Évéquoz, *Rote Anneliese*, S. 4.

119 *Rote Anneliese* Nr. 39 (20.09.1979); *Rote Anneliese* Nr. 41 (02.04.1980); *Rote Anneliese* Nr. 42 (13.05.1980); Der Rawil endgültig im Eimer. Kompensationen nicht in Sicht. Lötschberg-Zauber beginnt. In: *Rote Anneliese* 94 (21.01.1987), S. 4; Das Wallis darf kein Uri werden. In: *Rote Anneliese* 95 (11.03.1987), S. 6.

120 *Rote Anneliese* Nr. 36 (21.06.1979); vgl. ausserdem *Rote Anneliese* Nr. 38 (12.10.1979); Michel Carron, Die Rawil-Story. Der Konflikt zwischen den Republiken Bern und Wallis. Zu einer geplanten Volksinitiative (Sion 1986).

121 *Rote Anneliese* Nr. 39.

122 OGUV, Protokoll der Sitzung (05.01.1980), OGUV-Archiv.

zweitens schade es der Umwelt.¹²³ Am stärksten kritisierten sie den grossen Landbedarf der Autobahn im engen Tal sowie die Gefährdung des Pfywaldes, eines der ältesten Föhrenwälder Europas,¹²⁴ durch dessen Mitte die Autobahntrasse geplant war.

Während die *Rote Anneliese* publizistisch protestierte, entwickelte sich die OGUV zur eigentlichen Umweltbewegung. Mit unkonventionellen Aktionen, wie einem «Umweltfest» am 24. Juli 1979, machte sie auf ihre Aktivitäten aufmerksam oder sie organisierte Diskussionsabende.¹²⁵ Das «Umweltfest» sollte mobilisieren, die Stimmung in der Bevölkerung prüfen und die Entschlossenheit und Stärke der Gruppe demonstrieren.¹²⁶ Am 15. Januar 1980 gründete die kleine, bisher informell bestehende OGUV einen Verein, der bereits im März über 120 Mitglieder verfügte und diese aus allen Parteien rekrutierte.¹²⁷

Die N9-Diskussion bewegte sich im Spannungsfeld zwischen lokaler Verkehrspolitik und europäischer Transitpolitik. Auf der einen Seite stand die Frage eines verkehrstechnischen Anschlusses des (Ober-)Wallis an die übrige Schweiz und an den öffentlichen Verkehr, auf der anderen Seite die Diskussion der Rolle Brigs für den europäischen Alpen transitverkehr. Brig war Ausgangspunkt der Simplonpassstrasse nach Domodossola, einer Alpen transitstrecke nach Italien.¹²⁸ Welche Konsequenzen eine bessere Verkehrsinfrastruktur auf einer für die europäische Wirtschaft bedeutenden Transitstrecke mit sich bringen konnte, hatte sich an der Gotthardroute seit der Eröffnung des Gotthardstrassentunnels abzuzeichnen begonnen (s. Abbildung 19). In Uri und im Tessin beobachtete man den stetigen Verkehrszuwachs mit Sorge, denn der Verkehr brachte Schadstoff- und Lärmemissionen in die Bergtäler. Umweltschützerinnen und Umweltschützer im Wallis fürchteten nach dem Bau der N9 ähnliche Entwicklungen in ihrem Kanton.¹²⁹ Verschiedene

123 OGUV, Protokoll der Gründerversammlung des Vereins OGUV (25.01.1980), OGUV-Archiv.

124 Werner Bellwald, Pfywald. In: HLS-Online (2010).

125 Rote Anneliese Nr. 36; Rote Anneliese Nr. 42.

126 Gruppenbildung gilt als sehr wichtig für das Selbstverständnis und die politische Akzeptanz sozialer Bewegungen. Vgl. Charles Tilly, *Social Movements an National Politics*. In: Vincenzo Ruggiero, Nicola Montagna (Hg.), *Social Movements. A Reader* (London 2008), S. 186–200, hier S. 192.

127 Walliser Bote (14.03.1980); OGUV, Protokoll der Arbeitssitzung (09.05.1990), OGUV-Archiv; Vereinsgründungen sind ein typisches Organisationsinstrument von schweizerischen Bewegungen, vgl. David Häni, *Kaiseraugst besetzt! Die Bewegung gegen das Atomkraftwerk* (Basel 2018), S. 66–67.

128 Exemplarisch für diese Diskussion im alternativen Walliser Milieu: Beat Jost, *Die Lötschberg-Lösung*. In: *Rote Anneliese* 93 (11.11.1986), S. 6–7; *Der Rawil*.

129 Kein Uri; die *Alternative* zitierte diesen Titel kurz darauf: *Alternative* Nr. 119 (April 1987).

Prognosen sagten zudem ein stärkeres Verkehrswachstum voraus.¹³⁰ Die Eröffnung des Gotthardstrassentunnels erscheint hier als Fanal für die Verkehrsopposition in den Schweizer Berggebieten.

Es ist naheliegend, die verkehrspolitische Debatte als Austragungsort eines Angriffs linksalternativer Politikerinnen und Politiker auf die politische Hegemonie der CVP zu verstehen. Denn für die oppositionellen Gruppen im Oberwallis entwickelte sich die N9-Frage zunehmend zu einer Affäre um politische Macht und mangelhafte Kommunikation der Regierung. Die OGUV hatte sich aktiv um eine Mitsprache bei der Bauplanung bemüht. Nachdem sie im Frühling 1980 mit der Veranstaltung von acht Diskussionsabenden mit der Bevölkerung verschiedener Ortschaften im Raum Visp-Brig handfeste Alternativen erarbeitet hatte, zeigte sich die OGUV resigniert gegenüber der verweigerten Diskussionsbereitschaft der offiziellen Politik, sie scheiterte am «Regierungsfilz».¹³¹ Peter Bodenmann, der Vertreter des linksalternativen Milieus in der Briger Exekutive, forderte eine offene und demokratische Planungsarbeit seitens der Walliser Regierung.¹³² Die Kantonsregierung änderte ihren Kommunikationsstil nicht, die politischen Positionen verhärteten sich durch den Konfrontationskurs. Gleichzeitig schritt aber auch der Bau der N9 nicht weiter voran. Die N9-Frage versank 1986 in einen «Dornröschenschlaf»,¹³³ die ausserparlamentarische Opposition verlor an Rückhalt, bis nur noch der Vorstand der OGUV sich um das Anliegen kümmerte.

Den OGUV-Vorstand trieb die N9 allerdings an den Rand der Verzweiflung. Als letzten Ausweg erwog er im März 1988 die Lancierung einer Volksinitiative «zum Schutz der Alpentäler» – denn auf kantonaler Ebene und im nationalen Parlament war dem Projekt nicht beizukommen.¹³⁴ Die Alpenschutz-Initiative wurde

130 Dazu vgl. Markus Höschen, *Nationaler Starrsinn oder ökologisches Umdenken? Politische Konflikte um den Schweizer Alpen transit im ausgehenden 20. Jahrhundert* (München 2007), S. 86–91; für die Prognosen der späten 1980er Jahre vgl. Stab für Gesamtverkehrsfragen (Hg.), *Entwicklung des Schweizerischen Güterverkehrs 1970–1985*. Bd. 3 (Zürich 1988); Stab für Gesamtverkehrsfragen (Hg.), *Güterverkehr. Perspektiven 1985–2010*. Bd. 4 (St. Gallen 1988).

131 Zu den Alternativvorschlägen: Rote Anneliese Nr. 41; zur resignierten Haltung der OGUV: Rote Anneliese Nr. 42; OGUV, Protokoll der OGUV-Sitzung (Vorstand + Planungsgruppe) (08.05.1981), OGUV-Archiv.

132 OGUV bleibt in der Offensive. In: *Walliser Bote* (07.03.1983); Mit dem Bovy Bericht zufrieden. In: *Volksfreund* (07.03.1983); OGUV, Stellungnahme der OGUV zum Schlussbericht der N9-Überprüfung (o. D.), OGUV-Archiv.

133 OGUV, Protokoll der Generalversammlung (23.05.1986), OGUV-Archiv.

134 OGUV, Protokoll der Generalversammlung (11.03.1988), OGUV-Archiv; auch Vorstösse im Parlament waren wirkungslos, da die Planungshoheit für die Nationalstrasse bei den Kantonen bzw. den zuständigen Behörden lag. Vgl. Peter Bodenmann, *N 9 im Ober-*

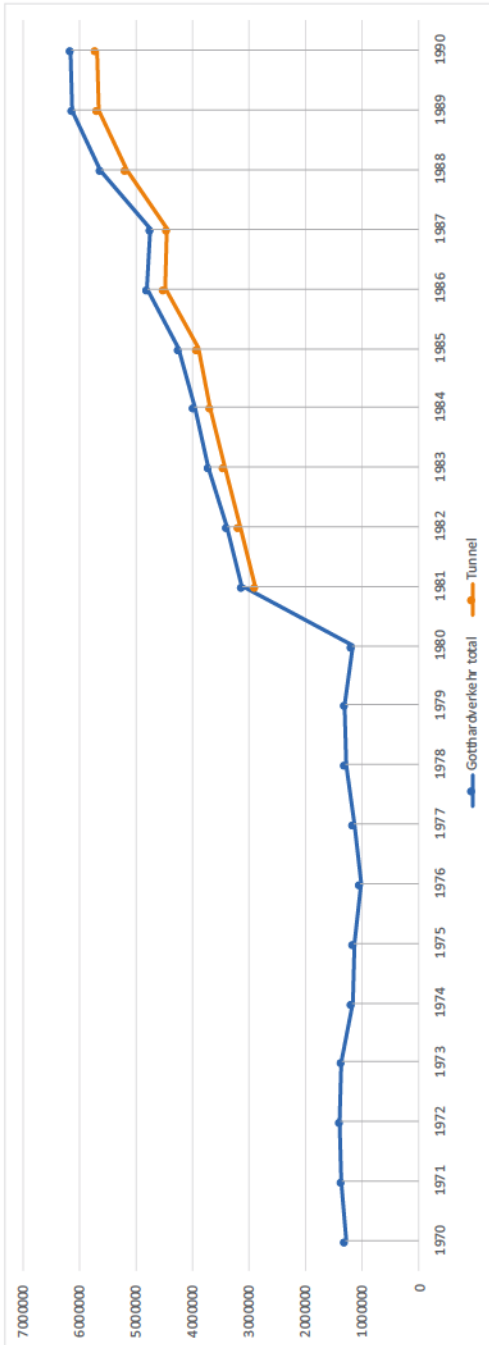


Abbildung 19: Gezählte Fahrzeuge auf der Gotthardpassstrasse bzw. dem Gotthardstrassentunnel (ab 1980), Nord- und Südverkehr addiert.

schliesslich von einem nationalen Komitee 1989 lanciert. Die erwähnten parteipolitischen Machtkämpfe und das Ringen junger Linksalternativer gegen die etablierten politischen Eliten war damit ein wichtiger Faktor für das Lancieren der Initiative. Für das Verständnis der Initiative ist es wichtig, ihre regionalpolitische Dimension gegenüber den umweltpolitischen Aspekten angemessen zu gewichten. Wie sich in Kontrast zu der von Gutknecht beobachteten Strassenopposition zeigte, verfolgte die Walliser Opposition nicht nur umweltpolitische, sondern auch regionalpolitische Ziele.

Im gleichen Zeitraum, in dem im Wallis um die N9 diskutiert wurde, entbrannte im Kanton Graubünden ein ebenfalls umwelt- und regionalpolitischer Konflikt um den Bau zweier Pumpspeicherwerke. Zwei Hirten und eine Hirtin der Alp Preda Sovrana im Val Madris nahmen 1984 erschrocken die Kraftwerkpläne der Kraftwerkgesellschaft Hinterrhein in den beiden abgelegenen Bergtälern Val Madris und Val Curciusa zur Kenntnis. Dass es sich beim Alppersonal von Preda Sovrana – Kaspar Schuler, Brigitte Schuler und Bruno Walder – nicht um «Einheimische» im Wortsinn, sondern um «Unterländer» handelte, minderte ihre Verbundenheit mit den Alpentälern nicht. Sie beschlossen zu protestieren.¹³⁵ Die Äplerinnen und Äpler des Val Madris und des Val Curciusa¹³⁶ gründeten am 22. Oktober 1986 in Thuis die Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa, um die Pumpspeicherwerke zu bekämpfen.¹³⁷

Die Mitglieder der Arbeitsgruppe agierten in der Tradition neuer sozialer Bewegungen, sie politisierten ausserparlamentarisch und machten mit unkonventionellen Aktionen auf ihr Anliegen aufmerksam.¹³⁸ Beispielsweise errichteten sie am 17. Mai 1985 eine 3,6 Meter hohe «Steinfrau» oberhalb der Alp Preda Sovrana, die ihre permanente Ablehnung des Staudammprojekts signalisierte.¹³⁹ Gemeinsam mit Bündner Bauern organisierte die Arbeitsgruppe am 20. Juni 1987 einen als «Alpaufzug» getarnten Protestmarsch in Zürich, einen «Umzug vom Limmatquai auf den Paradeplatz mit Rindern und Ziegen, mit Alphornbläsern und Fahnen-

wallis. Motion Bodenmann vom 18. März 1988 (88.431) (18.03.1988), BAR, Sign.: E3365A#2009/92#3; Peter Bodenmann, Linienführung N 9/Oberwallis. Motion Bodenmann vom 7. Oktober 1988 (88.784) (07.10.1988), BAR, Sign.: E3365A#2009/92#3.

135 Jürg Frischknecht, Wandert in der Schweiz solange es sie noch gibt. Ein Wanderbuch für 35 Lokaltermine (Zürich 1988²), S. 316.

136 Zu diesen Hirten und Hirtinnen konnte nichts Genaueres eruiert werden.

137 Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa, Val Madris. Erschiessen, ertränken, erhalten (Juf 1988), S. 16.

138 Vgl. dazu Wolf Linder, Vom Einfluss neuer Bewegungen auf die institutionelle Politik. In: Martin Dahinden (Hg.), Neue Soziale Bewegungen – und ihre gesellschaftlichen Wirkungen (Zürich 1987), S. 7–23, hier S. 10–13.

139 Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa, Val Madris, S. 16–17.



Abbildung 20: Postkarte von der «Steinfrau» oberhalb von Preda Sovrana. Die Skulptur signalisiert die permanente Ablehnung des Staudammprojekts durch die Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa.

schwingern».¹⁴⁰ Zum Marsch fanden sich 150–200 Demonstranten ein.¹⁴¹ Ein weiterer Protestmarsch mit rund 100 Teilnehmenden fand am 21. September 1991 in Chur statt.¹⁴² Das Aktionsrepertoire der Arbeitsgruppe glich damit demjenigen Umfeld, aus dem die Unterländer Äplerinnen und Äpler stammten.

Die Aktionen der Arbeitsgruppe waren meistens moderat.¹⁴³ Sie dienten in ers-

140 Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa, Rundbrief Nr. 1 (25.05.1987), SNB. Das Val Bercla war noch eine weitere Talschaft, die von Kraftwerkplänen betroffen war. Es geriet allerdings rasch aus dem Fokus der Arbeitsgruppe.

141 Alpaufzug in der Zürcher Innenstadt. In: *Neue Zürcher Zeitung* (22.06.1987).

142 Demonstration gegen Speicherwerk Curciusa. In: *Neue Zürcher Zeitung* (23.09.1991); der Alpbazug 1991 wurde stark von den Unterländer Äplern des Alparchivs mitorganisiert, vgl. Arbeitsgruppe «Alpbazug», Aufruf zum Abzug: Kommt alle an den Alpbazug in Chur am 21. September 1991 (1991), Alparchiv.

143 Dieter Rucht unterscheidet drei Protestformkategorien: erstens moderate Aktionen (z.B. Petitionen, Flugblattaktionen und friedliche Demonstrationen); zweitens konfrontative Aktionen (z.B. Blockaden, wilde Streiks, massive Beschimpfungen politischer Gegner); dritte gewalttätige Aktionen (Sachbeschädigungen, Angriffe auf Personen) Rucht, *Zur Europäisierung*, S. 193.

ter Linie der Stiftung eines Gemeinschaftsgefühls und sollten Aufmerksamkeit generieren, so wie beispielsweise das «Alpfest» auf Preda Sovrana vom 23. August 1986. Trotz seines Namens verfolgte der Anlass weniger einen alpwirtschaftlichen als einen umweltpolitischen Zweck: Die Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa rief zum breiten Widerstand gegen die zwei Staudammprojekte in den Bündner Bergtälern auf, 89 Personen folgten dem Aufruf.¹⁴⁴

Woher die Teilnehmenden kamen, ist nicht genau zu rekonstruieren. Waren es «Einheimische» oder «Unterländer»? Sich selbst bezeichnete die Arbeitsgruppe als «Zusammenschluss von Einheimischen, die diesen zwei Stauseeprojekten kritisch gegenüberstehen».¹⁴⁵ Tatsächlich arbeiteten Einheimische und Auswärtige in der Arbeitsgruppe zusammen. Als Ansprechpersonen für diejenigen, die am Protestmarsch in Zürich teilnehmen wollten, wurden sowohl der Unterländer Äpler Kaspar Schuler als auch die einheimische Bauernfamilie Hämmerle aus Pratval angegeben. Ein Spross der Hämmerles, Andrea Hämmerle, hatte 1976 an der Universität Bern in Rechtswissenschaft promoviert. Hämmerle gehörte damit zu den bereits erwähnten Vermittlern zwischen den städtischen und alpinen alternativen Milieus. Neben seiner politischen Karriere in der SP arbeitete Hämmerle als Biobauer in Pratval.

Für die Identifikation der Aktivistinnen und Aktivisten mit den Alpentälern war die Frage der Herkunft irrelevant – für die Legitimation gegenüber der lokalen Bevölkerung jedoch fundamental. Wie die Episode zu Beginn dieses Kapitels gezeigt hat, war das Verschreien von Umweltaktivisten als «Zürcher» beziehungsweise «Auswärtige» ein Mittel der konträr eingestellten lokalen Bevölkerung, um Proteste zu delegitimieren. Dies galt auch im Falle der Kraftwerkbauten in Graubünden. Die Einheimischen machten nur mit, solange sie für ökologische Anliegen offen oder negativ vom Kraftwerkbau betroffen war. Die Bewohnerinnen und Bewohner der Anrainergemeinden, die auf einen wirtschaftlichen Aufschwung durch die Kraftwerke hofften, standen den Protestierenden kritisch gegenüber.¹⁴⁶

Die Opposition gegen Pumpspeicherwerke wie gegen Strasseninfrastrukturen besass eine ähnliche, parteiübergreifende Mobilisierungsfunktion. In Graubünden wie im Wallis gehörten sowohl Mitglieder linksalternativer Milieus als auch bürgerliche Kreise zu ihren Unterstützern. Anders als im Wallis gab es aber in Graubünden Unterländer Äpler als Träger der Opposition. Das weitgehend unbehelligte Neben inander von linksalternativen Berglerinnen und Berglern sowie Unter-

144 Frischknecht, *Wandert in der Schweiz*, S. 316–317; Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa, Rundbrief Nr. 4. (06.1991), SNB.

145 Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa, *Val Madris*, S. 16.

146 Vgl. *Die Opposition gegen das Stauseeprojekt Madris*. In: *Neue Zürcher Zeitung* (09.09.1988).

länder Äplern beziehungsweise Unterländer Neuen Linken, das die Zeit um 1980 charakterisiert (s. 4), wandelte sich ab 1984 in ein intensive Miteinander. Der Kampf gegen die Pumpspeicherwerke verband die Mitglieder des linksalternativen Milieus in Graubünden, hier repräsentiert durch Andrea Hämmerle,¹⁴⁷ mit den autoritätskritischen Aussteigern. Er war eine Plattform für die Vereinigung linksalternativer Akteurinnen und Akteure aus Stadt und Land beziehungsweise Unterland und Berggebieten.

Aus historischer Perspektive ist die Opposition gegen Kraftwerkprojekte in den Schweizer Alpen nicht gänzlich neu. Insbesondere im Kanton Graubünden war es nicht ungewöhnlich, dass Stauseen in bewohnten oder bewirtschafteten Tälern gebaut wurden. Während der «Jahre der grossen Staumauerbauten» 1945–1970¹⁴⁸ stauten Elektrizitätswerke in Graubünden insgesamt neun Gebirgsbäche. Mindestens drei dieser Projekte hatten starken Einfluss auf die Bewohnerinnen und Bewohner der Region beziehungsweise zwang sie sogar zur Umsiedlung.¹⁴⁹ Widerstand gegen solche Kraftwerkprojekte gab es selten, meistens waren die ökonomischen Anreize für die Betroffenen ausreichend gross (Entschädigungszahlungen usw.). Einzig in Rheinwald (Graubünden) und Ursern (Uri) wehrte sich die lokale Bevölkerung in den 1930er beziehungsweise 1940er Jahren erfolgreich gegen Kraftwerkprojekte.¹⁵⁰

Der Widerstand in Rheinwald war für die Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa jedoch kein Referenzpunkt. Auch bestand zwischen dieser älteren Oppositions- und der Arbeitsgruppe keine personelle und ideelle Kontinuität. In den 1930er und 1940er Jahren ging es um die Umsiedlung ganzer Dörfer, die Kraftwerkgegner brachten Argumente wie die Verbundenheit zur Heimerde, den Verlust von Freiheit und die Unzumutbarkeit solcher Unterfangen vor. Die Betroffenheit war damals letztendlich existenzieller als bei der Arbeitsgruppe.¹⁵¹ Für die Opposition der

147 Weiter zu nennen sind noch Silva Semadeni, Anna Ratti und Gallus Cadonau. Vgl. Nigg, *Wir sind*; für die 1968er Proteste und die Entwicklung einer linken Politik aus der Perspektive eines Zeitzeugen vgl. Caviezel, *68er-Bewegung*; auch Schütz erwähnt eine linke und gegenkulturelle Tradition im Kt. Graubünden: Schütz, *Ort der Gegenkultur*, S. 122.

148 François Walter, *Histoire de la Suisse*. Bd. 5 (Neuchâtel 2010), S. 134.

149 Die Projektseite «Versunkene Täler» der Schweizerischen Gesellschaft für Volkskunde nennt die Stauseeprojekte Lai da Marmorera (1954), Zervreilasee (1957) und den Lago di Lei (1961). Pierre Saini, *Versunkene Täler – neue Landschaften. Geschichte(n) der Stauseen in der Schweiz* siehe URL: <http://www.sagw.ch/verschwundene-taeler/Introduction> (07.02.2019).

150 Erich Haag, *Grenzen der Technik. Der Widerstand gegen das Kraftwerkprojekt Urseren* (Zürich 2004), S. 239–242.

151 Vgl. ebenda, S. 228–237; das Argument der Umsiedlung war jedoch noch kein absolutes Hindernis für den Bau eines Kraftwerks, wie die Beispiele Göscheneralp, Sihltal und

1980er Jahre waren ästhetische, ökologische und regionalpolitische Argumente zentral. Die Opposition betonte die Bedeutung der Täler für landschaftliche Diversität und Artenvielfalt der Schweiz, sie zweifelte am ökonomischen Nutzen der Kraftwerke für die Anrainergemeinden. Einzig die Alpwirtschaft als Teil bäuerlicher Existenz kann als argumentatives Kontinuum in Bezug zur ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts betrachtet werden.¹⁵²

Ein wichtiger Referenzpunkt für die Arbeitsgruppe Val Madris-Curciosa war die nur unwesentlich jüngere Opposition gegen ein Pumpspeicherwerk auf der Hochebene der Greina. Indem sie das Val Madris und das Val Curciosa als «Schwestern der Greina» bezeichneten,¹⁵³ suchten die Mitglieder der Arbeitsgruppe Anschluss an eine Debatte, die seit der ersten Hälfte der 1980er Jahren auf nationaler Ebene grosse Aufmerksamkeit erregte.

Die Gegner eines Kraftwerks auf der Greina gruppierten sich um das Bündner Komitee Pro Rein Anterior. Das Komitee forderte 1984 eine Schutzstellung der Greinahochebene, um sie vor einem seit 1962 bestehenden Kraftwerkprojekt zu bewahren.¹⁵⁴ Ähnlich wie später die Äpler der Preda Sovrana argumentierte das Komitee 1984 mit dem landschaftlichen Schutzwert der «unberührten» Greina. Auch sie zweifelte am wirtschaftlichen Nutzen des geplanten Kraftwerks. Dieses bringe nur während der Bauzeit eine lokale Wertschöpfung, längerfristig aber keine wirtschaftliche Verbesserung für die angrenzenden Gemeinden. Damit widersprach das Komitee der gängigen Auffassung, dass für viele Berggemeinden die Wasserkraftnutzung eine der wenigen wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten biete.¹⁵⁵ 1986 gründete Pro Rein Anterior, dem neben Einheimischen, wie dem Schriftsteller Leo Tuor oder dem Juristen Gallus Cadonau, auch zahlreiche National- und Ständerätinnen und -räte angehörten, im Bündnerischen Waltensburg die Schweizerische Greina-Stiftung (SGS). Die Stiftung galt als parteipolitisch

Wägital zeigen: ebenda, S. 223–227; Stefan Kaufmann, Bergbauernopfer. Die Preisgabe der Göschenalp zugunsten des Urner Staatshaushalts 1949–1954 (ungedr. Masterarbeit, Universität Luzern 2008).

152 Ruolf von Planta von der Alppenossenschaft Preda & Preda Sovrana betonte die wirtschaftliche Bedeutung für die Bauern des Domleschg in einem Brief an die Stadt Zürich 1987, abgedruckt in Arbeitsgruppe Val Madris-Curciosa, Val Madris.

153 Frischknecht, Wandert in der Schweiz, S. 316; auf die Ähnlichkeiten wies auch die Arbeitsgruppe Val Madris-Curciosa in ihren Rundbriefen 1987–1998 hin.

154 Rettet die Greina. Die einzigartige Gebirgslandschaft zwischen Graubünden und Tessin (Tavanasa 1984), SNB; zur Geschichte des Greinakraftwerks und der Unterschutzstellung der Greina vgl. Bernard Bearth, Greina. Elektrizitätswirtschaft im Zeichen des sich wandelnden Umweltbewusstseins (ungedr. Unveröffentlichte Lizentiatsarbeit, Universität Zürich 1992).

155 Rettet die Greina.

unabhängig und unterstand der Aufsicht des Eidgenössischen Departements des Inneren. Mit der Unterstützung der SGS reagierte der Bundesrat auf das seit 1970 wachsende ökologische Bewusstsein in der Bevölkerung.¹⁵⁶

Die SGS war eine behördlich getragene und keineswegs oppositionelle Organisation und unterschied sich darin wesentlich von der Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa. Laut Zielsetzung sollte die Stiftung nicht nur die Naturlandschaft erhalten, sondern auch «Bestrebungen zur Verbesserung der Situation im Berggebiet» fördern.¹⁵⁷ Die SGS blieb in der folgenden Kampagne gegen das Kraftwerkprojekt beim Hauptargument des Landschaftsschutzes, bedachte aber auch regionalpolitische Argumente. Sie vertrat die Position, dass der Anspruch der benachbarten Berggemeinden auf eine ökonomische Nutzung der Landschaft an sich legitim sei, ein Verzicht auf diese Nutzung zugunsten des Landschaftsschutzes müsse entsprechend vergütet werden. Damit versuchte die SGS die Bedenken der Kraftwerkbefürworter zu zerstreuen. Als die Nordostschweizerische Kraftwerke AG 1986 auf die Umsetzung der Kraftwerkpläne verzichteten, war deshalb die Arbeit der SGS noch nicht beendet. Die Stiftung setzt sich seither für den «Landschaftsrappen» ein, eine Ausgleichszahlung für Berggemeinden, die auf die wirtschaftliche Nutzung der Landschaft verzichteten. Seit 1996 ist die Greina im Bundesinventar der Landschafts- und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung eingetragen.¹⁵⁸

Die prominente Unterstützung der SGS durch den Bund erhöhte die nationale Aufmerksamkeit für die Greina.¹⁵⁹ Strategisch geschickt schrieben sich die Gegner der Kraftwerkprojekte Madris und Curciusa in diesen Diskurs ein. Neben der Gleichsetzung der beiden Täler mit der Greina griffen sie auch die wirtschaftspolitische Kontroverse auf, die um das Kraftwerk Greina geführt worden war. Sie verpassten ihr aber noch einen weiteren Aspekt der Kritik: Die Pumpspeicherwerke seien nicht nur unwirtschaftlich, sie würden auch dazu dienen, schmutzigen Atomstrom reinzuwaschen.¹⁶⁰ Die Arbeitsgruppe folgten damit deutlich einer linksalternativen Sichtweise.

Schliesslich hatte auch der Widerstand der Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa Erfolg. Der Bundesrat stellte am 14. Januar 1998 das Flachmoor Nr. 2264 im

156 Vgl. Walter, *Histoire*, S. 134–138.

157 Schweizerische Greinastiftung, *Viva la Greina. Greina und der Landschaftsrappen. Eine Arbeitsstudie der Schweizerischen Greina-Stiftung (SGS) zur Erhaltung der alpinen Fließgewässer* (Zürich 1986).

158 Vgl. Bearth, Greina; Herbert Maeder, *La Greina. Das Hochtal zwischen Sumvitg und Blenio* (Zürich, Vrin, Sumvitg 1997²).

159 Vgl. Weiss, *Die unteilbare Landschaft*, S. 158–164.

160 Vgl. Schweizer Radio und Fernsehen, *Kampf gegen die Überflutung des Val Curciusa. Schweiz Aktuell* (03.12.1990).



Abbildung 21: Plakat für das «Feuer in den Alpen» auf der Rückseite des Rundbriefs Nr. 9 der Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa von 1995.

hinteren Madris unter Schutz, das Pumpspeicherwerk wurde damit definitiv verhindert.¹⁶¹ Nebst der ausserparlamentarischen Opposition der Arbeitsgruppe ist dieser Erfolg auf zwei Faktoren zurückzuführen: Erstens zählte die Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa immer auf die Unterstützung der schweizerischen Naturschutzverbände, wobei auch das persönliche Engagement der Aktivisten eine Rolle spielte. Kaspar Schuler, der Hirte von Preda Sovrana, war seit 1986 im Stiftungsrat des WWF Schweiz.¹⁶² Zweitens hatte der schweizerische Souverän 1987 die Volksinitiative «zum Schutz der Moore» angenommen. Diese Initiative verpflich-

161 Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa, Rundbrief Nr. 12 (05.1998), SNB, S. 19; vgl. auch Bundesrat, Verordnung über den Schutz der Flachmoore von nationaler Bedeutung (Flachmoorverordnung) vom 7. September 1994 (Stand am 1. November 2017) (2017), siehe URL: <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19940213/201711010000/451.33.pdf> (13.10.2018).

162 Frischknecht, Wandert in der Schweiz, S. 326.

tete den Bund, Moore und Moorlandschaften von besonderer ästhetischer oder ökologischer Bedeutung zu schützen.¹⁶³ Damit konnte sich die Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa auf die Bundesverfassung berufen.

Die Opposition in den Bündner Bergen brachte linksalternative Aktivistinnen und Aktivisten aus der ganzen Schweiz zusammen und beförderte den Kampf für den Schutz der abgelegenen Landschaften in die nationalen Medien. Das «Alpfest» vom August 1986 wurde jährlich wiederholt, das zweite Augustwochenende entwickelte sich zum fixen Termin in der Agenda der Alpenschützerinnen und Alpenschützer. Seit 1988 zünden die Teilnehmenden ein grosses «Mahnfeuer» an, das sich als Symbol des Alpenschutzes im ganzen Alpengebiet verbreitet hat.¹⁶⁴ Das Mahnfeuer löste sich jedoch nach und nach von seinem ursprünglichen Thema und wurde um 1991 zum eigentlichen Symbol einer thematisch breit aufgestellten Alpenschutzbewegung. Als «Feuer in den Alpen» mahnte es fortan für einen vorsichtigen Umgang mit den Alpen.¹⁶⁵

4.2.3 Nicht nur lokale Anliegen: Die Alpen als Wohn- und Arbeitsraum

In der formalen Netzwerkanalyse im ersten Teil der vorliegenden Arbeit stand der beschriebene Zeitraum 1980–1989 als Formierungsphase der Alpenschutzbewegung zur Diskussion.¹⁶⁶ Die vorhergehenden Kapitel haben verdeutlicht, wo und wie sich diese lokalen Oppositionsbewegungen entwickelt haben. Auch wurde offensichtlich, dass in diesem Zeitraum noch nicht von einer eigentlichen Alpenschutzbewegung gesprochen werden kann. Diese Bewegung ist erst zwischen 1989 und 1994 greifbar, als die lokalen Protestbewegungen vermehrt gemeinsame Anliegen artikulierten: Die Alpenschutzbewegung ging über in ihre Mobilisierungsphase.

Die Forderung der entstehenden Alpenschutzbewegung nach dem Erhalt der Alpen als lebenswerten Wohn- und Arbeitsraum erweiterte ältere Alpenschutz-

163 Vgl. Walter Thut, Moore. In: HLS-Online (2010).

164 Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa, Val Madris; Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa, Rundbrief Nr. 2 (1989), SNB; Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa, Rundbrief Nr. 3 (06.1990), SNB; Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa, Rundbrief Nr. 4; Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa, Rundbrief Nr. 5 (1992), SNB.

165 «Feuer in den Alpen». Am 10. August zahlreiche Mahnfeuer. In: Neue Zürcher Zeitung (05.08.1991).

166 Die Historikerin Kristine Schulz unterscheidet drei Phasen im Zyklus einer sozialen Bewegung: erstens die Phase der kognitiven Konstituierung und sozialen Formierung, zweitens die Mobilisierungsphase, drittens die Phase der Demobilisierung. Vgl. Schulz, Tendenzen, S. 174.

ideale, die in erster Linie die Natur und deren Ästhetik behüten wollten, um die Bewahrung alpiner Kultur und Gesellschaft.¹⁶⁷ Die Alpenschützerinnen und -schützer wandten sich damit einem umfassenden Schutz der Alpen zu. Die akademischen Disziplinen Geographie und Umweltwissenschaften stützten diesen Gesichtspunkt, indem sie postulierten, die Stabilität der Alpen und ihrer Naturschönheit könne nur garantiert werden, wenn man die Funktionszusammenhänge des Ökosystems aufrechterhalte – wobei auch der Mensch als Faktor eine Rolle spiele. In diesem Zusammenhang betrachteten Expertinnen und Experten die Alpen als Kulturlandschaft (s. 3.1).

Die Forderung drückte sich im Engagement der Aktivistinnen und Aktivisten für den Natur- und Landschaftsschutz aus, aber ebenso im Engagement für eine eigenständige Regionalpolitik mit sozialen und ökonomischen Aspekten. Wie auch für die Alpenschutzexpertinnen und -experten kristallisierten sich der alpenquerende Transitverkehr und die mit ihm zusammenhängenden Komplexe (Infrastrukturbau, wirtschaftliche Polarisierung) als Hauptproblem für die Alpenschutzbewegung heraus. Während durch das Moorschutzgesetz der Bau von Pumpspeicherwerken erheblich erschwert wurde, galt dies nicht für den Ausbau der Straßeninfrastruktur in und durch die Alpen.

4.2.4 Eine Volksinitiative zum Schutz der Alpen: Ausserparlamentarische Berggebietspolitik

Die punktuellen Oppositionsbewegungen in den Kantonen Wallis und in Graubünden haben im ersten Moment wenig miteinander zu tun. Die einen wehrten sich gegen den Bau einer Autobahn, weil sie ihren Lebensraum davon bedroht sahen und sich im kantonalen politischen System nicht vertreten fühlten. Sie wehrten sich als Bürgerkomitee und machten Öffentlichkeitsarbeit. Die anderen protestierten gegen Pumpspeicherwerke in abgelegenen und unbewohnten Bergtälern, weil sie die Landschaft und ihre traditionelle Bewirtschaftung retten wollten. Sie protestierten medienwirksam und grossräumig.

Verbunden waren die Oppositionsbewegungen durch ihr thematisches und aktionistisches Repertoire, das den linksalternativen Protestbewegungen entstammte.¹⁶⁸ In beiden Fällen waren die Hauptprotagonisten jung, das heisst um 1950 geboren, und beehrten gegen politische und ökonomische Eliten auf. Trotz

167 Diese analytische Gliederung der Alpenschutzanliegen nach 1970 orientiert sich am Modell der «vier Pole der Landschaftswahrnehmung» von Backhaus, Reichler und Stremlow. Vgl. Reichler, Stremlow, Backhaus, Landschaftsmodell.

168 Vgl. Mende, Nicht rechts, S. 43–44; Linder, Einfluss, S. 11–12.

dieser Gemeinsamkeiten könnte man die Geschichten unabhängig voneinander erzählen, wenn nicht die weitere Entwicklung die beiden Gruppen zusammenführte. So tauchen KaDer Anstoss zur Alpenschutz-Initiative kam von der Walliser OGUV, die bereits 1980 gegen den Bau der N9 zwischen Siders und Brig opponiert hatte und eine Volksinitiative als letzten Ausweg sah. Insbesondere die beiden OGUV-Mitglieder Peter Bodenmann und Andreas Weissen zeigten sich als Vermittler im Netzwerk der Transitgegner im Alpenraum. Sie waren sowohl zentrale Akteure in der OGUV als auch in den vorbereitenden Tagungen zur Alpenschutz-Initiative zwischen 1987 und 1989. und Andrea Hämmerle von der Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa sowie Peter Bodenmann und Hedi Burgener von der OGUV gemeinsam auf einem Foto von 1989 auf (s. Abbildung 22): Alle engagierten sich für die Alpenschutz-Initiative.

Die öffentlichen Diskussionen um die Schutzwürdigkeit der Alpen – und überhaupt der Umwelt – erreichte in den 1980er Jahren einen Höhepunkt, wie auch die Opposition gegen den Ausbau des Verkehrsnetzes. Eine Reihe von Volksinitiativen zum Verbot weiterer Nationalstrassen scheiterten allerdings an der Urne.¹⁶⁹ Auch die 1989 lancierte Alpenschutz-Initiative entstand in diesem gesellschaftlichen Kontext. Sie richtet sich gegen den Bau und Ausbau von Autobahnen im schweizerischen Alpenraum und forderte die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene (s. 3.3.2).

Der Anstoss zur Alpenschutz-Initiative kam von der Walliser OGUV, die bereits 1980 gegen den Bau der N9 zwischen Siders und Brig opponiert hatte und eine Volksinitiative als letzten Ausweg sah.¹⁷⁰ Insbesondere die beiden OGUV-Mitglieder Peter Bodenmann und Andreas Weissen zeigten sich als Vermittler im Netzwerk der Transitgegner im Alpenraum. Sie waren sowohl zentrale Akteure in der OGUV als auch in den vorbereitenden Tagungen zur Alpenschutz-Initiative zwischen 1987 und 1989.

169 Am 25. Februar 1986 startete die Unterschriftensammlung für die Volksinitiative «Stopp dem Beton – für eine Begrenzung des Strassenbaus!» durch die POCH und die Grünen, am 2. Juli 1987 für die sogenannten Kleeblatt-Initiativen durch den VCS («für eine autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon», «für eine autobahnfreie Knauernamt» und «für eine autobahnfreie Landschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil»), vgl. dazu Gutknecht, Von punktueller Opposition; vgl. ausserdem Seitz, Melonengrüne; Michael Hermann, Heiri Leuthold, Zwischen Heimatschutz und Klimawandel. Spannungsfelder in der Umweltpolitik. In: Matthias Baer, Werner Seitz (Hg.), Die Grünen in der Schweiz (Zürich 2008), S. 119–133; zur Rothenthurm-Initiative vgl. Thut, Moore.

170 Andermatt-Club, Protokoll der ersten Tagung «Rettet das Berggebiet vor dem Durchgangsverkehr» vom 12. Dezember 1987 im Hotel Helvetia in Andermatt (12.12.1987), SozArch, Sign.: Ar 610.14.2.



Abbildung 22: (von links) Peter Bodenmann, Hedi Burgener, Gerhard Stürzlinger (Österreich), Kaspar Schuler, Andrea Hämmerle, Angela Cantieni und Johannes Brassel stehen auf der «Teufelsbrücke» in der Schöllenschlucht (Andermatt, Uri), dem alten Saumweg über den Gotthard, anlässlich der Lancierung der Alpen-Initiative 1989.

Was suchten aber die Bündner Staudammgegner im Initiativkomitee? Im Gegensatz zu den nationalen Strassengegnern waren die Naturschützer erfolgreicher in der Kampagnenführung. Im Dezember 1987 nahm der Schweizer Souverän die Volksinitiative «zum Schutz der Moore» an, was den Bau neuer Wasserkraftwerke in den Alpen erheblich erschwerte. Die Opposition gegen Pumpspeicherwerke konnte damit auf die Bundesverfassung verweisen, weitere Aktionen erübrigten sich. Die Bündner Kraftwerkgegner hatten nun freie Kapazitäten.

Letztlich lässt sich die Beteiligung der Bündner an der Alpenschutz-Initiative aber nur unter der Annahme erklären, dass die Bündner Opposition durch ihre Aktionen einen gesamthaften Blick auf den Schweizer Alpenraum entwickelt hatte. Diese Perspektive war im linksalternativen Milieu der Berggebiete verwurzelt und artikuliert sich Mitte der 1980er Jahre immer konkreter als spezifische Berggebietspolitik *aus* den Berggebieten (s. 4.2.1). Peter Bodenmann, Andrea Hämmerle und Reto Gamma, drei Protagonisten des linksalternativen Milieus des Wallis, Graubündens und Uri, hatten sich im Verlauf der 1980er Jahre als SP-Politiker

etabliert und agierten innerhalb der Partei für die Berggebiete.¹⁷¹ Diese Sicht übernahmen auch Unterländer Äpler wie Kaspar Schuler. Folgerichtig war der Erfolg gegen die Kraftwerkprojekte für sie auch nur ein erster Schritt auf einem langen Weg zum Schutz der Alpen.

Das erste Treffen der Initiativgruppe am 12. Dezember 1987 ist ein Ausdruck dieser jungen linksalternativen Alpenpolitik. Zur Tagung «Rettet das Berggebiet vor dem Durchgangsverkehr» fanden Vertreter der OGUV und anderer linksalternativer Gruppen aus dem Wallis, Uri und Graubünden sowie ein Vertreter des grünen Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) in Andermatt zusammen. Die Problemlage schien in allen Regionen ähnlich: «Wir ersticken im Verkehr», klagten die Urner Vertreter. Die Zunahme des Durchgangsverkehrs auf der Gotthardachse seit der Eröffnung des Strassentunnels sei unzumutbar (s. Abbildungen 19 und 23). Die Schadstoffbelastung der Umwelt, deren Anteil zu zwei Dritteln auf den Transitverkehr zurückzuführen sei, schädige den Wald. Die Vertretung Graubündens sah ähnliche Probleme an der Strecke San Bernardino. Die Walliser konstatierten, dass die Luftverschmutzung im Wallis gegenwärtig zwar hauptsächlich durch die eigene Industrie verursacht werde, ihre Angst galt aber dem Ausbau der Simplonstrasse und deren Zubringer. Der Simplon, bisher keine Transitachse, drohte mit der vierspurigen N9 zur «Superstrad[a] bis in den Raum Domodossola» zu werden.¹⁷²

Die Lokalberichte machen deutlich, wie der Transitverkehr gegen Ende der 1980er Jahre zum eigentlichen Hauptfeind der Umweltbewegungen im Alpenraum geworden war und in dieser Rolle den Infrastrukturbau langsam ablöste. Die Autobahnen in Graubünden und Uri waren bereits gebaut, jetzt wurden die Auswirkungen des Verkehrs spürbar. Die aktuellen und landesweit diskutierten Themen Luftverschmutzung und Waldsterben führten die Lokalberichte prominent an, aber auch Argumente wirtschaftlicher und politischer Disbalance tauchten auf: Während die Verbindungswege zwischen den ausseralpinen Zentren sowie zwischen alpinen Tourismusdestinationen und ausseralpinen Zentren ausgebaut wurden, darbt der öffentliche Verkehr in den Alpengebieten.¹⁷³

Die institutionelle Politik schien diesem Sachverhalt wenig Interesse entgegenzubringen. Von den Kantonsregierungen und den kantonalen Repräsentantinnen und Repräsentanten in den eidgenössischen Räten sahen sich sowohl die Walliser als auch die Urner Linksalternativen nicht vertreten. Zur Illustration: Die Urner

171 Bodenmann, Wasserkraft; Christine Valentin, Wie das Berggebiet die Zentren subventioniert. Erwacht das Berggebiet? In: Rote Revue 10 (1984), S. 2–6; Ruedi Albonico, Die neue Armut der Bergbauern vergrössert die alte Armut. Wo steckt die fehlende Milliarde? In: Rote Revue – Profil 66/5 (1987), S. 11–14.

172 Andermatt-Club, Protokoll der ersten Tagung.

173 Ebenda.

Ständeratssitze waren seit 1987 von den CVP-Politikern Hans Muheim und Oswald Ziegler besetzt, der Nationalratssitz von Franz Steinegger (FDP).¹⁷⁴ Für die in den 1970er Jahren politisierten Tagungsteilnehmenden schien die Volksinitiative und die basisdemokratische Arbeitsgruppe als Trägerin das einzig mögliche Instrument, um etwas zu bewegen.¹⁷⁵

Zweifel am Instrument der Volksinitiative hatten hingegen die Umweltverbände. Der Delegierte des grünen Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) schätzte die Erfolgchancen als gering ein und präferierte den Gang übers Parlament.¹⁷⁶ Auf den weiteren Treffen entwickelte sich die Dynamik zuungunsten eines Volksbegehrens. Bei den lokalen VCS-Sektionen Uri und Tessin hielt sich «die Begeisterung in Grenzen», das Kritische Forum Uri und die SP Graubünden zogen ebenfalls die Lobbyarbeit der Initiative vor. Die OGUUV hingegen sah in der Volksinitiative nach wie vor die letzte Chance, den Autobahnbau im Oberwallis zu verhindern.¹⁷⁷

Trotz der allgemeinen Skepsis bildeten die Tagenden eine Arbeitsgruppe, um einen Initiativtext auszuarbeiten. Sie bestand aus dem Urner Alf Arnold, VCS-Delegierter und Mitglied des Kritischen Forums Uri, dem Bündner SP-Politiker Andrea Hämmerle, Paolo Rossi vom VCS-Tessin und Andreas Weissen von der OGUUV.¹⁷⁸ Der Erfolg der Arbeitsgruppe war bescheiden. Die grossen Umweltverbände WWF und VCS erachteten die Chancen der Initiative als gering, sie komme

174 Auf kantonaler Ebene bestand in Uri bis 1992 die Hürde der Majorzwahlen für kleine Parteien, vgl. Furrer, neue Opposition, S. 97.

175 Bereits 1986 hatten sich 660 Urner einen «Aufruf gegen den Schwerverkehr» unterzeichnet, der am 7. Dezember von CVP-Landrat Anton Stadelmann auf einer Pressekonferenz auf der Autobahn bei Gurtellen vorgestellt wurde. Er referierte dabei auf den Spruch Hürlimanns: «Dieser Strassentunnel ist kein Korridor für den Schwerverkehr.» Der Zeitungsbericht im *Bote der Urschweiz* verwies auf Regierungsrat Ambros Gisler, der vor dem Landrat ausgeführt habe, «dass die Gotthardautobahn dafür verantwortlich sei, dass der Verkehrsanteil der Luftverschmutzung im Kanton Uri bei 80 bis 90 Prozent liege. Nach statistischen Angaben steigerte sich der transalpine Strassengüterverkehr zwischen 1970 und 1984 um 372 Prozent und die in der Schweiz transportierten Tonnagen um 300 Prozent.» Weiterhin befürchtete Stadelmann, der Ausbau der N4 im Knonaueramt bringe eine «wesentliche Gefahr für den Lebensraum Uri». Vgl. Aufruf von 660 Urnern gegen Schwerverkehr auf der Autobahn: «Geduld ist erschöpft». In: *Bote der Urschweiz* (26.11.1986).

176 Andermatt-Club, Protokoll der ersten Tagung. Der VCS verfolgt ein umweltschonendes Verkehrswesen und bildet damit den Gegenpart zum Touringclubs Schweiz (TCS).

177 Andermatt-Club, Protokoll der zweiten Tagung «Rettet das Berggebiet vor dem Durchgangsverkehr» vom 30. Januar 1988 im Hotel Helvetia in Andermatt (30.01.1988), *SozArch*, Sign.: Ar 610.14.2; vgl. auch die Medienberichterstattung: Transitinitiative in der Sackgasse. In: *Tages-Anzeiger* (18.11.1988).

178 Andermatt-Club, Protokoll der zweiten Tagung.

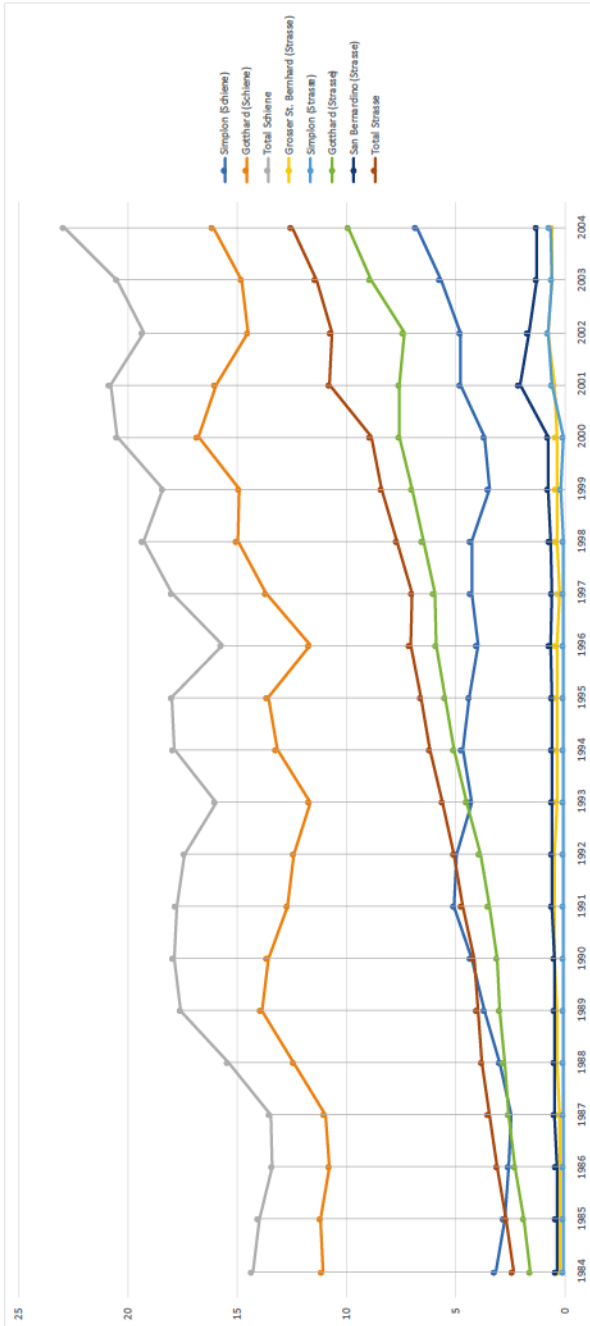


Abbildung 23: Alpenquerender Güterverkehr über die wichtigsten Schweizer Alpenpässe (in Millionen Nettotonnen, Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr), 1984–2004.

angesichts des «EG-Jahrs 1992» (das heisst der Umsetzung des Europäischen Binnenmarktes) zu spät. Dazu kam die Kritik von Stefan Frey vom WWF, der «Andermatter Club» – so nannte sich das Initiativkomitee inzwischen – sei nicht repräsentativ für die Berggebiete, denn touristische Kreise hätten gegenteilige Anliegen. Die «Bergler»¹⁷⁹ konterten, der Andermatter-Club sei sehr wohl repräsentativ und die Volksinitiative ein legitimes Mittel, um Druck aufzubauen – auch gegen die EG.¹⁸⁰

Wer waren die nationalen Verbände, die eine Volksinitiative verhindern wollten? Die an den Andermatter-Treffen beteiligten Organisationen WWF, VCS und SGU entstanden alle aus den Umweltbewegungen nach «68».¹⁸¹ Die älteste Naturschutzorganisation der Schweiz, der Schweizerische Bund für Naturschutz (SBN), wie auch der traditionsreiche Schweizerische Alpen-Club (SAC) waren auf den Tagungen nicht repräsentiert.¹⁸² Schliesslich fehlte auch die seit 1943 tätige Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) in Andermatt.¹⁸³ Die Bevölkerung der Berggebiete war im WWF und im VCS in Form von Sektionen vertreten, in der SGU hatten sie keine Vertretung. Dass die Mitglieder des Andermatter-Clubs zum regionalen Verbandskader gehörten (Alf Arnold beim VCS Uri, Lorenzo Custer beim VCS Tessin, Werner Baumann beim WWF Uri, Elvana Indergand beim WWF Graubünden), war für die Positionierung der Verbände offenbar irrelevant. Andreas Weissen sah darin die grundsätzliche Meinungsverschiedenheit zwischen den «Vertretern der Umweltverbände aus den Zentren und den Vertretern grüner und linker Organisationen aus der Peripherie».¹⁸⁴

Weissens Befund verweist auf eine generelle ideologische Differenz zwischen den urbanen und den ländlich-alpinen Umweltschützerinnen und Umweltschützern. Letztere waren in der Regel in ihren (lokalpolitischen) Forderungen stets moderat und konsensorientiert gewesen, anderweitig hätten sie in den kleinräumigen politischen Verhältnissen der Berggebiete keine Aussicht auf Erfolg gehabt.¹⁸⁵

179 So die Bezeichnung des Protokollführers Andreas Weissen.

180 Andermatter-Club, Protokoll der fünften Verkehrstagung.

181 Der WWF wurde zwar 1961 im Umfeld der IUCN gegründet, neigte sich aber den Idealen der Umweltbewegungen zu. Vgl. Carruthers, IUCN; die SGU entstand 1971 aus dem Aktionskomitee gegen den Überschallknall ziviler Luftfahrzeuge, der VCS wurde 1979 gegründet. Vgl. Andreas Giger, Umweltorganisationen und Umweltpolitik. In: Schweizerisches Jahrbuch für Politische Wissenschaft 21 (1981), S. 49–77.

182 Allerdings erhielt die Initiative später auch Unterstützung aus dem Kreis der Heimatschützer, vgl. Hans Gattiker, Der EG aus der Hand gefressen? Zwischen NEAT, Transitabkommen und Alpen-Initiative. In: Heimatschutz = Patrimoine 88/4 (1993), S. 8–10.

183 Die bürgerlich geprägte SAB blieb eine dezidierte Gegnerin der Alpen-Initiative: Alpen-Initiative, echo Nr. 33 (20.01.1995).

184 Andermatter-Club, Protokoll der fünften Verkehrstagung.

185 Vgl. Furrer, neue Opposition, S. 505–517.

Ihren Pragmatismus gaben sie im Kontext der entstehenden Alpenschutz-Initiative gänzlich auf, ein Kompromiss war nun nicht mehr erwünscht. Ganz anders sahen dies die Umweltorganisationen, die den Weg der institutionellen Politik präferierten. Die plötzliche Kompromisslosigkeit der linksalternativen Berglerinnen und Bergler legten die Umweltverbände als Engstirnigkeit aus, sie klassifizierten die Initiative als Ausgeburt einer «Réduit-Mentalität».¹⁸⁶

Die Zurückhaltung der Umweltorganisationen ist freilich nicht alleine auf diese Diskrepanz zwischen «Berglern» und «Unterländern» zurückzuführen. Viel wichtigere Faktoren waren erstens die laufenden verkehrspolitischen Diskussionen und zweitens die Stellung der Umweltverbände im politischen System der Schweiz. Ende der 1980er Jahre herrschte Umbruchstimmung in der schweizerischen Verkehrspolitik. Am 12. Juni 1988 stand die Volksabstimmung zum Bundesbeschluss über die Verfassungsgrundlage für eine Koordinierte Verkehrspolitik an und damit über die zukünftige Richtung der Verkehrsplanung.¹⁸⁷ Die genaue verkehrspolitische Disposition für die nahe Zukunft war also noch offen, eine Volksinitiative bedeutete für Parteien wie Verbände eine verfrühte Bindung und den Verlust von Allianzmöglichkeiten und Ressourcen.

Darüber hinaus hatten sich die Umweltorganisationen nach einer Etablierungsphase zu Beginn der 1980er Jahre inzwischen ihre Position als nationale Akteure erarbeitet und wurden als Interessenorganisationen in die politischen Prozesse mit einbezogen. 1989 strotzten sie vor Selbstsicherheit.¹⁸⁸ Zwar hatte dies den Einfluss und die Bedeutung der Organisationen erhöht, machte ihnen aber auch implizite Auflagen. Offensichtlich verwalteten die Organisationen ihr politisches Kapital geradezu buchhalterisch und waren nicht bereit, durch unüberlegte Aktionen ihre Reputation aufs Spiel zu setzen. Weissens Protokolleintrag drückt seine Enttäuschung über diese pragmatisch agierenden, «zentrumdominierten» Umweltorganisationen aus.

Der Konflikt um die Volksinitiative zeigt zum einen die Schwierigkeit, den Graben zwischen Unterland und Berggebieten zu überbrücken, zum anderen die ein-

186 So Hans-Kaspar Schiesser, Vertreter des Verkehrs-Clubs der Schweiz auf der 5. Verkehrstagung vom 7. Januar 1989 in Andermatt. Vgl. die Ausführungen zum Réduit in .

187 Die Vorlage wurde vom Stimmvolk abgelehnt, womit die beinahe zwanzig Jahre dauernde Konzeptarbeit am Schweizer «Gesamtverkehrskonzept» ihr Ende fand. Vgl. Ueli Haefeli, Der grosse Plan und seine helvetische Realisierung. Die Gesamtverkehrskonzeption 1972–1977 und ihre Wirkung auf die schweizerische Verkehrspolitik. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 56/1 (2006), S. 86–95.

188 Auch die Grüne Partei der Schweiz hatte Ende der 1980er Jahre Hochkonjunktur: Seitz, Melonengrüne, S. 21–25.

drückliche Dynamik, die das politische System der Schweiz entfachen konnte. Den Umweltverbänden, die in das Regieren mit einbezogen wurden, nahm es den ideologischen Wind aus den Segeln und erlegte ihnen ein hohes Mass an Pragmatismus auf, während diejenigen, die nicht direkt in das System integriert waren, weiterhin auf basisdemokratische und ausserparlamentarische Politik setzten und an Kompromissbereitschaft einbüssten.¹⁸⁹ Die etablierten Verbände waren damit gleichzeitig ihren ideologischen Wurzeln und den Regeln des politischen Systems der Schweiz verpflichtet. Seitens der «Bergler» rief diese Entfremdung eine starke Ablehnung hervor und verstärkte das Gefühl der Marginalisierung.

Trotz mangelnder Unterstützung gründeten die Befürworter am 25. Februar 1989 in Zürich den Verein Alpen-Initiative mit Sitz und Sekretariat in Brig.¹⁹⁰ Die Umweltverbände WWF Schweiz, VCS und SGU unterstützten die Initiative nicht, einzig die SP Uri und die durch Peter Bodenmann vertretene SP Oberwallis waren bereit, sie mitzutragen.¹⁹¹ Die Bedenken der Umweltverbände und der SP Schweiz konnten schliesslich abgebaut werden. Noch vor Ende 1989 sicherte die SP Schweiz der Initiative ihre Unterstützung zu,¹⁹² im Januar 1992 folgte schliesslich auch die Unterstützungszusage des VCS und des WWF,¹⁹³ im Februar 1992 vom Verein Ärz-

189 In dieser Hinsicht müsste die politikwissenschaftliche Frage nach dem Einfluss sozialer Bewegungen auf die institutionelle Politik (Linder) auch umgekehrt gestellt werden und nach der Rückwirkung des politischen Systems der Schweiz auf die Dynamik sozialer Bewegungen gefragt werden. Linder, Einfluss; in dieser Richtung geht Ruedi Epple-Grass, Neue Formen politischer Mobilisierung. Keine Herausforderung für die schweizerische Demokratie? In: Schweizerisches Jahrbuch für Politische Wissenschaft 31 (1991), S. 151–171.

190 Das Gründungsprotokoll ist leider nicht überliefert. Im Vereinsvorstand sassen aus Uri: Alf Arnold, Ruedi Bomatter, Heini Sommer; aus dem Wallis: Umberto Berchtold, Esther Waeber-Kalbermatten, Astrid Zimmermann; aus Graubünden: Andrea Hämmerle, Elvana Indergand, Kaspar Schuler. Die drei Tessiner-Sitze waren im März 1989 noch vakant. Als Leiter des nationalen Sekretariats wurde Andreas Weissen bestimmt, als Mitarbeiter Charlotte Steiner (Administration), Gérard Devantherey (frz. Texte), Astrid Zimmermann (ital. Texte). Hinzu kamen zwanzig freiwillige Helfer aus den Reihen der OGVU. Die Rechnungsrevision macht Paul-Moritz Eggel (Brig-Glis) und Reto Gamma (Altdorf). Vgl. Alpen-Initiative, Protokoll der Sitzung vom 11. März 1989 in Andermatt im Gasthaus «Zum Schwert» (11.03.1989), SozArch, Sign.: Ar 610.10.1. Das Gasthaus «Zum Schwert» gab es in Andermatt nie – möglicherweise fand die Sitzung im «Sternen» statt.

191 Vgl. Alternative, Nr. 137, S. 137; Beat Bühlmann, «Im Alpengebiet müssen wir jetzt Widerstand leisten». Den Transitgüterverkehr vollständig auf die Schiene verlagern? In: Tages-Anzeiger (25.02.1989).

192 Alpen-Initiative: Wo Berge sich erheben ... In: Rote Revue – Profil 68/9–10 (1989), S. 22.

193 Alpen-Initiative, Protokoll der Initiativgruppe vom Freitag, 31. Januar 1992 in Zürich (31.01.1992), SozArch, Sign.: Ar 610.10.1.

te für Umweltschutz.¹⁹⁴ Abgesehen von diesen Umweltorganisationen unterstützte der Schweizerische Eisenbahnverband (SEV), die Gewerkschaft des Eisenbahnpersonals, die Alpenschutz-Initiative.¹⁹⁵

Durch die formale Netzwerkanalyse lässt sich das Verhalten der SP besser verstehen (Abbildung 24). Bodenmanns starke Position innerhalb des Alpenschutznetzwerks ermöglichte ihm den Rückgriff auf soziale Ressourcen, was wiederum seine Stimme innerhalb der SP Schweiz stärkte. Die Meinungsänderung der SP gegenüber der Alpenschutz-Initiative lässt sich dadurch nachvollziehen. Im Gegensatz dazu verfügte der lokale Kader der Umweltverbände über keine vergleichbaren Netzwerkressourcen, um verbandsinternen Druck aufzubauen. Das Umdenken der Umweltverbände musste von aussen initiiert werden und erfolgte erst 1992. Die unterschiedlichen Reaktionen von SP und Umweltverbänden ist folglich auch auf die Struktur sozialer Netzwerke zurückzuführen.

Auch für die Ressourcenmobilisierung zugunsten der Initiative waren die sozialen Netzwerke einzelner Akteurinnen und Akteure unentbehrlich. Die formale Netzwerkanalyse der Veranstaltungen der OGUV und des Andermatter Clubs zwischen 1980 und 1989 zeigt, wie insbesondere Peter Bodenmann und Andreas Weissen die verschiedenen Netzwerke zusammenführten, indem sie ihr eigenes bestehendes Netzwerk aus dem Oberwallis in den Andermatter Club einbrachten. Über dieses grosse Netzwerk konnten die Mitglieder des Clubs Personal mobilisieren, beispielsweise die «Exilbergler» in den Städten.¹⁹⁶

Im gemeinsamen Projekt Alpenschutz-Initiative fanden die lokalen Oppositionsgruppen aus den Berggebieten auf nationaler Ebene zusammen. Zwar fokussierte die Volksinitiative inhaltlich auf das Problem des Transitverkehrs, doch zeigt die Teilnahme der Bündner Staudammgegnerinnen und Staudammgegner, dass sich unter diesem Dach die Idee eines gesamtheitlichen Alpenschutzes zu bilden begann. Wie die formale Netzwerkanalyse verdeutlicht, war die Rolle eines gemeinsamen Projekts für die Vernetzung der lokalen Gruppen fundamental. Die Arbeit an der Alpenschutz-Initiative vereinte unabhängige Netzwerke zu einem Ganzen. Die Alpenschutzbewegung hatte nun ihre eigene Organisationsstruktur geschaffen und ihre eigene Initiative lanciert. Mit der Unterschriftensammlung und der Abstimmungskampagne folgte eine intensive Mobilisierungsphase, während der die Alpen-Initiative mit den für soziale Bewegungen typischen Instrumenten poli-

194 Alpen-Initiative, Protokoll der Vorstandssitzung vom 29. Februar 1992 in Chur (29.02.1992), SozArch, Sign.: Ar 610.10.1.

195 Alpen-Initiative, Protokoll der Sitzung der Initiativgruppe vom 6. November 1992 in Fribourg (06.11.1992), SozArch, Sign.: Ar 610.10.1.

196 Alpen-Initiative, echo Nr. 2 (01.06.1989).

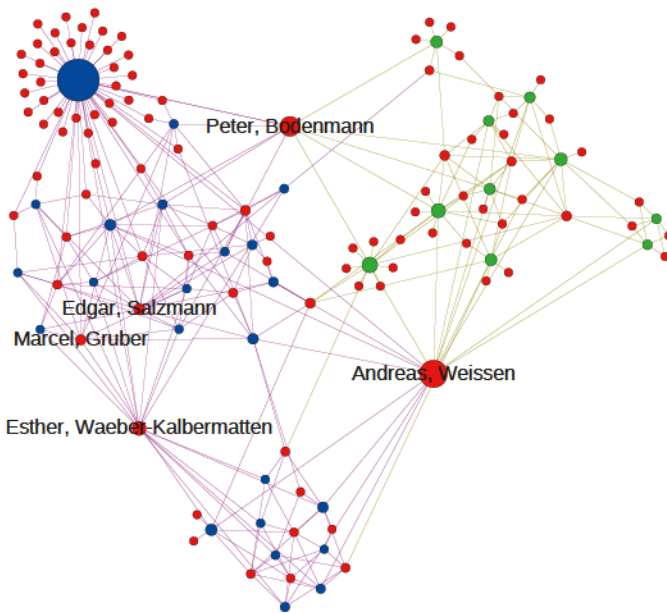


Abbildung 24: Veranstaltungen der OGU (blau) und des Andermatt Clubs bzw. der Alpen-Initiative (grün) mit Teilnehmenden (rot), 1980–1989. Die bezeichneten Kanten sind die fünf Akteurinnen und Akteure in den Vermittlerpositionen zwischen den Teilbereichen des Netzwerks (höchste *betweenness centrality*). Die Kantengrösse entspricht der *betweenness centrality*.

tisierte.¹⁹⁷

Am 11. Mai 1990 reichte das Initiativkomitee die gesammelten Unterschriften ein. Fast gleichzeitig wurde im Kanton Uri eine beinahe gleichlautende Ständesinitiative mit dem Titel «Schutz vor dem Transitverkehr» eingereicht.¹⁹⁸ Das Urner Stimmvolk sagte am 3. März 1991 mit annähernd 82 Prozent ja zu dieser Ständesinitiative und setzte damit auch ein Zeichen für die nationale Abstimmung.¹⁹⁹ Das schweizerische Stimmvolk nahm die Alpenschutz-Initiative am 20. Februar 1994

197 Volksinitiativen sind eine klassische «Opportunitätsstruktur» für Bewegungen in der Schweiz. Vgl. Epple-Grass, Neue Formen.

198 Der einzige Unterschied bestand in der Übergangsfrist, die in der Ständesinitiative zwei statt zehn Jahre nach Inbetriebnahme der NEAT betrug, vgl. Ueli Bachmann, Uris Schicksal liegt wohl darin, ein Transitkanton zu sein. In: Basler Zeitung (Basel 01.09.1990); vgl. auch Gisler-Jauch, Uri, S. 374.

199 So Hardmeier, Linder, Analyse, S. 21.

mit 51,9 Prozent Ja-Stimmen knapp an.

4.2.5 Wer bestimmt über die Berggebiete? Von der Disparität zwischen Alpen und Flachland

Die Differenzen zwischen Berglern und den Verbänden aus den Zentren bildeten nur die Spitze des Eisbergs einer alten, bis in die Gegenwart andauernden Debatte um Eigenständigkeit und Abhängigkeit der Berggebiete im föderalen System der Schweiz.²⁰⁰ Die Debatte nahm ihren Anfang bereits in den ersten forstwirtschaftlichen Massnahmen des schweizerischen Bundesstaates in den 1870er Jahren. Damals ging es um die Frage der Aufsichtskompetenz über Wasserbau und Forstwirtschaft im Hochgebirge, in der schliesslich dem Bund die Oberaufsicht zugestanden wurde. Ihren diesbezüglichen Kompetenzverlust akzeptierten die Bergkantontone nur widerwillig.²⁰¹ In den 1980er Jahren wurde diese Kompetenzdebatte von den linksalternativen Gruppen in den Berggebieten wiederbelebt.²⁰²

In diesen Jahren kreisten die Diskussionen besonders um die Themen Verkehr und Wasserkraftnutzung. Geplante Pumpspeicherwerke bedrohten nämlich nicht nur die Natur, sondern diese wies den Alpentälern auch eine spezifische Funktion in der internationalen Elektrizitätswirtschaft zu. In den Worten der Neuen Linken diejenige von «AKW-Filialen»:

Ein Kühlturm in den Alpen? [...] Das hat doch nichts miteinander zu tun! – Doch, es hat. Weil AKWs stets gleich viel Strom liefern [...] ist diese ohnehin teure Band-Energie schlecht ins Ausland zu verkaufen. Gut zu verkaufen ist hingegen Spitzen-Energie aus Wasserkraftwerken.²⁰³

Pumpspeicherwerke sind bis heute die einzige Möglichkeit, den Bandstrom, den Atomkraftwerke produzieren, zu speichern und zu veredeln, das heisst den «schmutz-

200 Beispielsweise beschreibt Mathieu die jüngsten Debatten über Schweizer Berggebiete als Subventionsempfänger unter dem Aspekt des «Kolonialismus», vgl. Jon Mathieu, Schweizer Kolonialgeschichte. Erkundungen im Landesinneren. In: Francesco Garufò, Jean-Daniel Morerod (Hg.), Laurent Tissot. *Une passion loin des sentiers battus* (Neuchâtel 2018), S. 271–280; Jon Mathieu, Die Gotthard-Region. Schwarzes Loch oder globaler Exportschlager? In: Boris Previšić (Hg.), *Gotthardfantasien. Eine Blütenlese aus Wissenschaft und Literatur* (Baden 2016), S. 204–213. Mathieu erachtet diese pauschale Verurteilung der Berggebiete als «Mythos» (212).

201 Vgl. Rudaz, Debarbieux, Berggebiete, S. 29–44.

202 Exemplarisch: Uris Energieproduktion. Jedes Jahr um 3.4 Mio. betrogen; Uri – Land der Löcher; Bodenmann, Wasserkraft; Bodenmann, Berggebiete. Neues Bewusstsein nötig.

203 Zeitdienst Nr. 10 (39. Jahrgang) (23.05.1986).

zigen» Atomstrom in «saubere» Wasserkraft zu wandeln. Die Rolle im «Reinwaschen» von Atomstrom war zwischen 29. Mai und 1. Juni 1986 Thema einer Tagung der Stiftung Salecina. Die Tagungsorganisatoren setzten sich das Ziel zu verhindern, dass die Alpen «zur rentablen AKW-Filiale» würden.²⁰⁴

Das Abschlusspodium der Veranstaltung am 1. Juni 1986 war gut besucht, wohl auch unter dem Eindruck der Katastrophe in Tschernobyl vom 26. April 1986. Doch entwickelte sich das Podium weniger zu einer energie- als zu einer regionalpolitischen Kontroverse. Diskutiert wurde unter anderem ein Projekt im Val Bercla, an dem auch die Elektrizitätswerke Zürich beteiligt waren. Der Zürcher Stadtrat Jürg Kaufmann bestätigte, dass «vorwiegend mit französischem Atomstrom gepumpt würde», was der Journalist Jürg Frischknecht in seinem Medienbericht aufgriff und das Val Bercla als «Wurmfortsatz des europaweiten Atomprogramms» bezeichnete. Der linke Walliser Politiker Peter Bodenmann schlug in die gleiche Kerbe, indem er ausrechnete, wie die Zürcher Elektrizitätswerke mit der «Veredelung» von Strom einen Jahresumsatz von 50 Millionen Franken erwirtschaften. Darüber hinaus holte er zu einem weiteren Argument aus, das nicht den Atomstrom als schmutzig verteufelte, sondern die regionalen Aspekte dieser Wirtschaftsweise hervorhob: «Jeder Einwohner des Bergells subventioniert die Stadt Zürich mit jährlich 5000 Franken.» Die Berggebiete seien unfähig, ihre Ressourcen fair zu ökonomisieren, so Bodenmann. Eine ähnliche Rechnung machte der Bündner Ruedi Albonico und forderte eine Anpassung der Wasserzinsen.²⁰⁵

Ein Erlebnis, das die regionalpolitischen Debatten zusätzlich anfeuerte, war der Sommer 1987, der von Zeitgenossen als «Katastrophensommer» erlebt wurde.²⁰⁶ Im ganzen Alpenbogen hatten sich in diesem Sommer Naturereignisse, insbesondere Überschwemmungen gehäuft. In der Schweiz traf es die Bündner Gemeinde Puschlav sowie die Kantone Tessin, Uri und Wallis besonders hart.²⁰⁷ Die Interpretation dieses Ereignissommers fiel unterschiedlich aus. Mario F. Broggi, der Präsident der CIPRA, sah im September 1987 die Unwetter als «Quittung» für das

204 Ebenda.

205 Zeitdienst Nr. 13 (39. Jahrgang) (04.07.1986).

206 Für die zeitgenössische Berichterstattung vgl. Erwin Brunner, Der Grüne Tod. Katastrophensommer '87: Die Natur rächt den Raubbau in den Alpen. In: Die Zeit (21.08.1987); Vermutlich 24 Todesopfer im Veltlin. In: Neue Zürcher Zeitung (30.07.1987); Noch keine Entwarnung auf der Alpensüdseite. Räumungsarbeiten in Graubünden und im Tessin. In: Neue Zürcher Zeitung (22.07.1987); Schweizer Radio und Fernsehen, Tagesschau 19:30 Uhr (25.08.1987); Mario F. Broggi, Schlägt die Natur zurück? In: CIPRA Info 12 (September 1987); Die sympathische Katastrophe. In: Alternative Nr. 124 (Oktober 1987).

207 Für Details in der Schweiz siehe Jürg Zeller, Gerhard Röthlisberger, Unwetterschäden in der Schweiz im Jahre 1987. In: Wasser, Energie, Luft 80/1/2 (1988), S. 29–42; Bundesamt für Umwelt (Hg.), Ursachenanalyse der Hochwasser 1987 (Bern 1991).

menschliche Wirken: «Wir lassen der Natur keinen Spielraum mehr, siedeln in Gefahrenräume, [...] verdichten und versiegeln mit unseren Infrastrukturen die Einzugsgebiete, so dass es weiter unten zu Problemen führen muss.»²⁰⁸ In *CIPRA Info* veröffentlichte die Alpenschutzkommission ein Communiqué, das die Position Broggi untermauerte: «Diese «Naturkatastrophen» sind somit [das heisst im Wissen um intensive Bautätigkeit, intensive Berglandwirtschaft, hohe Wildbestände und Ähnliches mehr] zumindest teilweise hausgemacht und demgemäss als «Kulturkatastrophen» zu bezeichnen.»²⁰⁹ Anders beurteilte das schweizerische Bundesamt für Umwelt die Unwetterschäden: Zwar seien die Naturereignisse ungewöhnlich heftig gewesen, als seltene Ereignisse aber durchaus innerhalb der Norm. Das Bundesamt beruhigte, in den alpinen Tälern seien «die anthropogenen Eingriffe in Form von versiegelten Flächen klein» und könnten folglich nicht als Ursachen gesehen werden.²¹⁰

Der Historiker Christian Pfister erklärt diese kontroversen Reaktionen mit einem kollektiven Vergessen der Tragweite von Naturkatastrophen durch eine «Katastrophenlücke» von beinahe einhundert Jahren, während der die Alpen von Grossereignissen verschont geblieben waren.²¹¹ Pfisters These erklärt, weshalb die Zeitgenossen nach Begründungen für Naturereignisse suchen mussten, besagt aber auch, dass die Ereignisse nicht die Folge anthropogener Einflüsse waren. Ganz anders sahen dies die zeitgenössischen Alpenschützerinnen und Umweltschützer. Für sie war menschliches Handeln mitverantwortlich für die Ereignisse, sie erachteten ihren Warnrufen als bestätigt.

Irritierenderweise schwenkte die politische Debatte im Spätsommer 1987 vom Fokus auf allgemeine Hilfsmassnahmen sehr rasch auf die Aufrechterhaltung des Transitverkehrs. In Uri hatten die Unwetter die Gotthardautobahn stark beschädigt, was den internationalen Transitverkehr erheblich behinderte. Einen knappen Monat nach den Augustunwettern verkehrten auf der Gotthardachse nur rund 500 anstelle von 2000 Lastwagen täglich. Der Bundesrat musste Gerüchte dementieren, die Urner Regierung verschleppe die Sanierungsarbeiten bewusst, um den Kanton vom Transitverkehr zu entlasten.²¹² Angesichts wirtschaftlicher Interessen wich das Mitgefühl, das den von Naturereignissen Betroffenen entgegengebracht wurde, einem allgemeinem Misstrauen.

208 Broggi, *Schlägt die Natur zurück?*, S. 1.

209 CIPRA International, Communiqué. In: *CIPRA Info* 12 (September 1987), hier S. 9.

210 Bundesamt für Umwelt (Hg.), *Ursachenanalyse*, S. 13.

211 Christian Pfister, *Die «Katastrophenlücke» des 20. Jahrhunderts und der Verlust traditionellen Risikobewusstseins*. In: *GAIA* (2009), S. 239–246.

212 *Auf dem Weg der Unwetterbewältigung. Verkehrs- und Schadenbilanz-Konferenz in Bern*. In: *Neue Zürcher Zeitung* (25.09.1987).

Alf Arnold, Mitglied des VCS Uri und Mitinitiant der Alpenschutz-Initiative, formulierte 1988 diesen Sachverhalt prägnant als «Verkehrskolonialismus». Arnolds Artikel, dessen Titel «Wir Bergler in den Bergen wehren uns jetzt!» Fredi M. Murers Film zitiert, war für die Stimmung in den Schweizer Berggebieten programmatisch. Der Transfer von Elektrizität aus Wasserkraft aus dem Alpenraum in die städtischen Zentren und die «ideologische Ausbeutung der Bergregion am 1. August», wo die Bergler regelmässig als «Inbegriff von Freiheit und bodenständiger Gesundheit» erhalten müssten, erachtete Arnold als höchst problematisch: «Alphorn und Käse, das heile Selbstbild der reichen Schweiz, das nur den einen Fehler hat: nicht der Realität zu entsprechen.» Die «Bergler» müssten weichen, wenn die «Zürcher», die «Deutschen» und die «Dänen» mit dem Auto in den Süden wollten. Überhaupt sei der (Transit-)Verkehr ein Hautproblem der Berggebiete. Mit dem Bau von Transitwegen würden Unternehmer und Verkehrsplaner «unsere Landschaft versauen», die Erhöhung «ihrer Mobilität» zerstöre «unsere Schutzwälder». Arnolds Text endete mit dem Vorwurf, auch die Spendensolidarität der Schweizerinnen und Schweizer angesichts der Hochwasser von 1987 sei zynisch. Die Zeitungen würden daraus emotionale Geschichten saugen und vermarkten – viel besser als punktuelle Solidarität seien faire Wasserzinsen und eine umweltfreundlichere Verkehrswirtschaft. Arnold war sich seines «Lokalpatriotismus» bewusst, neutralisierte ihn aber, indem er seine Position in eine Vielzahl lokaler Umweltinitiativen einordnete (unter anderem der Widerstand gegen das Atomkraftwerk Kaiseraugst), die er als gemeinsames Ganzes verstand.²¹³ Arnold vereinte unter dem Schlagwort «Ausbeutung der Berggebiete» Tourismus, Transitverkehr, Wasserkraft und die Vermarktung der Berge zu einem einzigen alpenbedrohenden Problemkomplex.

Die Voten der Tagungsteilnehmenden in Maloja wie auch der Artikel Arnolds bezeugen das Entstehen eines linksalternativen politischen Selbstbewusstseins in den Berggebieten. In den 1980er Jahren waren die «Ausbeutung» und die fehlende Mitsprache der Berggebiete bei Grossprojekten (Stauseen, Nationalstrassen) in der alternativen Presse und den linksalternativen Gruppen in den Berggebieten stets präsent, sowohl die *Rote Anneliese* als auch die *Alternative* widmeten der Debatte viel Aufmerksamkeit.²¹⁴ Von der «Ausbeutung der Naturschätze Luft, Landschaft und Erholungsraum» sprach im Übrigen auch die Berggebietskommission der SP Schweiz.²¹⁵ In den Reaktionen auf den «Katastrophensommer» entlud sich

213 Alf Arnold, Wir Bergler in den Bergen wehren uns jetzt! In: VCS Zeitung 2 (1988); bereits im Oktober 1987 kritisierte die *Alternative* die Medienberichterstattung über den Katastrophensommer harsch, vgl. Die sympathische Katastrophe.

214 Exemplarisch: *Rote Anneliese* Nr. 39; *Alternative* Nr. 92 (August 1984); *Alternative* Nr. 99 (April 1985).

215 Zitiert in Berggebiete – Entwicklungskonzepte genügen nicht. In: *Alternative* Nr. 36

dieses Ressentiment der linksalternativen Milieus in den Berggebieten.

Die fixe Vorstellung einer Ausbeutung war indes nicht nur den Linksalternativen eigen, sondern wurde auch von konservativen Gruppen benutzt. Mit denselben Argumentationsmustern bekämpften Letztere Natur- und Landschaftsschutzprojekte beziehungsweise forderten den Ausbau der Wasserkraft. Die Opposition gegen die Bauvorhaben im Val Madris fand in der lokalen Bevölkerung nur punktuelle Unterstützung. Der Gemeindepräsident von Zillis, einer Gemeinde in der Nähe des Val Madris, begründete diese Haltung damit, dass die Opposition die positiven wirtschaftlichen Auswirkungen des Kraftwerks auf die Berggemeinden nicht anerkenne – forderte also wirtschaftliche Selbstbestimmung gegenüber den Naturschützerinnen und Naturschützern ein.²¹⁶ Einheimische Eliten verunglimpften die Naturschützerinnen und Naturschützer gerne als «Auswärtige» und stilisierten umweltpolitische Debatten zum Kampf «wir gegen die anderen» – eine ausserordentlich stark emotionsgeladene Diskussionsanlage.

Die Fremdbestimmung war schliesslich auch eines der Argumente, mit der viele Berggebietsvertreter in den 1990er Jahren die Alpenkonvention ablehnten (s. 6.1.2). Ihre Haltung legitimierten sie mit Verweis auf die starke Gewichtung von Natur- und Landschaftsschutz in der Konvention. Sie führten «staatspolitische Gründe» gegen die Konvention an, das heisst die Besorgnis, die kantonale Hoheit könne durch das internationale Vertragswerk beeinträchtigt und die Berggebiete «fremdbestimmt» werden.²¹⁷

Die Problematik von «innen» und «ausen» war auch den Wissenschaftlern bewusst, die sich mit Wirtschaft und Umwelt in den Alpen beschäftigten. Bereits 1984 hatten die Geographen Ernst Brugger, Gerhard Furrer, Bruno und Paul Messerli in ihrem Buch «Umbruch im Berggebiet» gefordert, dass bei allen regionalpolitischen Massnahmen die lokale Bevölkerung in die Planungs- und Entscheidungsprozesse integriert werden müsse, da sonst der als negativ empfundene Einfluss «auswärtiger Planer» jegliche Entwicklungen blockiere.²¹⁸ Die Arbeitsgruppe

(Januar 1979).

216 Die Opposition gegen das Stauseeprojekt Madris.

217 Theler, Noch ganz nach Geld; Brändli, Die geplante Alpenkonvention. Zweifel aus der Sicht eines Bergkantons; Oberwalliser Umwält Zitig Nr. 16 (02.1992); Allenbach, Lässt Alpenkonvention die Wirtschaft beiseite?; Luzius Theler, Und das alles auf dem Buckel der Bergler. Angst vor einem Papiertiger: Die Gebirgskantone sperren sich gegen die Alpenkonvention. In: Die Weltwoche (28.07.1994); Beat Allenbach, Alpenkonvention mindert Autonomie. Die Gebirgskantone lehnen auch die verbesserten Protokolle ab. In: Tages-Anzeiger (29.09.1994); vgl. ausserdem Rudaz, Debarbieux, Berggebiete, S. 100–102.

218 Vgl. Ernst A. Brugger u. a. (Hg.), Umbruch im Berggebiet; Niklaus Regli, Redaktor der *Alternativen*, lobte das Buch in dieser Hinsicht, bemängelte aber, dass brisante politische Themen wie die Abgeltung der Wasserkraft von den Autoren «vornehm ausgeklammert»

der Alpenkonvention hatte diese Gegensätze zwischen «innen» und «ausen» offenbar zu wenig berücksichtigt. Der CIPRA als Promotorin der Konvention wurden diese Gegensätze erst in den 1990er Jahren richtig bewusst. In einem Thesenpapier forderte der Soziologe Bernard Crettaz auf der CIPRA-Fachtagung von 1995 einen besseren Dialog: Nur dadurch und in gegenseitigem Respekt könnten die bestehenden Probleme gelöst werden.²¹⁹

Alpenschutz unter Beachtung einer zufriedenstellenden Berücksichtigung aller lokaler Interessen war und ist schwierig. Linksalternative Gruppierungen hatten oftmals diametral verschiedene Vorstellungen zu den etablierten Politikerinnen und Politikern. Häufig vermengte sich die umweltpolitische Ebene des Alpenschutzes mit den Feindschaften zwischen etablierten Politikern und jungen Alternativen, die aus den 1970er und 1980er Jahren stammten. Für die Linksalternativen war es zudem schwierig, Warner mit ähnlicher Problemsicht, wie Lukschanderl oder Bätzing, für ihre Sache zu adaptieren, da diese von «ausen» kamen.

Die linksalternativen Berglerinnen und Bergler fanden schliesslich im Transitverkehr die drängendste Bedrohung ihres Lebensraums, weil diese Debatte auch bürgerlich-konservative Politiker und Wählerinnen zu integrieren vermochte und weil sie an aktuelle gesellschaftliche Diskussionen anschlussfähig war. Der lokale und nationale Erfolg der Alpenschutz-Initiative bezeugt die Integrationsfähigkeit des Verkehrsthemas.

Zur Transitthematik gehörten die verkehrspolitischen Debatten rund um die NEAT, die Thematik der Luftbelastung sowie schliesslich die Europäische Integration (Liberalisierung des internationalen Verkehrs durch den Europäischen Binnenmarkt). Das Motiv der Fremdbestimmung der Alpen war nicht nur in den nationalen Diskussionen enthalten, noch viel stärker spiegelte es sich in der Debatte um die Europäische Integration. Die Alpenschützerinnen und Alpenschützer befürchteten, sie könnten von der wirtschaftlichen Integration Europas, symbolisiert durch den EG-Binnenmarkt, «überrollt» werden.²²⁰

werde. Vgl. Niklaus Regli, Umbruch im Berggebiet: Keine erfreulichen Aussichten. In: *Alternative* Nr. 112 (August 1986).

219 Bernard Crettaz, Der Mensch, die Alpen und ein Mythos. Tun und Unterlassen aus soziologisch-ethnologischer Sicht. In: CIPRA International (Hg.), *Tun und Unterlassen. Elemente für eine nachhaltige Entwicklung in den Alpen* (Schaan 1995), S. 31–39.

220 «Überrollt die EG die Alpenregion?» lautete die Leitfrage der Salecina-Tagung 1991. Siegrist, Steine, S. 66.

4.3 SCHWEIZER ALPENSCHUTZ UND DIE EUROPÄISCHE INTEGRATION

Die Alpenschutz-Initiative wurde in einem Zeitraum gestartet, in dem die schweizerische Politik und Bevölkerung intensiv über die Frage der Europäischen Integration diskutierte. In den 1980er Jahren entwickelte die EG eine neue Dynamik, der sich auch die Schweiz nicht entziehen konnte.²²¹ Die EG-Mitgliedstaaten erweiterten mit der Unterzeichnung der Einheitlichen Europäischen Akte im Februar 1986 die Kompetenzen der Gemeinschaft und setzten sich eine integrierte Europäische Union zum Ziel.²²² Da ein Schweizer Beitritt zur EG unter anderem aus neutralitätspolitischen Gründen nicht infrage kam,²²³ verhandelten Schweizer Diplomaten über einen Zugang zum europäischen Binnenmarkt ohne EG-Mitgliedschaft.²²⁴ Im Januar 1989 eröffnete Jacques Delors, der Präsident der Europäischen Kommission (1985–1995), den Staaten der Europäischen Freihandelsassoziation (EFTA) die Möglichkeit eines gemeinsamen Europäischen Wirtschaftsraums (EWR). Für die Schweiz, einem Gründungsmitglied der EFTA, schien diese Marktpartizipation ohne politische Integration ideal.²²⁵

Freilich weckte die Perspektive auf den EWR-Beitritt in linksalternativen wie auch in rechtsnationalen Kreisen Skepsis. Erstere fürchteten eine Zunahme des alpenquerenden Güterverkehrs, Letztere argwöhnten zunehmende Immigration und den Verkauf von Grundstücken an Ausländerinnen und Ausländer.²²⁶ Auch die Alpenschutz-Initiative wurde vor diesem Hintergrund verhandelt, denn ihre europapolitische Dimension war erheblich. Das Initiativkomitee ging davon aus, dass insbesondere der Transitverkehr den Alpenraum belaste – und dieser hatte, so ihre Überzeugung, seinen Ursprung hauptsächlich im europäischen Alpenumland.²²⁷ Entsprechend erklärte der schweizerische Bundesrat die Alpenschutz-Initiative als antieuropäisch, da sie den liberalen Idealen des europäischen Verkehrsmarktes widerspreche.²²⁸

221 Vgl. Tanner, *Geschichte*, S. 489.

222 Vgl. Guido Thieme, *Europäische Integration. Motive, Prozesse, Strukturen* (Köln 2010), S. 62–64; Dieter Freiburghaus, *Königsweg oder Sackgasse? Sechzig Jahre schweizerische Europapolitik* (Zürich 2009), S. 161–167.

223 Vgl. René Schwok, *Hindernisse für einen EU-Beitritt*. In: HLS-Online (23.01.2014).

224 Europäische Kommission (Hg.), *Vollendung des Binnenmarktes. Weißbuch der Kommission an den Europäischen Rat* (Luxemburg 1985); vgl. Freiburghaus, *Königsweg*, S. 165.

225 Freiburghaus, *Königsweg*, S. 197–206.

226 Ebenda, S. 206.

227 «Alpen-Initiative» lanciert. In: *Walliser Bote* (09.05.1989).

228 Vgl. Hardmeier, Linder, *Analyse*, S. 21.

Der aussen- und verkehrspolitische Kontext ist für das Verständnis der Forderungen und Aktionen der Alpenschutzbewegung unverzichtbar. Das Projekt Europäischer Binnenmarkt beeinflusste massgeblich die schweizerische Verkehrspolitik, und diese war einer der Hauptstreitpunkte in der Frage um Bedrohung und Schutz der Alpen. Die Alpenschutzbewegung musste in diesem Umfeld Position zur Europäischen Integration beziehen, eine Position, die nicht immer frei von Widersprüchen war.

4.3.1 Der Teufel sitzt in Brüssel: Die Europäische Union als umweltpolitisches Feindbild

Der schweizerische Bundesrat befürwortete die engere Zusammenarbeit mit der noch jungen EG, den EWR-Beitritt sah er als Etappe zur EG-Integration.²²⁹ Staatspolitisch war jedoch klar, dass ein Beitritt zum EWR die Zustimmung des Souveräns benötigte, eine Volksabstimmung war unumgänglich. Einzelne Gruppierungen begannen, den EWR-Beitritt rigoros zu bekämpfen. Unter ihnen waren die Schweizerische Volkspartei (SVP) und die Aktion für eine unabhängige und neutrale Schweiz (AUNS) die bedeutendsten.²³⁰ Die AUNS wurde 1986 mit dem Zweck gegründet, gegen eine Integration der Schweiz in supranationale politische Organisationen wie der EG und der UNO zu kämpfen. Im Vorfeld der Volksabstimmung über den Schweizer Beitritt zum Europäischen Wirtschaftsraum 1992 trat die AUNS als Wortführerin der Beitrittsgegner auf und wurde so der breiten Bevölkerung bekannt. Zwischen 1986 und 1992 konnte sie ihre Mitgliederzahl von rund 3000 auf 11.000 erhöhen.²³¹

Auch die Alpenschutz-Initiative verfügte über eine grosse aussenpolitische Sprengkraft, die bereits bei ihrem Start 1989 wahrgenommen wurde. Die schweizerische Presse zeigte sich gegenüber der Initiative wohlwollend, interessierte sich aber auch stark für deren aussenpolitische Dimension.²³² Diese Dimension trat

229 Vgl. Tanner, *Geschichte*, S. 491; Moser, *Schweizerische Aussenpolitik*, S. 74.

230 Vgl. Tanner, *Geschichte*, S. 501.

231 Zur Rolle der AUNS in der Integrationsdiskussion vgl. Georg Kreis, *Kleine Neutralitätsgeschichte der Gegenwart. Ein Inventar zum neutralitätspolitischen Diskurs in der Schweiz seit 1943* (Bern 2004), S. 207; allgemein vgl. Hans Hirter, *Aktion für eine unabhängige und neutrale Schweiz*. In: HLS-Online (2016); generell zu dieser Periode der Schweizer Geschichte vgl. Tobias Kaestli, *Selbstbezogenheit und Offenheit. Die Schweiz in der Welt des 20. Jahrhunderts. Zur politischen Geschichte eines neutralen Kleinstaats* (Zürich 2005), S. 443 ff.; Freiburghaus, *Königsweg*.

232 Vgl. *Transitinitiative in der Sackgasse*; Beatrice Egli von Matt, *Initiative gegen «späte Rache des Teufels»*. In: *Tages-Anzeiger* (09.05.1989); für den Berner Bund berichtete Christa Mutter, OGVU Mitglied und Vorstandsmitglied des VCS-Wallis: Christa Mutter,

deutlich bei der Lancierungsveranstaltung hervor, der die Presse besondere Aufmerksamkeit widmete: Der Initiativverein hatte zur Pressekonferenz auf die «Teufelsbrücke» in die Schöllenschlucht geladen und dort die Sage vom Bau dieser Brücke neu inszeniert. Laut Überlieferung habe es kein sterblicher Baumeister vermocht, eine Brücke über die Schöllenschlucht zu bauen, weshalb die Urner den Teufel aufboten. Der Teufel verlangte als Gegenleistung die Seele des Ersten, der die Brücke überschreite – worauf die Urner einen Ziegenbock darüber jagten. An den Vertrag gebunden blieb dem Teufel nichts anderes übrig, als das Opfer anzunehmen. Seine Rache setzte er nun im 20. Jahrhundert um:

Er [der Teufel] schickt Jahr für Jahr eine grössere Blechlawine in die Alpen; die Auspuffgase verpesteten die gesunde Luft, der Bannwald begann abzusterben, böse Lawinen donnerten zu Tale und Überschwemmungen versaarten das Land. Die Menschen fingen an zu jammern. Denn es sollte noch schlimmer kommen. In Europa gab es Konferenzen, an denen beschlossen wurde, den Alpenländern noch mehr Schwerverkehr mit noch grösseren, breiteren und schwereren Lastwagen zu schicken.²³³

Während der ganzen Kampagne und darüber hinaus spielte die Alpen-Initiative mit diesem Sinnbild der «späten Rache des Teufels».²³⁴ Mit der Inszenierung der Sage von der Teufelsbrücke griff sie verschiedene Erzählungen auf: Sie erinnerte an die einst schwierige Überquerung der Alpen und mahnte, bestimmte natürliche Grenzen nicht zu überschreiten, denn die Hybris fordere ihren Tribut. Gleichzeitig betonte sie auch die Bedeutung des transalpinen Handels für die Schweiz seit dem Mittelalter.²³⁵ Darüber hinaus verband sie die Transithematik mit dem volkskulturellen Schatz der Sagen aus den Schweizer Berggebieten und klang damit

«Alpen-Initiative» lanciert. In: Der Bund (09.05.1989); Engeler, Die Bergler.

233 So druckte die Urner Zeitung *Gotthard-Post* einen Ausschnitt aus dem Theatertext ab, vgl. Gregor Poletti, Unmut der «Bergler» verdichtet sich zu einer Initiative. In: *Gotthard-Post* (09.05.1989); auch andere Zeitungen nahmen diesen Mythenbezug auf: «Der Schöllenschlucht-Teufel muss weichen» «Initiativa da las alps» soll helfen. In: *Bündner Tagblatt* (09.05.1989); Egli von Matt, Initiative gegen «späte Rache des Teufels».

234 Seit 2002 überreicht die Alpen-Initiative einen «Teufelsstein» für «unsinnige Transporte». 2017 ging der Award an das Mineralwasser «Fidji Water», ein Quellwasser von den Fidschi-Inseln, das weltweit vertrieben wird. Die Aktion wurde vom Slogan begleitet «Wir decken Unsinn auf – zum Schutz der Alpen».

235 Dass der Verkehr durchaus selbstverschuldet war, thematisierte im Kontext der Verkehrszunahme nach der Eröffnung des San-Bernardino-Tunnels 1968 auch der Journalist Anton Ledergerber: Den zunehmenden Verkehr bezeichnete er als «Geister, die wir rieften [und] nicht mehr loswerden». *Bündner Tagblatt* vom 11.04.1975, zit. nach Brand, *Opposition*, S. 62.

unterschwellig die potenzielle Zerstörung der kulturellen Identität durch den Transitverkehr an. Der drastische Vergleich der «europäischen Konferenzen» mit den Agenten des Teufels schliesslich war schlichtweg provokativ. Dieser Teil der Kampagne sprach weniger die gegenüber ökologischen Debatten sensible grün und sozialdemokratisch wählende Bevölkerung an, sondern den national-konservativen Bevölkerungsteil.

Trotz des generellen Wohlwollens griff die Presse diesen problematischen Punkt der Initiative auf: Der Reporter Beat Bühlmann konfrontierte Andreas Weissen in einem Interview mit dem Vorwurf, mit der Initiative solle «ein neues Reduit geschaffen werden [...], um den Ansturm des internationalen Transitverkehrs zu stoppen» – Weissen verneinte.²³⁶ Diese Frage nach dem abschottenden Element der Initiative war von besonderer Relevanz, hatte doch auch schon Hans Kaspar Schieser vom VCS Schweiz diese Bedenken an internen Diskussionen formuliert (s. 4.2.4). Die Alpenschutz-Initiative, das «Réduit in Grün»,²³⁷ beinhaltete diese Verweigerung der internationalen Kooperation zugunsten einer lokal orientierten Verkehrspolitik, das liess sich nicht von der Hand weisen. Zwar argumentierten die Alpenschützerinnen und Alpenschützer der Alpen-Initiative nicht nationalistisch, sondern umweltpolitisch und wirtschaftskritisch, was ihre Anschlussfähigkeit für nationalistische Ideologien indes nicht minderte.²³⁸ Die Forderungen der Alpenschutz-Initiative nach einer unmittelbaren Beschränkung des Lastwagen-transitverkehrs und nach einer Verlagerung bedeuteten faktisch eine Blockade der internationalen Bemühungen zur Liberalisierung des internationalen Transitverkehrs.

Doch wie stand die Alpen-Initiative zur Europäischen Integration? Die These, die Alpen-Initiative sei von einem «national orientierten Denken» beseelt gewesen,²³⁹ ist nicht haltbar. Zwar sprachen die Vertreter der Initiative in der Regel vom Schweizer Alpenraum, wenn sie auf die Alpen verwiesen, doch setzten sie «ihre» Alpen immer in Bezug zum ganzen Alpenbogen. Mit dem Kochbuch «Es kocht in

236 Bühlmann, «Im Alpengebiet müssen wir jetzt Widerstand leisten». Den Transitgüterverkehr vollständig auf die Schiene verlagern?

237 Urs Paul Engeler, Der Gotthard, das Réduit in Grün. In: Weltwoche (Zürich 29.07.2000); der Journalist Engeler bezeichnete die Alpenschutz-Initiative bereits früher als «neues Alpenréduit»: Engeler, Die Bergler.

238 Überhaupt liegen ökologische und nationalistische Anliegen häufig nahe beieinander, wie die historische Forschung deutlich gezeigt hat. Vgl. Joachim Radkau, Naturschutz und Nationalsozialismus (Frankfurt a. M. 2003); Franz-Josef Brüggemeier, How Green were the Nazis? Nature, Environment, and Nation in the Third Reich (Athens [Ohio] 2005); Frank Uekötter, The Green and the Brown. A History of Conservation in Nazi Germany (Cambridge 2006).

239 Höschen, Starrsinn, S. 394.

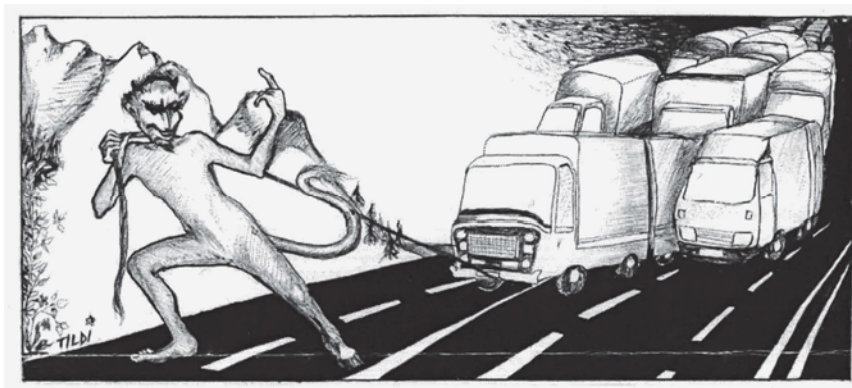


Abbildung 25: «Die späte Rache des Teufels».

den Alpen», wehrten sie sich aktiv gegen einen nationalistischen Anstrich. Das Buch versammelte Rezepte, kritische Texte und Karikaturen zum Transitverkehr aus dem ganzen Alpenraum. Damit betonte die Herausgeberin Alpen-Initiative, dass sie sich um den ganzen Alpenraum Sorge und ihr Anliegen nicht vor nationalen Grenzen Halt mache.²⁴⁰ In ihrer Zeitschrift *echo* nahm die Alpen-Initiative regelmässig mit Graphiken und vergleichenden Verkehrsdaten Bezug auf die Situationen in Italien, Österreich und Frankreich. Auch die Vernetzung mit Alpenschützerinnen und Transitgegnern in den Nachbarstaaten unterstreicht, dass die Idee hinter der Alpenschutz-Initiative nicht auf nationales Denken zu reduzieren ist. Wenn der Verein Alpen-Initiative auf den schweizerischen Alpenraum während des Abstimmungskampfs fokussierte, so ist dies auf den nationalen Charakter von Volksinitiativen generell zurückzuführen. Seine grundlegende Idee ist hingegen im Kontext von europaweiten Forderungen nach Nachhaltigkeit im Verkehr und nach rechtlich verbindlichen Abmachungen zum Schutz der Alpen zu verorten.

Aus den EWR-Beitrittsdiskussionen versuchte sich der Vorstand der Alpen-Initiative allerdings so gut wie möglich herauszuhalten.²⁴¹ In *echo* verlautbarte er: «Der Verein «Alpen-Initiative» lässt sich weder von den EWR/EG-Befürwortern noch von den EWR/EG-Gegner[n] vereinnahmen und vor irgendeinen Karren spannen.»²⁴² Das Herauswinden aus der europapolitischen Diskussion war zum

240 Alpen-Initiative (Hg.), *Es kocht in den Alpen. Was Transitverkehr und KöchInnen in den Alpen anrichten* (Zürich 1992). Das Buch wurde im Erscheinungsjahr fünfmal aufgelegt, die Auflagengrösse ist allerdings nicht bekannt.

241 Alpen-Initiative, Protokoll.

242 Weissen, EG ist vieler Laster Anfang!

Teil berechnend, hatte aber seine Wurzeln auch in einer generellen linksalternativen Verunsicherung über die Integrationsfrage. Zwar begrüßten diese linksalternativen Kreise das Projekt «Europa» als Überwindung des Nationalstaats und als Friedensprojekt, lehnten aber die aktuelle Dominanz wirtschaftsliberaler Ideologien innerhalb der EG/EU ab.²⁴³ Während die Grüne Partei der Schweiz 1992 das Wort gegen den EWR-Beitritt ergriff,²⁴⁴ kämpfte Peter Bodenmann an vorderster Front dafür.²⁴⁵ Die Position der Alpen-Initiative in ihrer Zeitschrift *echo* spiegelte demnach auch interne Kontroversen und die ambivalente Haltung der schweizerischen Alpenschutzbewegung zu «Europa» wider.²⁴⁶ Am 6. Dezember 1992 scheiterte das EWR-Abkommen an der Urne.²⁴⁷

Nach der Annahme der Alpenschutz-Initiative am 20. Februar 1994 bewertete der Vorstand seine Strategie positiv. Der «Europa-Doppeleffekt» habe dazu geführt, dass sowohl EWR-Gegner wie auch Europabefürworter zur Alpenschutz-Initiative bejahen konnten.²⁴⁸ Meinungsforscher hielten fest, dass zwischen dem Stimmverhalten und der Einstellung der Abstimmenden zum EWR ein «signifikanter Zusammenhang besteht»,²⁴⁹ sie differenzierten aber stark: Die grösste Unterstützung der Initiative sei nicht von Seiten der härtesten EWR-Gegner gekommen und auch die Befürworterinnen und Befürworter des EWR hätten sie nicht entschieden abgelehnt. Wer hingegen dezidiert gegen die Alpenschutz-Initiative gestimmt habe, habe die Vorlage aufgrund seiner Haltung zur Integrationspolitik

243 Vgl. Hans Schäppi, Vasco Pedrina, Europäischer Wirtschaftsraum und EG-Beitritt. In: Widerspruch. Beiträge zur sozialistischen Politik 20/10 (1990), S. 59–67; Rudolf Strahm, Muss es der Schnellzug sein? In: Rote Revue 69/7/8 (1990), S. 1114; kontroverse Diskussionen zum Thema wurden auch in der Stiftung Salecina geführt, vgl. Dominik Siegrist, Die Wiege von TransALPedes. Die Tradition der alpenpolitischen Tagungen. In: Silvia Ferrari, Jürg Frischknecht, Dominik Siegrist u. a. (Hg.), Salecina. «Ein Bildungs- und Ferienhaus für uns...» (Orden Dent 1997), S. 57–59, hier S. 58.

244 Tanner spricht dabei von einer «unheiligen Allianz» zwischen Grünen, SVP und AUNS. Tanner, Geschichte, S. 503; die westschweizer Kantonalgruppen der Grünen traten allerdings für ein Ja ein: Hanspeter Kriesi, Claude Longchamp, Florence Passy u. a., Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 6. Dezember 1992. Bd. 47 (Adliswil 1993), S. 10.

245 Klares Ja des Nationalrats zum EWR für ein nachträgliches Referendum. In: Neue Zürcher Zeitung (27.08.1992); Deutliches Ja der SPS zum EWR-Vertrag. In: Neue Zürcher Zeitung (26.10.1992).

246 Leider geben die internen Protokolle der Alpen-Initiative keinen Aufschluss über eventuell geführte Diskussionen.

247 Kriesi u. a., Analyse.

248 Alpen-Initiative, Protokoll der Ausschusssitzung vom 25. Februar 1994 in Andermatt (25.02.1994), SozArch, Sign.: Ar 610.10.1.

249 Hardmeier, Linder, Analyse, S. 26.

verworfen. Für diese Gruppe habe die Skepsis gegenüber der Europaverträglichkeit der Initiative den Ausschlag gegeben. Das Nein zur Alpen-Initiative sei, besonders in der französischen Schweiz, europapolitisch motiviert gewesen, weniger das Ja. Alles in allem erreichte die Argumentation der Alpen-Initiative, die Initiative sei kein Widerspruch zum EWR, sondern ein konstruktiver Beitrag dazu, das Zielpublikum.²⁵⁰

Beim Abstimmungsergebnis fiel besonders der Meinungsgraben zwischen der deutsch- und der französischsprachigen Schweiz auf:²⁵¹ Die französische Schweiz lehnte die Initiative grundsätzlich ab. Die tendenzielle Europafeindlichkeit der Alpenschutz-Initiative und die Gefährdung der bilateralen Verhandlungen waren in der Westschweiz glaubwürdige Argumente gegen die Initiative. Nicht, dass sich die Westschweiz gegenüber Umweltfragen gleichgültig verhielt, doch die französischsprachige Umweltdebatte zielte mehr auf eine «innovations- und wirtschaftsorientierte Umweltpolitik», während in der Deutschschweiz eine protektionistische Politik überwog, die ökologische Eingriffe als Gefahr wahrnahm.²⁵²

Die Integrationsdebatte wie auch die europäische Verkehrspolitik waren zweifellos von grosser Bedeutung für den Abstimmungskampf der Alpenschutz-Initiative und darüber hinaus. Auch die Umsetzung der Initiative musste in Absprache mit den Nachbarstaaten und der EU erreicht werden.

4.3.2 Europäische Verkehrspolitik: Mobilität als Umweltbedrohung

Als die Alpenschutz-Initiative im Februar 1994 angenommen wurde, «reagierte [die EU] entrüstet und beschuldigte die Schweiz des Vertragsbruchs». Die Initiative diskriminiere europäische Transportunternehmer und sei mit den Leitlinien des Europäischen Wirtschaftsraums und den Abkommen zwischen der Schweiz und der EU nicht vereinbar. Das EU-Parlament forderte die rasche Aufnahme von Verhandlungen, der schweizerische Bundesrat versuchte, die Wellen zu glätten. In einem Bericht vom 9. September 1994 garantierte er, dass trotz der Initiative die Nichtdiskriminierung und freie Verkehrsmittelwahl erhalten bleiben sollten.²⁵³ Die

250 30 % der befragten Nein-Stimmenden befanden die Initiative für antieuropäisch oder aussenpolitisch schädlich. Bei den Ja-Stimmenden seien lediglich bei 3 % «europapolitische Motive» grundlegend für den Entscheid gewesen. Vgl. ebenda, S. 21.

251 Die Tessiner Bevölkerung stimmte mit 63,8 % dafür.

252 Rey, Umwelt, S. 208.

253 Johannes Frerich, Gernot Müller, Europäische Verkehrspolitik. Von den Anfängen bis zur Osterweiterung der Europäischen Union. Bd. 2/3 (München 2004), S. 651–652, Zitat S. 651; bereits 1992 klärte die Alpen-Initiative die «Europa-Kompatibilität» ihres Vorha-

Initiative der Bergler hatte einen aussenpolitischen Schock ausgelöst. Bezüglich des Transitverkehrs hatte sich die Schweiz im internationalen Vergleich früh, das heisst ab 1976, auf die Bahn zur Bewältigung des alpenquerenden Güterverkehrs konzentriert und restriktive Regelungen für den Strassengüterverkehr verhängt.²⁵⁴ Die schweizerische Gesetzgebung enthielt ein Nacht- und Sonntagsfahrverbot für Lastwagen sowie ein 28-Tonnen-Limit, was das Transitvolumen durch die Schweiz stark beschränkte.²⁵⁵ Die Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT) trug die Verlagerungspolitik der schweizerischen Verkehrsminister Leon Schlumpf (SVP, 1979–1987) und Adolf Ogi (SVP, 1988–1995) grundsätzlich mit, konkrete Begleitmassnahmen wie das 28-Tonnen-Limit oder die finanzielle Förderung des Huckepackverkehrs (des Verladens von Lastwagen auf die Eisenbahn) ernteten aber in den europäischen Nachbarstaaten wenig Beifall.²⁵⁶ Die ordnungspolitischen Massnahmen der Schweiz schienen das Wirtschaftswachstum zu stark zu bremsen.

Bereits ab den 1960er Jahren war für die europäische Wirtschaft der Verkehrsaspekt der Alpen in den Vordergrund getreten. Die geringen Kapazitäten der Transitachsen durch die Alpen sollten ausgebaut werden, sowohl auf der Schiene als auch auf der Strasse, im Individual- wie im Güterverkehr.²⁵⁷ Ab Mitte der 1970er

bens ab. Der Jurist Dr. Hans-Rudolf Trüeb sah an sich keine Konfliktfelder, hielt aber fest, dass Absatz 2 («Verlagerung der Güter auf die Schienen») als diskriminierend ausgelegt werden könne. Vgl. Alpen-Initiative, Protokoll der Sitzung der Initiativgruppe vom 19. Juni 1992 in Zürich (19.06.1992), SozArch, Sign.: Ar 610.10.1.

254 Vgl. Höschen, Starrsinn, S. 298.

255 Vgl. Berger u. a., Entwicklungspfade, S. 48–49.

256 Vgl. Höschen, Starrsinn, S. 299–305; Othmar Kolp, Die gescheiterte Transitpolitik. Der alpenquerende Güterverkehr anhand des Fallbeispiels Tirol – Die Verkehrspolitik Österreichs, der EU und der Schweiz (ungedr. Dissertation, Universität Innsbruck 2015), S. 423; für die zeitgenössische Berichterstattung vgl. EG-Verhandlungsmandat für den Transitverkehr. In: Neue Zürcher Zeitung (08.12.1987); Widersprüche zwischen schweizerischer und europäische Verkehrspolitik. In: Neue Zürcher Zeitung (10.06.1990).

257 Einen guten Überblick über diesbezügliche Themen der politischen Tagesordnung aus der Perspektive der Schweiz bietet Höschen, Starrsinn, S. 35–79; ausserdem Bernhard Rüttsch, Alpeninitiative und Transitabkommen. In: Bernhard Rüttsch, Kaspar Sollberger, Thomas Cottier (Hg.), Verkehrspolitik und Alpenraum. Rechtliche Rahmenbedingungen und Möglichkeiten (Bern 1996), S. 5–35; für die europapolitischen Dimensionen des Strassenbaus vgl. Frank Schipper, Driving Europe. Building Europe on Roads in the Twentieth Century. (Amsterdam 2009); Volker Ebert, Philip-Alexander Harter, Europa ohne Fahrplan? Anfänge und Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (1957–1985) (Stuttgart 2010); Das Güterverkehrsaufkommen im Alpen transitverkehr zwischen 1965 und 1986 stieg von 18,2 auf 52,2 Mio. Tonnen, wobei 40,4 % durch Österreich und 21,5 % durch die Schweiz abgefertigt wurden. Vgl. Frerich, Müller, Europäische Verkehrspolitik, S. 633.

Jahre gerieten die Schweiz und Österreich als Transitländer in den Fokus der EG-Mitgliedstaaten Bundesrepublik Deutschland, Frankreich und Italien, da die beiden «Drittstaaten» die Abwicklung des stark wachsenden Güterverkehrs durch administrative und fiskalische Hemmnisse erschwerten. Problematisch waren dabei nicht nur die erwähnten ordnungspolitischen Massnahmen, sondern auch Uneinigkeiten in der Tarifpolitik im Strassen- und Schienenverkehr, die administrativ aufwändige Erteilung von Transitgenehmigungen im Strassengüterverkehr, die mangelnde Harmonisierung sozialer und technischer Vorschriften im Strassenverkehr sowie die meist schleppende Grenzabfertigung von Gütern.²⁵⁸ Die Alpen waren demnach nicht nur physisch, sondern auch administrativ ein Hindernis auf dem Weg zwischen Nord- und Südeuropa.

Trotz intensiver diplomatischer Kontakte erreichten die EG, die Schweiz und Österreich in den 1980er Jahren keine Fortschritte bezüglich des Transitverkehrs.²⁵⁹ Noch 1988 bezeichnete der amtierende Vorsitzende der EG-Verkehrsminister, Jürgen Warnke, die Schweiz als «grösstes Sorgenkind» des Ministerrates, denn die schweizerische Transitpolitik hemme die Realisierung des Europäischen Binnenmarktes.²⁶⁰ Verhandlungen auf Beamtenebene scheiterten 1988 an den beharrlichen Weigerungen Österreichs und der Schweiz, Gewichtslimits sowie Nacht- und Sonntagsfahrverbote aufzugeben.²⁶¹

Eine zweite Verhandlungsphase konkretisierte 1990 Vorschläge für bilaterale Transitabkommen. Für die Schweiz stellte die EG eine Einigung bezüglich des Transitverkehrs als Bedingung für den Beitritt zum Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) auf und konnte so schliesslich die Verhandlungen voranbringen. Die Parteien unterzeichneten das Transitabkommen am 2. Mai 1992 in Porto. Zeitgleich führte die EG auch Verhandlungen mit Österreich, auch sie wurden 1992 abgeschlossen (zum Inhalt des Abkommens s. 6.2.1).²⁶² Sowohl schweizerische als auch österreichische Politikerinnen und Politiker betrachteten EWR-Beitritt und Transitabkommen als separate Vereinbarungen mit eigenem Stellenwert,

258 Vgl. Frerich, Müller, Europäische Verkehrspolitik, S. 629–630.

259 Ebenda, S. 630–631.

260 Zit. nach Höschen, Starrsinn, S. 298.

261 Vgl. Frerich, Müller, Europäische Verkehrspolitik, S. 630–633; die rechts- und politikwissenschaftliche Forschung zu den Transitverhandlungen der 1980er Jahre behandelt die Gründe für das österreichische und schweizerische Beharren auf der Verhandlungsposition – das war u.a. die starke innenpolitische Opposition gegen Konzessionen an die EG an den alpinen Transitachsen – nur marginal. Frerich; Müller behandeln diese Opposition überhaupt nicht, Kolp spricht von «zunehmenden Druck von der Basis», vgl. Kolp, Transitpolitik, S. 270.

262 Vgl. Kolp, Transitpolitik, S. 279–283.

während EG-Politikerinnen und -Politiker sie eher als abhängig voneinander betrachteten.²⁶³

Die Verhandlungen über das Transitabkommen zwischen der Schweiz und der EG weckten Ängste in der Bevölkerung. Die EG forderte die Aufhebung sämtlicher Beschränkungen im Transitverkehr, was in der Bevölkerung das Ressentiment gegen «Fremdbestimmung» und die Befürchtung eines steigenden Verkehrsaufkommens schürte. Dahingegen erachteten der Bundesrat und die Bundesverwaltung Konzessionen an die EG als notwendigen Schritt in Richtung Europäische Integration. Schweizer Zeitungen vermuteten, der Bundesrat gebe in den Verhandlungen gegenüber der EG zu viel preis (Abbildung 26).²⁶⁴ Verkehrsminister Adolf Ogi zerstreute diese Bedenken so gut es ging und betonte öffentlich stets seine Position für eine Beschränkung des Verkehrsaufkommens und für die Alpen.²⁶⁵ Der Verkehrsminister war sich der problematischen Auswirkungen des Strassenverkehrs in den Alpen durchaus bewusst.

Der Start der Alpenschutz-Initiative spiegelt das Misstrauen der linksalternativen Milieus in den Berggebieten gegenüber der Verhandlungsfähigkeit beziehungsweise dem tatsächlichen Willen des Bundesrates wider. Eine gesetzliche Beschränkung des Transitverkehrs in der Bundesverfassung, so die Vorstellung der Initiantinnen und Initianten, würde sowohl Garantien gegenüber der Bevölkerung abgeben als auch dem Bundesrat den Rücken in den Verhandlungen mit der EG stärken. Dies zeigt die tiefe Skepsis linker Kreise gegenüber dem Bundesrat: An sich galt dieser in der Transitfrage als höchst kompetent und glaubwürdig, in den 1980er Jahren bemühte er sich zudem für eine nachhaltige Verkehrspolitik.²⁶⁶

263 Vgl. Frerich, Müller, Europäische Verkehrspolitik, S. 635–636; Ulrich Klöti, Christian Hirschi, Verkannte Aussenpolitik. Entscheidungsprozesse in der Schweiz (Zürich 2005), S. 219–225.

264 Höschen, Starrsinn, S. 364–368.

265 Urs Beuss, Adolf Ogis Bergpredigt. In: Tages-Anzeiger (30.08.1990); insbesondere die Akteure der Alpen-Initiative zogen die Redlichkeit der Schweizer Unterhändler in Brüssel in Zweifel, vgl. Alf Arnold, Schweizer Bahnstrategie in den Transitverhandlungen mit der EG. Hochseilakt zwischen Umweltschutz und Wirtschaftsinteressen. In: Hans Lindenbaum, Helmut Koch (Hg.), Überrolltes Österreich. Zukunft unter dem Transitverkehr (Wien 1991), S. 142–166, hier S. 161; Alpen-Initiative, echo Nr. 4 (18.08.1989); Alpen-Initiative, Ogis Pirouetten. In: echo 13 (15.06.1991).

266 Die Glaubwürdigkeit des Bundesrates untersuchte Claude Longchamp in einer Meinungsumfrage im Auftrag der Alpen-Initiative. Vgl. Alpen-Initiative, Protokoll der Ausschusssitzung vom Freitag, 8. Oktober 1993 in Bern (Naturfreunde Schweiz) (08.10.1993), SozArch, Sign.: Ar 610.10.1; zur Verkehrspolitik der 1980er Jahre vgl. Berger u. a., Entwicklungspfade, S. 87; Höschen, Starrsinn, S. 230.

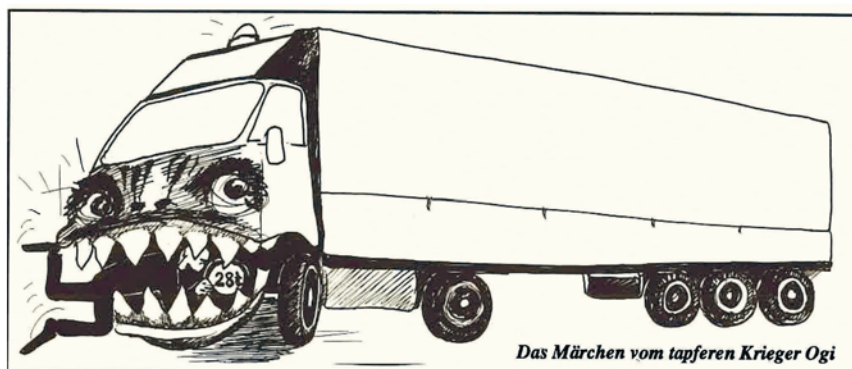


Abbildung 26: Verkehrsminister Adolf Ogi wird von einem 40-Tonnen-LKW verschlungen. Die Karikatur steht sinnbildlich für die Schwierigkeit, die Schweizer 28-Tonnen-Limite für LKW in den Transitverhandlungen mit der EG zu halten.

Allerdings untergrub eine Reihe von politischen Skandalen um 1990 die Glaubwürdigkeit der Regierung, insbesondere im linksalternativen Milieu. Im Zuge einer parlamentarischen Untersuchung, ob Bundesrätin Elisabeth Kopp ihrem Mann mit Insiderwissen zu finanziellem Gewinn verholphen habe, stiess die Untersuchungskommission auf eine geheime Datenbank, in welcher der Staatsschutz umfangreiche Dossiers zu vermeintlichen Staatsfeinden abgelegt hatte («Fichen»). Der «Fichenskandal» warf hohe mediale Wellen und löste eine «nationale Orientierungskrise»²⁶⁷ aus, die 1991 in einem grossen linken Boykott der 700-Jahr-Feier zum Bestehen der Eidgenossenschaft gipfelte. Vor dem Hintergrund dieser «Skandalisierungskaskade»²⁶⁸ und des beschädigten Ansehens der Regierung fiel es der Alpen-Initiative leicht, die Qualifikation des Bundesrates in Transitfragen in ihrer Abstimmungskampagne anzuzweifeln.

Unabhängig von der Alpen-Initiative hatte das Transitabkommen zwischen der Schweiz und der EG von 1992 nur kurz Bestand, denn mit dem EWR-Nein vom 6. Dezember 1992 wurde der Vertrag hinfällig. Der Bundesrat kehrte in der Folge zum Prinzip der bilateralen Sektoralabkommen zurück und verhandelte den Landverkehr als Teil eines Pakets zusammen mit Luftfahrt, technischen Handelshemmnissen, öffentlichem Beschaffungswesen, Forschung, Landwirtschaft und Personenfreizügigkeit («Bilaterale I»). Die Verhandlungen wurden allerdings durch die

267 Dorothee Liehr, Skandal und Nation. Politische Deutungskämpfe in der Schweiz 1988–1991 (Marburg 2014), S. 572.

268 Tanner, Geschichte, S. 466.

Annahme der Alpen-Initiative im Februar 1994 und der damit veränderten Rahmenbedingung seitens der Schweiz blockiert. Die Verhandlungsparteien setzten die Gespräche erst im März 1995 fort (s. 6.1.2).²⁶⁹

Im Verhandlungsprozess verlangte insbesondere das Abkommen zum Landverkehr grosses Fingerspitzengefühl beider Parteien und den meisten Verhandlungsaufwand.²⁷⁰ Die EU vertrat die Position, die Initiative diskriminiere europäische Verkehrsteilnehmer, im Speziellen den Transitverkehr. Dagegen versicherte der Bundesrat, die Initiative unter Wahrung des Nichtdiskriminierungsprinzips und der freien Verkehrsmittelwahl umzusetzen.²⁷¹ Die Uneinigkeit im Dossier Landverkehr entwickelte sich zum eigentlichen Problemfall in den bilateralen Verhandlungen. Eine Einigung wurde erst in der «langen Nacht von Brüssel» vom 30. November auf den 1. Dezember 1998 erreicht. Nach dem Übereinkommen in der Transitfrage konnten die bilateralen Abkommen geschlossen werden.²⁷²

Die Alpenschutz-Initiative wurde vor diesem Hintergrund mit einer Reihe von Massnahmen umgesetzt. Als Zielwert der Verlagerung setzte der Bund eine Obergrenze von 650.000 Transitfahrten durch die Schweizer Alpen fest, die spätestens ein Jahr nach Eröffnung des Gotthardbasistunnels erreicht werden sollte (Verlagerungsgesetz vom 8. Oktober 1999). Hinzu kamen «flankierende Massnahmen», darunter ein subventioniertes und dadurch finanziell attraktives Güterverladeangebot auf die Schiene und eine «leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe» für den Strassenverkehr.²⁷³ Die Bilanz dieser Massnahmen war ernüchternd: Sowohl zehn als auch zwanzig Jahre nach der Volksabstimmung im Februar 1994 galt die Initiative als gescheitert.²⁷⁴ Ein Jahr nach der Eröffnung des Gotthardbasistunnels

269 Vgl. Ambühl, Konzeption, S. 510–511; zur Bedeutung der bilateralen Abkommen vgl. auch Jakob Kellenberger, Der politische und wirtschaftliche Stellenwert der sieben bilateralen sektoriellen Abkommen. In: Christine Kaddous, Daniel Felder (Hg.), *Accords bilatéraux Suisse–EU (Commentaires)* (Brüssel 2001), S. 3–12; Wolf Linder, Europe and Switzerland. Europeanization without EU membership. In: Christine Trampusch, André Mach, Christine Trampusch u. a. (Hg.), *Switzerland in Europe. Continuity and Change in the Swiss Political Economy* (London 2010), S. 43–60, hier S. 46.

270 Ambühl, Konzeption, S. 511.

271 Vgl. Frerich, Müller, Europäische Verkehrspolitik, S. 652.

272 Vgl. Daniel Felder, Christine Kaddous (Hg.), *Accords bilatéraux Suisse–EU (Commentaires)* (Brüssel 2001), insbes. die Beiträge von Ambühl und Friedli.

273 Vgl. Hürlimann, Verkehrspolitik, S. 182.

274 Vgl. Marzio Perscia, Alpen-Initiative. Eine verpasste Revolution. *Swissinfo* (2004), siehe URL: <http://www.swissinfo.ch/ger/alpen-initiative--eine-verpasste-revolution/3774848> (29.06.2018); Daniel Fuchs, Die Alpeninitiative. Die Geschichte eines Misserfolgs. In: *Aargauer Zeitung* (20.02.2014); Aschwanden, Ogi patzt, der Landammann tanzt.

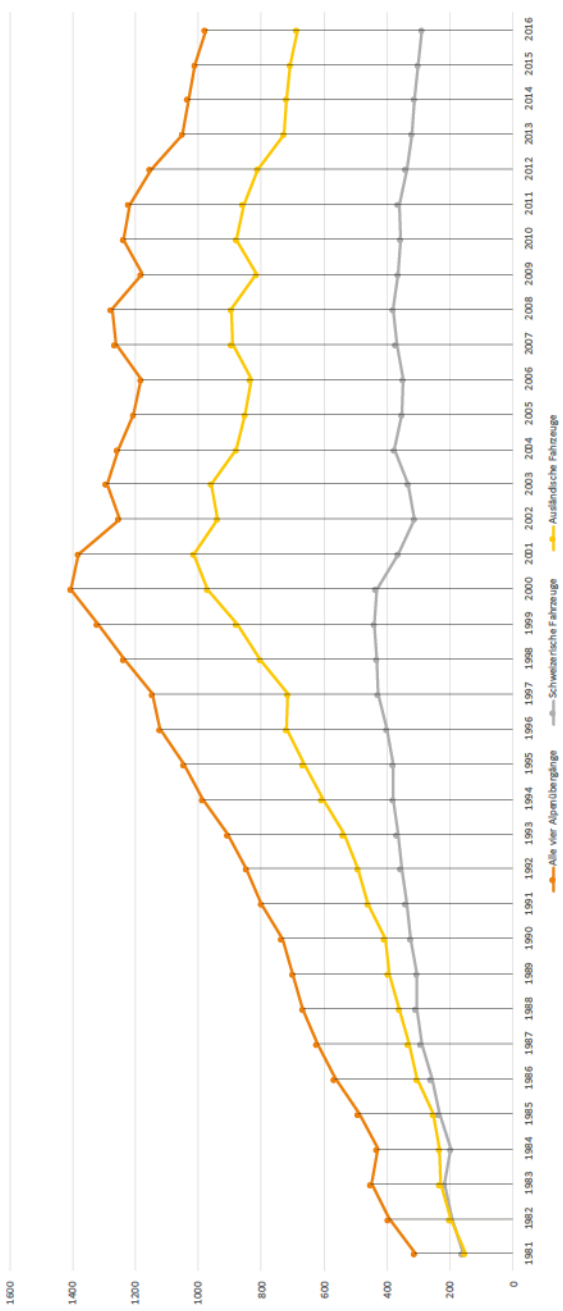


Abbildung 27: Anzahl Fahrten im alpenquerenden Strassengüterverkehr durch die Schweiz in 1000 Fahrzeugen, 1981–2016.

2016 wurden 954.000 alpenquerenden Fahrten gezählt und die angepeilte Obergrenze weit überschritten (s. Abbildung 27).²⁷⁵

4.3.3 Die NEAT: Ein Grossprojekt als Kompromiss zwischen Wachstum und Umweltschutz?

Im Transitabkommen mit der EG von 1992 verpflichtete sich die Schweiz zum Bau einer neuen Eisenbahnverbindung durch die Alpen, der NEAT (kurz für Neue Eisenbahn Alpentransversale). Für die EG war die Bedeutung einer solchen Bahnverbindung stetig gewachsen. Infolge der Verkehrszunahme geriet die Verkehrsinfrastruktur in den Alpen bereits in den 1980er Jahren an ihre Grenzen: Am «Flaschenhals» Gotthardtunnel standen regelmässig Güterfahrzeuge und Autos im Stau.²⁷⁶ Während die Anwohner der Transitachsen und Umweltschützer die Reduktion des Verkehrs forderten, riefen Transportunternehmen und Autofahrer nach technischen Lösungen wie einem zweiten Strassentunnel durch den Gotthard.²⁷⁷ Einen zweiten Strassentunnel erwogen schweizerische Verkehrspolitikern und -politiker damals nicht, dafür holten sie das ältere Projekt einer Flachbahn²⁷⁸ durch die Alpen aus der Schublade: die NEAT.

Die NEAT basierte auf einer Idee aus den 1960er Jahren, die damals aufgrund einer zu hohen Kosten-Nutzen-Diskrepanz und einer umstrittenen Linienführung nicht weiterverfolgt worden war. Aufgrund des internationalen Drucks holte der frisch gewählte Bundesrat Leon Schlumpf 1980 das Flachbahnprojekt wieder hervor und beauftragte eine Kontaktgruppe, Varianten der Linienführung zu prüfen.²⁷⁹ Ab 1986, im Kontext des Europäischen Binnenmarktprojekts, stieg der Druck aus dem Ausland erneut und die Schweizer Regierung begab sich an die Planung.²⁸⁰ Für das

275 Bundesamt für Verkehr BAV, Verlagerung des Güterverkehrs durch die Alpen siehe URL: <https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/themen-a-z/verlagerung.html> (26.10.2018).

276 Beat Allenbach, Zweite Autobahnröhre durch den Gotthard: Fällt der Bundesrat einmal mehr um? In: Tages-Anzeiger (12.08.1987).

277 Aufruf von 660 Urnern gegen Schwerverkehr auf der Autobahn: «Geduld ist erschöpft»; Urner Aufruf gegen den Schwerverkehr: «Unsere Geduld ist erschöpft». In: Urner Wochenblatt (26.11.1986); Allenbach, Tages-Anzeiger, 12.08.1987; Jörg Kachelmann, Der Urner Nationalrat Franz Steinegger: «Eine zweite Röhre löst keine Probleme». In: Schweizer Woche (19.04.1988).

278 Eine Flachbahn ist eine Eisenbahnlinie mit möglichst geringer Neigung. Heute spricht man von «Basistunnel».

279 In der Schweiz konkurrierten Linienführungen auf den Achsen Splügen, Gotthard und Simplon. Vgl. Christian Furrer, Streiflichter zur NEAT. Zum langen politischen Ringen um die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Bern 2016).

280 Die Europäische Verkehrsministerkonferenz CEMT bildete im Winter 1980 eine Arbeits-

neuerliche internationale Interesse waren wirtschaftliche Gründe ausschlaggebend, die Verkehrskapazität durch die Alpen sollte erhöht werden. Umweltpolitische Überlegungen, wie die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, spielten international eine untergeordnete und allenfalls zusätzlich legitimierende Rolle.²⁸¹

Der schweizerische Bundesrat war aus zwei Gründen entschlossen, das Flachbahnprojekt voranzutreiben. Zum einen beobachtete er die rasante Entwicklung des europäischen Marktes, zum anderen erkannte er das wachsende Umweltbewusstsein von Bevölkerung, Behörden und Politik. Die Flachbahn durch die Alpen galt als ökologische Ergänzung zum Strassenverkehr und mit ihr schien es möglich, die Gegensätze Ökologie und Ökonomie zu vereinen.²⁸² Dafür ausschlaggebend waren jedoch nicht nur umwelt- und energiepolitische Argumente (die Eisenbahn war nicht von Erdöl abhängig), sondern auch die Rücksicht auf den Strassen- und Bahnverkehr. Die Autobahnen sollten vom Güterverkehr entlastet werden, um die freie Fahrt der Staatsbürger nicht zu behindern, während die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) auf Einnahmen aus dem Gütertransitverkehr angewiesen waren.²⁸³ Die NEAT stand damit sowohl für eine «gesunde» Art wirtschaftlichen Wachstums als auch für die Gesundung des Staatshaushalts.

gruppe Neue Alpentransversalen: CEMT – Arbeitsgruppe «Neue Alpentransversalen», Protokoll der 1. Sitzung vom 19. Dezember 1980 in Zürich-Flughafen (19.12.1980), BAR, Sign.: E8100C#1999/365#318*; zu den Projekten der Alpentransversalen in den 1960er Jahren vgl. Georg Kreis, Ein neuer Weg für eine alte Passage. Zur Geschichte der NEAT. In: Kilian T. Elsasser, Ueli Habegger, Georg Kreis (Hg.), Eine Zukunft für die historische Verkehrslandschaft Gotthard. Publikation zum Symposium vom 6. und 7. September 2013 in Altdorf (Bern 2014), S. 49–59; Werner Rutschmann, Neue Eisenbahn-Alpentransversale, Gotthard-Basislinie. Von ersten Studien zum Bauprojekt 1975 (Bern 2004); Furrer, Streiflichter.

281 CEMT – Arbeitsgruppe «Neue Alpentransversalen», Sitzungsprotokoll.

282 Bundesrat, Beschluss des Bundesrates vom 12. Dezember 1983: Constitution de la délégation suisse en vue de la négociation CEE/pays tiers membres de la CEMT sur les transports combinés. (12.12.1983), BAR, Sign.: E6100C#1998/106#2471*.

283 Besonders der *Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr* LITRA beschäftigte sich früh mit den volkswirtschaftlichen Aspekten des Strassen- und Gütertransitverkehrs. Die Investitionen in den Strassenverkehr würden den Bahnunternehmen schaden und stark auf Kosten der Allgemeinheit gehen. Vgl. LITRA (Hg.), Jahresbericht 1978/79 (1979), S. 43–47; LITRA (Hg.), Jahresbericht 1980/81 (1981), S. 8; Was der Verkehr uns wirklich kostet. Mitgliederversammlung der Litra. In: Neue Zürcher Zeitung (08.10.1981).

Die schweizerischen Behörden nahmen die Idee einer alpenquerenden Flachbahn in ihr Konzept der Koordinierten Verkehrspolitik auf (zur Koordinierten Verkehrspolitik s. 6.1.1). Dessen Umsetzung verzögerte sich aber durch die langwierigen Entscheidungsprozesse in der Schweiz beziehungsweise wurde durch eine Volksabstimmung 1988 verhindert.²⁸⁴ Vom negativen Ausgang der Abstimmung nicht tangiert blieb die Flachbahn in den 1990er Jahren ein zentrales Projekt der schweizerischen Verkehrspolitik.

Bei den Alpenschützerinnen und Alpenschützern waren die NEAT und ihre Pendants, der Brenner- und der Mont-Cenis-Basistunnel, nicht unumstritten. Die neuen Alpentransversalen und die Frage nach «Erlösung oder neue[r] Belastung für den Alpenraum» waren die Schwerpunkte der CIPRA-Jahresfachtagung Anfang Oktober 1988. Die Tagung wurde rege von Teilnehmenden ausserhalb des Expertenkreises von Wissenschaft und Verwaltung besucht, das heisst von zahlreichen Vertretern der Umweltbewegungen und der politischen Parteien. Am Ende der «lebhaften und kontroversen Diskussionen» blieb die Notwendigkeit neuer Eisenbahn-Alpentransversalen letztlich umstritten.²⁸⁵ Flachbahnen durch die Alpen könnten zwar durch ihre hohen Kapazitäten den Strassenverkehr und dadurch die Umwelt entlasten, so die CIPRA-Deklaration der Tagung, dafür aber hatten sie einen hohen Platzbedarf und erzeugten erheblichen Lärm. Die Deklaration machte den Bau neuer Alpentransversalen abhängig von neuen Verkehrskonzepten. Sie forderte die rigorose Schonung des «bereits heute lückenhaften Netz[es] gesunder Lebensräume in den Alpen» und ein von unabhängigen Gutachtern erstelltes Gesamtverkehrskonzept für den Alpenraum. Erst nach der Erarbeitung eines solchen Konzepts und der Einschränkung des gesamten Verkehrsaufkommens in und durch die Alpen könne, wenn dann noch Bedarf bestehe, dem Bau von neuen Alpentransversalen zugestimmt werden.²⁸⁶ Die CIPRA stellte sich damit vorerst gegen jeglichen Ausbau von Verkehrswegen durch die Alpen, seien es Strassen oder Schienen.

In Regierungskreisen fand die Skepsis der CIPRA kaum Gehör, der schweizerische Bundesrat entschied sich für den Bau einer NEAT. Am 10. Mai 1989 legte er sich auf den Ausbau der bestehenden Verkehrsachsen Lötschberg-Simplon

284 Ausführlich zur Koordinierten Verkehrspolitik Haefeli, *Der grosse Plan*.

285 Wilfried Marxer-Schädler, *Neue Eisenbahn-Alpentransversalen?* In: CIPRA International (Hg.), *Neue Alpentransversalen. Erlösung oder neue Belastung für den Alpenraum?* (Schaan 1989), S. 10–12, Zit. S. 11.

286 Mario F. Broggi, Walter Danz, *Keine neuen Alpentransversalen ohne Verkehrskonzept! Deklaration.* In: CIPRA International (Hg.), *Neue Alpentransversalen. Erlösung oder neue Belastung für den Alpenraum?* (Schaan 1989), S. 16–17.

und Gotthard fest.²⁸⁷ Als sich die Wahl der Gotthardlinie abzuzeichnen begann, nahm die Urner Regierung dies unter Vorbehalten auf.²⁸⁸ Schon die ersten Planungsansätze zu Beginn der 1980er Jahre hatten in Uri Skepsis ausgelöst. Gründe dafür waren die offene Linienführung durch das Reusstal und der damit zu erwartende Verlust von Kulturland. Insbesondere die linksalternative Zeitung *Alternative* widmete sich ab 1981 immer wieder eingehend der Gotthardvariante der NEAT. Sie kritisierte in erster Linie die zögerliche Informationspolitik der SBB und der Urner Regierung.²⁸⁹ Zu diesem Zeitpunkt schien sich der Konflikt, ähnlich wie die N9-Opposition im Oberwallis, vor allem als Kräfterennen zwischen den etablierten politischen Kräften und den jungen Linksalternativen zu entwickeln.

Rasch ergriff die Skepsis aber auch weitere Bevölkerungskreise. Die «Geheimniskrämerei» und die Angst, die Urner Interessen würden den Industriezentren der Nachbarländer geopfert, mündete in die Gründung des Komitees «Basis-Tunnel Nein» im Juni 1981, dem bald über 200 Personen angehörten. Dessen Ziel war explizit eine ausserparlamentarische, «breite und entschlossene Opposition» gegen das NEAT-Projekt.²⁹⁰ Auch die Urner Regierung trug die Ablehnung des Basistunnels mit. Landammann Hans Danioth erklärte am 11. November 1981 dem Urner Landrat: «Am besten wäre es für Uri, wenn überhaupt keine neue Alpentransversale gebaut würde.»²⁹¹ Am 12. Januar 1982 unterbrach der Regierungsrat Uri seine Mitgliedschaft im Gotthardkomitee, der Lobbyorganisation für die Gotthardlinie.²⁹²

Als 1982 in der nationalen Diskussion um die Linienführung der NEAT der Ausbau des Gotthard zugunsten der Splügenachse zunehmend bestritten wurde, legten sich die Diskussionen in Uri wieder – nur um 1986 erneut aufzuflammen:²⁹³ Der *Alternative*-Redakteur Niklaus Regli brachte nun das Kolonialismusargument: Der Druck auf den Kanton Uri steige, «einmal mehr <zum Wohl des ganzen Landes> ein Opfer zu bringen».²⁹⁴ Auch die Urner Rechtsanwältin, FDP-Politikerin und Vorstandsmitglied des Komitees «Basis-Tunnel Nein» Gabi Huber, zweifelte an der

287 Furrer, Streiflichter, S. 26.

288 Gotthardbasistunnel: Uri reagiert skeptisch. In: Tages-Anzeiger (07.01.1989); vgl. auch Püntener, Uris Kampf, S. 121–122.

289 *Alternative* Nr. 61 (Juni 1981).

290 *Alternative* Nr. 62 (August 1981).

291 *Alternative* Nr. 66 (Dezember 1981).

292 *Alternative* Nr. 67 (Februar 1982).

293 Dazu Püntener, Uris Kampf.

294 *Alternative* Nr. 106 (Januar 1986).

«weiteren Opferbereitschaft» der Urner Bevölkerung.²⁹⁵ Schliesslich sah auch Alf Arnold Uri als Opfer der EG beziehungsweise des Europäischen Binnenmarktes und der schweizerischen Europapolitik. Uri solle für den Profit des Marktzugangs geopfert werden, so Arnold, ohne aber von einem richtigen Beitritt zu profitieren.²⁹⁶

Entgegen der grossen Ablehnung einigte sich der Vorstand der Alpen-Initiative im Dezember 1989 darauf, das Bahnprojekt zu befürworten, vorausgesetzt flankierende Massnahmen würden die Verlagerung des Transitverkehrs stützen und die Linienführung würde den lokalen Wünschen der betroffenen Bevölkerung angepasst.²⁹⁷ Die Skepsis der Urner Bevölkerung gegenüber der NEAT sank deshalb nicht. Um 1990 vereinte sie eine breite politische Basis, die von der CVP über die FDP bis zum linksalternativen Milieu reichte. Der anfängliche Vorwurf, die Kantonsregierung kooperiere mit den Gotthardplanern, verschwand und wich der Dichotomie «wir Bergler» gegen den Rest.

Die Verkehrspolitiker und Infrastrukturplaner auf Ebene der EG interessierten sich kaum für die schweizerischen innenpolitischen Kontroversen. Für den anvisierten Europäischen Binnenmarkt entwickelten die EG-Behörden Anfang der 1990er Jahre das Transeuropäische Transportnetzwerk (TEN-T) und forcierten damit die Planung gemeinsamer Infrastrukturprojekte.²⁹⁸ Die Kommission legte drei Korridore fest, in denen die Eisenbahninfrastruktur durch die Alpen ausgebaut werden würde: den Korridor «Mediterranean» (Mont-Cenis-Basistunnel von Lyon nach Turin), den Korridor «Scandinavian-Mediterranean» (Brennerbasistunnel zwischen München und Verona) sowie den Korridor «Rhine-Alpine» zwischen Basel und Mailand mit den Alpenübergängen Lötschberg- und Gotthardbasistunnel. Weitere Transitkorridore sollten aufgrund der ökologischen Sensibilität des Alpenraums vermieden werden.²⁹⁹ Während

295 Interview mit Gabi Huber. In: *Alternative* Nr. 121 (Juni 1987). Huber war 1988–1996 Urner Landrätin, 2003–2015 Nationalrätin. Als FDP-Vizepräsidentin mit Zuständigkeit für die Deutschschweiz (2006–2008) und als Präsidentin der FDP-Liberalen Fraktion im Parlament (2008–2015) machte Huber national Karriere.

296 Alf Arnold, Gotthardbasistunnel: Uri soll der EG geopfert werden. In: *Alternative* Nr. 129 (April 1988).

297 Alpen-Initiative, Protokoll der Sitzung vom 16. Dezember 1989 im Gasthaus zum Stern in Andermatt (16.12.1989), *SozArch*, Sign.: Ar 610.10.1.

298 Vgl. Högselius, Kaijser, van der Vleuten, *Europe's Infrastructure*, S. 57.

299 Zum Mont-Cenis-Basistunnel vgl. Granet-Abisset, *L'aplanissement*; zum Brenner-Basistunnel vgl. Jutta Kusstatscher (Hg.), *Tunnelblick. Der Brennerbasistunnel: Fakten – Argumente – Meinungen* (Innsbruck 2008); zum Gotthard vgl. Romed Aschwanden, Vom

die EG dabei war, Fakten zu schaffen, verzögerte sich die Arbeit am Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention immer mehr. Eine verbindliche und ökologisch fundierte Regelung für den Verkehrsinfrastrukturbau in und durch die Alpen, wie sie die CIPRA seit 1988 forderte, liess damit noch länger auf sich warten (s. 3.2.4).

Auch der Bundesrat trieb die Planung der neuen Alpentransversale Ende der 1980er Jahre ungeachtet der Widerstände voran. Dabei war er motiviert, die Rolle der Schweiz als «Transitland» wahrzunehmen.³⁰⁰ In den internationalen Transitverhandlungen war die NEAT auch ein Pfand, um die ordnungspolitischen Beschränkungen für den LKW-Verkehr aufrechterhalten zu können. Die Schweiz verpflichtete sich schliesslich im Transitabkommen von 1992 für den Bau der NEAT als Bestandteil des europäischen Verkehrsnetzes.

Die Lokalpolitik beurteilte 1990 die definitiven NEAT-Pläne je nach geographischer Lage unterschiedlich. Im Wallis wurde der Ausbau der Lötschberg-Simplon-Linie praktisch von allen politischen Gruppen begrüsst, er wurde mitunter als Ersatz für das gescheiterte Rawilstrassenprojekt angesehen. Auch Stimmen aus dem linksalternativen Milieu des Oberwallis forderten die Lötschberg-Simplon-Linie als ökologische Verkehrsverbindung. Im Gegensatz zu Uri sollte nur eine sehr kurze Bahnstrecke oberirdisch verlaufen.³⁰¹

Der Regierungsrat Uri hingegen zeigte sich höchst kritisch gegenüber Unklarheiten der Linienführung im Urner Talboden.³⁰² Unzufrieden mit den Vorschlägen von Bund und SBB, gab er eine eigene Planungsstudie in Auftrag und suchte den Dialog mit den zuständigen Behörden. Die Urner Regierung und Bevölkerung forderte eine «Bergvariante» des Gotthardbasistunnels, das heisst keine offene

Gotthardtunnel zur NEAT. Ein Beitrag zur Urner Verkehrsgeschichte 1882–2016. In: Historisches Neujahrsblatt Uri 106 (2016), S. 163–185.

300 Diesbezügliche Diskussionen im Parlament hat Höschen aufgearbeitet: Höschen, Starrsinn, S. 224–232.

301 Ebenda, S. 228; das linksalternative Milieu im Oberwallis hatte in den 1980er Jahren den Ausbau der Lötschberglinie als Alternative zum Rawil gefordert, s. 4.2.2. Der Rawil; Was bringt uns die Neat. 10 Schwachpunkte. In: Rote Anneliese 116 (31.07.1990), S. 6.

302 Wie Christian Furrer bemerkt, ging es bei der NEAT-Debatte um 1990 um zwei politische Entscheide: um die grundsätzliche Zustimmung zum Bau einer NEAT und um die Wahl der konkreten Linienführung. Insbesondere Letzteres wurde in den betroffenen Regionen stark diskutiert. Furrer, Streiflichter, S. 7; die Vernehmlassung basierte auf einer Zweckmässigkeitsprüfung der verschiedenen Linienführungen durch ein Expertengremium Ebenda, S. 23 und 26; zur Diskussion um die Linienführung in Uri vgl. Püntener, Uris Kampf.

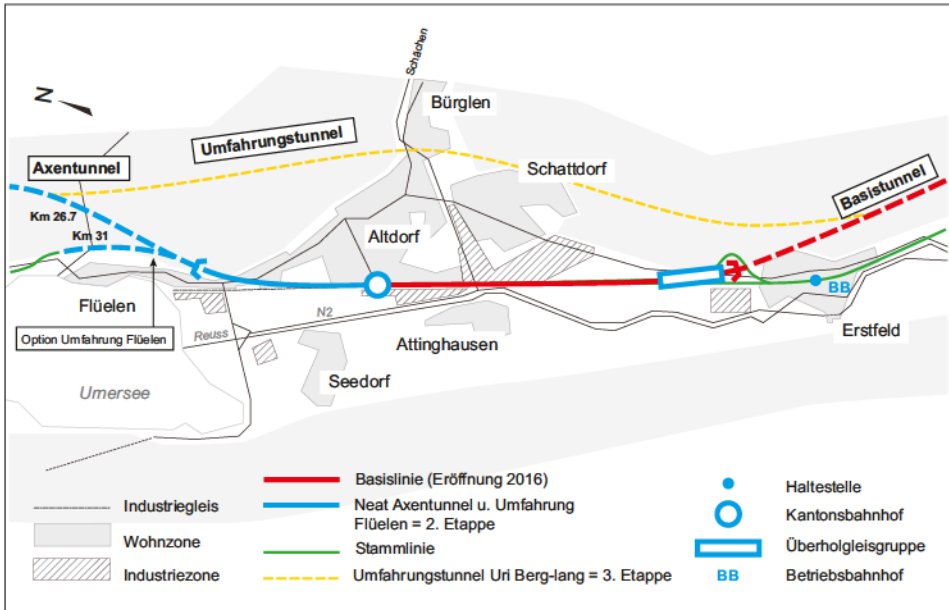


Abbildung 28: NEAT-Variante «Uri Berg lang – Axen» mit der projektierten Umfahrung des Talbodens (gelb).

Linienführung durch das Tal, sondern eine unterirdische Variante.³⁰³ Bis zur NEAT-Volksabstimmung am 27. September 1992³⁰⁴ fanden Regierung und Bundesrat keinen Kompromiss, die Urner Regierung enthielt sich einer Stimmempfehlung.³⁰⁵ Während die Schweiz die Abstimmungsvorlage mit 63,6 Prozent annahm (Stimm-beteiligung 45,9 Prozent), lehnte der Kanton Uri sie mit 59,1 Prozent ab (Stimm-

303 Püntener, Uris Kampf, S. 122–123.

304 Die Volksabstimmung wurde durch ein knapp erfülltes Referendum erwirkt, welches das Grüne Komitee gegen die NEAT (Bern), das NEAT-Referendumskomitee Uri (Altdorf) und das Komitee NEAT vor das Volk (Münchenstein) initiierten, vgl. Furrer, Streiflichter, S. 29–30; Alfred Waldis, Es begann am Gotthard. Eine Verkehrsgeschichte mit Pionierleistungen (Luzern 2002²), S. 74.

305 Im Vorfeld der Volksabstimmung formierte sich in Uri die Bürgerbewegung Neat in den Berg. Vgl. Stadler (Hg.), Uri, S. 421.

beteiligung 52,7 Prozent). Die Walliser Bevölkerung stimmte mit 79,3 Prozent dafür (Stimmbeteiligung 37,8 Prozent).³⁰⁶

Für den Vorstand der Alpen-Initiative war klar, dass die hohen Baukosten nur amortisiert werden konnten, wenn die Bahn tatsächlich auch für Güterverkehr und LKW-Verlad genutzt würde. Da die Strasse aber günstiger als die Schiene sei, müssten dringend flankierende Massnahmen eingesetzt werden, die den Güterverkehr entweder per Gesetz oder mit finanziellen Anreizen verlagerten – die Alpenschutz-Initiative sei nun nötiger denn je.³⁰⁷

Nach der Annahme der NEAT an der Urne stellte die Planung beziehungsweise Finanzierung der Bauetappen eine Herausforderung dar. Da der gleichzeitige Ausbau von Gotthard und Lötschberg finanziell nicht infrage kam, entschied sich der Bundesrat für eine Etappierung des Baus. Der Lötschberg wurde zuerst in Angriff genommen. Dem Widerstand aus Uri begegnete der Bundesrat mit einigen Kompromissen, unter anderem setzte er im Juni 2002 die «Bergvariante» als mittelfristiges Ziel fest.³⁰⁸ Dieses «Versprechen», wie es der ehemalige Urner Kantonsingenieur Peter Püntener 2016 bezeichnete, dass die NEAT einmal die Hauptsiedlungsgebiete im Urner Talboden unterirdisch umfahren werde, steht 2020 immer noch im Raum. Die Arbeiten für den Gotthardbasistunnel begannen im April 1996. Der Lötschbergbasistunnel wurde 2007 eröffnet, der Gotthardbasistunnel 2016.³⁰⁹

306 Ebenfalls dagegen stimmten die Halbkantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden, vgl. Schweizerische Eidgenossenschaft, Vorlage Nr. 382. Resultate in den Kantonen. Volksabstimmung vom 27.09.1992: Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss) siehe URL: <https://www.bk.admin.ch/ch/d/pore/va/19920927/can382.html> (10.07.2018).

307 Alpen-Initiative, Protokoll der Ausschusssitzung vom 27. Juli 1993 in Pratval (27.07.1993), SozArch, Sign.: Ar 610.10.1; Alpen-Initiative, Protokoll des Arbeitswochenendes vom 19./20. November 1993 (20.11.1993), SozArch, Sign.: Ar 610.10.1; Alpen-Initiative, Protokoll Sitzung der Alpen-Initiative, Dezember 1993 (12.1993), SozArch, Sign.: Ar 610.10.1.

308 Püntener, Uris Kampf, S. 149–150.

309 Vgl. Waldis, Es begann, S. 474; aufgrund eines mangelhaften Finanzierungsmodells und aus finanz- und regionalpolitischen Überlegungen dauerte die Linienplanung nach der Abstimmung vom September 1992 noch einige Jahre. Die hitzigen Debatten können aus Platzgründen nicht vertieft behandelt werden. Verwiesen sei auf: Furrer, Streiflichter; Kreis, neuer Weg; die Urner Diskussionen zeichnet Püntener detailreich nach: Püntener, Uris Kampf.

4.4 ZWISCHENFAZIT: DIE ALPENSCHUTZBEWEGUNG ENTSTEHT

Die Erfolgsfaktoren der Alpenschutz-Initiative 1994 waren ein neuer Blick auf die Alpen, der Politikstil nach 1968 sowie der «Katastrophensommer 1987». Dieser brachte eine Wende in der öffentlichen Wahrnehmung der Bedrohung der Alpen. Fernsehen, Radio und Zeitungen sorgten dafür, dass eine breite Öffentlichkeit auch ausserhalb des Alpenraums über die Ereignisse informiert wurde. Dies bedeutete nicht zuletzt eine erhebliche Anerkennung der Arbeit der gestandenen Alpenschützerinnen und Alpenschützer.

Die Alpen und ihre Wahrnehmung hatten sich in den 1980er Jahren gewandelt. Die Besonderheiten, welche ihr bereits die frühen Naturforscher zugeschrieben hatten, wurden durch ökologische Diskurse zusätzlich verstärkt und durch wissenschaftliche Expertisen ergänzt. Vertreterinnen und Vertreter wachstumskritischer Ideologien sahen in der traditionellen alpinen Landwirtschaft die ideale Alternative zur industriellen Produktion, welche an einem nachhaltigen Umgang mit natürlichen Ressourcen nicht interessiert schien. Alternativ Gesinnte fanden in der Alpwirtschaft einen «authentischen» Ausweg aus der entfremdeten, auf Produktionssteigerung und Konsum bedachten Gesellschaft. Sie deuteten die nationalistischen Inhalte des Alpenmythos um und machten die Alpen zum Inbegriff der Harmonie zwischen Mensch und Natur. Für die Kommunikation dieses neuen Alpenbildes waren Medien von zentraler Bedeutung. Dazu gehörten nebst Sachbüchern die Alternativpresse, zunehmend auch die konventionelle Presse sowie der Kinofilm.

Die Wahrnehmung der Alpen wurde nicht bloss von aussen verändert. Linksalternative Milieus im Alpenraum, die auf verschiedenen Ebenen mit anderen ähnlichen Milieus verwoben waren, etablierten eine *in* den Alpen verwurzelte Politik *für* die Alpen. Vorwiegend lokalpolitische Interessen vermischten sich in dieser Politik mit Ansätzen einer global gedachten wachstumskritischen Wirtschaftspolitik, Skepsis gegenüber Behörden und politischen Institutionen sowie ökologischen Weltanschauungen. Sowohl der Filmer Fredi M. Murer als auch die Mitglieder der OGV kritisierten, dass die Berggebiete und ihre Bevölkerung «ausgebeutet» würden. Vorerst monothematische, lokale und unzusammenhängende Proteste wurden Ende der 1980er Jahre auf das Kernelement «Schutz der Alpen» zugespitzt. Akteurinnen und Akteure aus den linksalternativen Milieus, Vertreter der Neuen Linken sowie Unterländer Äplerinnen und Äpler, aber auch vereinzelte bürgerliche Wählerinnen und Wähler bildeten eine Allianz zum Schutz

der Alpen, die als schweizerische Alpenschutzbewegung eingeordnet werden kann. Diese setzte sich themenübergreifend für den Schutz der Alpen ein – wobei in diesem Schutzgedanken auch die Forderung nach politischer Selbstbestimmung der Alpenbevölkerung inbegriffen war. Alpenschutz reichte damit über die Anliegen von traditionellem Natur- und Landschaftsschutz hinaus.

Die Forderungen wie auch Handlungsrepertoires und die Organisationsform der entstehenden Alpenschutzbewegung unterschieden sich deutlich von ähnlich gearteten Bemühungen aus den Jahrzehnten zuvor. Das Investitionshilfegesetz (IHG) von 1974 beispielsweise wurde durch gewählte Politiker in den eidgenössischen Räten initiiert und von Experten ausgearbeitet. Es forderte bessere Bedingungen für wirtschaftliches Wachstum in den Berggebieten als Lösung der sozio-ökonomischen Probleme. Die entstehende Alpenschutzbewegung hingegen politisierte weitgehend ausserparlamentarisch und verlangten mehr als blosses Wirtschaftswachstum.

Die Vernetzung hin zur Alpenschutzbewegung fand auf verschiedenen Ebenen statt, wobei sowohl konkrete Orte als auch soziale Strukturen als Katalysatoren fungierten. Ein Ort der Vernetzung war etwa das Tagungszentrum Salecina in Maloja. Parteipolitische Veranstaltungen bildeten weitere wichtige Kontaktzonen für die Alpenschützerinnen und Alpenschützer. Ältere Gruppierungen (OGUV, Kritisches Oberwallis, Kritisches Uri, VIVA Kollektiv) stellten wichtige soziale Strukturen zur Verfügung, die für die Entstehung der Alpenschutzbewegung fundamental waren (s. 2.3). Darüber hinaus spielten aber auch parteipolitische Netzwerke von Einzelpersonen eine herausragende Rolle für den Erfolg der Alpenschützer um 1990 (Peter Bodenmann, Reto Gamma und Andrea Hämmerle waren alle führende Mitglieder der SP).

Die Vernetzung setzte eine gemeinsame thematische Basis voraus, wobei sich insbesondere der Verkehr als verbindendes Element herausstellte. Verkehr hatte das Potenzial, die Anliegen von Landschafts- und Umweltschutz, Wachstumskritik, Technologieskepsis, Machtkritik und Entwicklungspolitik für den Alpenraum zu vereinen. Neben dieser integrativen Wirkung für verschiedene politische und weltanschauliche Milieus brachte das Thema auch einen wichtigen Aspekt der Alpenpolitik des 20. Jahrhunderts auf: die Kontroverse um die Abhängigkeit der Alpenregionen von den wirtschaftlichen Zentren ausserhalb des Alpenraums. Die

Problematik des Verkehrs betraf nicht nur lokal die einzelnen Täler, sondern den Alpenraum als Ganzes. Die Verkehrsthematik war aufs Engste verknüpft mit der Europäischen Integration, was dazu führte, dass die Diskussion um den Schutz der Alpen nur in Zusammenhang mit der Integrationsdebatte geführt werden konnte.

5. Europäisierung der Alpenschutzbewegung

Der Alpenschutz und die Alpenschutzbewegung wurden in den 1990er Jahren europäisiert. Mit der Alpenkonvention von 1991 und der Arbeit an ihren Zusatzprotokollen verhandelten Behörden, Expertinnen und Politiker wichtige Fragen der Alpenpolitik auf europäischer Ebene. Auch die Transitverkehrspolitik war kein Politikfeld mehr, das sich alleine mit nationalen Regelungen steuern liess, wie die Annahme der Alpenschutz-Initiative deutlich gezeigt hatte. Zu heftig waren die Reaktionen der EU und ihrer Mitgliedstaaten, als dass sie von den schweizerischen Behörden hätten ignoriert werden können.

Diese Zusammenhänge beförderten grenzüberschreitende Aktivitäten der Alpenschutzbewegung. Durch Lobbyarbeit versuchte sie, die EU-Institutionen für ihre Anliegen zu sensibilisieren, mit transnationalen Kundgebungen und Protesten die europäische Öffentlichkeit zu erreichen. Antrieb für die transnationalen Aktivitäten der Alpenschutzbewegung waren nicht allein die politischen Prozesse, sondern auch generelle Vorstellungen der Alpenschützerinnen und der Alpenschutzexperten. Erstens stellten sie die Frage nach der Rolle der Alpenregionen nicht mehr im Rahmen der Nationalstaaten, sondern im Rahmen der EU. Zweitens vertreteten sie sowohl die Ursache als auch die bestmögliche Lösung für die Bedrohung der Alpen auf europäischer Ebene. Die Europäisierung der Alpenschutzbewegung und der Alpenschutzexperten ist demnach nicht eine einseitige Reaktion auf die Europäisierung relevanter Politikfelder, sondern ein genuiner Beitrag zum generellen, gesellschaftlichen Prozess der Europäisierung.

Die Europäische Integration mit der EU als Referenzpunkt förderte auch die Regionalisierung der Alpen. Die Politikwissenschaftler Krämer und König verstehen Regionalisierung in diesem Zusammenhang als eine «doppelte Entgrenzung der Politik», einerseits vertikal durch Auflösung territorial definierter Grenzen, andererseits horizontal durch Auflösung der Trennung zwischen staatlichen und privaten Akteuren.¹ Sowohl praktisch (durch regionale Kooperationen wie die Arge Alp und die Zusammenarbeit von Alpenschutzgruppen bzw. Alpenschutzaktivistinnen und -aktivisten) als auch diskursiv konstruierten alpine Akteure die Alpen als zusammenhängenden und transnationalen Raum, als «Europaregion

1 Raimund Krämer, Frank König, Vernetzung europäisierter Regionen. Zwischen Regionalisierung und Europäisierung. In: Thomas Conzelmann, Michèle Knodt (Hg.), Regionales Europa – europäisierte Regionen (Frankfurt a. M. 2002), S. 279–296.

Alpen». Exponentinnen und Exponenten der Alpenschutzbewegung brachten dabei die «Europaregion Alpen» vielfach als Gegenmodell zur EU ins Spiel, die ihnen als zu wirtschaftsliberal galt. Damit stellten sie dem Bedeutungsverlust nationaler Grenzen aufgrund der Integration die Vision neuer, regionaler Grenzen entgegen. Die «Europaregion Alpen» fungierte in den 1990er Jahren als Sammelbecken, um oppositionelle Kräfte zu bündeln, während die EU mit ihren Institutionen sowohl einen konkreten Adressaten für Anliegen bildete als auch eine diffuse Idee von Europa verkörperte. In diesem Sinne stand auch die Alpenschutzdebatte in den 1990er Jahren stellvertretend für den Aushandlungsprozess, was «Europa» in Zukunft eigentlich sein sollte.

Diese Europäisierung der Alpenschutzbewegung war aber nur von temporärer Dauer, denn die transnationale Koordination von Aktivitäten stellte eine grosse Herausforderung dar. Die Lobbyarbeit in den EU-Institutionen zeigte kaum Wirkung und auch die Hoffnung, die viele Alpenschützerinnen und Alpenschützer in die Alpenkonvention gesetzt hatten, verflüchtigte sich nach und nach. Die europäisierte, transnationale Alpenschutzbewegung zerfiel nach der Jahrtausendwende, ihre Aktivistinnen und Aktivisten konzentrierten sich wieder vermehrt auf den nationalstaatlichen Rahmen. Was blieb, waren transnationalen Expertinnen- und Expertenverbände wie die CIPRA.

In den folgenden Kapiteln dient die schweizerische Alpen-Initiative als Fluchtpunkt, um die nationalen und transnationalen Aktivitäten und Ereignisse darzulegen und zu analysieren. Die Alpen-Initiative entwickelte sich in den 1990er Jahren zur wichtigsten Organisation der Alpenschutzbewegung in der Schweiz wie auch auf europäischer Ebene. Für sie galt es, sowohl die innen- und aussenpolitische Umsetzung der Alpenschutz-Initiative in ihrem Sinne zu gestalten als auch die internationale Vernetzung von Transitgegnern und Alpenschutzorganisationen voranzutreiben. In der Schweiz war die Alpen-Initiative auf dem besten Weg, als Umweltorganisation anerkannt zu werden.² Neben ihrer Rolle in der Schweiz festigte sie auch ihre Position in Europa, indem sie in verschiedenen Leuchtturmprojekten der Alpenschutzbewegung federführend war: Sie beherbergte das Sekretariat der Initiative Transport Europe (ITE) und den Sitz des Vereins Feuer in den Alpen, dessen Zeitschrift *AlpInfo* sie in Brig produzierte. Andreas Weissen, langjähriger Präsident der Alpen-Initiative, wurde 1995 zum Präsidenten der Internationalen Alpenschutzkommission CIPRA gewählt, der er bis 2004 blieb. Am Sitz

2 In der Bearbeitung der Politikfelder überschneit sich ihre Tätigkeit mit Organisationen wie Mountain Wilderness Schweiz (gegr. am 16. Januar 1994) und der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB (gegr. 1943). Der Schweizerische Alpen-Club SAC (gegr. 1863) hingegen beschäftigte sich nur am Rande mit landschaftsschützerischen Massnahmen.

der Alpen-Initiative liefen also verschiedene Hauptfäden des transnationalen Alpenschutzes zusammen.

5.1 AMBIVALENZ DER EUROPÄISCHE INTEGRATION

Das grösste Problem einer auf den Nationalstaat beschränkten Alpenschutzpolitik im Bereich Verkehr war, dass sie «Umwegverkehr» erzeugte. Sollte der Weg durch die Schweiz zu teuer werden oder zu viele Auflagen verlangen, konnten Transportunternehmer, je nach Ursprungs- und Zielort, den alternativen Weg über Frankreich oder Österreich wählen. Eine an der Umwelt beziehungsweise den Alpen und nicht nur am Nationalstaat orientierte Alpenschutzpolitik musste folglich international koordiniert werden. Durch ihre Wurzeln in den Umweltbewegungen war vielen Alpenschutzaktivistinnen und -aktivisten eine umfassende Sicht auf die Umwelt eigen, die sich nicht an nationalen Grenzen orientierte. Den Vorstandsmitgliedern der Alpen-Initiative war es daher ein Anliegen, auch den «Leidensgenossen» in Frankreich und Österreich behilflich zu sein und den Alpenraum als Ganzes zu schützen. In diesem Sinne rief Andrea Hämmerle 1989 die «Bewohner der Alpentäler» zu mehr Selbstbewusstsein auf: «Aber die EG ist mächtiger als wir. Dies ist nur scheinbar so, haben wir doch einen viel mächtigeren Verbündeten: den Alpenwall, und den lassen wir uns von der EG nicht flach machen.»³ Die schweizerische Alpenschutz-Initiative war in diesem Sinne ein erster Baustein einer europäisch gedachten Politik.

Hämmerles Aussage drückt aber auch die Dichotomie «EG gegen die Alpen» aus. Der Naturraum Alpen, der «Alpenwall», wurde zur Legitimation, nicht nur eine von globaler Verantwortung grundierte Umweltpolitik zu fordern, sondern auch kompromisslos die eigenen Anliegen zu verfolgen. Letzteres wurde von einer genuin alpinen Identifikation gefördert, die der Alpengeograph Werner Bätzing später als «Alpen-Bewusstsein» bezeichnete.⁴ Zeitgenossen wie der österreichische Volkskundler Hans Haid beschrieben dieses Phänomen Ende der 1980er Jahre als «neues Leben in den Alpen». Haid deutete mit diesem Begriff eine alpine Identität an, die sich durch vermehrte transnationale Zusammenarbeit auszeichne, sowohl auf Regierungsebene (Arge Alp, Alpen-Adria, COTRAO) als auch auf zivilgesellschaftlicher Ebene (Bürgerinitiativen).⁵ Ähnliches beobachtet rückblickend

3 Echo Nr. 5 (11.10.1989).

4 Bätzing, Werner, Alpen-Bewusstsein. In: Kleines Alpen-Lexikon (München 1997), S. 27–28.

5 Hans Haid, Vom neuen Leben. Alternative Wirtschafts- und Lebensformen in den Alpen (Innsbruck 1989); Haid zog es vor, von einer «überregionalen Vernetzung» zu sprechen, und tritt ab, dass es eine «supra-nationale Identität in den Alpen» überhaupt geben kön-

die Historikerin Anne-Marie Granet-Abisset in der Herausbildung eines kollektiven alpinen Gedächtnisses («*mémoire alpine*»), das sie direkt auf Prozesse im Zusammenhang mit der Europäischen Integration zurückführt. Durch den Abbau nationaler Grenzen, so Granet-Abisset, wurde der Alpenraum, der niemals in der Geschichte ein einziger politischer Raum gewesen war, als geeinter Alpenraum erfunden («*une véritable opération d'unification alpine*»).⁶ Alpenschutz vereint in diesem Sinne progressive (Umweltschutz und globale Verantwortung) und konservative Elemente (Interessenwahrung).

Die Alpenschützerinnen und Alpenschützer, die sich von nationalen Ideen distanzieren und insbesondere in den 1990er Jahren intensiv über die nationalen Grenzen hinweg zusammenzuarbeiten begannen, führten ein solches «Alpenbewusstsein» mehr oder weniger explizit an.⁷ Das «Alpenbewusstsein» diente der Alpenschutzbewegung in erster Linie als Element der Legitimation sowie der kollektiven Identifizierung.⁸ Mit welcher Motivation führten die Alpenschützerinnen und Alpenschützer das «Alpenbewusstsein» an, mit welchen Praktiken konstruierten sie diese Art der kollektiven Identität und welche Rolle spielte diese für die Alpenschutzbewegung?

5.1.1 Internationala da las Alps: Die Alpenschutz-Initiative und die Idee eines ökologischen Europas

Der Erfolg der Alpenschutz-Initiative in der Schweiz löste eine Welle von Optimismus im ganzen Alpenraum aus. Nachdem die Zusatzprotokolle der Alpenkonvention nur schleppend Fortschritte machten und die Skepsis am ganzen Projekt Alpenkonvention wuchs, hatten Alpenschützerinnen und Alpenschützer begonnen, an der Möglichkeit einer grenzüberschreitenden europäischen Alpenschutzpolitik zu zweifeln. Die Annahme der Alpenschutz-Initiative zeigte nun, dass Alpenschutz offenbar doch mehrheitsfähig war.

ne. Identitätsangebote gab es nach ihm nur im Kleinräumigen, als «von Tal zu Tal deutlich unterscheidbare Identität». Hans Haid, Vom Neuen Leben in den Alpen. In: Bruno Messerli, Werner Bätzing (Hg.), Die Alpen im Europa der neunziger Jahre. Ein ökologisch gefährdeter Raum im Zentrum Europas zwischen Eigenständigkeit und Abhängigkeit (Bern 1991), S. 230–246, insbes. S. 245.

6 Granet-Abisset, *Mémoire*, insbes. S. 46.

7 Zur diskursiven Konstruktion von Identitäten: Hayden White, *The Discourse of Europe and the Search for a European Identity*. In: Bo Stråth, Hans Åke Persson (Hg.), *Europe and the Other and Europe as the Other* (Bruxelles 2010), S. 67–86, hier S. 72.

8 Eine kollektive Identität gilt in der Bewegungsforschung als Grundlage für die Gemeinschaftsbildung und damit die Existenz einer Bewegung, vgl. Haunss, *Perspektiven*, S. 14.

Bereits im Vorfeld war die Abstimmungskampagne im übrigen Europa mit Interesse beobachtet worden: Alexander Langer, Südtiroler Abgeordneter der Grünen im Europäischen Parlament, hatte im Januar 1994 einen engagierten offenen Brief an alle «Schweizer Europäerinnen und Europäer» geschrieben mit der Bitte, die Initiative anzunehmen. Fast zum gleichen Zeitpunkt erhielt die Alpen-Initiative ein von zwanzig europäischen Parlamentsmitgliedern der verschiedensten politischen Richtungen unterzeichnetes Unterstützungsschreiben.⁹ Die Befürchtung der offiziellen Schweiz, die Alpenschutz-Initiative sei europafeindlich, wurde von diesen europäischen Politikkreisen nicht geteilt.

Allerdings waren die öffentlichen Reaktionen auf die Annahme der Alpen-Initiative bescheiden. In Deutschland berichtete einzig die *Süddeutsche Zeitung* ausführlich über die Initiative und wies auf die Verantwortung der EU für die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene hin.¹⁰ In der *Zeit* bezeichnete der Leserbriefschreiber F. G. (höchstwahrscheinlich handelte es sich dabei um den österreichischen Transitgegner Fritz Gurgiser) die Initiative als «wegweisend» und forderte «nicht Entrüstung, sondern Nachahmung».¹¹ In Österreich freuten sich besonders die EU-Gegner und die Grünen: Letztere lobten die Chance für eine «menschenfreundliche Verkehrspolitik», während FPÖ-Chef Jörg Haider den «mutigen Schritt heimatbewusster Bürger» rühmte.¹² Der Tiroler Landeshauptmann Wendelin Weingartner (ÖVP) schliesslich nutzte die Gelegenheit, um von der österreichischen Regierung den Ausbau des Schienennetzes zu fordern. Diese österreichischen Exponenten legitimierten ihre eigenen Positionen mittels der schweizerischen Volksabstimmung und leiteten daraus Forderungen an die nationale Regierung sowie die EU ab. Ausgesprochen negativ war hingegen die Bewertung des italienischen Transportministers Raffaele Costa (PLI), der erklärte, dass der schweizerische Entscheid die europäische Wirtschaft im Allgemeinen und die italienische im Speziellen schädige.

Viele Alpen- und Umweltschützer ausserhalb der Schweiz sahen in der Alpenschutz-Initiative «nicht eine rückwärtsgewandte Politik, sondern eine vorwärts gerichtete Orientierung, die in vielen Ländern diskutiert wird, in denen aber der

9 Alexander Langer, Liebe Schweizer Europäerinnen und Europäer (17.01.1994), SozArch, Sign.: Ar 610.26.2; Nel van Dijk, Erklärung der Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr des Europäischen Parlaments (21.01.1994), SozArch, Sign.: Ar 610.26.2.

10 Emanuel La Roche, Astrid Frefel, Hans Moser, Kommentare der Auslandkorrespondenten. In: Neue Zürcher Zeitung (22.02.1994); andere Zeitungen brachten eine kurze Nachricht, z. B. die TAZ: Andreas Zumach, Schweiz: Güter gehören auf die Bahn! In: TAZ (21.02.1994).

11 F[ritz] G[gurgiser], Wegweisend (Leserbrief). In: Die Zeit (25.02.1994).

12 Hier und das Folgende: La Roche, Frefel, Moser, Kommentare.

Mut zu solchen Handlungen noch fehlt», wie Jo Leinen, der saarländische Umweltminister (SPD), in einem Interview formulierte.¹³ Leinen war einer der einflussreichsten Freunde der Alpenschutz-Initiative in Deutschland. Unmittelbar nach der Abstimmung im Februar 1994 gratulierte er brieflich dem Verein Alpen-Initiative zum Erfolg: Es sei an der Zeit, die «LKW-Lobby» auf ihren Platz zu verweisen. Die EU-Kommission sei nun aufgerufen, ihr Konzept zur Liberalisierung des Verkehrsmarktes zu überdenken und die Umwelt gebührend zu berücksichtigen.¹⁴ Kurze Zeit später, im April 1994, leitete das saarländische Ministerium für Umwelt den Beschluss der Amtschefkonferenz vom April 1994 an die Alpen-Initiative weiter, in dem die Saarländer Amtschefs festhielten:

Die Annahme der schweizerischen «Volksinitiative zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» ist ein Signal dafür, daß weite Teile der Bevölkerung dem Gütertransitverkehr kritisch bis ablehnend gegenüberstehen.¹⁵

Entsprechend solle die Umweltministerkonferenz den Bundesminister für Umwelt bitten zu prüfen, welche nationalen und europäischen Massnahmen möglich seien, um die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu fördern. Neben der Alpenschutz-Initiative verwies die Stellungnahme auf einen Entschluss des Europäischen Parlaments zur gemeinsamen Verkehrspolitik vom 11. Februar 1994, welcher die Kommission und die Mitgliedstaaten aufforderte,

nach praktischen Möglichkeiten zu suchen, wie die Beförderung von Frachtgut auf der Schiene angeregt werden kann, und Maßnahmen zur Unterstützung des kombinierten Verkehrs zu fördern, um die Interoperationalität zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zu erhöhen.¹⁶

Die Alpenschutz-Initiative war mit ihrer Forderung, den Güterverkehr vermehrt über die Eisenbahn abzuwickeln, durchaus auf der Höhe der aktuellen umweltpolitischen Diskussionen in Europa. Jo Leinen ging sogar so weit, eine Alpenschutz-Initiative für ganz Europa zu fordern.¹⁷ Eine Idee, die offenbar einige teilten: Im

13 Interview mit Jo Leinen. In: Bündner Zeitung (15.01.1994).

14 Jo Leinen, Brief an die Alpen-Initiative (22.02.1994), SozArch, Sign.: Ar 610.26.2.

15 Beschluss der 13. Amtschefkonferenz am 14./15. April 1994 auf der Bastei (1994), SozArch, Sign.: Ar 610.26.2.

16 Unterrichtung durch das Europäische Parlament. Entschließung zur künftigen Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik (11.02.1994), Bundestagsarchiv, Bundesrats Drucksachen 137/94, S. 6.

17 Interview mit Jo Leinen.

März 1994 wurde Alf Arnold, der Geschäftsführer der Alpen-Initiative, darüber informiert, dass österreichische Umweltschutzverbände eine «Petition an den österreichischen Nationalrat ‹Zum Schutz des österreichischen Bundesgebietes vor den Auswirkungen des Transitverkehrs›» eingereicht hätten. Titel wie Inhalt erinnerten deutlich an die schweizerische Initiative:

Der Bund schützt das österreichische Bundesgebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er reduziert die Belastung durch den Transitverkehr auf ein Maß, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume nicht schädlich ist. Das Transitabkommen bleibt als Minimalforderung bis zum Jahr 2004 aufrecht. Nach Ende der Geltungsdauer des Transitabkommens am 31.12.2004 muß es zu einer ökologischen Besserstellung durch eine schrittweise Reduktion der Transitarbeiten durch Österreich kommen, sodaß im Jahr 2015 die Anzahl der Transitarbeiten mindestens halbiert sein muß. Der Nationalrat regelt die dazu notwendigen Maßnahmen auf dem Gesetzesweg.

Die Transitstraßenkapazität darf nicht erhöht werden. Ausgenommen sind Umfahrungenstraßen, die nachweislich eine langfristige Entlastung von Ortschaften bewirken.¹⁸

Fast gleichzeitig reichte eine Vorarlberger Gruppe die «Vorarlberger Alpeninitiative» ein. Sie forderte die Landesverfassung Vorarlbergs dahingehend anzupassen, dass sie das Bundesland verpflichtete, Massnahmen gegen die «negativen Auswirkungen des Verkehrs», für die Abwicklung des Gütertransitverkehrs durch das «umweltschonendste Verkehrsmittel» und gegen eine Erhöhung der «Straßentransit-Kapazität» zu unternehmen.¹⁹ Im Dezember 1994 richtete Fritz Gurgiser, der Obmann des Transitforums Austria-Tirol und Vizepräsident der Österreichischen Gesellschaft für Natur- und Umweltschutz, eine Bitte an Alf Arnold, man möge seine «Alpenschutz-Transiterklärung» institutionell unterstützen. Die Erklärung bestand aus einem Massnahmenpaket für den gesamten Alpenraum, um den nachhaltigen und dauerhaften Schutz der betroffenen Bevölkerung und Natur zu garan-

18 Petition an den österreichischen Nationalrat «Zum Schutz des österreichischen Bundesgebietes vor den Auswirkungen des Transitverkehrs» (09.03.1994), SozArch, Sign.: Ar 610.26.2; die Petition unterzeichneten: Alliance for Nature, ARGE Stop Transit, Global 2000, Greenpeace Österreich, Hochschülerschaft an der Universität für Bodenkultur, Netzwerk Pyhrn, ÖKO-Büro, Koordinationsstelle österr. Umweltorganisationen, Österreichischer Naturschutzbund, Transitforum Tirol, Verkehrsclub Österreich VCÖ, WWF Österreich, Gunter Nikodem und Matthias Schickhofer.

19 Gruppe Vorarlberger Alpeninitiative, Schreiben an Alf Arnold (16.03.1994), SozArch, Sign.: Ar 610.26.2.

tieren. Gurgiser formulierte zudem auch den Wunsch nach «noch engerer, noch intensiverer und besserer Zusammenarbeit».²⁰ Die Alpenschutz-Initiative war zum Vorbild der Transitgegnerinnen und Alpenschützer geworden.

Der Vorstand der Alpen-Initiative hatte offene Ohren für diese Anliegen aus den Nachbarländern und war durchaus von Sendungsbewusstsein beseelt. Eine Woche vor dem Abstimmungssonntag, am 13. Februar 1994, schickte Fabio Pedrina, Tessiner Vorstandsmitglied und späterer Präsident der Alpen-Initiative, ein Fax an den Hauptsitz in Brig, in dem er seine Vorstellungen für «den Tag danach» formulierte. Zentral in seinen Wünschen ans Sekretariat war, dass man gezielt die internationale Zusammenarbeit mit den «Alpenbewohner[n] am Brenner und am Mont Blanc» suche. Er wünschte, «VON DER INIZIATIVA ZUR INTERNATIONALA da las alps!» zu wachsen.²¹ Sein Ziel schien nach der Abstimmung sogar realistisch. Alpenschützerinnen und Transitgegner in ganz Europa sahen sich in ihrer Arbeit bestätigt und erneut angetrieben; die Resignation über die scheinbare Übermacht der Transportlobbyisten am Brüsseler Sitz der EU und über die schleppende Arbeit an der Alpenkonvention war überwunden.

Trotz der alpenweiten Solidaritätsbekundungen bewertete die schweizerische Alpenschutzbewegung einen möglichen EU-Beitritt nicht nur positiv. Im linksalternativen Milieu der Schweiz, in denen auch die Aktivistinnen und Aktivisten der Alpenschutzbewegung verkehrten, wurde zwar nicht ganzheitlich am Projekt der Integration gezweifelt, im Gegenteil galt die Integration als Abwendung von der letztlich als nationalistisch ausgelegten schweizerischen Neutralitätspolitik. Allerdings wurde das positive Bild der europäischen Solidargemeinschaft überschattet von der wirtschaftsliberal ausgerichteten EU-Politik und der Kritik an den als mangelhaft empfundenen demokratischen Institutionen der Gemeinschaft.²²

Besonders an der Kritik des «democratic deficit» litt die EG schon länger. EG-Skeptikerinnen und -Skeptiker sahen die Kommission als Entscheidungs-«Black-box», als technokratischen und intransparenten Entscheidungsapparat, während es dem demokratisch legitimierten EU-Parlament an legislativer Macht fehle.²³ Die Alpenschützerinnen und Alpenschützer beobachteten, dass die EU-Kommis-

20 Fritz Gurgiser, Schreiben an Alf Arnold (15.12.1994), SozArch, Sign.: Ar 610.26.2.

21 Fabio Pedrina, Fax an das Sekretariat der Alpen-Initiative (13.02.1994), SozArch, Sign.: Ar 610.27.1, Hervorhebung im Original.

22 Vgl. Schächli, Pedrina, Europäischer Wirtschaftsraum und EG-Beitritt; Strahm, Muss es der Schnellzug sein?

23 Dazu Karen Head-Lauréote, Beyond Maastricht. Societal Actors in European Integration Since 1992. In: Jan-Henrik Meyer, Wolfram Kaiser (Hg.), Societal Actors in European Integration. Polity-Building and Policy-Making 1958–1992 (Basingstoke 2013), S. 221–243, hier S. 223–226.

sion unwillig beziehungsweise unfähig schien, nebst der Liberalisierung des internationalen Verkehrs eine gemeinsame, sozial und ökologisch vertretbare Verkehrspolitik zu beschliessen. Da weder die nationalen Regierungen noch die EU-Kommission für die Interessen der Berggebiete einzustehen schienen, misstraute die schweizerische Alpenschutzbewegung sämtlichen diesbezüglichen Versprechungen, seien sie nun von Bundesrat oder EU-Kommission geäussert worden.

Die europapolitische Ambivalenz formulierte Andrea Hämmerle von der Alpen-Initiative folgendermassen:

Man weist uns [die Schweizerinnen und Schweizer] immer wieder darauf hin, dass wir doch keine Insel seien, dass wir der EG doch keine Vorschriften machen können, dass wir uns ans neue Europa anpassen müssen. [...] Da ist eine Fehlüberlegung im Spiel. Die EG oder Teile davon – gewisse grosse Konzerne und Transportfirmen nämlich – formulieren ihre (Maximal)Interessen: billige und schnelle Transporte durch die Alpen. [...] Es liegt an uns Bewohnern der Alpentäler, unsere Interessen mindestens ebenso nachdrücklich zu formulieren: nicht vom Transitverkehr überrollt zu werden und in unseren Tälern zu überleben. Ich meine, unsere Interessen sind existentieller.²⁴

Der Jurist und SP-Politiker Hämmerle sah im lokalen Widerstand gegen die ungeliebte Politik der EG und im Kampf für ein sozial und ökologisch verträgliches Europa eine Pflicht. Die transnationale Zusammenarbeit der Alpenschützerinnen und Alpenschützer war folglich durch eine europäische Vision motiviert.

5.1.2 Europaregion Alpen: Nachhaltigkeit und Selbstbestimmung in einem föderalen Europa

Viele Alpenexperten und -expertinnen sahen die geringe politische Bedeutung der Alpenregionen in den Nationalstaaten als Ursache für deren Gefährdung. Die Europäische Integration bot eine Option, um diesen Zustand zu korrigieren: das «Europa der Regionen». Dieses Konzept eines föderalen Europas enthielt die Vision der «Europaregion Alpen» als eines politisch zusammenhängenden Alpenraums jenseits nationaler Grenzen. Die «Europaregion Alpen» hätte in dieser postnationalstaatlichen Europäischen Gemeinschaft ein grösseres politisches Gewicht und die Möglichkeit, Massnahmen für den gesamten Alpenraum zu ergreifen und durchzusetzen. Die zuerst von Experten geformte Idee wurde rasch von Alpenschutzaktivistinnen und -aktivisten aufgegriffen.

24 Echo Nr. 5.

Ein Alpenschutzexperte, der sich schon früh mit der «Europaregion Alpen» auseinandergesetzt hatte, war der deutsche Geograph Werner Bätzing.²⁵ Auch er war gleichzeitig Kritiker und Befürworter der Europäischen Integration. Bätzing konstatierte in seinem ersten Alpenbuch von 1984, dass die meisten Alpenregionen sozial, wirtschaftlich und politisch immer im Schatten der urbanen Zentren gestanden hätten. Als mögliche Lösung skizzierte er einen eigenen «Alpenstaat», zu dem sich alle Alpenregionen zusammenschliessen könnten. Untereinander, so Bätzing, hätten die Alpenregionen mehr gemeinsam als mit ihren jeweiligen Nationalstaaten, Interessen und Probleme ähnelten sich mehr. Der «Alpenstaat» sei demographisch und territorial einem Nationalstaat ebenbürtig.²⁶

Bätzings Idee, sein «externer» Blick auf die Alpen, fand Anklang in den linksalternativen Milieus der Schweizer Berggebiete. Der Gedanke müsse weitersponnen werden, fanden die Rezensenten in der Walliser *Roten Anneliese* und der Urner *Alternative*. Ein föderal organisierter Alpenstaat versprach dezentrale Strukturen und eine weitgehende regionale Autonomie – und die Alpen müssten, als «Wirtschaftsraum von europäischer Bedeutung», von den «Nationalstaaten um die Alpen herum» ernst genommen werden.²⁷ In diesem Sinne war die Europäische Integration ein attraktives Ziel für die Alpenschutzbewegung, zumindest wenn sie auf ein «Europa der Regionen» hinauslaufen sollte.

Das Konzept oder vielmehr die Konzepte des «Europas der Regionen» und das mit ihm zusammenhängende Konzept der «Region» sind bis heute äusserst diffus geblieben. Ursprünglich geht der Begriff auf den schweizerischen Intellektuellen Denis de Rougemont zurück, der ihn 1962 in einem antinationalistischen und proeuropäischen Sinne prägte.²⁸ In der Gegenwart wird der Begriff in der Regel für die Bezeichnung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen Regionen, verstanden als «unmittelbar unter dem Zentralstaat angesiedelte Ebene», gebraucht,²⁹ oder in der Sprache der EU als «Objekt von und Rahmen für Planung und Verwaltung.»³⁰ Der Begriff Region tauchte seit den 1970er Jahren vermehrt

25 Zu Bätzings Biographie s. 4.1.2.

26 Bätzing, *Die Alpen*, S. 90.

27 Alpenregion. Ohne Bauern keine Zukunft in den Bergen. In: *Alternative* Nr. 108 (März 1986). Die Rezension erschien in leicht anderer Form zuerst in der *Roten Anneliese*, Januar 1986.

28 Undine Ruge, *The Call for a New Order*. In: Dieter Gosewinkel (Hg.), *Anti-liberal Europe. A Neglected Story of Europeanization* (New York, Oxford 2015), S. 90–101; generell zum Konzept «Europa der Regionen»: Undine Ruge, *Die Erfindung des «Europa der Regionen»*. Kritische Ideengeschichte eines konservativen Konzepts (Frankfurt a. M. 2003).

29 Hrbek, Weyand, *Europa der Regionen*, S. 18.

30 Ebenda; Florian Mast, *Die Rolle der Regionen und ihrer Verbindungsbüros in Brüssel*

auf, allerdings besonders im Kontext von Regionalbewegungen, die auf Basis ethnischer, kultureller oder historischer Argumentation mehr regionale Autonomie innerhalb der Nationalstaaten einforderten, etwa im Baskenland, in Südtirol oder in Schottland. Das Zusammenwirken von ökonomischer Dependenz von Grenzregionen, kulturellen Faktoren, aber auch die «Wiederentdeckung der Region» durch Technokraten und eine steigende Wertschätzung kleinräumiger Lebensverhältnisse trugen zur Konjunktur von Regionalismen bei.³¹ Das Konzept «Region» blieb dabei vage und diente vielfach mehr als politische Projektionsfläche denn als konkretes Modell.³²

Bätzing's Konzept vom «Europa der Regionen» glich am ehesten einer föderalistischen Idee, seine Konzeption von Region war naturräumlich-kulturalistisch geprägt. Die Region sei eine Raumeinheit, deren Bestandteile aufgrund naturräumlicher und kultureller Verwandtschaften mit ähnlichen Herausforderungen konfrontiert seien und folglich sinnvollerweise politisch-administrativ zusammengehörten. Entsprechend klingt die Forderung nach einer neuen, nichtnationalstaatlichen Aufteilung des Europäischen Gemeinschaftsraums an.³³ Bätzing formulierte diese Idee zu Beginn seines Geographiestudiums in Berlin, sie war stark von seinen wachstumskritischen Idealen geprägt.³⁴ Im Laufe seiner wissenschaftlichen Karriere bekräftigte er die Idee der «Europaregion Alpen» kontinuierlich. 1991 sah er beispielsweise in der Alpenkonvention «implizit ein Gegenmodell zum EG-Binnenmarkt, das auf ein regional gestaltetes Europa verweist».³⁵ In seiner Idee des regionalen Europas wurde er von internationalen Fachkolleginnen und -kollegen

im europäischen Mehrebenensystem. In: Christian Gsodam, Peter Bussjäger (Hg.), *Multi-Level-Governance im Alpenraum. Die Praxis der Zusammenarbeit im Mehrebenensystem* (Wien 2013), S. 129–150, hier S. 129–130.

31 Vgl. Hrbek, Weyand, *Europa der Regionen*, S. 21.

32 Mit der historischen Dimension des Regionenkonzepts der EU und ihrer Vorgängerorganisationen befassen sich nur wenige Studien (Ruge, *Die Erfindung*; Hrbek, Weyland, *Europa der Regionen*; Miosga, *Europäische Regionalpolitik*). Insbesondere betrifft diese Forschungslücke das «Alpine Space Programme» der dritten Förderperiode von INTERREG (2000–2006).

33 Bätzing, *Die Alpen*, S. 99.

34 Vgl. Werner Bätzing, *Ökologische Stabilität und Arbeit*. In: Jan Robert Bloch, Wilfried Maier (Hg.), *Wachstum der Grenzen. Selbstorganisation in der Natur und die Zukunft der Gesellschaft* (Frankfurt a. M. 1984), S. 51–68.

35 Werner Bätzing, *Die Alpenkonvention im Kreuzfeuer der Kritik. Zwischen nationaler Alltagspolitik und europäischer Vision*. In: *Neue Zürcher Zeitung* (25.10.1991); vgl. ausserdem Werner Bätzing, *Die aktuellen Probleme des Alpenraums und die Frage einer staatenübergreifenden «Alpen-Konvention»*. In: Karltheodor Huttner, Walter Danz (Hg.), *Schützt die Alpen! Aufgabe der europäischen Umweltpolitik* (München 1991), S. 29–43, hier S. 37–38.

bestärkt, von denen viele ebenfalls zugunsten der Alpen ein föderales Europa forderten.³⁶

Allen Vertreterinnen und Vertretern einer «Alpenregion Europa» war gemein, dass sie sich einerseits eine Verringerung des peripheren Zustands der Alpen erhofften, der im nationalstaatlichen Gefüge durch die Dominanz der Zentren bedingt war. Andererseits erwarteten sie ökonomisch eine bessere Marktpositionierung von Landwirtschaftsprodukten und der alpinen Ressourcen Wasser, Holz und Landschaft. Die Europäische Integration erschien dabei als Herausforderung und Chance zugleich: Paul Messerli, Werner Bätzings Doktorvater an der Universität Bern, erhoffte sich 1991 durch den Abbau nationalstaatlicher Grenzen eine höhere regionale Selbstbestimmung. Zugleich warnte er vor der Gefahr zusätzlicher Machtkonzentration und vor stärkeren regionalen Disparitäten durch den Europäischen Wirtschaftsraum.³⁷ Die internationalen Fachleute stellten weniger die Europäische Integration infrage als das, was man aus ihr machte.

Eine Randbemerkung sei an dieser Stelle erlaubt: Die Gründung der Internationalen Gesellschaft für Historische Alpenforschung (IGHA) 1996 ist ebenfalls im politischen Geiste des «Europas der Regionen» zu verorten. Ihr Gründervater Jean-François Bergier plädierte beim Gründungskongress dafür, den Alpen ihre eigenständige Geschichtsschreibung zu geben und sie auch dadurch als «une grande région d'Europe» zu definieren. Die Historiographie der Alpen empfand er, «qu'on le veuille ou non», als Beitrag zum grossen politischen Projekt Europa.³⁸ Die Konstruktion der Alpen als transnationaler Natur- und Kulturraum fand aufgrund geographischer sowie kultureller Elemente statt.

Bätzings Überzeugung wurde nicht nur aus einem regionalpolitischen Ideal gespeist, sondern war auch umweltpolitisch motiviert. Der Geograph vertrat seit längerem die Meinung, der Alpenraum erfülle unersetzliche ökologische Funktionen in Europa. Die alpinen Wirtschaftsformen, die in Einklang mit der Natur entwickelt worden seien, bildeten ein historisch gewachsenes Sensorium für Ressourcenschonung beziehungsweise «nachhaltiges Wirtschaften», das die Bevölkerung im Alpenraum über Generationen verinnerlicht hätten. In diesem Sinne, als

36 Siehe z. B. Mario Bracciali, Der Alpenraum – gefragt ist ein europäisches Konzept. In: Karltheodor Huttner, Walter Danz (Hg.), *Schützt die Alpen! Aufgabe der europäischen Umweltpolitik* (München 1991), S. 129–134; Alois Glück, Eine gemeinsame Politik zur Versöhnung von Ökonomie und Ökologie. In: Karltheodor Huttner, Walter Danz (Hg.), *Schützt die Alpen! Aufgabe der europäischen Umweltpolitik* (München 1991), S. 9–28; Messerli, Herausforderungen.

37 Messerli, Herausforderungen, S. 157–176; vgl. auch eine spätere Publikation: Messerli, *Lebensraum Alpen*.

38 Bergier, *Alps traversées*, S. 19.

Verkörperung einer als natürlich empfundenen Nachhaltigkeit, würden die Alpen sogar eine Vorreiterrolle in ganz Europa einnehmen, die sie auch wahrnehmen müssten. Bätzing begrüßte deshalb den «Widerstand von unten», wie ihn das Umfeld der Alpen-Initiative betrieb, gegen eine Europaidee, die aufgrund ihrer neoliberalen Maximen eine auf dem internationalen Markt kaum konkurrenzfähige bergbäuerliche Landwirtschaft zu zerstören drohe.³⁹

Die wirtschaftsliberale Ausrichtung der EG, wie sie um 1990 bestand und die Bätzing angriff, war ein wichtiger Kritikpunkt linksalternativer Intellektueller. Der Transitverkehr stand sinnbildlich für diese Vorstellung der wirtschaftsfreundlichen und umweltfeindlichen EG. Anlässlich der Einreichung der Alpenschutz-Initiative am 11. Mai 1990 veranstaltete das Trägerkomitee das Seminar «Alpen – Transit», mit den Referenten Werner Bätzing, der damals in Bern lehrte, dem deutschen Politik- und Rechtswissenschaftler Peter Cornelius Mayer-Tasch und dem Südtiroler Alexander Langer, Fraktionspräsident der Grünen im Europaparlament.⁴⁰ Mayer-Tasch war Mit-herausgeber des kurz zuvor erschienenen wachstumskritischen Buches «Transit. Das Drama der Mobilität»⁴¹ und äusserte sich bei der Veranstaltung sehr pointiert und positiv zum alpinen Widerstand gegen den Liberalisierungsdruck aus der EG:

Würden wir den Biss des europäischen Verkehrsmonsters in den Alpen-Sandwich zulassen, so würden die sich in dieser Sandwich-Situation befindlichen Alpenländer Schweiz, Österreich und Bayern dem völligen Ruin ihres vielleicht wertvollsten Natur- und Kulturerbes entgegensehen!⁴²

Auch er gehörte zu den prinzipiellen Befürwortern der Europäischen Integration, die gleichzeitig die wirtschaftsliberale Ausrichtung kritisierten:

Es gibt eine ganze Reihe guter Gründe, eine Renaissance Europas zu begrüßen. [...] Zu begrüßen ist aber nur die (Re)naissance eines von sozioökologischer und sozio-

39 Interview mit Werner Bätzing in *echo* Nr. 16 (06.02.1992); das Interview erschien zeitgleich in der *Roten Anneliese*: «Es braucht den Druck von unten!» Interview mit Werner Bätzing; zur Bedeutung neoliberalen Gedankenguts für die EU im ausgehenden 20. Jahrhundert vgl. Philipp Ther, *Die neue Ordnung auf dem alten Kontinent. Eine Geschichte des neoliberalen Europa* (Berlin 2016).

40 *Echo* Nr. 9 (26.05.1990). Die *echo*-Nummer ist auf den 26. Mai datiert, kündigt aber den Anlass von 11. Mai erst an – es handelt sich vermutlich um einen Datierungsfehler der Nummer.

41 Walter Molt, Peter Cornelius Mayer-Tasch, Heinz Tiefenthaler, *Transit. Das Drama der Mobilität. Wege zu einer humanen Verkehrspolitik* (Zürich 1990).

42 *Echo* Nr. 10 (18.08.1990).

ökonomischer Vernunft und Verantwortungsbereitschaft geprägten Europas – nicht aber die Kopfgeburt eines grauen Profitlichkeitsmonsters, dem Natur-, Kultur- und Menschenopfer schrecklichsten Ausmasses dargebracht werden müssen, um es bei (seiner tendenziell nekrophilen) Laune zu halten. Gerade diejenigen, die in den EG-Ländern – quer durch alle politischen Lager – die Fahne ökologischer und (langzeit-)ökonomischer Vernunft hochhalten, schauen voll Hoffnung auf die Schweiz, die schon bisher mit der Begrenzung der Tonnage Signale ökologischer Vernunft gesetzt hat. Ihr könnte in der Zukunft eine in ihren für ganz Europa segensreichen Folgewirkung gar nicht zu überschätzende verkehrspolitische Vorreiterrolle zukommen.⁴³

Alexander Langer bekundete die Solidarität von Bayern und Südtirol mit den beiden Nicht-EG-Staaten Schweiz und Österreich und wünschte sich deren hartnäckigen Druck auf die EG. Internationale Experten und Umweltschützer ausserhalb der Alpen betonten damit die «Vorreiterrolle» der Alpen und setzten grosse Hoffnungen in die Alpenschutzbewegung.

Die Vision des «Europas der Region» hatte so eine dreifache Funktion für die Alpenschutzbewegung: Sie war erstens das positive Ideal eines Europas der föderalen Mitbestimmung und der Ausweg aus der Peripheriesituation der Alpengebiete. Zweitens war sie das umweltbewusste Gegenmodell zu neoliberalen Ideologien. Drittens stellte sie einen räumlichen Rahmen zur Verfügung, in dem sich die Aktivistinnen und Aktivisten verorten und mit deren Bevölkerung sie sich solidarisch zeigen konnten. Die Forderung nach dem «Europa der Regionen» wurde allerdings kaum konkretisiert, sondern vielmehr als Instrument der Kritik verwendet. Die naturräumliche und kulturelle Zusammengehörigkeit des Alpenraums unabhängig von nationalen Grenzen wurde angeführt, um sowohl im nationalstaatlichen als auch im EU-Rahmen Interessen zu artikulieren und Forderungen zu stellen.

5.1.3 Wandert in den Alpen, solange es sie noch gibt: Formen der Solidarisierung und des Protests

Nicht allein auf diskursiver Ebene wurde die transnationale Zusammengehörigkeit des Alpenraums verhandelt, auch Praktiken trugen zur Verbreitung dieser Idee und zum Zusammengehörigkeitsgefühl der Bewegung bei. Insbesondere das Wandern und das Entfachen von Bergfeuern waren für die Alpenschutzbewegung charakteristisch. Obwohl die Zusammengehörigkeit der Alpen als «Europaregion Alpen» im politischen Diskurs in erster Linie als Instrument der EG-Kritik und

43 Ebenda.

weniger als Ausdruck einer eigentlichen kollektiven Identität erscheinen, versuchten die Alpenschützerinnen und Alpenschützer durch diese Praktiken aktiv eben eine solche Identifikation, das «Alpenbewusstsein», zu schaffen. Für die Konstituierung der Bewegung waren sowohl das Wandern als auch die Bergfeuer Protestpraktiken, um politischen Druck aufzubauen und um öffentliche Aufmerksamkeit und bestenfalls Unterstützung zu erhalten.⁴⁴

Wanderungen waren seit Mitte der 1980er Jahre ein beliebtes Medium von Umweltschutzgruppen, um bedrohte Naturlandschaften ins Auge zu fassen, deren Wert zu bezeugen und zu erleben. Im Juli 1983 organisierten die Urner *Alternative* und die Zentralschweizer Wochenzeitung *Die Region* eine Wanderung zum Standort eines geplanten Wasserkraftwerks im Gebiet der Alp Surenen. Die rund zwei Dutzend Teilnehmerinnen und Teilnehmer nahmen dabei die Gegend in Augenschein und diskutierten mit den Äplern das Kraftwerkprojekt.⁴⁵ Einen ähnlichen Ansatz der Anschauung verfolgte das Buch «Wandert in der Schweiz solange es sie noch gibt» des Journalisten Jürg Frischknecht von 1987. Frischknecht stellte darin 35 Wanderungen vor, die durch bedrohte Landschaften in der ganzen Schweiz führten. Als Bedrohungen galten etwa Fluss- und Staukraftwerksbauten, Autobahnlinien, Tourismusprojekte oder Atommüllendlager. Frischknecht ergänzte die Beschreibungen der Wanderrouten durch kritische Berichte und Hintergrundinformationen zu den Projekten und den Beteiligten, ebenso portraitierte er Widerstandsgruppen. Bereits ein Jahr nach der Publikation im linksalternativen Limmat-Verlag in Zürich erschien eine Neuauflage.⁴⁶

Auch die Alpenschutzbewegung unternahm thematische Wanderungen. Im Spätsommer 1989 begab sich eine Gruppe Umweltaktivistinnen und -aktivisten der drei Alpenländer Schweiz, Österreich und Italien auf einen «Gotthard-Brenner-Marsch», eine Wanderung «quer zum Transit». Sie wollten damit auf ihre Forderung einer internationalen Schwerverkehrsabgabe aufmerksam machen, Unterschriften für die Alpenschutz-Initiative sammeln sowie die Solidarität unter der Bevölkerung der Alpen fördern.⁴⁷ Gotthard- und Brennerpass, die beiden wichtigsten Nord-Süd-

44 Zur Funktion von Protesten vgl. Dieter Rucht, Zum Wandel von Protestkulturen. Inklusion, Differenzierung, Professionalisierung. In: Jörg Rössel, Jürgen Gerhards (Hg.), Empirische Kulturosoziologie. Festschrift für Jürgen Gerhards zum 60. Geburtstag (Wiesbaden 2015), S. 265–290, hier S. 268.

45 *Alternative* Nr. 83 (September 1983).

46 Frischknecht, *Wandert in der Schweiz*.

47 Stummer Protest gegen Lastwagenlawine in den Alpen; *Alternative* Nr. 144 (Oktober 1989); Wie die Jünger verkünden wir das Schwerverkehrsevangelium. In: *Der Zürcher Unterländer* (21.09.1989). In der Schweiz wurde die Aktion zudem vom WWF und der SGU getragen.

Passagen durch die Alpen, wurden im Kontext der Europäischen Integration und der damit zusammenhängenden Verkehrszunahme zur Metonymie für die Probleme in den Alpen. Der Schwerverkehr auf diesen beiden Alpenübergängen symbolisierte sowohl die ökologischen Schäden als auch das ökonomisch-politische Machtgefälle zwischen Zentrum und alpiner Peripherie. Der «Marsch» stand bereits im Zeichen eines grenzübergreifenden Problembewusstseins und sollte das Zusammengehörigkeitsgefühl der Bevölkerung in den Alpen stärken.

Die Wahrnehmung der Alpen als transnationaler Raum und die Zusammengehörigkeit seiner Bevölkerung wurden aktiv von Alpenschutzaktivistinnen und -aktivisten gefördert. Besonders bemühte sich die Gruppe TransALPedes darum, die 1992 zu einer alpenquerenden Wanderung aufbrach.⁴⁸ Keimzelle dieser Idee war die Tagung «Schwimmen gegen Europas Strom» 1991 der Stiftung Salecina in Maloja. Dort diskutierten Vertreterinnen und Vertreter von Umweltverbänden wie linke Politikerinnen und Politiker aus Österreich und der Schweiz über die Frage: «Überrollt die EG die Alpenregion?» – im wörtlichen wie metaphorischen Sinn. Die für 1992 angekündigte Vollendung des Europäischen Binnenmarktes verhiess einen erheblichen Zuwachs des alpenquerenden Güterverkehrs, aber auch eine verstärkte ökonomische Konkurrenzsituation innerhalb der Mitgliedstaaten. Die Teilnehmenden diskutierten deshalb über «Chancen und Möglichkeiten einer alpenweiten Opposition» gegen diese Entwicklungen.⁴⁹ Rasch fand sich eine Gruppe zusammen, die eine «Vernetzungswanderung» durch die Alpen unternehmen und so die Aktivistinnen und Aktivisten in den Alpen einander näherbringen wollte. Die Gruppe wuchs auf acht Personen aus Frankreich, Italien, Österreich und der Schweiz an, deren Kern aus den Schweizern Jürg Frischknecht, Dominik Siegrist und Harry Spiess sowie dem Österreicher Gerhard Stürzlinger bestand. Mit der erzeugten Aufmerksamkeit wollten sie Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger aller politischen Ebenen dazu bringen, die längst bekannten Probleme im Alpenraum zu behandeln. Ausserdem wollten sie ein transnationales Informationsnetz knüpfen, das den weiteren Austausch der Alpenschützerinnen und -schützer garantieren sollte. Auch TransALPedes griff die Idee der «Europa-region Alpen» auf: Die Europäische Integration, so die Kerngruppe, biete die «historische Chance, sich als eigene Region zu begreifen und sich damit eine entsprechende politische Nachachtung zu verschaffen».⁵⁰

48 Für den Ganzen Abschnitt vgl. Siegrist, Wiege; Dominik Siegrist, Jürg Frischknecht, Harry Spiess u. a., *Alpenglühn. Auf TransALPedes-Spuren von Wien nach Nizza* (Zürich 1993). Die Akten von TransALPedes befinden sich im Schweizerischen Sozialarchiv Zürich, Sign. Ar 610.30.2; der Gesamtbestand von AlpInfo im OGU Archiv, Brig.

49 Siegrist u. a., *Alpenglühn*, S. 7.

50 Vgl. *zAlp* Nr. 3 (1992), S. 16.



Abbildung 29: Die TransALPedes-Wandergruppe irgendwo in den Alpen. Nebst den acht Leuten der Kerngruppe wanderten je nach Etappe zahlreiche weitere Personen mit.

Die Kerngruppe wertete die Wanderung als Erfolg. Auf ihrem Weg von Wien nach Nizza hatte die Wandertruppe eine grosse Anzahl Ortstermine mit lokalen Politikern, Aktivistinnen oder anderen Persönlichkeiten im Alpenraum. Die Wandertruppe, zu der nebst den vier Initianten Ricardo und Cristina Carnovalini, Rita Huwiler (Alpen-Initiative) und François Labande (Mountain Wilderness France) gehörten, diskutierte dabei meistens über das lokale Natur- und Kulturerbe und über dessen Schutz. Bereits 1993 erschien ein Buch mit dem Titel «Alpenglüh» im linksalternativen Rotpunkt-Verlag in Zürich.⁵¹ In der Nachfolge des Projekts etablierte sich die Vierteljahresschrift *AlpInfo* als transnationales Kommunikationsmedium der Alpenschutzbewegung. Die Zeitschrift wurde am Sitz der Alpen-Initiative in Brig ediert und erschien zwischen 1994 und 1998. Sie enthielt nebst zahlreichen Veranstaltungshinweisen und Kontaktadressen stets einen Leitartikel einer Vertreterin oder eines Vertreters einer nationalen Bewegung.⁵² 2017 organisierte TransALPedes die gleiche Wanderung unter dem Label «WhatsALP» erneut.⁵³

51 Siegrist u. a., *Alpenglüh*.

52 Alle Nummern von *AlpInfo* sind im Privatarchiv der OGU in Brig abgelegt.

53 Vgl. Dominik Siegrist, *Alpenwanderer. Eine dokumentarische Fussreise von Wien nach Nizza* (Bern 2019); Webseite von WhatsAlp siehe URL: <http://whatsalp.org/de/info> (02.11.2019).

Die Wanderungen der Alpenschutzbewegung waren nicht alleine Vernetzungs-, sondern auch Protestpraxis. Zum einen ging es um das Gemeinschaftserlebnis in einer Wandergruppe und um die Förderung des «Alpenbewusstseins» beziehungsweise der «transalpinen Solidarität». Dieses Zusammengehörigkeitsgefühl war das Ziel des «Gotthard-Brenner-Marschs» und von TransALPedes, aber auch der Wanderungen, die die Alpen-Initiative seit ihrer Gründung 1989 rund viermal im Jahr organisierte. Zum anderen ging es um eine politische Botschaft: Indem die Wandernden den Status quo vor Ort bezeugten, mit Anwohnerinnen und Anwohnern sprachen, prangerten sie bevorstehende Veränderungen beziehungsweise das Unterlassen von Hilfs- und Präventionsmassnahmen an. Sie bezeugten so Betroffenheit und weckten öffentliche Aufmerksamkeit.⁵⁴ Insofern knüpfte das Wandern auch an die Tradition linker Protestmärsche an.

Eine ähnliche Funktion wie das Wandern erfüllte das Entfachen von Höhen- oder Warnfeuern. Höhenfeuer galten (und gelten bis heute) als alte eidgenössische Praxis und sind in erster Linie patriotisch besetzt. Den Höhenfeuern wurden im Kontext eines erstarkenden Nationalbewusstseins um 1900 hohe symbolische Bedeutung zugemessen. Am 1. August, dem Schweizer Nationalfeiertag, werden seitdem Höhenfeuer entzündet, welche an die tradierte Befreiungsgeschichte der Eidgenossenschaft erinnern sollen.⁵⁵

Linksalternative Gruppierungen bemühten sich ab den 1980er Jahren, dieses patriotisch besetzte Freiheits- und Widerstandssymbol für sich einzunehmen und im Kampf für den Umweltschutz und für lokale Selbstbestimmung zu etablieren. So brannte beispielsweise 1982 in Rothenthurm im Kanton Schwyz ein Warnfeuer. Umweltschützer hatten es entzündet, nachdem am 13. Dezember 1982 FDP-Bundesrat Georges-André Chevallaz angeordnet hatte, ein Heidemoor bei Rothenthurm für den Bau eines Waffenplatzes der Schweizer Armee zu enteignen.⁵⁶ Aus Solidarität wurden in Morgarten, Birmensdorf und schliesslich am 11. Juni

54 Diese Praxis des «da seins» wird insbesondere von Judith Butlers Versammlungstheorie als bedeutungsvoll für einen Diskurs hervorgehoben. Vgl. Butler, Anmerkungen, insbes. S. 41–44.

55 Vgl. Merki, Höhenfeuer. Sommerfeuer haben in verschiedenen europäischen Regionen Tradition, z. B. im Kontext der Mittsommernachtsfeiern in Skandinavien oder der Patronatsfeuern im Val d'Ossola. Die Bezüge von Erstem-August-Feuern und dem «Feuer in den Alpen» zu diesen religiös geprägten Traditionen bleiben hier unbehandelt, bilden aber ein Forschungsdesiderat. Ich danke Bernd Grewe für den Hinweis.

56 Die Waffenplatzpläne im Heidemoor bei Rothenthurm erregten schweizweit Aufruhr. Aus dem Widerstand gegen diese Pläne kam die Moorschutzinitiative (auch Rothenthurminitiative) zur Volksabstimmung, die 1997 angenommen wurde und einen bedeutenden Fortschritt für den legalen Naturschutz bedeutete. Vgl. Thut, Moore.

1983 in Uri ebenfalls Feuer entzündet. Die Urner Umweltschützer kamen in der *Alternative* ausführlich zu Wort:

Mit diesen Warnfeuern wollen die Rothenthurmer einerseits an die Tradition der 1. August-Feuer und an den Kampf der alten Eidgenossen für die Freiheit und Selbstbestimmung anknüpfen. [...] Die Warnfeuer werden nach alter Überlieferung aufgebaut. [...] [F]ür uns Urner soll das Feuer [...] ein Warnfeuer für all jene werden, die unsern Lebensraum bedrohen. [...] Ein Warnfeuer also für alle, die sich über die Rechte und Interessen der betroffenen Bevölkerung hinwegsetzen.⁵⁷

Die eher nationalkonservativ anmutenden Parolen können über zwei Aspekte erklärt werden. Erstens waren sie ein Versuch, die eidgenössischen Geschichtsmymen für eine progressiv-linke Politik umzudeuten. Die Wehrhaftigkeit der alten Eidgenossen wurde dabei nicht als nationalistisch, sondern im Sinne der 68er-Bewegung und im Kontext der Jugendunruhen der 1980er Jahre als obrigkeitstisch ausgelegt.⁵⁸ Zweitens bildeten sie eine linke Wirtschaftskritik ab, die einerseits lokale Wirtschaftskreisläufe idealisierte, andererseits auch eine stärkere lokalpolitische Selbstbestimmung forderte.⁵⁹ Die Warnfeuer wurden damit weitgehend von ihrem konservativen Gepräge befreit und zu einer linken Protestpraxis gemacht.

Höhenfeuer als weit sichtbares Signal wurden rasch von der Alpenschutzbewegung adaptiert. Sie dienten dabei «nicht nur als politische Protestaktion», so der Verein Alparchiv in einem Rundschreiben von 1989, «sondern auch für ein verbindendes Gefühl zwischen Äplern und Äplerinnen über Täler und Berge hinweg».⁶⁰ Die explizite Verbindung der Warnfeuer mit dem Schutz der Alpen fand sich erstmals bei den Pumpspeicherwerkgegnerinnen und -gegnern im Val Madris, welche seit 1988 jährlich ein Feuer als Symbol des Widerstands in den Alpen anzündeten. Die Praxis breitete sich bis 1991 im ganzen Alpenraum aus.⁶¹ 1991 grün-

57 *Alternative* Nr. 81 (Juni 1983).

58 Solche und ähnliche Versuche, die konservativen Geschichtsmymen umzuschreiben, sind typisch für die 1980er Jahre, vgl. Carmen Richard, 1798 statt 1291. Linke Entwürfe zu einer neuen Ideologieggeschichte der Schweiz am Beispiel von «Auf wen schoss Wilhelm Tell?» (1991) (ungedr. Masterarbeit, Universität Zürich 2014); Silvia Ferrari, Josef Lang, Heinz Looser u. a. (Hg.), *Auf wen schoss Wilhelm Tell? Beiträge zu einer Ideologieggeschichte der Schweiz* (Zürich 1991).

59 Für diesbezügliche Äusserungen von Vertretern der Berggebiete: Steinegger, Entwicklungsgebiet; Berggebiete – Entwicklungskonzepte genügen nicht; Bodenmann, Berggebiete. Neues Bewusstsein nötig.

60 Alparchiv, Rundschreiben 2. Versandt des Alparchivs (1989), Alpines Museum Bern.

61 Das Datum des ersten Feuers ist umstritten: Einzelne wird auf 1986 verweisen. Vgl. Gerhard Leeb, *AlpenFeuer. Über das Entstehen eines interalpinen Netzwerkes* (Graz 1995),

deten die Arbeitsgruppe Val-Madrís-Curciusa, der Grimselverein, die Stiftung Pro Bernina-Palü und die Alpen-Initiative gemeinsam den Verein Feuer in den Alpen mit Vereinssitz am Sekretariat der Alpen-Initiative in Brig.⁶² Das zweite Augustwochenende hatte sich zu diesem Zeitpunkt bereits als Jour fixe im Kalender der Alpenschutzbewegung eingebürgert. Die Feuer, das «Zwinkern von Berg zu Berg»,⁶³ wurden jeweils mit politischen Forderungen verbunden. 1991 plädierten die Organisatoren für die Berglandwirtschaft «als Garant der ökologischen Stabilität» und machten auf die Trockenlegung der «letzten fließenden Gewässer und auf die Überflutung weiterer Gebirgstäler» aufmerksam. Zudem verlangten die Aktivistinnen und Aktivisten, «die lebensbedrohende Lawine des Transitverkehrs einzudämmen und der touristischen Übernutzung und Totalerschliessung der alpinen Landschaft Einhalt zu gebieten».⁶⁴

Während in der nationalistischen Anwendung die Höhenfeuer für das Nationalbewusstsein und die Abgrenzung der Nation gegen andere Nationen standen, symbolisierte sie in der Alpenschutzbewegung die Stärkung des «Alpenbewusstseins» und einen Modus der Abgrenzung der «Alpen» nach aussen. Damit zeigt das «Feuer in den Alpen», im Gegensatz zum Wandern, die Grenzen des europäischen Solidaritätsgedankens der Alpenschutzbewegung auf. Die Funktion der Warnfeuer verstanden Alpenschützerinnen und Alpenschützer nicht mehr als nationalistische Einheitsstiftung, sondern als transnational-regionalistisch. In dieser Abgrenzung enthalten sind allerdings ebenfalls Grenzen, wenn auch regionale. Hiermit endet dann auch die Identifikation der Alpenschutzbewegung mit «Europa». In Anbetracht des Zusammenhangs, aus dem die «Warnfeuer» stammen, wird dieses separatistische Potenzial besonders deutlich.

Diese Grenzverschiebung betraf auch die Konstruktion der Bedrohungen durch die Alpenschutzbewegung. War die Bedrohung des Nationalstaats primär eine militärische, so war die «Region» durch ökonomische Mechanismen bedroht. Gegen den zunehmenden alpenquerenden Güterverkehr richteten sich dann auch die Alpenfeuer von 1995. Das «Feuer in den Alpen» war zu diesem Zeitpunkt – im

S. 18; Gespräch mit Reto Solèr in Bern (interviewt von Romed Aschwanden, 26.01.2017); auf 1988 verweisen folgende Quellen: Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa, Rundbrief Nr. 2; Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa, Val Madris, S. 17; Haid, Vom Neuen Leben in den Alpen; vgl. ausserdem: Protest gegen die Übernutzung des Alpenraums – 700 Höhenfeuer entzündet. In: Neue Zürcher Zeitung (12.08.1991).

62 Alpen-Initiative, Protokoll.

63 Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa, Rundbrief Nr. 2.

64 Diese Botschaft wurde in den verschiedenen Medien der Alpenschutzgruppen publiziert, vgl. u.a. Alpen-Initiative, echo Nr. 14 (20.09.1991); Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa, Rundbrief Nr. 4.

Jahr des EU-Beitritts Österreichs – populär wie nie. Österreichische Zeitungen berichteten von «der weltweit größten Aktion für Naturschutz und gegen Umweltzerstörung», am Dobratsch bei Villach war sogar der österreichische Nationalratspräsident Heinz Fischer anwesend.⁶⁵ Fritz Gurgiser vom Transitforum Austria-Tirol zeigte sich in einem Interview überzeugt, dass die Feuer vom neuen Selbstbewusstsein der «Bergler» zeugten, welche die Entscheidung über den alpinen Lebensraum nicht weiter den «Schreibtischtäter[n] in Rom, Wien oder Brüssel» überlassen wollten.⁶⁶ In solchen Momenten war das «Bergler-» beziehungsweise «Alpenbewusstsein» und das Ideal der «Europaregion Alpen» nichts anderes als eine Antwort auf eine externalisierte Bedrohung. Die «Vorreiterrolle» der Alpen für ein ökologisches Europa verschwand hinter der Abschottung der «Region».

Dass das «Feuer in den Alpen» sich von einer spontanen Aktion zu einer Institution der Alpen-Initiative entwickelte, war keinesfalls zwingend und unterlag doch einer gewissen Pfadabhängigkeit. Thematisch hatte die Alpen-Initiative einen gänzlich anderen Fokus als die Initianten des Feuers. Ging es Letzteren ganz konkret um die lokale Verhinderung von Staudammprojekten, kämpfte die Alpen-Initiative auf nationaler Ebene für die Begrenzung des Transitverkehrs. Dem Verein Alpen-Initiative lag viel an der Solidarisierung mit anderen Oppositionellen und Protestgruppen in den europäischen Berggebieten. Ihm gelang im Verlauf der 1990er Jahre die Entwicklung von einer monothematischen Initiative gegen Transitverkehr zur umfassenden Organisation der Alpenschutzbewegung schlechthin. Diese Entwicklung unterstreicht den netzwerkartigen Charakter der Bewegung, die unter der Prämisse des Alpenschutzes verschiedene Themen vereinte, neue Akteurinnen und Organisationen integrierte.

Als geteilte «alpine» Praktiken stellten das «Feuer in den Alpen» wie auch das Wandern eine Identifikationshandlung dar: Wer in der Gruppe mitwanderte, wer am «Feuer in den Alpen» teilnahm, gehörte dazu. Eine kollektive Identität der Alpenschutzbewegung war in den Momenten greifbar, in welchen ihre Exponentinnen und Exponenten danach trachteten, die Alpen gegen eine Bedrohung von aussen zu schützen.⁶⁷ Die Bedrohung der Alpen konnte dadurch gänzlich externalisiert werden, wobei deren Verursacher entweder in den nationalen Regierungen und Behörden oder in der EG/EU verortet wurden. Als kollektive Identität

65 Rudolf Cijan, Von Wien bis Nizza: 3000 Feuer brennen auf den Alpen. In: Kurier (12.08.1995).

66 Mahnung gegen die Umweltzerstörung. In: Der Standard (01.08.1995).

67 Abgrenzung gilt als grundlegend für die Bildung von Identitäten, vgl. Martin Kohli, Die Entstehung einer europäischen Identität. Konflikte und Potentiale. In: Hartmut Kaelble (Hg.), Transnationale Öffentlichkeiten und Identitäten im 20. Jahrhundert (Frankfurt a. M. 2002), S. 11–134, hier S. 125–126.

ermöglichte das «Alpenbewusstsein» die Mobilisierung von Personen für unkonventionelle (Protestmärsche, Autobahnblockaden) wie auch konventionelle politische Aktionen (Petitionen, Volksinitiativen, parlamentarische Vorstösse) und damit die Aktivität der Bewegung über einen längeren Zeitraum.

5.2 EUROPA ALS AKTIONSEBENE

Das Europa der Europäischen Union entwickelte sich im Laufe der 1990er Jahre zum Dreh- und Angelpunkt der zentralen Debatten um den Alpenschutz. Seitdem die EG-Kommission 1986 das Projekt des Europäischen Binnenmarktes lanciert hatte, nahm die verkehrspolitische und -technische Integration Europas zu.⁶⁸ Auf der anderen Seite machte die EG die Umweltpolitik zu einem wichtigen Bestandteil ihrer Einheitlichen Europäischen Akte, was in Kontinuität mit den Bemühungen um die Erweiterung ihrer umweltpolitischen Kompetenzen seit 1973 stand.⁶⁹ Sowohl die Bedrohung der Alpen durch Verkehr und Infrastruktur als auch die potenzielle Rettung durch eine international koordinierte Umweltpolitik konzentrierten sich damit in Brüssel.

Der verkehrspolitische Takt beschleunigte sich zusätzlich, als der EG-Kommissionpräsident Jacques Delors 1989 den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) als gemeinsame Freihandelszone der EG und der EFTA vorstellte und damit einen weiteren Integrationsprozess in Gang brachte. Für die Mitglieder der EFTA, die aufgrund innenpolitischer Entscheidungen bisher nicht der EG beigetreten waren, stand damit ein Zwischenweg in Aussicht, der es erlaubte, vom liberalisierten EG-Markt zu profitieren, ohne aber Mitglied der EG sein zu müssen. Im Fall der Schweiz sollte ein EWR-Beitritt einen Zwischenschritt zur EG-Mitgliedschaft bilden. Um 1990 galt die schweizerische Teilnahme am EWR als bevorstehend, kaum jemand rechnete damit, dass das Abkommen in der Volksabstimmung von 1992 knapp abgelehnt werden würde.⁷⁰

Die Ankündigungen der EG-Kommission schürten bei den grünen und sozialdemokratischen Parteien Europas sowie den Alpenschutzgruppen Ängste vor der verkehrsbedingt steigenden Umweltbelastung im Alpenraum. Gegen Ende der 1980er Jahre bildete sich in diesen Gruppen der Konsens, dass Verkehr die gröss-

68 Vgl. Högselius, Kaijser, van der Vleuten, Europe's Infrastructure, insbes. S. 40–57.

69 Meyer, Challenging, S. 200–212.

70 Für die Schweizer Integrationspolitik vgl. Laurent Goetschel, Die Entwicklung der Neutralität und die schweizerische Integrationspolitik. In: Rolf Steininger (Hg.), Die Neutralen und die Europäische Integration 1945–1995 (Wien, Köln, Weimar 2000), S. 359–388.

te Bedrohung des Natur- und Lebensraums Alpen darstelle, während gleichzeitig auf lokaler und nationaler Ebene kaum Möglichkeiten vorhanden schienen, diesen Entwicklungen die Stirn zu bieten. Für diese Meinungsbildung waren internationale parteipolitische Tagungen von grosser Bedeutung. Die in diesem Zeitraum noch vornehmlich lokal engagierten Alpenschutzgruppen aus dem linksalternativen Milieu der Schweizer Berggebiete fanden so Anschluss an transnationale Parteinetzwerke sowie an den Konsens, dass die Europäische Integration sowohl den Hauptfaktor für die Bedrohung der Alpen als auch deren wirksamstes Gegenmittel bildete.

Ab 1991 organisierte insbesondere die Alpen-Initiative mit zunehmender Regelmässigkeit internationale Tagungen mit den Schwerpunkten Alpenschutz und Transitverkehr. Thematisch standen die Veranstaltungen gewissermassen in Konkurrenz zu den Jahresfachtagungen der CIPRA, die sich in diesem Zeitraum ebenfalls vornehmlich dem Verkehr und der Europäischen Integration widmeten. Allerdings entwickelte sich weniger eine Konkurrenz als eine Zusammenarbeit zwischen Alpenschutzaktivistinnen und -aktivisten und Alpenschutzexperten, wobei die Tagungen, seien sie nun durch Alpen-Initiative oder CIPRA organisiert, zu zentralen Vernetzungsplattformen zwischen den Feldern der Experten und der Zivilgesellschaft wurden.

5.2.1 Parteinetzwerke als Ressource: Politische Tagungen und ihre Rolle für die Alpenschutzbewegung

Die Idee einer alpenweiten, transnationalen Zusammenarbeit für den Alpenschutz lässt sich einerseits auf die Materie selbst zurückführen, aber auch auf die Netzwerke, in denen sich die Akteurinnen und Akteure des schweizerischen Alpenschutzes bewegten. Im Austausch mit (vornehmlich linken) Politikerinnen und Politikern aus den Nachbarländern formte sich die Idee, gemeinsam für eine Alpenpolitik einzustehen. Die formale Analyse der Netzwerkdaten hat gezeigt, dass internationale politische Tagungen die beiden Teilnetzwerke des Alpenschutznetzwerks von internationalen wissenschaftlichen Expertinnen und Experten beziehungsweise schweizerischen Aktivistinnen und Aktivisten verbanden. In der Netzwerkstruktur zwischen 1980 und 1989 wiesen die Tagungen hohe Zentralitätswerte auf (s. 2.2.3). Hält diese Arbeitshypothese auch einer eingehenden Quellenanalyse stand?

Die politischen Tagungen brachten wichtige Exponenten der schweizerischen Alpenschutzbewegung mit Politikerinnen und Politikern aus dem ganzen Alpenraum zusammen. Die deutschen Grünen im Bundestag und die österreichische grün-alternative Arge Alp luden im Oktober 1987 zur Fachtagung «Transitraum

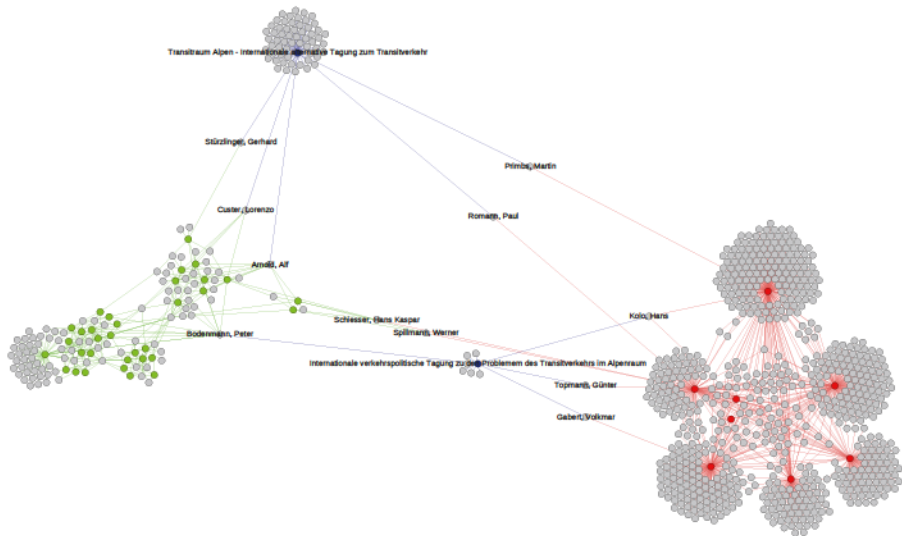


Abbildung 30: Veranstaltungen und Teilnehmende im Alpenschutznetzwerk, Ausschnitt aus Momentaufnahme 1 (1980–1989). Politische Tagungen (blau) dienen als wichtige Verbindungsstellen zwischen Alpenschutzbewegung (Veranstaltungen in grün) und Alpenschutzexperten (Veranstaltungen in rot). Besonders die Tagung «Transitraum Alpen» weist mit 59267.87 einen sehr hohen Wert der *betweenness* auf (Mittelwert der Veranstaltungen: 20002.35); Visualisierung zwecks Übersichtlichkeit manuell bearbeitet.

Alpen» in Lindau am Bodensee. Unter den Referentinnen und Referenten aus dem ganzen deutschsprachigen Alpenraum fanden sich aus der Schweiz Alf Arnold und Lorenzo Custer, beide vertraten den VCS, und aus Österreich Gerhard Stürzlinger, Leiter der grün-alternativen Arge Alp und späterer TransALPedes-Mitinitiator. Die Tagung stand unter dem Zeichen des «Katastrophensommers» 1987. Unter den Referierenden herrschte weitgehend Einigkeit, dass die Naturereignisse auf das Berg- und Schutzwaldsterben sowie die Übernutzung des Alpenraums durch Tourismus und Verkehr zurückzuführen seien. Die grünen Politikerinnen und Politiker aus dem Alpenraum kritisierten die Wachstumsideologie der EG, die der Europäische Binnenmarkt verkörperte: Die Naturkatastrophen «haben nur den Betroffenen die Augen geöffnet. Jenseits der Alpenbarriere dominiert die Leitplankenperspektive. Räder müssen rollen, für das Ziel eines europäischen Binnenmarktes.»⁷¹

71 Gerhard Hickmann, Martin Ruf, Vorwort zur Tagung. In: Helga Brahm-Rock (Hg.), *Transitraum Alpen* (1988), S. 5–7, Zitate S. 5.

Zwischen dem 20. und 22. Oktober 1989 traf sich die Arbeitsgemeinschaft Demokratischer Sozialisten im Alpenraum zu einer «Internationalen Verkehrspolitischen Tagung zu den Problemen des Transitverkehrs im Alpenraum» im deutschen Kochel am See. SPS-Politiker Peter Bodenmann, Mitglied der OGUV und Mitinitiator der Alpen-Initiative, war als Referent eingeladen. Einmütig bekannten sich die Teilnehmenden dazu, dass die bisherige Politik Österreichs und der Schweiz, den Schwerverkehr trotz der Kritik seitens der EG zu beschränken, unbedingt fortgeführt werden müsse. Die beiden Nationen hätten sich stets dazu bekannt, ihren Aufgaben als «Transitländer» gerecht zu werden. Die Bestimmungsmacht über die Art, wie dieser abzuwickeln sei, sollten sie aber nicht aus der Hand geben. Im Gegenteil liege es an den supranationalen Organisationen, die Bestrebungen der «Transitländer» zu unterstützen.⁷² Peter Bodenmann dürfte mit Zuversicht aus Kochel am See zurückgekehrt sein: Sowohl der österreichische Verkehrsminister Rudolf Streicher als auch der deutsche Europaparlamentarier Günter Topmann (Sozialdemokratische Fraktion) unterstützten in ihren Referaten Bodenmanns Position zur Transitfrage. Die Forderung der Alpenschutz-Initiative wurde von der internationalen linken Politik unterstützt.

Die Veranstaltungen boten den Teilnehmenden ein Interaktions*potenzial*, und es lässt sich nicht immer feststellen, ob und wie diese es nutzten. Bei ihrer genaueren Betrachtung ist Folgendes festzuhalten: Auf Seiten der Alpenschützer (links in Abbildung 30) waren mit Gerhard Stürzlinger, Alf Arnold und Peter Bodenmann Akteure beteiligt, die später als aktive Alpenschützer auftraten. Arnold und Stürzlinger dürften sich auf der Tagung angefreundet haben, denn Stürzlinger war 1989 bei der Lancierung der Alpenschutz-Initiative in Andermatt anwesend. Custer hingegen tauchte später nicht mehr als aktiver Alpenschützer auf. Den Alpenschützern gegenüber stehen Politiker, die allerdings auch an Expertentagungen (rot) partizipierten. Hans Kolo war lange Vorsitzender der Demokratischen Sozialisten im Alpenraum, Günter Topmann war deutscher Europaparlamentarier. Beide nahmen auch später an Veranstaltungen der Alpenschützer teil oder äuserten sich zum Alpenschutz.

Die Funktion parteipolitischer Tagungen lag demnach in der Vernetzung von Alpenschutzbewegung und institutioneller Politik. Das Potenzial der Tagungen wurde auf zwei Ebenen genutzt: zum einen auf persönlicher Ebene (Alf Arnold und Gerhard Stürzlinger), zum anderen auf inhaltlicher Ebene (Abgleichen der

72 Hans Kolo, Zusammenfassung der Ergebnisse der internationalen verkehrspolitischen Tagung in der Georg-von-Vollmar-Akademie in Kochel vom 20. bis 22. Oktober 1989. In: Georg-von-Vollmar-Akademie (Hg.), Internationale Verkehrspolitische Tagung zu Problemen des Transitverkehrs im Alpenraum, (München 1989), S. 99–105.

schweizerischen Positionen mit denjenigen der Nachbarländer). Die formale Netzwerkanalyse unterstreicht die Bedeutung dieser Tagungen. Auch wenn die Archivüberlieferungen diesbezüglich nur wenige Dokumente (zum Beispiel Korrespondenzen) aufweisen und die formal erhobenen Daten grenzüberschreitende Parteikontakte nur punktuell erfassen, kann davon ausgegangen werden, dass die Alpenschützerinnen und Alpenschützer auf diese Kontakte weiter aufbauten. Damit sind auch die positiven Reaktionen zur Alpen-Initiative durch linke und grüne Politikerinnen und Politiker aus den Nachbarländern zu erklären.

Die formale Netzwerkanalyse vermag nicht aufzuzeigen, dass die Alpenschutzbewegung auch innerhalb der Schweiz von Parteinetzwerken profitierte. Für die Alpen-Initiative war insbesondere ihre Nähe zur SP bedeutend. Die Oberwalliser Peter Bodenmann, Thomas Burgener und Esther Waeber-Kalbermatten sowie der Bündner Andrea Hämmerle waren parteipolitisch stark engagiert und aktiv in der Alpen-Initiative, was der Alpenschutzbewegung viel Potenzial eröffnete. Gleichzeitig war die Alpenschutz-Initiative ein Steigbügel für die politische Karriere dieser Akteurinnen und Akteure. Als Nationalräte profilierten sich Bodenmann, Burgener und Hämmerle in der Verkehrspolitik⁷³ auch dank ihrer Erfahrung mit der Alpenschutz-Initiative.

Trotz der positiven Stimmen aus den Nachbarländern und der Gewissheit, dass die Initiative auch europaweit gefragt war, stand der Verein Alpen-Initiative nach der Abstimmung im Februar 1994 vor der Existenzfrage. Im März beschloss der Vorstand, die Alpen-Initiative solle als Verein weitermachen und die Umsetzung des Alpenschutzartikels in der Bundesverfassung überwachen. Auch *echo*, die Vereinszeitung, werde weiterhin erscheinen, aber thematisch geöffnet: Neben einer geographischen Ausweitung der Themen würden auch Fragen zu «Energiepolitik, Berglandwirtschaft und Massentourismus» behandelt werden.⁷⁴ Die Alpen-Initiative sollte also ihre monothematische Konzentration auf den Transitverkehr aufgeben und zu einer integralen Initiative für die Alpen werden. Dazu gehörten auch «Zusammenarbeit mit europäischen Oppositionsgruppen gegen den Transitverkehr, Kontakt zu Europäischen Politikern, Beteiligung an alpenweiten Aktionen».⁷⁵

73 Alle drei waren in der nationalrätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen: Bodenmann 1995–1997, Burgener 1997–1999 und Hämmerle 2009–2011.

74 Alpen-Initiative, Protokoll der Sitzung Alpeninitiative (03.1994), SozArch, Sign.: Ar 610.10.1.

75 Alpen-Initiative, Protokoll der Generalversammlung (23.04.1994), SozArch, Sign.: Ar 610.10.1.

5.2.2 Auf dem Grat zwischen nationaler und internationaler Politik: Internationale Transittagungen und die Transnationalisierung der Alpenschutz- bewegung

Die Alpen-Initiative organisierte ab 1991 eigene internationale Tagungen und trieb so die Transnationalisierung des Protests voran. Die Alpenschützerinnen und Alpenschützer im Umfeld der Alpen-Initiative mussten die Balance zwischen nationaler und internationaler Politik halten, um ihre Anliegen innenpolitisch zu sichern, durften aber gleichzeitig nicht die Alpenschützer der Nachbarländer vor den Kopf stoßen.

Die Alpenschutzgruppen der Schweiz und Österreichs versuchten schon lange, die Solidarität zwischen den beiden Ländern zu fördern (s. 5.1.3). Die Forderung einer politischen Zusammenarbeit beziehungsweise einer Kooperation in den Transitverhandlungen mit der EG artikulierten die Alpenschützer bei der «Transittagung» im August 1991 in Altdorf. Die Alpen-Initiative und ein österreichisches Komitee verlangte dort die Aufgabe der bisher von der Schweiz und Österreich getrennt geführten Transitverhandlungen mit der EG zugunsten gemeinsamer Verhandlungen. Deren Ziel müsse ein Vertrag sein, der eine Güterverkehrspolitik auf Basis der Grundsätze «Vermeiden, Vermindern, Verlagern» beinhalte. Die ordnungspolitischen Beschränkungen, die in der Schweiz galten, sollten auch von Österreich übernommen werden.⁷⁶ Die Forderungen der Alpenschützer blieben jedoch unbeachtet, die Schweiz und Österreich schlossen separate Transitverträge mit der EG ab (s. 6.1.2).

Ungeachtet der ausbleibenden politischen Erfolge waren die gemeinsamen Tagungen österreichischer und schweizerischer Alpenschützerinnen und Alpenschützer für den Austausch sehr wichtig. Bei einer weiteren Tagung mit dem Titel «Wir lassen uns nicht überrollen!» in Basel 1993 boten die Alpenschützer den österreichischen Verkehrsexperten Hermann Knoflacher, den Europaparlamentarier Günter Topmann und die Europaparlamentarierin Nel van Dijk als Referierende auf. Die Teilnehmenden kamen aus Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, Schweden, der Schweiz und Ungarn.⁷⁷ Auf der Tagung wurde nicht über die verkehrsbedingten Probleme in den Alpen diskutiert – diese wurden von allen Teilnehmenden anerkannt –, sondern ein politisches Manifest verfasst. Politikerinnen und Politiker in Europa sollten endlich damit beginnen, den von «aner-

76 Leider erlauben die Quellen keine detaillierte Rekonstruktion der Teilnehmerliste. Für das Übrige vgl. echo Nr. 14; Heini Sommer, Urner Thesen zum Transitverkehr (Medienkonferenz) (02.05.1991), Privatarchiv Karl Aschwanden.

77 Felix Thomann, Ökologische Vorreiterrolle der Schweiz weiterentwickeln. In: Basler Zeitung (06.09.1993).

kannten Verkehrsfachleuten» prophezeiten «Verkehrskollaps» ernsthaft zu bekämpfen.⁷⁸

Die in der Abschlussresolution der Tagung enthaltene Forderung, den alpenquerenden Güterverkehr und den Strassenverkehr generell zu vermindern, wurde mit ökologischen und wachstumskritischen Argumenten begründet. Dabei verband die Resolution Aspekte nationalstaatlicher und internationaler Politik. Dem «Schweizer Volk» erkannte die Resolution die Chance zu, «mit der Volksabstimmung über die Alpen[schutz]-Initiative [...] einen solchen bahnbrechenden Entscheid zu fällen» und ein Zeichen für eine europaweite ökologisch orientierte Verkehrspolitik zu setzen.⁷⁹ Die Transitgegnerinnen und Alpenschützer gaben der schweizerischen Alpenschutz-Initiative weniger eine nationale als eine europäische Bedeutung: ein demokratisch legitimiertes Warnsignal nach Brüssel.

Die Tagungen in Altdorf und Basel spiegeln einen generellen Trend bei den Umwelt- und grünen Verkehrsorganisationen um 1990, ihre Arbeit auch auf europäischer Ebene zu verfolgen. Während ältere Umweltgruppen schon in den 1970er Jahren begonnen hatten, bei den europäischen Institutionen zu lobbyieren, nahmen die verhältnismässig jungen grünen Verkehrsclubs diesen Weg erst in den 1990er Jahren auf sich.⁸⁰ Insbesondere das Europäische Parlament fungierte als Adressat, da es am einfachsten für Lobbying zugänglich war.⁸¹ 1990 gründeten die Verkehrsclubs Deutschlands, Grossbritanniens, Österreichs und der Schweiz die Organisation Transport and Environment (T&E) als Lobbygruppe in Brüssel.⁸²

T&E war anfänglich besonders damit beschäftigt, eine wissenschaftliche Datengrundlage für ihre Arbeit zu schaffen, die sie in einer umfassenden Länderstudie 1993 publizierte. Die Hauptfrage galt dabei den ungedeckten Kosten des Strassen-

78 Andreas Weissen, Internationale Transittagung am 03.–04.09.1993 in Basel (1993), SozArch, Sign.: Ar 610.26.2.

79 Resolution der Internationalen Transit-Tagung in Basel (04.09.1993), SozArch, Sign.: Ar 610.29.01.

80 Für Umweltbewegungen in den 1970er Jahren vgl. Jan-Henrik Meyer, Saving Migrants. A Transnational Network Supporting Supranational Bird Protection Policy. In: Wolfram Kaiser, Brigitte Leucht, Michael Gehler (Hg.), Transnational networks in regional integration. Governing Europe, 1945–83 (Basingstoke 2010), S. 176–198; für die Situation von Lobbygruppen nach 1992 vgl. Head-Lauréote, Beyond Maastricht.

81 Vgl. Hubert Heinelt, Britta Meinek-Brandmaier, Georgios Terziakis, Zivilgesellschaftliche Partizipation im EU-Mehrebenensystem. Ein Vergleich der Umwelt- und Verbraucherpolitik. In: Michèle Knodt, Barbara Finke (Hg.), Europäische Zivilgesellschaft: Konzepte, Akteure, Strategien (Wiesbaden 2005), S. 273–298.

82 1993 gehörten 24 Organisationen aus 16 europäischen Staaten dem Dachverband Transport and Environment an, vgl. VCD, VDÖ, VCS (Hg.), Kostenwahrheit im europäischen Verkehr. Studie des Europäischen Verbandes für Umwelt und Verkehr (Wien 1993).



Abbildung 31: In Brüssel protestieren Vertreterinnen und Vertreter der Alpen-Initiative und anderer Bürgerinitiativen gegen die Zunahme des alpenquerenden Güterverkehrs durch den Europäischen Binnenmarkt (1992 oder 1993).

verkehrs: Der Strassenverkehr trage seine Infrastruktur- und Umweltkosten in keiner Weise selbst und füge damit der Volkswirtschaft erheblichen Schaden zu. Laut Studie verloren die Volkswirtschaften Deutschlands, Österreichs und der Schweiz durch die Unterdeckung des Verkehrs rund 2,5 Prozent des Bruttoinlandsprodukts. Die Kostenunterdeckung verzerre damit den fairen und erwünschten Wettbewerb im Transportwesen, was erheblichen volkswirtschaftlichen Schaden verursache. Mit gezielten internationalen Massnahmen könne die EG sowohl die Umwelt schützen als auch «gleichzeitig eines ihrer traditionellen Hauptziele» verfolgen: «Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden».⁸³ Geschickt machten sich hier die Umweltschützerinnen und -schützer ökonomische Argumente zu eigen. Die Vertreter der drei deutschsprachigen Verkehrsclubs und Vorstandsmitglieder von T&E, Peter Osten (Deutschland), Romain Molitor (Österreich) und Hans Kaspar Schiesser (Schweiz) forderten ausserdem explizit die EG/EU und nicht die Nationalstaaten dazu auf, ihre Verkehrspolitik zu ändern.⁸⁴

83 Ebenda, S. 5.

84 Ebenda, S. 8.

Im Vergleich mit den Verkehrsclubs waren die Alpenschutzorganisationen weniger straff organisiert, vertraten aber durchaus ähnliche Interessen. Allerdings argumentierte T&E wesentlich pragmatischer als einzelne Exponenten der Alpenschutzbewegung: Hermann Knoflacher, der als Referent 1993 in Basel auftrat, forderte eine kompromisslose und generelle Verlangsamung im ganzen Verkehrssystem und den Verzicht auf weitere Verkehrsinfrastrukturen. Demgegenüber stand der deutsche Europaparlamentarier Günter Topmann, der nicht weniger ökologisch dachte, aber die pragmatische Linie des Europäischen Parlaments vertrat, dass der Verkehr nur mithilfe von marktkonformen Massnahmen eingeschränkt werden könne beziehungsweise dürfe. Er sprach dabei ähnlich wie T&E von «Kostenwahrheit».⁸⁵

Auch die Alpenschutzbewegung verlegte ihre Arbeit in den 1990er Jahren vermehrt auf EU-Ebene. Anlässlich der EU-Verkehrsministerkonferenz am 21. November 1994, in deren Anschluss die Verkehrsminister ihre Reaktion auf die Annahme der Alpenschutz-Initiative beschliessen wollten, reisten einige Exponentinnen und Exponenten der Alpenschutzbewegung nach Brüssel. Die schweizerische Alpen-Initiative und die Grünen im Europaparlament nutzten die Gelegenheit für eine gemeinsame Medienkonferenz. Anwesend waren nebst Vertreterinnen und Vertretern von Bürgerbewegungen aus Nord- und Südtirol auch Helmuth Moroder, Vizepräsident der CIPRA International, die Europaparlamentarierin Nel van Dijk und der Europaparlamentarier Alexander Langer. Van Dijk präsentierte zu diesem Anlass einen Antrag der Verkehrskommission des Europaparlaments, der unter anderem die Kommission aufforderte,

dass die Erfolge der Alpen-Initiative als eine Chance zur Entwicklung einer nachhaltigen EU-Verkehrspolitik gesehen werden und die Verkehrsverminderung sowie die Verlagerung auf weniger umweltschädliche Verkehrsträger empfohlen und durchgesetzt wird.⁸⁶

Helmuth Moroder verlangte, dass die Alpenschutz-Initiative auf den ganzen Alpenraum ausgedehnt werde, während der Präsident der Alpen-Initiative Andreas Weissen bedauerte, wie gemächlich die Schweiz die Initiative innenpolitisch umsetze.⁸⁷

Der sofortige Schritt der Alpen-Initiative nach Brüssel lässt sich einerseits aus dem transnationalen Anspruch der schweizerischen Alpenschützer herleiten, muss

85 Thomann, Vorreiterrolle.

86 Echo Nr. 33.

87 Vorbild.



Abbildung 32: Im November 1994 reisten Vertreterinnen und Vertreter die Alpen-Initiative nach Brüssel, um am Sitz der EU-Kommission für die Verkehrsverlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs zu werben und die aussenpolitisch problematische Umsetzung der Alpenschutz-Initiative zu befördern.

aber auch als Massnahme verstanden werden, die Initiative «von aussen» abzuschern. Wie es in Weissens Aussage anklingt, war die Alpenschutz-Initiative nach ihrer Annahme im Februar 1994 innenpolitisch keinesfalls unumstritten. Bereits im Juni 1994 hatte der CVP-Nationalrat Paul Schmidhalter mittels einer parlamentarischen Initiative gefordert, den Alpenschutzartikel ausser Kraft zu setzen und eine «europaverträgliche und innenpolitisch durchsetzbare Neuformulierung» in die Verfassung zu schreiben.⁸⁸ Als die Bundesversammlung in der Herbstsession 1995 die «Initiative Schmidhalter» beriet, meldete sich die Alpenschutzbewegung mit einem «riesigen Mahnfeuer» am 30. September.⁸⁹ Die Alpen-Initiative – die ihre Initiative per se als europaverträglich erachtete – war voller Schadenfreude, als Schmidhalters Vorstoss im Nationalrat mit 107 zu 32 Stimmen abgelehnt wurde: Das sei eine «saftige Ohrfeige» für «Ogis Golfpartner aus Brig».⁹⁰ Doch das gleichzeitige Agieren auf den Ebenen der lokalen, nationalen und europäischen

88 Paul Schmidhalter, Parlamentarische Initiative Schmidhalter (94.417) (17.06.1994).

89 Echo Nr. 37 (13.11.1995); die Alpen-Initiative schrieb vom «31. September».

90 Ebenda.

Politik blieb für die schweizerischen Akteurinnen und Akteure der Alpenschutzbewegung eine Herausforderung.

Auf europäischer Ebene schienen weder die beiden Tagungen in Altdorf und Basel noch die Pressekonferenz in Brüssel etwas zu bewirken. Ihrem Unmut darüber liessen die Alpenschützerinnen und Alpenschützer bei der 2. Internationalen Transittagung «Eine Alpen-Initiative für ganz Europa!» vom 17. bis 18. Februar 1995 in Luzern freien Lauf. Die Tagung wurde erneut von der Alpen-Initiative organisiert, die in der Einleitung zum Tagungsband selbstbewusst verkündete: «Die Annahme der Alpen-Initiative durch das Schweizer Volk hat in Europa einiges in Bewegung gebracht.»⁹¹ Der im Juni 1995 erschienene Tagungsband enthielt dann eine Reihe von Länderberichten, die in ihrer Kritik an amtierenden Politikern sowie am ökonomischen Regime der Nationalstaaten und der EU übereinstimmten.⁹² Insbesondere Fritz Gurgiser, Obmann des Transitforums Austria-Tirol, schmähte seine Landsleute: Die österreichischen Vertreter in Brüssel hätten kein Interesse, für die Landesinteressen einzustehen.⁹³ Claudio Giorno, Mitglied der Autonomen Regierung in Aosta, warf italienischen und französischen Entscheidungsträgern eine «frevlerische Politik der Landeszerstörung» vor.⁹⁴

Auch die europäische Politikebene war Ziel der Kritik. Fritz Gurgiser zog eine äusserst schlechte Bilanz des EU-Beitritts Österreichs. Mit dem Beitritt am 1. Januar 1995 habe sich «die Lage der transitgeplagten Bevölkerung und Natur in unserem Alpenraum wesentlich und dramatisch verschlechtert». An die Schweiz richtete er die Warnung, «[e]in Beitritt der Schweiz zur EU würde nach meiner heutigen Einschätzung entweder an den schweizerischen Bestimmungen scheitern oder den Schweizer Transitvertrag ausser Kraft setzen». Gurgisers Plädoyer war grundlegend gegen die EU gerichtet: «In der EU genießt das ‹Prinzip des freien Waren- und Personenverkehrs› erste Priorität. Kompromisse kann die EU gar nicht eingehen, da sie sonst diese ‹Grundfreiheiten› – für die Alpenbewohner eine ‹Grundbelastung› – aufgeben müsste.»⁹⁵ Gurgiser schürte das Feindbild EU, seine Haltung zeugte von Desillusionierung. Die Hoffnungen, welche Alpenschutzaktivisten und Alpenschutzexperten wie Werner Bätzing in einen Gemeinschaftsstaat mit starken Regionen gesetzt hatten, waren 1995 nicht mehr realistisch. Die EU erschien ihnen vielmehr als das «Verkehrsmonster», das Peter Cornelius Mayer-Tasch bereits 1990 in ihr gesehen hatte.

91 Alpen-Initiative (Hg.), Tagungsband der 2. Internationale Transittagung, 17.–18.02.1995 in Luzern (Altdorf/Brig 1995), S. 3.

92 Die Berichte behandelten Frankreich, Italien, Österreich, die Schweiz und Ungarn.

93 Alpen-Initiative (Hg.), 2. Internationale Transittagung, S. 35–36.

94 Ebenda, S. 40.

95 Ebenda, S. 35–36.

Die politischen Forderungen und die Stimmung der Tagung von 1995er waren nicht neu, obwohl die Stellungnahmen Fritz Gurgisers auf eine besondere Dramatisierung der Situation in den österreichischen Alpen schliessen lassen. Neu waren jedoch die Konsequenzen, die die Tagungsteilnehmenden nun daraus zogen. Sie forderten eine bessere «Vernetzung nach innen», das heisst einen besseren Informationsfluss zwischen den Organen der Alpenschutzbewegung und weiterhin regelmässige internationale Tagungen. Gefordert wurde auch eine Koordinationsgruppe, die einen internationalen Aktionstag organisieren sollte, «dezentral, an vielen Orten, vor allem im Alpengebiet [...]. Wir im Alpengebiet sollten uns solidarisieren mit jenen Menschen, die nicht im Alpengebiet leben, aber auch vom Transit überfahren werden.»⁹⁶ Sogar Fritz Gurgiser sah im gemeinsamen Vorgehen der Alpenregionen einen Hoffnungsschimmer, gemeinsam seien die Alpen «eine verkehrspolitische Grossmacht».⁹⁷ Eine kleine Gruppe, zu deren Kern auch wichtige Exponenten der Alpen-Initiative gehörten, entschloss sich, einen Verein zur internationalen Vernetzung der Bewegung zu gründen.

5.2.3 Mobilisierung und Konsolidierung: Die Initiative Transport Europe und transnational verknüpfte Aktionen für den Schutz der Alpen

1995 gründeten Alpenschutzaktivistinnen und -aktivisten aus Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich und der Schweiz gemeinsam mit Alpenschutzexpertinnen und -experten der CIPRA den Verein Initiative Transport Europe (ITE) als europäische Lobbyorganisation für den Alpenschutz. Die Vereinsgründung war der Startpunkt für eine Reihe von koordinierten Protestaktionen auf europäischer Ebene und damit ein dezidiertes Schritt zur Europäisierung der Alpenschutzbewegung.⁹⁸ Bereits seit 1991 (Transittagung der Alpen-Initiative in Altdorf, s. 5.2.2) kann man von einer transnationalen Alpenschutzbewegung sprechen. Für den Zeitraum zwischen 1995 und 1998 gilt dies noch mehr. Die Bewegung verfolgte nun unabhängig von nationalstaatlichen Grenzen ein gemeinsames Ziel, propagierte eine gemeinsame Identität und hielt über einen längeren Zeitraum unkonventionelle politische Aktionen auf europäischer Ebene aufrecht.

Neben der Vorstellung vieler Alpenschützerinnen und Alpenschützer, dass die Alpen nur international geschützt werden könnten, war auch die Unzufriedenheit mit der nationalen Politik ausschlaggebend, dass sich die Proteste auf die europäi-

96 Ebenda, S. 32–33.

97 Ebenda, S. 50.

98 In dieser Hinsicht scheint die Alpenschutzbewegung eine Ausnahme zu bilden: Rucht stellte in den 1990er Jahren keinerlei Anzeichen für eine Zunahme von EU-orientierten oder transnational organisierten Protesten fest: Rucht, Zur Europäisierung.

sche Ebene verlagerten. Auf der Strasse stieg zwischen 1992 (Abschluss der Transitverträge zwischen der Schweiz bzw. Österreich und der EG) und 1995 der alpenquerende Transitgüterverkehr zwischen Brenner und Fréjus um 14,5 Prozent, der gesamte alpenquerende Güterverkehr⁹⁹ sogar um 17,4 Prozent (vgl. Abbildung 23).¹⁰⁰ Das Wachstum im Schienengüterverkehr betrug im selben Zeitraum 12,2 Prozent (Transitgüterverkehr) beziehungsweise 4,3 Prozent (gesamter Güterverkehr).¹⁰¹ Weder das Transitabkommen zwischen Österreich und der EU noch die Alpenschutz-Initiative schienen diese Entwicklung in nächster Zeit bremsen zu können, nationale Lobbyarbeit und Volksinitiativen zeigten kaum Wirkung. Für die Alpenschutzbewegung schien es unumgänglich, die politische Arbeit auf europäischer Ebene zu intensivieren und sie über gemeinsame Resolutionen und Pressekonferenzen hinauszuführen.

Diese zweite Mobilisierungsphase der Alpenschutzbewegung auf europäischer Ebene wurde begleitet von einer gleichzeitigen Phase der Konsolidierung. Am 28. September 1995 wählten die Delegierten der CIPRA International den Walliser Alpenschützer, OGUV-Veteranen und Präsidenten der Alpen-Initiative Andreas Weissen an ihre Spitze.¹⁰² Mit Weissen trat erstmals ein Laie, das heisst kein ausgebildeter Naturwissenschaftler, sondern ein Alpenschutzaktivist, das Präsidium der Alpenschutzkommission an. Weissen wurde wegen seines Fachwissens gewählt, aber auch aufgrund seiner Stellung im Alpenschutznetzwerk: Er hatte die absolut zentrale Position im Gesamtnetzwerk inne.¹⁰³ Weissens Wahl war ein Ritterschlag für die Alpenschutzbewegung, förderte aber auch deren Erstarrung. In der Schweiz verlor die Alpenschutzbewegung dadurch einen Teil ihres Bewegungskarakters, die Alpen-Initiative wurde zunehmend zur Expertenorganisation.

99 Der «alpenquerende Transitgüterverkehr» bezeichnet die Gütertransporte, die ihren Start- und Zielort ausserhalb der Alpen haben. Der «alpenquerende Güterverkehr» hingegen hat Start- und/oder Zielort innerhalb der Alpen.

100 Das heisst von 28,2 auf 32,3 Mio. Nettotonnen bzw. von 45,4 auf 53,3 Mio. Nettotonnen – dies, nachdem es zwischen 1988 und 1990 zu einem leichten Rückgang des Transitgüterverkehrs gekommen war. Vgl. Bundesamt für Statistik, Alpenquerender Güterverkehr (Tabelle T 11.5.4.2) (2017), siehe URL: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/kataloge-datenbanken/tabellen.assetdetail.3802025.html> (09.11.2018).

101 D.h. von 22,2 auf 24,9 Mio. Nettotonnen bzw. von 32,4 auf 33,8 Mio. Nettotonnen. Ebenda.

102 Josef Biedermann, Grusswort zur Eröffnung. In: CIPRA International (Hg.), Tun und Unterlassen. Elemente für eine nachhaltige Entwicklung in den Alpen (Schaan 1995), S. 5–8, hier S. 5.

103 Sowohl im Zeitraum 1989–1994 als auch 1990–1999 hatte Weissen den höchsten Grad und die höchste *betweenness*-Zentralität, s. 2.2.3.

Die Gründung der ITE fand im selben Jahr statt wie Weissens Wahl. Einmal mehr war die Alpen-Initiative bei diesem Projekt federführend. Willy Perret-Gentil, Vorstandsmitglied der Alpen-Initiative aus Neuenburg, traf sich am 9. April 1995 in Mouans-Sartoux, einem kleinen Dorf in der Nähe von Cannes in Frankreich, mit sieben französischen Naturschützern.¹⁰⁴ Die Teilnehmer sahen in der europäischen Verkehrspolitik eine grundlegende Bedrohung der Alpen, dem europäischen Wasserreservoir. Sie bemängelten insbesondere ein fehlendes Mitspracherecht bei der Planung und eine eindimensionale, auf Wirtschaftswachstum fixierte Zielsetzung.¹⁰⁵ Zwei Monate später, am 23. Juni 1995, ging aus dieser Initiative der Verein Initiative Transport Europe hervor. Bei der Gründung in Mailand war eine Reihe von Aktivistinnen und Aktivisten, Expertinnen und Experten aus dem ganzen Alpenraum anwesend, darunter die Präsidenten von Mountain Wilderness International, Bruno Péronne, und des Italienischen Teilverbands der CIPRA, Helmuth Moroder (er war gleichzeitig auch Vizepräsident der CIPRA International), der Präsident sowie die Geschäftsleitung der Alpen-Initiative (Alf Arnold, Andreas Weissen, Rita Huwiler, Paolo Camillo Minotti, Denys Roulin, Willy Perret-Gentil). Fritz Gurgiser vom Transitforum Austria-Tirol hatte sich entschuldigt. Das Gründungsstatut sah die Veranstaltung einer jährlichen öffentlichen «internationalen Transittagung» und eines internen Treffens der Mitglieder vor sowie die Durchführung eines «internationalen Aktionstags». Das Mitgliedertreffen sollte unmittelbar nach dem Zusammenkommen der EU-Minister abgehalten werden, um auf deren Bekanntgaben reagieren zu können – die EU als Bezugsgrösse der ITE wird hier deutlich.¹⁰⁶ Im Gegensatz zur CIPRA profilierte sich die ITE nicht mit Expertenwissen, sondern mit öffentlichen Veranstaltungen und Protestorganisationen.

Laut Statut war die ITE keine Alpenschutzorganisation. Ihr offizielles Programm konzentrierte sich auf den gesamteuropäischen Güterverkehr, der das «für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume» erträgliche Mass überschritten habe.¹⁰⁷ Die Vermeidung des Etiketts «Alpenschutz» zeigt, wo sich die Grün-

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

105 Séminaire du dimanche 9 avril 1995 à Mouans-Sartoux (Côte d'Azur – F) (09.04.1995), SozArch, Sign.: Ar 611.10.1.

106 Initiative Transport Europe, Protocol de la séance du 23 Juin 1995 (23.06.1995), SozArch, Sign.: Ar 611.10.1.

107 Dieser Passage war praktisch wortwörtlich dem Text der Alpenschutz-Initiative entlehnt. Initiative Transport Europe, «Strassburger-Manifest». In: echo 38 (19.01.1996).

dungsmitglieder der ITE verorteten: Sie verstanden sich als Vorreiter einer transnationalen umweltfreundlichen Verkehrspolitik. Dabei figurierte die Alpenschutz-Initiative als Musterbeispiel für die gesamteuropäische Verkehrspolitik und in den Alpen sahen die Alpenschützer ein «Frühwarnsystem» (ein Konzept, das Werner Bätzing geprägt hatte). Die ITE agierte als Organisation, «die länderübergreifende Aktionen im Verkehrsbereich koordiniert, vorab im europäischen Berggebiet».¹⁰⁸ Entscheidend war aber, dass der ITE-Hauptsitz, abgesehen von kurzen Unterbrüchen, im Untersuchungszeitraum immer an die Alpen-Initiative angegliedert war. Da sich zudem praktisch alle Aktionen der ITE auf den Alpenraum konzentrierten, war sie faktisch eine Alpenschutzorganisation.

Die Zusammenarbeit innerhalb der ITE erwies sich schon kurz nach ihrer Gründung als schwierig. Bereits in der Anfangsphase stellte sich in vielen Dingen kein Konsens heraus: Der prominenteste Transitgegner Österreichs, Fritz Gurgiser, erschien trotz Einladung nicht zur Gründung ebenso wenig zur zweiten Versammlung in Strassburg.¹⁰⁹ Dass Gurgisers Abwesenheit nicht nur terminlich bedingt war, sondern auch andere Gründe gehabt haben dürfte, zeigte sich am 6. September 1996, als die ITE in Innsbruck tagte. Vorerst sprach man über die internationale Verkehrstagung im Februar 1997, deren Organisation das Transitforum Austria-Tirol übernommen hatte. Anschliessend ging es um den internationalen ITE-Aktionstag vom 5. Oktober 1996. Zur Enttäuschung des ITE-Vorstands waren bisher erst vier Aktionen gemeldet worden: in Flüelen (Schweiz), im Aostatal (Italien), in Le-Puy-en-Velay (Frankreich) und in den Vogesen (Frankreich). Die Österreicher wollten auf eine Aktion verzichten, damit sie nicht als Plattform für die bevorstehenden Europaparlamentswahlen missbraucht werden könnten. Darüber hinaus äusserte Fritz Gurgiser «grundsätzliche Bedenken gegenüber konzentrierten internationalen Aktionstagen». Die Bedenken betrafen auch den Forderungskatalog des Aktionstags. Dessen Entwurf für den 5. Oktober 1996 löste von «vollständiger Zustimmung (z. B. CIPRA Italien) bis zur vollständigen Ablehnung (z. B. Transitforum Austria-Tirol)» unterschiedliche Reaktionen aus. Die Versammlung einigte sich schliesslich darauf, keinen Forderungskatalog zu erstellen, und überliess es den einzelnen Gruppen, den Entwurfstext im Rahmen des Aktionstages zu nutzen.¹¹⁰ Die Alpen-Initiative kündigte den Tag dann als «internationalen, aber

108 ITE-Fax Nr. 1 (05.07.1995), SozArch, Sign.: Ar 611.10.17.

109 Rita Huwiler, Brief an die Mitglieder der internat. Koordinationsgruppe (Schreiben, 15.05.1995), SozArch, Sign.: Ar 611.10.1; Initiative Transport Europe, Protocol; Initiative Transport Europe, Protokoll der Sitzung in Strassburg (16.10.1995), SozArch, Sign.: Ar 611.10.1.

110 Initiative Transport Europe, Protokoll der Versammlung (06.09.1996), SozArch, Sign.: Ar 611.10.1.

dezentralen Aktionstag für einen menschen- und umweltgerechten Verkehr in Europa» an.¹¹¹

Weshalb wandte sich Fritz Gurgisers Transitforum gegen den internationalen Aktionstag? Für die ITE war die Bedeutung des Aktionstages hoch, denn an diesem Tag «soll unterstrichen werden, dass unsere Initiativen vor Ort nicht isoliert sind, sondern Teil einer kräftigen internationalen Bewegung für eine Verkehrswende».¹¹² Zwei Hauptargumente lassen sich für das Verhalten Gurgisers ausmachen: Einerseits fühlte sich der österreichische Transitgegner von den internationalen Entwicklungen stark benachteiligt. So galt etwa der schweizerische Entwurf für das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention in Österreich offiziell als inakzeptabel, da er kein Verbot für den Bau «hochrangiger Strassen» durch die Alpen enthielt, wie österreichische Politiker vehement forderten (s. 6.2). Andererseits hatte Fritz Gurgiser eine Ablehnung gegenüber starken Strukturen entwickelt. Er kritisierte jegliche Organisationsversuche der ITE, indem er sie mit der Zentralisierung in der EU verglich und als Gefahr verurteilte.¹¹³ Gurgiser war mit der Ablehnung fester Strukturen nicht alleine, auch die Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz und der Deutsche Alpenverein sprachen sich gegen den Aufbau einer ITE-Geschäftsstelle aus.¹¹⁴ Gurgisers Ablehnung der ITE jedoch ging so weit, dass er bei der Verkehrstagung im Februar 1997 strikt auf ihre Erwähnung verzichten wollte. Entsprechend blieb auch der österreichische Sitz in der eingesetzten ITE-Koordinationsgruppe vorerst vakant (die Sitze wurden im Verlauf von 1997 mit Maria Hilber und Gerhard Stürzlinger besetzt).¹¹⁵

Ungeachtet der internen Konflikte war die Gründung der ITE der Einstieg der Alpenschutzbewegung in eine Ära des international koordinierten Protests. Das «ITE-Fax», das seit Juli 1995 an verschiedene Organisationen verschickt wurde, verkündete im November 1995: «Das Transitforum Austria-Tirol hat den Behör-

111 Echo Nr. 39 (22.05.1996).

112 Initiative Transport Europe, Protokoll der Versammlung.

113 Initiative Transport Europe, Protokoll der Versammlung (20.02.1997), SozArch, Sign.: Ar 611.10.1.

114 Die übrigen anwesenden Organisationen sprachen sich eher dafür aus: CIRPA International, CIPRA France, CIPRA Italien, Les Amis de la Nature (Frankreich), FARE Sud (Frankreich), Thur écologie et transport (Frankreich), Thur écologie et transport Vosges (Frankreich), Collectif associatif 06 contre l'A 58 (Frankreich), Assessorat Environnement terroire et transport (Frankreich), Commissione tutela ambiente montano Piemonte e Valle d'Aoste des Club Alpino Italiano, Legambiente Friuli-Venezia-Giulia (Italien) und die Alpen-Initiative. Die Tiroler Naturfreunde enthielten sich der Stimme und die Initiative für ein lebenswertes Wipptal konnte sich für beide Varianten erwärmen. Ebenda.

115 Ebenda; Initiative Transport Europe, Protokoll der Versammlung (13.02.1998), SozArch, Sign.: Ar 611.10.1.

den am 20. Oktober [1995] mit dem ‹dauerhaften alpinen Aufstand› gedroht.»¹¹⁶ Ein ‹Warnfeuer› der Alpen-Initiative am 31. September 1995 in Flüelen und eine Autobahnblockade bei Schönberg im Tirol am 7. und 8. Oktober 1995 bildeten den Startschuss. Die folgenden Aktionen koordinierte die ITE, wobei es insbesondere an der Brennerroute nach wie vor zu ‹wilden› Blockaden kam.¹¹⁷

Während Autobahnblockaden in Österreich die Regel waren,¹¹⁸ zogen die Aktivistinnen und Aktivistinnen in der Schweiz Kundgebungen und Medienkonferenzen vor. Diese brachten Personen aus den verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen zusammen. Vom ITE-Aktionstag am 5. Oktober 1996 berichtete der schweizerische *Tages-Anzeiger* aus Flüelen, wo vom pensionierten Lokführer bis hin zur jungen Greenpeace-Aktivistin rund 500 Demonstrierende teilgenommen hatten, darunter auch der Urner CVP-Präsident Leo Brücker.¹¹⁹ Die Aktivistinnen und Aktivisten verlangten die Reduktion des Transitverkehrs beziehungsweise die Verlagerung des Strassengüterverkehrs auf die Schiene.

Zweimal führten allerdings auch schweizerische Aktivistinnen und Aktivisten Autobahnblockaden durch. Am 15. Juni 1996 und am 2. Oktober 1999 blockierte die Aktionsgruppe Transfer Now illegal die Gotthardautobahn bei Amsteg.¹²⁰ Im Gegensatz zu Österreich wurden solche Blockaden in der Schweiz nie bewilligt. Für einige Alpenschützerinnen und Alpenschützer hatte dies strafrechtliche Konsequenzen. Die Urner Staatsanwaltschaft verhängte im Januar 2000 gegen vierzehn Aktivistinnen und Aktivisten Bussen und bedingte Freiheitsstrafen wegen ‹Nötigung› (die Aktion hätte die Verkehrsteilnehmenden zum Warten genötigt), ‹Ungehorsam gegen eine amtliche Verfügung› und ‹unerlaubtes Betreten der Autobahn›. Unter den Angeklagten aus den Kantonen Uri, Tessin, Wallis, Graubünden, Zürich, St. Gallen und Thurgau befand sich auch die langjährige Alpen-Initiative-Aktivistin Rita Huwiler.¹²¹ Huwiler wurde zu sieben Tagen Gefängnis, 400 Franken Busse sowie zur Übernahme der Verfahrenskosten von insgesamt 2307,90 Franken ver-

116 Initiative Transport Europe, ITE-Fax Nr. 3.

117 Ebenda.

118 Für die interne Berichterstattung s. Initiative Transport Europe, ITE-Fax Nr. 10 (06.1996), SozArch, Sign.: Ar 611.10.17; die schweizerischen Medien berichteten nur in seltenen Fällen über Blockaden an der Brennerroute.

119 Für Güter die Bahn! In: *Tages-Anzeiger* (07.10.1996).

120 Initiative Transport Europe, ITE-Fax Nr. 11 (07.1996), SozArch, Sign.: Ar 611.10.17; Blockade-Aktion auf der Gotthard-Autobahn. In: *Neue Zürcher Zeitung* (17.06.1996); Markus Zwysig, Die Blockade war nicht legal, aber moralisch legitim. In: *Neue Urner Zeitung* (14.11.2001); über die Blockade 1999 berichteten die grossen schweizerischen Zeitungen nicht.

121 Zwysig, Die Blockade war nicht legal, aber moralisch legitim.

urteilt.¹²² Am Gerichtsprozess kritisierte Huwiler im Besonderen, dass der Anklagepunkt der Nötigung nichtig sei, denn die Aktion habe stattgefunden, als sich der Verkehr bereits auf 6 Kilometer gestaut habe. Hingegen verstehe sie nicht, so Huwiler provokativ, warum die Transportunternehmer nicht angeklagt würden, schliesslich leide die Bevölkerung ständig unter der Nötigung des Strassenverkehrs.¹²³ Die Richter, so die Alpen-Initiative in einer Pressemitteilung, hätten bewiesen, dass der Schutz der Bevölkerung vor schädlichen Abgasen keine Priorität geniesse.¹²⁴

Die koordinierten Protestaktionen waren für den transnationalen Zusammenhalt der Alpenschutzbewegung sowie für den Aufbau von politischem Druck höchst bedeutend. Die Forderungen waren im Kern immer dieselben: die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und entsprechende Massnahmen («Kostenwahrheit im Verkehr», finanzielle Abstützung des Eisenbahntransits usw.) sowie die Finalisierung und Ratifizierung der Alpenkonventionsprotokolle.¹²⁵ Auch die Autobahnblockade 1999 am Gotthard war Teil eines Aktionstags der ITE, an dem Alpenschützer und Transitgegnerinnen in den französischen und österreichischen Alpen ebenfalls protestierten.¹²⁶ Der Aktionstag lief unter der Parole «Wir wollen Taten, keine Sonntagsreden» und forderte die «umgehende Umsetzung einer europaweiten Schwerverkehrsabgabe; Verhinderung der Reduzierung der Wochenend- und Nachtfahrverbote».¹²⁷

Nach 2000 gerieten die ITE-Aktivitäten ins Stocken. Die Organisation verlangte einen hohen Kommunikationsaufwand, die Mehrsprachigkeit war dabei ein Hindernis. Durch eine gemächlich vollzogene Digitalisierung verpasste die ITE einen zeitgemässen Auftritt im Internet, was eine hohe Einstiegsschwelle für jüngere Aktivistinnen und Aktivisten bedeutete.¹²⁸ Darüber hinaus waren die beteiligten Vereine und Organisationen personell und finanziell stets knapp ausgestattet, die Bereitschaft und Möglichkeit, in die ITE zu investieren und transnational

122 Obergericht des Kantons Uri, Urteil Rita Huwiler (20.05.2003), SozArch, Sign.: Ar 610.27.12.

123 Untersuchungsrichteramt Oberwallis, Befragung von Rita Huwiler (26.01.2000), SozArch, Sign.: Ar 610.27.12; Landgericht Uri, Strafurteil Rita Huwiler (22.11.2001), SozArch, Sign.: Ar 610.27.12.

124 Ruedi Bomatter, Medienmitteilung der Alpen-Initiative zur Verurteilung Rita Huwiler (2003), SozArch, Sign.: Ar 610.27.12.

125 Initiative Transport Europe, ITE-Fax Nr. 45 (07.2000), SozArch, Sign.: Ar 611.10.17.

126 echo Nr. 56 (20.11.1999); Initiative Transport Europe, ITE-Aktionstag, Vallée d'Aspe (Aktionen-Übersicht, Presse, Protest-Faxe) (02.10.1999), SozArch, Sign.: Ar 611.10.8.

127 Initiative Transport Europe, ITE Aktionstag 99: Wir wollen Taten keine Sonntagsreden (Brig 25.09.1999), SozArch, Sign.: Ar 611.10.8.

128 Telefongespräch mit Manuel Herrmann (interviewt von Romed Aschwanden, 22.11.2017). Manuel Herrmann war 2011–2017 Leiter Alpenschutzpolitik der Alpen-Initiative.

tätig zu sein, waren entsprechend gering. Solange die ITE an der Geschäftsstelle der Alpen-Initiative angegliedert war, wurde dort im Sinne eines Sponsorings immer etwas Energie für die Dachorganisation aufgewendet.¹²⁹ Als das ITE-Sekretariat 2002 an den Sitz von France Nature Environnement in Paris wechselte, stagnierte der Betrieb beinahe gänzlich und das Sekretariat fiel wieder an die Alpen-Initiative zurück.¹³⁰ 2014 organisierte sich der Verein neu und richtete ein Sekretariat in Cuneo (Italien) ein. Zwar fand 2015 noch eine internationale Transsittagung statt, doch zu koordinierten Aktionen kam es nach 1999 nicht mehr.¹³¹ Die zweite Hälfte der 1990er Jahre war gleichzeitig eine transnationale Mobilisierungsphase und ein letztes Aufbäumen der transnationalen Alpenschutzbewegung. Das Organisieren der Alpenschützer in der ITE sicherte eine dauerhafte transnationale Präsenz,¹³² doch verweisen die internen Konflikte auf die Schwierigkeiten der Europäisierung. Angesichts der eher sporadischen Aktivitäten der europäischen Alpenschutzbewegung (jährlich eine koordinierte Aktion) schien die transnationale Mobilisierungsphase auch Elemente der Demobilisierung und der Konsolidierung der Bewegung in sich zu bergen. Die ITE-Transsittagungen entwickelten sich mehr zu Fachtagungen und die Alpen-Initiative zum klassischen schweizerischen Interessenverband, während die CIPRA mit Andreas Weissen einen Aktivist zu ihrem Präsidenten ernannte. Die koordinierten Aktivitäten auf europäischer Ebene konnten von diesem Abflauen der transnationalen Bewegungsdynamik nicht ablenken.

Nach der Jahrtausendwende waren eine Zersplitterung der transnationalen Alpenschutzbewegung und die Renationalisierung ihrer Teile zu beobachten. Die Alpen-Initiative konzentrierte sich insbesondere darauf, den Alpenschutzartikel in der schweizerischen Bundesverfassung unverändert zu erhalten, um unter anderem einen zweiten Autobahntunnel am Gotthard zu verhindern (s. 6.3.3).¹³³ Zwar nahm die internationale Berichterstattung in *echo*, der Publikation der Alpen-Ini-

129 Initiative Transport Europe, Protokoll der Vorstandssitzung (02.06.1999), SozArch, Sign.: Ar 611.10.13; Gespräch mit Renate Zauner in Zürich (interviewt von Romed Aschwanden, 06.03.2018).

130 Gespräch mit Renate Zauner in Zürich; Alpen-Initiative, Jahresbericht 2002 (2002); das ITE-Fax wurde auf Italienisch bis Nr. 46 (August 2000) fortgeführt, auf Deutsch bis zu Nr. 49 (Nov./Dez. 2000) und auf Französisch bis Nr. 53 (April 2001).

131 Gespräch mit Renate Zauner in Zürich; Telefongespräch mit Manuel Herrmann.

132 Schulz bezeichnet die Gründung von Bewegungsorganisationen als Element im Mobilisierungsprozess von sozialen Bewegungen: Kristine Schulz, Organisation und Institutionalisierung. In: Jürgen Mittag, Heike Stadtland (Hg.), Theoretische Ansätze und Konzepte der Forschung über soziale Bewegungen in der Geschichtswissenschaft (Essen 2014), S. 315–338, hier S. 333.

133 Echo Nr. 64 (12.11.2001); echo Nr. 69 (20.02.2003); echo Nr. 75 (09.01.2004).

tiative, nicht ab, doch fehlen die transnationalen Aktionen und Diskurse, um noch von einer transnationalen Bewegung sprechen zu können.

5.3 ZWISCHENFAZIT: EUROPÄISIERUNG DES ALPENSCHUTZES?

Um 1990 war die Alpenschutzbewegung europäisiert. Die «Europaregion Alpen» schien für einige Beobachterinnen und Beobachter zum Greifen nahe. Auch wuchs die Idee der transalpinen Opposition gegen die wirtschaftsliberale EU rasant. Wer waren ihre Promotoren? Jürg Frischknecht und Dominik Siegrist von TransALPe-des waren als regelmässige Gäste der Stiftung Salecina der schweizerischen Neuen Linken zuzuordnen. Der Politiker Jo Leinen, in den 1970er Jahren einer der führenden Köpfe der deutschen Bürgerinitiativbewegung gegen den Bau von Kernkraftwerken,¹³⁴ hatte in der SPD Karriere gemacht. Alexander Langer war in den 1970er und 1980er Jahren einer der bekanntesten Friedens- und Umweltaktivisten Südtirols sowie Mitgründer der italienischen Grünen, auch er machte eine politische Karriere, bis er sich 1995 das Leben nahm.¹³⁵ Die Mitinitianten der Alpen-Initiative, Alf Arnold, Peter Bodenmann und Andrea Hämmerle sind im linksalternativen Milieu der Schweizer Berggebiete zu verorten. Allen Akteuren ist gemein, dass sie im «bewegten Jahrzehnt»¹³⁶ nach 1968 politisiert worden waren und den Politstil der 68er-Bewegungen aufgesogen hatten. Dies gilt auch für den Geographen Werner Bätzing. Die Forderung nach Widerstand von unten, nach ausserparlamentarischer Politik und der Wille zur politischen Mitgestaltung hatten ihre Wurzeln in den Studierendenprotesten und den neuen sozialen Bewegungen.

Die Jahre 1994 (Erfolg der Alpenschutz-Initiative) und 1995 (Weissen wird CIPRA-Präsident, Gründung der ITE) waren Schlüsselmomente der Alpenschutzbewegung. Im Zeitraum zwischen 1995 und 2000 war die Alpenschutzbewegung lokal verwurzelt, national etabliert und transnational vernetzt. Die Alpenschützerinnen und Alpenschützer nutzten erst Tagungen politischer Parteien, um Kontakte zu etablieren, später organisierten sie ihre eigenen Zusammenkünfte. Diese Europäisierung der Alpenschutzbewegung machte den Nationalstaat als politischen Handlungsraum keineswegs obsolet. Sowohl schweizerische als auch österreichische Alpenschützerinnen und Alpenschützer konnten nach wie vor nicht auf

134 Vgl. Mende, Nicht rechts, S. 115 und 119.

135 Vgl. Hans Karl Peterlini, *Wir Kinder der Südtirol-Autonomie. Ein Land zwischen ethnischer Verwirrung und verordnetem Aufbruch* (Wien 2003), S. 85–93; *Fondazione Alexander Langer* siehe URL: <http://www.alexanderlanger.org/de/82> (05.11.2018).

136 Janick Marina Schaufelbuehl (Hg.), *1968–1978. Ein bewegtes Jahrzehnt in der Schweiz* (Zürich 2009).

nationale Aktionen verzichten. In dieser Hinsicht scheint es sogar plausibel, die europäischen Aktionen als Druckmittel auf die nationale Politik zu beschreiben: die Europäisierung des Protests als Erweiterung der innenpolitischen Handlungsspielräume.

Die beobachtete Europäisierung hatte ambivalente Wirkungen. Die Europäisierung der Diskussionen um Bedrohung und Schutz der Alpen mündete nicht nur in eine europaweite Solidarität, sondern stiess auch an die regionalen Grenzen des Alpenraums. In den Debatten um die «Europaregion Alpen» und den alpinen Widerstand gegen den Transitverkehr wurden zwar nationale Grenzen weggeredet – die Alpen wurden europäisiert –, dafür aber wurden regionale Grenzen konstruiert. Es ist deshalb zentral, sowohl die vorübergehende temporäre Bedeutung als auch die Vielschichtigkeit der Europäisierung festzuhalten.

Die Vorstellung der naturräumlichen und kulturellen Zusammengehörigkeit des Alpenraums spielte für die Alpenschutzbewegung eine Rolle bezüglich ihrer Legitimation und Mobilisierung. Das «Alpenbewusstsein» beziehungsweise die darin verwurzelte kollektive Identität war gegenüber den nationalstaatlichen und den europäischen Institutionen ein Argument für eine koordinierte Alpenpolitik, während sie auf individueller Ebene einzelne Personen zum aktiven Mitwirken an der transnationalen Alpenschutzbewegung motivieren konnte. Diese fragile transnational-alpine Identifizierung war jedoch nur mit grossem Aufwand aufrechtzuerhalten und abhängig von externen Faktoren wie verkehrspolitischen Diskussionen auf europäischer Ebene. Das Ausfransen der ITE-Aktivitäten zeigt, wie die transnationale Alpenschutzbewegung ohne ausreichende Investitionen in Austausch und Kommunikation sowie mit dem Fehlen einschlägiger Debatten ab der Jahrtausendwende Durchschlagskraft verlor.

Demzufolge ist die These aus der formalen Netzwerkanalyse zu bestätigen, dass es sich beim Zeitraum 1995–2005 um eine Konsolidierungs- und Demobilisierungsphase handelt. Die Alpenschutzbewegung baute ihre organisatorische Struktur stärker aus, mit der Wahl Andreas Weissens zum Präsidenten der CIPRA wurden einzelne Akteure international als Experten anerkannt. Die Grenzen zwischen den Teilnetzwerken von Alpenschutzbewegung und Alpenschutzexperten verschwammen im Zeitraum 1995–2005. Ab 1998 nahm die Vernetzung jedoch ab. 1998 erschien die letzte Nummer von *AlpInfo*, der alpinen Vernetzungszeitschrift, und nach der grossen alpenweiten Protestaktion der ITE im Oktober 1999 blieb die Organisation weitgehend inaktiv. Die bilateralen Abkommen zwischen der Schweiz und der EU wurden 1998 vorläufig unterzeichnet, für die Alpen-Initiative endete damit eine wichtige Motivation für ihre europäische Tätigkeit.

Für die transnationale Alpenschutzbewegung hatte sich der Erfolg in den europäischen Institutionen nicht eingestellt und es schien opportun, die Aktionen wie-

der vermehrt auf den nationalen Rahmen zu verlegen. Die Alpenschützerinnen und Alpenschützer verfolgten um die Jahrtausendwende ihre Ziele, je nach Nationalstaat, auf unterschiedliche Weise: Während die Alpen-Initiative ins politische System der Schweiz integriert wurde, wandelte sie sich von der Bewegungsorganisation zum Interessenverband. Den österreichischen Alpenschützerinnen und Alpenschützern blieb indessen nichts anderes übrig als zu protestieren. Im Gegensatz büssten die schweizerischen Aktivitäten für den Alpenschutz weitgehend ihren Bewegungskarakter ein, und die transnationale Dimension der Bewegung ging verloren.

6. Nationaler Alpenschutz im Umfeld der europäischen Verkehrspolitik

Im Zeichen der Integration der europäischen Wirtschaft stieg der alpenquerende Güterverkehr kontinuierlich an, die starke Arbeitsteilung und die «Just-in-time»-Produktion verlangten nach der Überquerung der Alpen, um die Absatz- und Produktionsmärkte Nord- und Südeuropas zu verbinden.¹ Die verkehrspolitischen Diskussionen im Europa der ausgehenden 1980er und beginnenden 1990er Jahre waren hierdurch geprägt, wobei zwei Diskussionsstränge wichtig waren: einerseits die Forderung nach dem Abbau von Verkehrshindernissen sowohl physischer als auch fiskalischer Art, andererseits die Forderung nach der Verringerung des alpenquerenden Güterverkehrs. Wie bereits ausführlich besprochen, bestand in den 1980er Jahren eine hohe Anzahl lokaler Initiativgruppen in den Alpen, die im Zeichen des Alpenschutzes gegen den alpenquerenden (Güter-)Verkehr protestierten. Die aus der Vernetzung dieser Initiativgruppen und Bürgerbewegungen entstehende Alpenschutzbewegung gewann immer mehr an öffentlicher Resonanz, zumal ihre ökologischen Anliegen einem gesellschaftlichen Konsens entsprachen.

Der alpenquerende Verkehr mit seinen Folgen war zu diesem Zeitpunkt zur Hauptsorge der Alpenschutzbewegung und Alpenschutzexperten geworden. Die negativen Auswirkungen des Verkehrs zeigten sich besonders in den Alpentälern, wo Wohnräume und Verkehrsinfrastruktur sich auf engstem Raum konzentrierten. Die stark europäisierte Verkehrspolitik erschwerte die Durchsetzung lokaler Forderungen und verlangte nach Lösungen, die mit der EG/EU abgestimmt waren. Dies galt sowohl für die Alpenschutz-Initiative als auch für das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention. Das folgende Kapitel untersucht die verkehrspolitischen Verhandlungen zwischen der Schweiz und der EG/EU im Kontext des alpenquerenden Verkehrs ab 1990 sowie ihre Vorbedingungen. Die dabei entwickelten Massnahmen sowie ihre Beurteilung durch Alpenschützerinnen und Alpenschützer stehen im Zentrum. Im Ringen um das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention kristallisierten sich die gegensätzlichen Interessen unterschiedlicher Akteure heraus.

1 Vgl. Astrid Epiney, Reto Gruber (Hg.), Verkehrspolitik und Umweltschutz in der Europäischen Union. Zur Einbeziehung ökologischer Aspekte im Bereich des Strassen- und Schienenverkehrs (Freiburg i. Ü. 1997), S. 97; für eine zeitgenössische Betrachtung siehe Europa ohne Grenzen – Alarm für die Umwelt. In: Der Spiegel Spezial 1 (1992).

Ein besonderes Merkmal der Alpenschutzdiskussion im ausgehenden 20. Jahrhundert ist ihre Europäisierung, insbesondere in Form einer EU-Hegemonie über das betreffende Politikfeld. Nicht nur wurde mit der Alpenkonvention eine europäisch abgestützte Alpenschutzlösung anvisiert, auch die Methoden zum Erreichen der Ziele wurden nach den Regeln der EU konzipiert. Die Alpenschutzbewegung, insbesondere ihre Organisationen Alpen-Initiative und ITE, gaben die Forderung nach «harten» ordnungspolitischen Massnahmen zugunsten «marktwirtschaftlicher» Instrumente wie der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) auf. Diese Ökonomisierung der Umweltpolitik war mit den marktwirtschaftlichen Grundsätzen der EU vereinbar und hatte ihre Verfechterinnen und Verfechter auch auf EU-Ebene.² Dieses Verlassen der Oppositionsposition einzelner (schweizerischer) Alpenschutzorganisationen und ihre Eingliederung ins neokorporatistische System der nationalen und internationalen Politik³ führten zu starken Spannungen innerhalb der transnationalen Alpenschutzbewegung. Die schweizerischen Alpenschützerinnen und Alpenschützer wandten sich von der Suche nach einer absoluten Lösung ab und wurden zunehmend kompromissbereit.⁴

6.1 ÜBERBLICK UND KONTEXTUALISIERUNG DER VERKEHRSPOLITIK DER 1980ER UND 1990ER JAHRE

Die schweizerische Verkehrspolitik der 1980er Jahre war geprägt von der Fertigstellung des Autobahnnetzes, der zunehmenden Dominanz der Strasse gegenüber der Eisenbahn im Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern sowie der Koordination mit

2 Vgl. Katherina Grafl, *Die Ökonomisierung der Umweltpolitik* (Stuttgart 2015); Jan-Henrik Meyer, *Making the Polluter Pay. How the European Communities Established Environmental Protection*. In: Jan-Henrik Meyer, Wolfram Kaiser (Hg.), *International Organizations and Environmental Protection. Conservation and Globalization in the Twentieth Century* (New York & Oxford 2017), S. 182–210.

3 Zum Konzept des Neokorporatismus vgl. Gisela Hürlimann, André Mach, Anja Rathmann-Lutz u. a., *Lobbying in der Schweiz. Eigenheiten und Vielfalt*. In: Gisela Hürlimann, André Mach, Anja Rathmann-Lutz u. a. (Hg.), *Lobbying. Die Vorräume der Macht* (Zürich 2016), S. 21–32; Erwin Paul Rüegg, *Neokorporatismus in der Schweiz. Chancen und Grenzen organisierter Interessenvermittlung: Verkehrspolitik* (Zürich 1987).

4 Frank Uekötter beobachtet bei den deutschen Umweltschutzbewegungen in den 1990er Jahren einen vergleichbaren Paradigmenwechsel: Die Ziele der Bewegungen hätten sich von absoluten Lösungen entfernt und einem «Management» der Probleme zugewandt: Frank Uekötter, *Am Ende der Gewissheiten. Die ökologische Frage im 21. Jahrhundert* (Frankfurt a. M. 2011), S. 200.

der Verkehrspolitik der Nachbarstaaten beziehungsweise der EG.⁵ Die EG machte sich im Kontext des Projekts Europäischer Binnenmarkt für eine Liberalisierung der Verkehrsmärkte stark, sowohl im internationalen als auch im intranationalen Verkehr (das heisst, sie forderte einen wirtschaftlichen Wettbewerb auch zwischen den Verkehrsträgern Strasse und Eisenbahn innerhalb der Mitgliedstaaten).⁶ Daraus resultierte um 1990 ein hartnäckiger Konflikt zwischen der Schweiz und der EG, in dessen Kern es um die Beschränkung des Transitverkehrsaufkommens durch die Alpen ging. Die Schweiz beharrte dabei auf ordnungspolitischen Regelungen (28-Tonnen-Limits sowie Sonntags- und Nachtfahrverbot für LKW), während die EG die Abschaffung solcher Hürden zugunsten eines internationalen Verkehrsmarktes einforderte. Die entsprechenden gemeinsamen Verhandlungen zogen sich sehr lange hin.

Die schweizerische Position in der Transitpolitik um 1990 ist laut dem Historiker Markus Höschen mehr auf «nationalen Starrsinn» denn auf «ökologisches Umdenken» zurückzuführen.⁷ Höschens Studie, die sich auf die Untersuchung politischer Institutionen und öffentlicher Medien konzentriert, greift in dieser These an zwei Punkten zu kurz: Zum Ersten ist seine Studie zu starr auf die Dichotomie Schweiz – EU fixiert. Höschen geht von einer generellen Integrationsfeindlichkeit der schweizerischen Bevölkerung aus, die so nicht angenommen werden kann.⁸ Wie das vorhergehende Kapitel gezeigt hat, gab es innerhalb der Alpenschutzbewegung zahlreiche proeuropäische Stimmen und transnationale Kontakte. Zum Zweiten unterschätzt er das ökologische Bewusstsein in der Bevölkerung, sowohl in der Schweiz als auch in ihren Nachbarstaaten. Dieses Bewusstsein war durchaus in Politik und Verwaltung verankert, wie die folgenden Ausführungen darlegen.

6.1.1 Ein komplexes System: Koordination, Finanzierung und internationale Abstimmung von Verkehrsinfrastrukturen in der Schweiz

In der Schweiz diskutierten Politikerinnen und Politiker seit 1970 sowohl über die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur als auch über die Probleme, die der Strassenverkehr erzeugte, namentlich die Luftverschmutzung.⁹ Zur Sprache kam dabei

5 Vgl. Hürlimann, Verkehrspolitik, S. 165–170; Höschen, Starrsinn, S. 287–295.

6 Vgl. Höschen, Starrsinn, S. 292.

7 Höschen, Starrsinn, insb. S. 396–400.

8 Vgl. Rebekka Wyler, Schweizer Gewerkschaften und Europa 1960–2005 (Münster 2012), S. 111–119; Freiburghaus, Königsweg, S. 197–269.

9 Vgl. Berger u. a., Entwicklungspfade, S. 263–264; Bernard Gutknecht, Proteste gegen den Nationalstrassenbau 1957–1990. Von punktueller Opposition zu grundsätzlichem Widerstand. In: Urs Altermatt (Hg.), Rechte und linke Fundamentalopposition. Studien zur Schweizer Politik 1965–1990 (Basel u. a. 1994), S. 62–94.

auch die Einführung von Verkehrsabgaben. Für die Einführung der Autobahnvignette und der Schwerverkehrsabgabe für Transporter über 12 Tonnen sprachen 1984 – je nach politischer Couleur der Verfechtenden – volkswirtschaftliche oder umweltpolitische Überlegungen.¹⁰ Auch das Beharren auf dem 28-Tonnen-Limit für LKW auf schweizerischen Strassen ist in diesem Sinne zu verstehen. Je nach politischer Vorliebe wurde argumentiert, diese Begrenzung verringere die Abnutzung der Strasseninfrastruktur durch den Schwerverkehr und entlaste damit die Volkswirtschaft beziehungsweise sie schone die Umwelt durch das Verbot umweltschädlicher Grosslastwagen.¹¹

Tonnagebeschränkung, Autobahnvignette und Schwerverkehrsabgabe waren im Grossen und Ganzen Teil einer integralen Verkehrspolitik, welche die Schweiz in den 1980er Jahren verfolgte. Die frühere sektorale Verkehrspolitik hatte sich als unzulänglich herausgestellt, die zunehmenden Anforderungen an Verkehrsinfrastrukturen zu bewältigen. Zwischen 1972 und 1977 erarbeitete eine Kommission im Auftrag des Bundesrates ein Gesamtverkehrskonzept (GVK), das die verkehrspolitische Integration der verschiedenen Verkehrsträger in ein Gesamtsystem beschrieb.¹² Der Historiker Ueli Haefeli fasst die Kernanliegen des GVK in fünf Punkten zusammen: Erstens sollten die Verkehrsträger Strasse und Schiene besser zusammenspielen, beispielsweise durch die Verlagerung des Güterfernverkehrs auf die Schiene. Zweitens wurde die Eigenwirtschaftlichkeit als verkehrspolitischer Grundsatz postuliert. Drittens müsse der Verkehr umweltverträglich werden. Viertens solle die Rolle des Bundes bei der Koordination des Verkehrs gestärkt werden und fünftens waren zwei Fonds für die Finanzierung des privaten und öffentlichen Verkehrs vorgesehen.¹³ Der Bundesrat präsentierte im März 1983 eine auf dem GVK basierende Verlautbarung, wie er die Koordinierte Verkehrspolitik (so die neue Benennung des GVK) anzugehen gedachte. Die Koordinierte Verkehrspolitik kam schliesslich am 12. Juni 1988 zur Volksabstimmung, an der sie scheiterte. Einzelne ihrer Ideen, wie der Bau einer neuen Eisenbahntransversale durch die Alpen oder die LSVA, wurden aber weitergetragen und kamen in unterschiedlichen Momenten wieder in der Politik zur Sprache.¹⁴

Die gesamte schweizerische Verkehrspolitik der 1980er Jahre war geprägt durch

10 Vgl. Höschen, Starrsinn, S. 295.

11 Die Tonnagebeschränkung wurde 1972 eingesetzt, primär um die Eisenbahn im Güterfernverkehr zu bevorzugen. Ab 1984 kam sie unter Druck, als die EG beschloss, die Zulassung für LKW auf 40 Tonnen zu erhöhen, und damit grundsätzlich von den Schweizer Regelungen differierte. Vgl. ebenda, S. 271–276.

12 Zur Geschichte und Vorgeschichte des GVK vgl. Haefeli, Der grosse Plan.

13 Ebenda, S. 90–91.

14 Vgl. ebenda, S. 93.

die Umweltdebatte. Das Waldsterben hatte grosse Sorgen in Bevölkerung und Politik geweckt, sodass sich auch die Verkehrspolitik vermehrt an ökologischen Gesichtspunkten orientierte.¹⁵ Dieser Umstand wurde und wird von Beobachterinnen und Beobachtern gerne in Kontrast zur Verkehrspolitik der EU gestellt, wobei die Schweiz die Rolle der ökologischen «Musterschülerin» spielt und die EU diejenige des umweltfeindlichen Antagonisten.¹⁶ Dieses Schwarz-Weiss-Bild lässt sich gut in das Narrativ der EU als bevölkerungsferne «Blackbox» einbetten (s. 5.1.2), bedarf aber einiger Berichtigungen. Zum einen bestand die schweizerische verkehrspolitische Diskussion nicht nur aus den Forderungen des Umweltschutzes, sondern ebenso aus dem Wunsch, den Strassenverkehr kostenneutral oder sogar gewinnbringend für die Volkswirtschaft zu besteuern. Zum anderen verfolgten EU-Parlamentarierinnen und -Parlamentarier ebenfalls eine ökologische Verkehrspolitik. Setzt das föderale System der Schweiz politische Forderungen nur langsam um, gilt dies für das intergouvernementale Entscheidungssystem der EU noch viel mehr – was aber nichts über die Bemühungen von Politikerinnen und Politikern aussagt.¹⁷

Die europäisierte Verkehrspolitik hielt den Bundesrat an, die innenpolitischen Anliegen mit der EU abzugleichen. Verkehrsminister Adolf Ogi (1988–1995) bemühte sich intensiv, die Ziele der Koordinierten Verkehrspolitik umzusetzen, trotz ihres Scheiterns an der Urne. In den Transitverhandlungen (1989–1992) und den nachfolgenden bilateralen Verhandlungen (1995–1998) machte die EU jedoch deutlich, dass sie keine ordnungspolitischen Massnahmen zur Steuerung beziehungsweise Reduktion des alpenquerenden Transitverkehrs wünschte, und die EU-Unterhändler forderten die Aufhebung des 28-Tonnen-Limits für Lastwagen. Der Bundesrat versuchte, die innen- und aussenpolitischen Forderungen auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen. Der Kompromiss im Rahmen des Transitabkommens lautete 1992 schliesslich, dass die Schweiz die Transitzapazitäten durch den Bau einer Neuen Alpentransversale (NEAT) vergrössere und für die 28-Tonnen-Limite ein «Überlaufmodell» einführe, mit dem unter bestimmten Umständen schwerere Fahrzeuge auf schweizerischen Strassen toleriert würden.¹⁸ Die anschliessenden bilateralen Verhandlungen, in deren Zusammenhang auch die Forderungen der Alpenschutz-Initiative aussenpolitisch umgesetzt werden muss-

15 Vgl. Berger u. a., Entwicklungspfade, S. 245.

16 Für Beispiele vgl. Ambühl, Konzeption, S. 519; Anja Lubenau, Das Landesverkehrsabkommen aus Sicht der EU. In: Stephan Kux (Hg.), Verkehrspolitik Schweiz-EU. Referate der Tagung vom 26. März 1999 (Bern 2000), S. 27–35, hier S. 33–35; Gegen die Lastwagenflut hilft keine NEAT. In: Tages-Anzeiger (16.09.1991).

17 Vgl. Epiney, Gruber (Hg.), Verkehrspolitik, S. 110–112.

18 Höschen, Starrsinn, S. 367–374.

ten, orientierten sich am Paradigma der «Marktkonformität». Massnahmen waren demnach nur erlaubt, solange sie nicht diskriminierend wirkten oder die Prinzipien des freien (Verkehrs-)Marktes angriffen.

6.1.2 Nur mit Alpenschutzgarantie: Das Transitabkommen und die bilateralen Verträge zwischen der Schweiz und der EG aus dem Blickwinkel der Alpenschutzbewegung

Im Zusammenhang mit den Bemühungen um den Europäischen Binnenmarkt nahm die EG im Dezember 1987 mit Österreich und der Schweiz getrennte Gespräche über den Transitverkehr auf Beamtenebene auf. Vorrangig wurde über die Finanzierung des Verkehrswegebbaus und die Erhebung von Strassennutzungsgebühren, die Harmonisierung von Zulassungsrichtlinien für Lastwagen (Abmessung und Gewicht) sowie den Abbau von Verkehrsbeschränkungen und die Erweiterung der Zusammenarbeit diskutiert. Auch die Förderung des kombinierten Verkehrs Strasse/Schiene, im Fachjargon Modal Split, und die Reduktion von Umweltbelastungen waren von Bedeutung. Die Gespräche blieben vorerst erfolglos, da sowohl die EG als auch Österreich und die Schweiz auf ihren Positionen verharrten. Während die EG eine weitgehende Liberalisierung und Deregulierung des Verkehrswesens forderte, bestanden Österreich und die Schweiz auf den geltenden Beschränkungen (zum Beispiel Gewichtslimits und Nachtfahrverbote). In einer zweiten Verhandlungsphase formulierte die EG den Abschluss eines individuellen Transitabkommens mit Österreich und der Schweiz als Bedingung für den EWR-Beitritt und beharrte auf ihren Forderungen zur Liberalisierung des Verkehrsmarktes.¹⁹

Als die Schweiz und die EG 1989 offiziell die Transitverhandlungen eröffneten, vertrat die Alpen-Initiative die Meinung, die vom Transitverkehr betroffene Bevölkerung in den Alpen habe noch nie so wenig zum Verkehr zu sagen gehabt wie jetzt. Es gelte das Motto «Wer zahlt, befiehlt»²⁰ und das Transitabkommen sei eine «Mogelpackung».²¹ Die Alpen-Initiative befürchtete, dass die beiden Alpentransitländer gegeneinander ausgespielt würden, und forderte den sofortigen Abbruch der Verhandlungen.²²

Als das Transitabkommen Schweiz – EG sich zu Beginn des Jahres 1992 dem Abschluss näherte, sah die Alpen-Initiative ihre Befürchtungen bestätigt. Der Vor-

19 Frerich, Müller, Europäische Verkehrspolitik, S. 633–635; Höschen, Starrsinn, S. 287–325.

20 Echo Nr. 1 (02.05.1989).

21 Echo Nr. 4.

22 Echo Nr. 14.

stand bezeichnete das Abkommen als «nicht alpeninitiativkonform»,²³ denn es bleibe «in Bezug auf die Verlagerung des Gütertransits auf die Schienen in unverbindlichen Allgemeinplätzen stecken».²⁴ Vorstandsmitglied Alf Arnold sah im Transitabkommen das Bekenntnis, den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur durch die Alpen weiter zu fördern. Zwar fokussiere das Abkommen mit der NEAT auf den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, doch für Arnold fehlte die rechtliche Verbindlichkeit zur Verkehrsverlagerung.²⁵ Den Vertreterinnen der Alpen-Initiative schwante, wie die Alpen nach Inkrafttreten des Abkommens von Lastwagen überrollt werden würden.²⁶ Die Alpenschutz-Initiative müsse deshalb umso rascher zur Abstimmung gebracht werden.²⁷

Das Transitabkommen wurde am 2. Mai 1992 in Porto unterzeichnet. Es umfasste Regelungen zur verbesserten Zusammenarbeit im kombinierten Verkehr und in Bezug auf den Umweltschutz (darin waren seitens der Schweiz der Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale [NEAT] auf den Strecken Gotthard und Lötschberg-Simplon inbegriffen), gestattete der Schweiz das Aufrechterhalten des 28-Tonnen-Limits für LKW sowie des Sonntags- und Nachtfahrverbots und regelte diesbezügliche Ausnahmen. Auch bezüglich der Besteuerung des Verkehrs bekannten sich die Vertragsparteien zur schrittweisen Einführung der Abgeltung von Wege- und Umweltkosten sowie der «besonderen Kosten der Alpenregion».²⁸ Das Transitabkommen unterlag keinem Referendum und wurde von den Eidgenössischen Räten im September und Dezember 1992 genehmigt.²⁹

Für den Bundesrat war das Transitabkommen ein Schritt auf dem Weg zur Europäischen Integration: Im Mai 1992 hatte er ein Beitrittsgesuch für die EG eingereicht.³⁰ Die Integrationsstrategie des Bundesrates ging allerdings nicht auf. Zwar hatte sich das schweizerische Stimmvolk am 27. September 1992 für den Bau der

23 Alpen-Initiative, Protokoll.

24 Echo Nr. 16.

25 Arnold, Bahnstrategie, Zitat S. 162. Arnold referierte damit auf die Parole des VCS, der an sich die NEAT befürwortete, dessen Delegierte sich angesichts der unsicheren rechtlichen Situation aber am 7. Juni 1991 gegen die NEAT stellten.

26 Echo Nr. 16.

27 Alpen-Initiative, Protokoll.

28 Das Bekenntnis war allerdings ausserordentlich zurückhaltend formuliert, sodass keine Grundlage für konkrete Pflichten der Vertragsparteien darstellte, vgl. Kolp, Transitpolitik, S. 433.

29 Ebenda, S. 429–430; Frerich, Müller, Europäische Verkehrspolitik, S. 633–635.

30 Zu den Hintergründen des Beitrittsgesuchs vgl. Thomas Gees, Die Wahl des geringsten Übels. Schweizer Europastrategie vor und nach der Wende. In: Thomas Fischer, Michael Gehler (Hg.), Tür an Tür. Vergleichende Aspekte zu Schweiz, Liechtenstein, Österreich und Deutschland (Wien 2014), S. 237–257; Marti, Schweizer Europapolitik.

NEAT ausgesprochen, entschied sich aber am 6. Dezember gegen den Beitritt zum Europäischen Wirtschaftsraum. Aussenpolitisch bedeutete dies eine neue Ausgangslage: Die schweizerische Annäherung an die EG war damit vorerst blockiert.

Das Transitabkommen von 1992 hatte nur kurz Bestand. Die Vertragsparteien hatten sich im Abkommen dazu verpflichtet, bei einem Scheitern des schweizerischen Beitritts zum EWR, wenn also keine umfassende Regelung für den gegenseitigen Marktzugang erfolgen sollte, eine neue Einigung auszuhandeln.³¹ Demnach wurde der Vertrag mit dem Volksentscheid vom 6. Dezember 1992 hinfällig und der Bundesrat kehrte zum Prinzip der bilateralen Sektorialabkommen zurück. Am 5. Februar 1993 unterbreitete er der EU-Kommission ein diesbezügliches Gesprächsangebot.³² Im November 1993 einigten sich die Verhandlungsparteien auf das Paket der sieben bilateralen Abkommen («Bilaterale I», vgl. 4.3.2). Bereits im Februar 1994 wurden die Verhandlungen jedoch durch die Annahme der Alpenschutz-Initiative empfindlich gestört, die EU legte eine «Denkpause» ein und nahm die Verhandlungen erst im März 1995 wieder auf.³³

Für die Alpenschützerinnen und Alpenschützer boten sich nun die aussenpolitischen Verhandlungen als innenpolitisches Druckmittel an. Der Abschluss der bilateralen Abkommen war für den Bundesrat eine aussenpolitische Notwendigkeit, denn das überkommene Transitabkommen wie auch der gescheiterte EWR-Beitritt verlangten nach vertraglichen Regelungen mit der EU.³⁴ Umweltorganisationen und die Grüne Partei drohten in dieser Situation ein Referendum gegen die bilateralen Abkommen zu ergreifen und damit eine Volksabstimmung zu erzwingen, deren Ausgang nach dem EWR-Nein höchst ungewiss war.³⁵ Der Vorstand der Alpen-Initiative war bezüglich eines Referendums jedoch hin- und hergerissen. Er entschloss sich im Frühjahr 1998 zunächst dagegen und schwenkte dann gleich wieder um.³⁶ Mit der Referendumsdrohung versuchten die Umwelt- und Alpenschutzgruppen flankierende Massnahmen (zum Beispiel die Erhöhung von Strassenverkehrsabgaben) zu erzwingen, die unter anderen Umständen innenpolitisch einen schwierigen Stand gehabt hätten.³⁷

31 Vgl. Kolp, Transitpolitik, S. 434.

32 Frerich, Müller, Europäische Verkehrspolitik, S. 651.

33 Vgl. Ambühl, Konzeption, S. 510–511; zur Bedeutung der bilateralen Abkommen vgl. auch Kellenberger, bilaterale Abkommen; Linder, Europe and Switzerland, S. 46.

34 Vgl. Kellenberger, bilaterale Abkommen; ferner auch Linder, Europe and Switzerland.

35 Alf Arnold, Alpen-Initiative: Ausblick 1998 (1998), SozArch, Sign.: Ar 610.29.01.

36 Initiative Transport Europe, ITE-Fax Nr. 28 (03.1998), SozArch, Sign.: Ar 611.10.17; Alpen-Initiative, Protokoll der Alphorn-Konferenz vom 6. April 1998 (06.04.1998), SozArch, Sign.: Ar 610.10.1.

37 Ein praktisch identisches Vorgehen sieht Rebekka Wyler bei den Schweizerischen Gewerk-

Das am 1. Dezember 1998 ausgehandelte Land- oder Landesverkehrsabkommen sollte den schweizerischen Verkehrsmarkt bis 2005 «völlig binnenmarktkompatibel» machen.³⁸ Als gemeinsame Perspektive der Vertragsparteien und konzeptuelle Grundlage des Abkommens fungierte das Konzept «nachhaltige Mobilität». Im Vertrag verankert war einerseits die schrittweise Erhöhung des Gewichtslimit für LKW von 28 auf 40 Tonnen, andererseits die Erhebung einer Strassen-nutzungsgebühr. Das Ziel der Verkehrsverlagerung sollte durch Subventionen der Bahn sowie durch die Verteuerung der Strassengütertransporte durch Gebühren («Internalisierung der externen Kosten») erwirkt werden.³⁹ Einnahmen aus der Strassenverkehrsabgabe und der Mineralölsteuer (welche ebenfalls den Strassenverkehr betraf) sollten den Bau der nötigen Eisenbahninfrastruktur mitfinanzieren.⁴⁰

Auf das Verkehrsabkommens reagierte die Alpen-Initiative am 10. Januar 1999 nicht erfreut:

Das bilaterale Landesverkehrsabkommen [...] trägt der vom Schweizer Volk wiederholt an der Urne bestätigten Forderung nach Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene [...] nicht genügend Rechnung. Sowohl das Landesverkehrsabkommen wie auch das Luftverkehrsabkommen drohen die Umweltbelastung in hohem Masse zu steigern und stellen damit einen gewaltigen Rückschritt für eine ökologische Verkehrspolitik in der Schweiz und Europa dar.⁴¹

Das Landverkehrsabkommen, so die Stellungnahme, verhindere die Umsetzung des Alpenschutzartikels und des gesetzlichen Ziels einer Beschränkung der alpenquerenden LKW-Fahrten, untergrabe also die gesetzlichen Vorgaben. Als einzigen positiven Punkt hob die Alpen-Initiative hervor, dass das Nacht- und Sonntagsfahrverbot aufrechterhalten würde. In einem ausführlichen Massnahmenkatalog forderte die Alpen-Initiative eine sofortige Erhöhung der pauschalen Abgaben auf

schaften im Umgang mit den bilateralen Verhandlungen: Sie bezeichnet die Europafrage als «Hebel» für die Innenpolitik: Wyler, Schweizer Gewerkschaften, S. 305.

38 Ambühl, Konzeption, S. 520.

39 Vgl. Michael Ambühl, Das Landesverkehrsabkommen Schweiz-EU im europäischen Umfeld. In: Stephan Kux, Reto Gruber (Hg.), Verkehrspolitik und Umweltschutz in der Europäischen Union. Zur Einbeziehung ökologischer Aspekte im Bereich des Strassen- und Schienenverkehrs (Bern 2000), S. 19–26; Lubenau, Landesverkehrsabkommen.

40 Bundesrat, Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs vom 20. März 1998. In: Bundesblatt II (1998), S. 1421–1422.

41 Alpen-Initiative, Stellungnahme der Alpen-Initiative zu den Verkehrsabkommen Schweiz-EU (10.01.1999), SozArch, Sign.: Ar 610.10.2.

Transitfahrten, schärfere Kontrollen und Bussen, die bessere Ausnutzung der Bahnkapazitäten für den Güterverlad sowie eine rasche und transparente Planung der NEAT-Zubringerstrecken in Uri und im Tessin.⁴² In den Augen der Alpenschutzbewegung war das Abkommen mangelhaft, trotzdem verzichtete sie schliesslich auf ein Referendum.⁴³

Warum akzeptierte der Vorstand der Alpen-Initiative das Paket der sieben bilateralen Abkommen? Zum einen hatte dies politstrategische Gründe. Das Scheitern einer Vereinbarung mit der EU erschien nicht erstrebenswert, zumal die rechtsnationale Schweizerische Volkspartei (SVP), die sich dem Kampf gegen die EU-Integration der Schweiz verschrieben hatte, im Nein zum EWR einen grossen Erfolg gefeiert hatte. Die Exponentinnen und Exponenten der Alpen-Initiative, die dem grün-sozialdemokratischen Spektrum zuzuordnenden sind, verstanden sich als deren Antagonistinnen und Antagonisten. Darüber hinaus hegte die Alpen-Initiative Sympathien für den Nachfolger von Verkehrsminister Adolf Ogi, den SP-Politiker Moritz Leuenberger. Peter Bodenmann, Andrea Hämmerle und Fabio Pedrina – die Aushängeschilder der Alpen-Initiative im Parlament – waren Parteifreunde Leuenbergers. Zum anderen spielten inhaltliche Gründe eine Rolle. Das Landverkehrsabkommen hielt das Ziel des Modal Split – das heisst die Aufteilung des Güterverkehrs auf Strasse und Schiene –, den Ausbau der Bahninfrastruktur und die Schwerverkehrsabgabe vertraglich fest. Die Transitfahrt eines 40-Tonnen-Lastwagens würde demnach ab 2005 immerhin rund 330 Franken an Schwerverkehrsabgaben kosten.⁴⁴ Angesichts dieser Aussichten entschied sich der Vorstand der Alpen-Initiative im Oktober 1999 einstimmig gegen das Referendum.⁴⁵ Im *echo* kommunizierte er die Befürchtung, dass das Referendum – ob gewonnen oder verloren – den Gegnern des Alpenschutzartikels Auftrieb gegeben hätte.⁴⁶

Diese stillschweigende Akzeptanz des Landverkehrsabkommens führte innerhalb der Alpen-Initiative zu Differenzen. Die stellvertretende Geschäftsleiterin der

42 Ebenda; im April 1999 bekräftigte die Alpen-Initiative ihre Position mit einer praktisch gleichlautenden Stellungnahme an den Bundesrat: Alpen-Initiative, Stellungnahme der Alpen-Initiative zum Landverkehrsabkommen mit der EU (06.04.1999), SozArch, Sign.: Ar 610.28.1.

43 Die Alpen-Initiative hatte 1995 kommuniziert, dass für die Rentabilität der NEAT eine LSVA und die 28-Tonnen-Limite notwendig seien, vgl. Alpen-Initiative, Protokoll der erweiterten Vorstandssitzung vom 26. August 1995 in Bern (26.08.1995), SozArch, Sign.: Ar 610.10.1.

44 Zur Umsetzung und zu den fiskalischen Ansätzen des Abkommens vgl. Ambühl, Landesverkehrsabkommen, S. 22–23.

45 Alpen-Initiative, Protokoll der Vorstandssitzung vom 7. Oktober 1999 (07.01.1999), SozArch, Sign.: Ar 610.10.2.

46 Echo Nr. 56.

Alpen-Initiative, die Österreicherin Renate Zauner, kündigte ihre Stelle zum Jahresende 1999, da sie sich mit dem Entscheid nicht identifizieren konnte. Zusätzlich zeigte sich der Vorstand verunsichert und äusserte die Angst, dass der negative Referendumsentscheid viele Mitglieder enttäuschen könnte.⁴⁷ Die negativen Rückmeldungen blieben schliesslich überschaubar, die Argumentation des Vorstands wurde von den Mitgliedern akzeptiert.⁴⁸ Im Gegensatz zum Abstimmungskampf von 1994 war diesmal die Zustimmung zur Annäherung an die EG bei den schweizerischen Alpenschützerinnen und Alpenschützern kaum umstritten.

Dass die Alpen-Initiative mit dem Landverkehrsabkommen auch die Aufgabe dem 28-Tonnen-Limit duldete, verärgerte jedoch den österreichischen Alpenschützer Fritz Gurgiser. Er warf der Alpen-Initiative im November 1998 vor, sie unterstütze die Forderung nach «mehr europäischem Güterverkehr». Er betrachtete es als naiv, dass die Alpen-Initiative an das «politische Versprechen» der Verlagerung von Strasse auf Schiene glaube. Auch hielt er ihr vor, dass sie mit dem Ja zur NEAT noch zusätzlichen Verkehr in Kauf nehme: «Wer über Strassengebühren Eisenbahnen bauen will, muss zuerst dafür sorgen, dass möglichst viele Laster auf der Strasse rollen.»⁴⁹ Die Zusammenarbeit mit Gurgiser hatte sich bereits innerhalb der ITE als schwierig erwiesen, nach diesen Vorwürfen kühlte auch die Beziehung zwischen Gurgiser und der Alpen-Initiative merklich ab.

Am 21. Juni 1999 unterzeichneten Bern und Brüssel die sieben bilateralen Abkommen. Das Referendum ergriffen schliesslich Gruppen aus dem rechtsnationalen Spektrum.⁵⁰ Die bilateralen Verträge kamen am 21. Mai 2000 zur Volksabstimmung, wo sie mit 67,2 Prozent Ja-Stimmen gutgeheissen wurden. Am 1. Juni 2002 traten die Verträge in Kraft. Unabhängig vom Landverkehrsabkommen setz-

47 Alpen-Initiative, Alphorn-Konferenz vom 19. Oktober 1999 (19.10.1999), SozArch, Sign.: Ar 610.10.2.

48 Alpen-Initiative, Protokoll der Alphorn-Konferenz vom 6. Dezember 1999 (06.12.1999), SozArch, Sign.: Ar 610.10.2; Alpen-Initiative, Protokoll Vorstandssitzung vom 10. und 11. Dezember 1999 in Airolo (11.12.1999), SozArch, Sign.: Ar 610.10.2.

49 Alpen-Initiative, Alphorn-Konferenz vom Mittwoch, 1. Dezember 1998 (01.12.1998), SozArch, Sign.: Ar 610.10.2.

50 Als Trägergruppen traten auf: Schweizer Demokraten, Komitee Eine Schweiz für unsere Kinder, Lega dei Ticinesi, Medeag SA, Presseclub Schweiz, Schweizer Bürgervotum, Unternehmervereinigung gegen den EWR/EU-Beitritt, Bewegung neutrale Schweiz, Stopp dem Beton, Aktion Freie Schweiz, Forum für direkte Demokratie. Bundesrat, Referendum gegen den Bundesbeschluss vom 8. Oktober 1999 über die Genehmigung der sektoriellen Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft einerseits und der Europäischen Gemeinschaft sowie gegebenenfalls ihrer Mitgliedstaaten oder der Europäischen Atomgemeinschaft andererseits zustandegekommen. In: Bundesblatt I (2000), S. 1049–1051.

ten ab 2000 langsam ein Rückgang der Strassengütertransporte und eine Zunahme der Bahntransporte ein. Ausschlaggebend dafür waren eher konjunkturelle Schwankungen sowie vorübergehende Schliessungen des Gotthardstrassentunnels im Oktober und Dezember 2001. Mit 1.251.000 alpenquerenden LKW-Fahrten im Jahr 2002 war das Verlagerungsziel von 650.000 Fahrten jedoch noch in weiter Ferne.⁵¹ Beobachter stellten 2014 fest, dass die Strassennutzungsgebühren lediglich halb so hoch seien wie die Verladekosten.⁵² Im Jahr 2017 schliesslich, ein Jahr nach der Eröffnung des Gotthardbasistunnels und dem Zeitpunkt, zu dem das Verlagerungsziel hätte erreicht sein müssen, durchquerten 954.000 LKW die Schweizer Alpen.⁵³

6.2 AUSARBEITUNG UND UMSETZUNG DER ALPENKONVENTION

Die verkehrspolitischen Verhandlungen zwischen der Schweiz und der EU begleiteten schliesslich auch die Arbeit an der Alpenkonvention seit 1991 und waren strukturgebend für die Ausarbeitung des Verkehrsprotokolls, für das die Schweiz zuständig war (zur Alpenkonvention s. 3.2.4). Der alpenquerende Güterverkehr lastete wie ein Schatten über der Konvention. Während die meisten Durchführungsprotokolle kaum Kontroversen weckten, drohte das gesamte Projekt am Disens in Verkehrsfragen zu scheitern. Österreich kündigte an, die Ratifizierung der existierenden Protokolle zu verweigern, wenn das Verkehrsprotokoll nicht ein generelles Bauverbot von Autobahnen durch die Alpen enthalte.⁵⁴

Linke und grüne Kreise in der Schweiz setzten grosse Hoffnung in die Alpenkonvention, da die Konvention die europäische Verankerung einer Umweltpolitik für den Alpenraum versprach. Alf Arnold und Ueli Siegrist formulierten diese Hoffnung in der Stellungnahme des VCS zu den Entwürfen der Alpenkonventionsprotokolle 1994 folgendermassen:

Zum einen erlaubt die Konvention eine Einbindung der EU in das Anliegen des Alpenschutzes; dies ist vor allem im Bereich des Transitverkehrs, wo die EU von der

51 Hürlimann, Verkehrspolitik, S. 182; Bundesamt für Statistik, Anzahl Fahrten im alpenquerenden Strassengüterverkehr (Tabelle T11.5.4.1) (2018), siehe URL: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/kataloge-datenbanken/tabellen.assetdetail.6646044.html> (08.01.2019).

52 Die LSVA-Gebühren schlugen mit rund 220 Euro zu Buche, während ein Transport auf der «rollenden Landstrasse» fast 400 Euro kostete: Fuchs, Alpeninitiative.

53 Bundesamt für Statistik, Tabelle T11.5.4.1.

54 Heuck, Infrastrukturmassnahmen, S. 51–55.

Schweiz immer wieder und trotz Transitvertrag weitere Erleichterungen für den Strassentransit verlangt, von Vorteil.⁵⁵

Darüber hinaus sahen Arnold und Siegrist aber auch die besondere regionale Bedeutung der Konvention, die zur Bildung eines «Alpen-Bewusstseins» beitragen könne: «[W]ir versprechen uns davon ein gegenseitiges Lernen, sind sich doch die Probleme der Alpen in den einzelnen Ländern überall ähnlich.»⁵⁶ Würde sich über die Alpenkonvention doch noch ein «Europa der Regionen» verwirklichen lassen?

Die Hoffnung der Alpenschützerinnen und Alpenschützer wurde jäh enttäuscht, die Konvention gewann nach den ersten Erfolgen nicht an Fahrt. Insbesondere die Schweiz entwickelte das ihr zugewiesene Verkehrsprotokoll ausserordentlich nachlässig. Der österreichische Verkehrsexperte Hermann Knoflacher verurteilte die provisorische Fassung des Verkehrsprotokolls von 1994 als «vom Geiste der Hilfslosigkeit» getragen. Es trage mehr zur «weiteren Vernichtung der Alpen» bei als zu deren Schutz.⁵⁷ Weshalb brachte die Schweiz ihre rigorose Haltung gegenüber dem alpenquerenden Verkehr nicht auch in den Entwurf des Verkehrsprotokolls ein? Antworten finden sich im Ringen um eine schweizerische Position zur Alpenkonvention und damit auch im föderalen und neokorporatistischen System der Schweiz. Sowohl die Kantonsregierungen als auch eine Vielzahl von Interessenverbänden wurden durch den Bund eingeladen, sich zur Alpenkonvention zu äussern.

Das für die Alpenkonvention verantwortliche Bundesamt für Umwelt, Wald und Landwirtschaft (BUWAL) war von Anfang an bemüht, die Kantonsregierungen in den Prozess einzubeziehen.⁵⁸ Am 20. April 1990, bereits vor dem offiziellen Treffen hoher Beamter zur Alpenkonvention⁵⁹ (30.–31. Mai 1990), trafen sich

55 Verkehrs-Club der Schweiz, Alpenkonvention: Vernehmlassung (Schreiben an Bundesrätin Ruth Dreifuss, Vernehmlassung, 30.08.1994), SozArch, Sign.: Ar 610.28.1.

56 Ebenda.

57 Hermann Knoflacher, Notwendige verkehrspolitische und verkehrstechnische Massnahmen. In: CIPRA International (Hg.), Verkehr in den Alpen. Mehr als nur Transit (Vaduz 1994), S. 39–61.

58 Bruno Böhlen, Schreiben an die Mitglieder der «Arbeitsgruppe Alpenschutz CH» (23.05.1990), BAR, Sign.: E8125B#2005/160#45*.

59 «(Arbeits-)Gruppe Hoher Beamter zur Alpenkonvention» war die Bezeichnung für die internationale Delegation, welche die Alpenkonvention erarbeitete.

Vertreter der Alpenkantone⁶⁰ und der betroffenen Verwaltungseinheiten⁶¹. Die Arbeitsgruppe Alpenschutz CH sollte die offizielle Haltung der schweizerischen Verhandlungsdelegation bezüglich der Alpenkonvention vorbereiten.⁶²

Die insgesamt fünf Treffen⁶³ der Arbeitsgruppe förderten unterschiedliche Ansichten zutage. Der Kanton Uri, der sich aktiv in den gesamten Prozess einbrachte,⁶⁴ sprach sich grundsätzlich für die Konvention aus. Der Urner Regierungsrat Carlo Dittli (FDP) begründete dies in der Arbeitsgruppe mit dem Problem des internationalen Alpenstrassenverkehrs durch Uri und der in die Konvention gesetzten Hoffnung, dieses Problem lösen zu können. Auch die meisten übrigen Kantonsvertreter begrüßten die Bemühungen um eine internationale Zusammenarbeit im Alpenschutz, wenn auch etwas zurückhaltender. Einzig der Bündner Regierungsrat Aluis Maissen (CVP) stellte sich von Anfang an gegen das Projekt, was er mit der Stärkung der Schutzbelange und einem überbordenden Bürokratismus begründete.⁶⁵

Die positive Stimmung kippte im September 1991, als sich die Bergkantone Graubünden, Wallis, Glarus, Obwalden, Tessin und Uri gegen die Konvention stellten. Sie erklärten sich besorgt, die kantonale Hoheit könne durch das internationale Vertragswerk beeinträchtigt werden. Auch verlangten sie einen Passus in der Konvention, der den Alpengebieten weiterhin eine selbstbestimmte Wirt-

60 Das waren für die Sitzung am 20. April 1990: Glarus, Graubünden, Obwalden, Schwyz, St. Gallen, Tessin, Uri und Wallis. An der zweiten Sitzung am 10. August 1990 wurden die Kantone Freiburg, Genf, Luzern, Nidwalden und Waadt zusätzlich geladen, jedoch nur Luzern nahm diese Möglichkeit wahr. Arbeitsgruppe Alpenschutz CH, Protokoll der Konferenz vom 10. August 1990 in Bern (10.08.1990), BAR, Sign.: E8125B#2005/160#45*.

61 Dazu gehörten folgende Bundesstellen: Bundesamt für Umwelt, Wald und Landwirtschaft; Integrationsbüro; Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten; Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement; Bundesamt für Polizei; Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit; Bundesamt für Wasserwirtschaft; Dienst für Gesamtverkehrsfragen; Bundesamt für Landwirtschaft; Bundesamt für Strassenbau; Bundesamt für Verkehr; Bundesamt für Raumplanung; Bundesamt für Justiz; Eidgenössische Finanzverwaltung. Arbeitsgruppe Alpenschutz CH, Protokoll der Konferenz vom 20. April 1990. Internationale Alpenkonferenz der Umweltminister. Erste Informations- und Koordinationssitzung (20.04.1990), BAR, Sign.: E8125B#2005/160#45*.

62 Ebenda.

63 Das Protokoll der 5. Sitzung ist nicht im BAR überliefert.

64 Dr. Peter Huber, Urner Kanzleidirektor, war an den internationalen Verhandlungen als offizieller Vertreter der Alpenkantone dabei; Regierungsrat Carlo Dittli liess keine der protokollierten Informationskonferenzen aus.

65 Arbeitsgruppe Alpenschutz CH, Zweite Informationssitzung; Arbeitsgruppe Alpenschutz CH, Protokoll der 3. Informationssitzung vom 23. November 1990 (23.11.1990), BAR, Sign.: E8125B#2005/160#45*.

schaftspolitik garantieren und wirtschaftliches Wachstum erlauben sollte.⁶⁶ Wie dieser Sinneswandel stattgefunden hatte, lässt sich nicht genauer eruieren, da das Protokoll der 5. Sitzung der Arbeitsgruppe Alpenschutz CH vom 20. August 1991 nicht überliefert ist. Der Urner Regierungsrat Carlo Dittli jedenfalls hatte bis zum Mai 1991 zur Konvention gehalten.⁶⁷ Es ist deshalb durchaus denkbar, dass die Schweizer Zeitungen, die von der geschlossenen Ablehnung der Gebirgskantone berichteten, deren Position nur vereinfacht abbildeten.⁶⁸

Das Rahmenprotokoll der Alpenkonvention kam in der Schweiz bereits am 28. Februar 1991 in die Vernehmlassung (offizielle Anhörung der Betroffenen und von Experten bei der Vorbereitung eines Gesetzgebungsverfahrens). Die Arbeitsgruppe hoher Beamter, das internationale Gremium zur Erarbeitung der Konvention, wollte den Entwurf jedoch erst im Juni 1991 bereinigen – die Vernehmlassung fand damit zu einem Dokument statt, dessen endgültige Version noch nicht bekannt war.⁶⁹ Ungeachtet der Kritik an diesem Vorgehen wurden 140 Verbände, Parteien, Fachorganisationen und Stiftungen sowie alle Kantone in die Vernehmlassung einbezogen – die Alpen-Initiative war nicht auf der Liste.⁷⁰ Letzteres hing wohl primär damit zusammen, dass die Organisation noch kaum etabliert war. Jedoch dürfte auch ein politisches Kalkül der Bundesverwaltung zur Marginalisierung der unliebsamen Initiativgruppe mitgewirkt haben.

Eine für die schweizerische Positionierung zur Alpenkonvention wichtige Interessenvertretung war die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB),⁷¹ deren Vernehmlassungsantwort hier deshalb genauer behandelt wird.⁷²

66 Vgl. Oberwalliser Umwält Zitig Nr. 16.

67 Arbeitsgruppe Alpenschutz CH, Protokoll der vierten Sitzung vom 22. Mai 1991 (22.05.1991), BAR, Sign.: E8125B#2005/160#45*.

68 Für die Medienberichterstattung vgl. Das Interesse der Schweiz an einer Alpenkonvention. In: Neue Zürcher Zeitung (27.06.1991); Theler, Noch ganz nach Geld; Brändli, Die geplante Alpenkonvention. Zweifel aus der Sicht eines Bergkantons; Bätzing, Alpenkonvention; Allenbach, Darf die Schweiz.

69 Arbeitsgruppe Alpenschutz CH, Vierte Informationssitzung.

70 Uebereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention), Liste der Vernehmlassungsadressen & Erläuterungen. 5. Februar 1991 (1991), BAR, Sign.: E8125B#2005/160#45*.

71 Die SAB (früher Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Bergbevölkerung) ist ein 1943 gegründeter Verein mit Mitgliedern aus den Bergkantonen, Berggemeinden usw. Sie versteht sich als Interessenvertretung für die Berggebiete. Vgl. Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Über uns siehe URL: <http://www.sab.ch/ueber-uns.html> (12.11.2018).

72 Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Schreiben an Bundespräsident Flavio Cotti (17.06.1991), Archiv SAB.

Die SAB zeigte sich besonders besorgt über die strukturellen Veränderungen der vergangenen dreissig Jahre im Alpenraum:

Trotz aller Anstrengungen und im Hinblick auf die künftigen Entwicklungen in Europa, droht die Gefahr einer verstärkten Konzentration in den Agglomerationen, begleitet von Abwanderungstendenzen in den Berggebieten.

Ihre Position zur Alpenkonvention leitete sie aus dieser Problemstellung ab:

Bei der Ausgestaltung einer Alpenkonvention legt die SAB deshalb grössten Wert darauf, dass der im Alpenraum lebende Mensch im Zentrum steht und dass alles unternommen wird, dessen wirtschaftliche Existenzbedingungen nachhaltig zu verbessern und konkurrenzfähig zu gestalten. Besonders wichtig ist dabei, dass der Bergbevölkerung eine grösstmögliche Mitsprache und Mitbestimmung eingeräumt wird. Eine Verfügung über den Alpenraum über die Köpfe der betroffenen Bevölkerung hinweg, würde die SAB mit aller Deutlichkeit ablehnen.

Grundsätzlich bekannte sie sich in ihrer Stellungnahme zu einer internationalen Abmachung bezüglich des Schutzes und der Förderung des Alpenraums, da nur eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit der gegebenen Problemlage gerecht werde. Das Ziel der Alpenkonvention müsse jedoch sein, die wirtschaftliche Basis und die Ressourcen «zugunsten der im Alpenraum lebenden Bevölkerung längerfristig zu schützen und deren nachhaltige Nutzung sicherzustellen». Auf dieser Ebene erachtete die SAB die internationale Zusammenarbeit als zwingend.

Am Konventionsentwurf kritisierte die SAB dessen Fokus auf «Schutz», was sie am Beispiel der Bergwälder ausführte. Diese erfülle neben ihrer Schutzfunktion gegen Lawinen und Steinschlag auch eine wirtschaftliche Rolle. Man könne also ihre Nutzung nicht generell verbieten, sondern müsse vielmehr eine «massvolle Nutzung und naturgemässe Pflege der Wälder» zulassen und fördern. Ähnlich wie Aluis Maissen zielte auch die Kritik der SAB auf die Schutzbestimmungen der Konvention. Im Schutz der Alpen sah die SAB eine Bevormundung der Bergbevölkerung durch Aussenstehende, die dem Ideal der Naturkonservierung folgte und damit die wirtschaftliche Nutzung der Alpen als Existenzgrundlage der Bergbevölkerung blockierte.

Nach der Unterzeichnung der Alpenkonvention am 7. November 1991 in Salzburg kamen auch die einzelnen Protokolle der Alpenkonvention in der Schweiz zur Vernehmlassung. Im Juni 1994 versandte die Bundesverwaltung die Vorentwürfe der Protokolle «Berglandwirtschaft und Kulturlandschaft», «Naturschutz und Landschaftspflege», «Tourismus», «Raumplanung und nachhaltige Entwick-

lung» und «Verkehr» an die als relevant befundenen Organisationen – darunter befand sich die Alpen-Initiative immer noch nicht. Auch hier soll die Stellungnahme der SAB genauer betrachtet werden.⁷³

Die SAB war 1991 bereits teilweise unzufrieden mit dem Rahmenprotokoll der Alpenkonvention und der Aussicht auf die Durchführungsprotokolle gewesen, denn ihr fehlte die Berücksichtigung der «sozioökonomischen Aspekte». Im Auftrag des BUWAL erarbeitete die SAB gemeinsam mit dem Geographen Daniel Wachter von der Universität Zürich eine Studie zur «Vertiefung sozio-ökonomischer Aspekte der Alpenkonvention und ihrer Protokolle».⁷⁴ Die Studie diente der Expertengruppe Messerli der Universität Bern als Grundlage für ein Empfehlungsschreiben an den Bundesrat (zur Expertengruppe Messerli s. 3.1.2). Die Expertengruppe regte unter anderem ein zusätzliches Durchführungsprotokoll zu «Bevölkerung und Wirtschaft» an, das neben der Stärkung der Entscheidungsautonomie von Gemeinden auch eine gezielte Wirtschaftsförderung in Tourismus, Land- und Forstwirtschaft empfahl.⁷⁵ Die Schweizer Delegation scheiterte in der Arbeitsgruppe hoher Beamter in ihren Bemühungen um die Einführung dieses Protokolls.⁷⁶

Dass die Forderung nach einem Protokoll mit «sozioökonomischen Aspekten» nicht erfüllt worden war, bedauerte die SAB in ihrer Stellungnahme 1994 und wiederholte die bekannte Kritik. «Der Geist der Konvention ist stark durch den Schutzgedanken geprägt, und die Annahme einzelner Protokolle ist deshalb aus unserer Sicht nicht zu verantworten.» Die verschiedenen Protokolle wurden als wenig griffig beziehungsweise als in der Schweiz bereits erfüllt beurteilt, beispielsweise durch die Raumplanung. Zum Protokoll Verkehr schrieb die SAB, die Verlagerung des Gütertransportes auf die Schiene sei

nur in schwacher und unverständlicher Form gefordert [...]. Einer Ratifizierung könnte somit nur zugestimmt werden, wenn die Gültigkeit von Transitabkommen

73 Für das Folgende: Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Schreiben an Bundesrätin Ruth Dreifuss, Vorsteherin des EDI (05.09.1994), Archiv SAB.

74 Daniel Wachter, Vertiefung sozio-ökonomischer Aspekte der Alpenkonvention und ihrer Protokolle. Eine Untersuchung der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) im Auftr. des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) (Bern 1993).

75 Der Bericht der Expertengruppe Messerli ist in Ausschnitten in der Vernehmlassungantwort der SAB zu den Durchführungsprotokollen 1994 enthalten: Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Schreiben an Bundesrätin Ruth Dreifuss, Vorsteherin des EDI.

76 Ähnliche Forderungen scheiterten auch später, etwa das Protokoll «Bevölkerung und Kultur» der CIPRA auf der 6. Alpenkonferenz 2000. Vgl. Galle, Übereinkommen, S. 149–151.

und Alpeninitiative garantiert wäre. [...] Das Protokoll ist ohne diese Ergänzungen für die Schweiz bedeutungslos und deshalb überflüssig.

Alles in allem verurteilte die SAB die Alpenkonvention als unausgewogen und bezweifelte ihren Nutzen. Mit der Einheitlichen Europäischen Akte und den Maastrichter Beschlüssen zur Umweltpolitik sei der Umweltschutz auf Ebene der EU verbindlicher und wirkungsvoller als die Alpenkonvention. Aufwand und Ertrag stünden in einem ungünstigen Verhältnis, zumal der Rechtscharakter des Vertragswerks unklar sei. Zwar hegte die SAB Zweifel, dass die Schweiz sich als «Alpenland *«par excellence»*» nach den mehrjährigen Verhandlungen aus dem Vertragswerk zurückziehen könne. Trotzdem kam sie in «einer Gesamtbilanzierung der Vor- und Nachteile der Alpenkonvention [...] zum Schluss, die Ratifizierung dieses Vertragswerk sei in der vorliegenden Form abzulehnen. Wir bitten Sie deshalb darauf zu verzichten, dem Parlament eine entsprechende Botschaft zuzuleiten.»

Negative Rückmeldungen kamen auch von der Regierungskonferenz der Gebirgskantone, die das bekannte Argument des Autonomieverlusts vorbrachte.⁷⁷ In der Folge bemühte sich der Bund um eine Vermittlung zwischen den Bergkantonen und der Alpenkonferenz der Umweltminister. Im August 1996 einigte sich eine Arbeitsgruppe des Bundes und der Alpenkantone, dass man die Bedenken der Kantonsregierungen ins Protokoll «Raumplanung und nachhaltige Entwicklung» einfließen lasse und so «im Rahmen des international Möglichen» die Bedürfnisse befriedigen könne.⁷⁸ Nach dem Gelingen dieses Vorgehens konnten die fünf Protokolle Raumplanung und nachhaltige Entwicklung, Berglandwirtschaft, Naturschutz und Landschaftspflege, Bergwald und Tourismus unterzeichnet werden (noch nicht aber das Protokoll Verkehr); die Umsetzung der Protokolle sollte nach schweizerischem Recht den Kantonen unterliegen.⁷⁹ Zwischen 1998 und 2000 unterzeichnete die Schweiz schliesslich alle Zusatzprotokolle, jedoch bis heute ist noch keines ratifiziert oder implementiert worden.⁸⁰

77 Allenbach, Alpenkonvention; Beat Allenbach, Alpenkonvention: Widerstand hält an. Gebirgskantone ließen sich nicht besänftigen. In: Tages-Anzeiger (09.12.1994).

78 Bundesrat, Botschaft zum Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention) und zu verschiedenen Zusatzprotokollen (vom 10. September 1997). In: Bundesblatt III (1997), S. 657–764, hier S. 666.

79 Vgl. Beat Allenbach, Durchbruch für die Alpenkonvention. Gebirgskantone schwenken ein und sind mit dem Bund für den Beitritt. In: Tages-Anzeiger (26.08.1996); Bundesrat, Botschaft Alpenkonvention.

80 Peter Hasslacher, Alpenkonvention: Bibliographie Nr. 54 (07.2013), S. 11. Die Frage nach dem Warum ist ein Forschungsdesiderat: Möglicherweise verlor die Alpenkonvention durch das «Alpine Space Programme» von Interreg (eingeführt 2000) an Relevanz.

Die schweizerische Alpenschutzbewegung wurde im Verlauf der 1990er Jahre vermehrt auf die Alpenkonvention aufmerksam. Nach einer anfänglich eher zögerlichen Wahrnehmung beobachtete sie die entsprechenden Prozesse ab 1991 intensiver, besonders die Alpen-Initiative setzte sich mit ihr und ihrem Verkehrsprotokoll auseinander.⁸¹ In die Vernehmlassung waren nebst allen Kantonsregierungen und den Regierungsparteien auch Wirtschafts- und Fachorganisationen sowie beschwerdeberechtigte Schutzorganisationen involviert – die Alpen-Initiative jedoch stand erstmals im Jahr 2000 auf der Liste für die Vernehmlassung des Verkehrsprotokolls.⁸² Trotzdem berichtete sie positiv von den laufenden Verhandlungen über die Konvention. Beispielsweise verwies sie auf den Artikel II des Rahmenprotokolls, der verlangte, dass der Ausbau von Verkehrsinfrastruktur in den Alpen verhindert und der Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden müsse.⁸³ Auch das vorgesehene Verkehrsprotokoll wurde anfänglich positiv bewertet, was dann allerdings immer mehr der Kritik wich.

Das Thema Verkehr blieb der am meisten umstrittene Bestandteil der Konvention, nicht nur innerhalb der Alpenschutzbewegung, sondern auch innerhalb der schweizerischen Bundesverwaltung und unter den österreichischen Delegierten (s. 3.2.4). 1991 zeigten sich die Vertreterinnen und Vertreter Alpen-Initiative enttäuscht über den 6. Entwurf des Rahmenabkommens, wonach der Verkehr «nicht mehr «unschädlich», sondern bloss «erträglich» sein müsse. Sie bemängelte das Fehlen verbindlicher Massnahmen und die Formulierung, «marktkonforme Anreize» anwenden zu wollen.⁸⁴ Im Juli 1995 waren die Vertreterinnen und Vertreter der Alpen-Initiative erbost über die «jämmerlichste Rolle», welche die Schweiz in der Ausarbeitung des Verkehrsprotokolls spiele.⁸⁵ Die positive Stimmung zu Beginn der 1990er Jahre wich angesichts des schleppenden Vorankommens und der Tendenz, die Protokolle allzu kompromisshaft zu gestalten, grosser Enttäuschung.

Das Problem des Verkehrsprotokolls war die harte Front zwischen Deutschland, Frankreich und Italien einerseits, die lediglich «möglichst grosse Teile» des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene bringen wollten, und Österreich ande-

81 Die Oberwalliser Umweltbewegung interessierte sich erst ab 1992, d.h. nach der Unterzeichnung des Rahmenprotokolls für die Konvention, vgl. Oberwalliser Umwält Zitig Nr. 16.

82 Alpen-Initiative, Vernehmlassung zum Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention (Schreiben an Bundesrat Moritz Leuenberger, Vernehmlassung, 25.02.2000), SozArch, Sign.: Ar 610.28.1.

83 Echo Nr. 13 (15.06.1991).

84 Echo Nr. 14.

85 Alpen-Initiative, Protokoll der erweiterten Vorstandssitzung vom 9. Juli 1995 in Bern (09.07.1995), SozArch, Sign.: Ar 610.10.1.

rerseits, das den gesamten Verkehr verlagert sehen wollte. Die Schweiz sah sich in der Rolle der Vermittlerin.⁸⁶ Der schweizerische Kompromissvorschlag fiel im Juli 1995 zuungunsten Österreichs aus. Der österreichischen Regierung fehle das Verbot für den Bau neuer Alpen transitstrassen im Verkehrsprotokoll, weshalb sie die Unterzeichnung verweigerte.⁸⁷ Die Enttäuschung schweizerischer Alpenschützerinnen und österreichischer Politiker über den fehlenden Biss des schweizerischen Verkehrsprotokollentwurfs war gross.⁸⁸ Die OGUV stimmte ihrerseits in den Negativkanon über das Verkehrsprotokoll ein.⁸⁹

Anders als die Regierungen der Alpenkantone und die SAB war die Alpenschutzbewegung vom Nutzen und von der Notwendigkeit der Alpenkonvention überzeugt. Der Schutz der Alpen hatte für sie eine erheblich höhere Priorität als wirtschaftliches Wachstum, die internationale Verankerung des Alpenschutzes schien ihnen eine Notwendigkeit: Verkehrsströme durch die Bergtäler, Luftverschmutzung, das Waldsterben, die Krise der Berglandwirtschaft, der überbordende Tourismus – all das kenne keine nationalen Grenzen. Die *Oberwalliser Umwält Zitig* schrieb: «Von aussen verstärkt sich zunehmend der Druck der europäischen Bevölkerungs- und Wirtschaftszentren auf die Alpen, den grössten, naturnahe erhalten gebliebenen Raum im Herzen Europas.» Die Oberwalliser Alpenschützerinnen und -schützer postulierten, dieser Herausforderung sei nur zu begegnen, «wenn die betroffenen Alpenregionen über alle Ländergrenzen hinweg gemeinsame Strategien vereinbaren und auch durchsetzen».⁹⁰ Es brauche aber auch die Nationalstaaten, damit diese europäischen Koordination funktionieren könne.

Dass sich die Alpenkantone selbst gegen die Alpenkonvention stemmten, erschien dem Alpenschutzaktivisten Alf Arnold widersprüchlich. Die Konvention sei von den Alpenländern gemeinsam ausgearbeitet worden, wer sich nun dagegenstelle, sei entweder von den «Strombaronen» gekauft (die Bündner Regierung mit den Pumpspeicherwerken), der «Autobahnlobby» hörig (die Walliser Regie-

86 Aldo Antoniotti, Schreiben an H.-P. Fagnini, Vizedirektor BAV. Betrifft: Alpenkonvention; Bereich «Verkehr» (06.09.1990), BAR, Sign.: E8125B#2005/160#45*.

87 Alpen-Initiative, Protokoll; S. Scalabrino, Hart wie Fels und störrisch wie der Esel am Berg. Beim Alpenschutz zeigen die Eidgenossen wenig Solidarität mit ihren Nachbarn und vergeben damit eine europapolitische Chance. In: Die Weltwoche (22.02.1996); in Österreich nährte die Furcht vor dem internationalen Druck zum Bau einer vierten Nord-Süd-Achse (Alemagna-Autobahn) die Forderung nach einem Bauverbot für weitere hochrangige Strassen in der Alpenkonvention, vgl. Heuck, Infrastrukturmassnahmen, S. 52; Galle, Übereinkommen, S. 122–125.

88 Alpen-Initiative, Protokoll der Telefonkonferenz Ausschuss, 27./28. Juni 1995 (28.06.1995), SozArch, Sign.: Ar 610.10.1 Kaspar Villiger amtierte 1995 als Bundespräsident.

89 Oberwalliser Umwält Zitig Nr. 27 (09.1994).

90 Oberwalliser Umwält Zitig Nr. 16.

rung mit der N9) oder von der Technik verblendet (die Urner Regierung von der NEAT). Die SAB, die seinerzeit gegen die Alpenschutz-Initiative gekämpft hatte, sei schon damals von der «Beton- und Autolobby» eingespannt worden.⁹¹ Ein Scheitern der Alpenkonvention sei ein fatales Zeichen und eine verpasste Chance für die Alpenregionen.

Dieser deutliche Graben zwischen den Regierungen und den Umweltbewegungen der Berggebiete wird von Arnold im *echo* breiter dargestellt, als er tatsächlich war. Die Position der Regierungen der Alpenkantone war durchaus differenziert, ihre Ablehnung der Alpenkonvention auch der Kritik am Verkehrsprotokoll geschuldet – und darin war die Meinung kompatibel mit derjenigen der Alpenschutzbewegung. Während aber die Regierungsvertreter daraus den Schluss zogen, die Konvention abzulehnen, war sie für die Alpenschutzbewegung ein Schritt in die richtige Richtung. Die Meinungsverschiedenheit der Alpenschutzbewegung und der Regierungsvertreter fusste eher auf dem regierungskritischen Erbe der Alpenschützerinnen und Alpenschützer als auf Inhalten (s. 4.2.1).

Nachdem Fortschritte im Verkehrsprotokoll ausblieben (insbesondere die Forderung Österreichs, auf den Bau neuer hochrangiger Strassen durch die Alpen zu verzichten, stiess auf Opposition), galt die gesamte Alpenkonvention 1995 als festgefahren.⁹² Die Hoffnung der Alpenschutzbewegung von 1991 trübte sich.⁹³ Die Alpenschützerinnen und Alpenschützer führten ihre Lobbyarbeit für die Zusatzprotokolle nun auf europäischer Ebene fort. Mit der ITE verfügten sie seit 1995 über eine transnational vernetzte Interessenvertretung. In einer gemeinsamen «Protestfax-Aktion» forderte die ITE den EU-Verkehrskommissar Neil Kinnock 1998 zu mehr Einsatz für die «überfällige Ratifizierung der Alpenkonvention und die Finalisierung des Verkehrsprotokolls» auf,⁹⁴ allerdings ohne etwas Handfestes zu bewirken.

Im Vorfeld der 6. Alpenkonferenz der Umweltminister am 31. Oktober 2000 in Luzern hingen Erfolg und Misserfolg der Alpenkonvention vom Verkehrsprotokoll ab. Wenn es weiterhin blockiert bleibe, sei die Alpenkonvention «beerdigbar», wie der Vorsitzende des Ständigen Ausschusses der Alpenkonvention, Arthur Mohr, im September 2000 konstatierte.⁹⁵ Auf das Beharren Österreichs hin einigten sich schliesslich die Vertragsparteien, auf den Bau von Autobahnen und Schnellstras-

91 So Arnold in: *echo* Nr. 33.

92 Beat Allenbach, Verkehrsprotokoll gescheitert. Alpenkonvention: Schweiz gibt Mandat zurück. In: *Tages-Anzeiger* (16.06.1995).

93 *Echo* Nr. 35 (12.07.1995); *echo* Nr. 38 (19.01.1996); *echo* Nr. 40 (19.07.1996).

94 Initiative Transport Europe, Protestfax-Aktion ITE-Aktionstag 1998: Rückmeldungen von Gruppen bzgl. Beteiligung (o. D.), *SozArch*, Sign.: Ar 611.10.8.

95 Initiative Transport Europe, ITE-Fax Nr. 47 (09.2000), *SozArch*, Sign.: Ar 611.10.17.

sen für den alpenquerenden Verkehr zu verzichten. In Luzern unterzeichneten die Staaten mit Alpenanteil das Verkehrsprotokoll, einzig die EU enthielt sich dieses Schrittes bis Oktober 2006. Doch die Konvention galt als gerettet.⁹⁶

Trotz des finalen Erfolgs der Alpenkonvention war die Euphorie der Alpenschützerinnen und Alpenschützer mässig. Die Arbeit hatte zu lange gedauert, und die Chancen für den Alpenraum schienen vertan. Die Schweiz und die EU hatten im bilateralen Landverkehrsabkommen eine verbindliche Abmachung getroffen, die in keiner Weise den ganzen Alpenraum berücksichtigte. In Österreich galten immer noch die Ökopunkte, eine Koordination hatte nicht stattgefunden. Das «wenig griffige»⁹⁷ Verkehrsprotokoll war nicht mehr das eigentliche Problem, es änderte sowieso nichts mehr an den verkehrspolitischen Leitlinien der kommenden Jahre. Auch die Hoffnung, dass die Alpenkonvention das «Alpenbewusstsein» stärken könnte, war verfliegen. Im Gegenteil schien es zu Beginn des 21. Jahrhunderts, als würden sich die Alpenschützerinnen und Alpenschützer wieder vermehrt auf den Nationalstaat zurückziehen.

6.3 «MARKTWIRTSCHAFTLICHE MASSNAHMEN»: VERSUCHE ZUR FÖRDERUNG DER VERKEHRSVERLAGERUNG

In den 1980er Jahren bildete sich in schweizerischen Expertenkreisen und innerhalb der für ökologische Themen sensibilisierten Bevölkerung der Konsens heraus, dass der Strassenverkehr zu billig sei. Dies schade sowohl dem Fiskus, der für die privatwirtschaftlich arbeitenden Strassentransportunternehmen die Infrastruktur finanzieren müsse, als auch der Eisenbahn, die auf dem Verkehrsmarkt gegen den billigen Strassengüterverkehr verliere. Darunter wiederum litten die Steuerzahlenden, da die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) zum Staatseigentum gehörten. 1984 stimmte deshalb der schweizerische Souverän der Erhebung von Strassennutzungsgebühren zu. Das Konzept der «Kostenwahrheit im Verkehr» war gesellschaftsfähig geworden.

In der politikwissenschaftlichen Forschung wird diese Berechnung von «Umweltkosten» auch als Ökonomisierung der Umweltpolitik bezeichnet. Diese Leitidee gewann in den 1990er Jahren an Popularität, zum einen da sie volkswirtschaftlich erwünscht war, zum anderen da sie als einzige reale Möglichkeit erschien, Konsumenten und Produzenten zum Umweltschutz zu bewegen.⁹⁸ Die Konzentration

96 Vgl. Galle, Übereinkommen, S. 126–132; Heuck, Infrastrukturmassnahmen, S. 52–55.

97 Alpen-Initiative, Vernehmlassung zum Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention.

98 Vgl. Grafl, Ökonomisierung.

auf die Ökonomisierung der Umweltpolitik folgte auch einer gewissen Resignation umweltpolitischer Kreise in den 1990er Jahren. Vielfach kamen Umweltpolitikerinnen und -politiker zu der Erkenntnis, dass die Umweltbelastung zwar nicht auf null reduzierbar sei, dass sie sich aber immerhin senken lasse.⁹⁹ Das Prinzip der Ökonomisierung gewann auch im Alpenschutz mehr und mehr an Bedeutung.

Mit Blick auf die inhaltlichen Forderungen der Alpenschutzbewegung in der Schweiz sind drei Phasen auszumachen. Während ihrer Frühphase (1980–1989) kämpften lokale Bewegungen gegen den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, der allerdings nicht überall zu verhindern war. Mit der Lancierung der Alpenschutz-Initiative 1989 trat in einer zweiten Phase die Verkehrsbeschränkung durch die Alpen in den Fokus der Bewegung. Allerdings zeichnete sich rasch ab, dass eine nationale gesetzliche Regulierung des Transitverkehrs wegen des internationalen Kontexts nicht möglich war. Die EG drohte mit Konsequenzen, wenn die Schweiz die Transportunternehmen ihrer Mitgliedstaaten fiskalisch oder legal diskriminieren würde. Gleichzeitig war es innenpolitisch kaum durchzusetzen, würden alle Alpenstransitfahrten – und damit auch diejenigen inländischer Unternehmen – zusätzlich besteuert werden. In einer dritten Phase ab 1995 adaptierten auch die Alpenschutzorganisationen Alpen-Initiative und ITE die Idee der Ökonomisierung für ihr Anliegen. Im Folgenden geht es um diese dritte Phase, wobei auch die Hintergründe der verschiedenen Ökonomisierungskonzepte untersucht werden.

6.3.1 Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

Die Diskussion um die Kostenunterdeckung des Strassenverkehrs in der schweizerischen Politik und den Behörden reichte bis in die 1960er Jahre zurück.¹⁰⁰ 1980 beantragte der Bundesrat beim Parlament die Einführung einer kosten- und leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, er wollte jedoch vorerst auf die Einführung einer Autobahnvignette und damit auf eine Abgabe für den Individualverkehr verzichten. Im Juni 1983 beschloss das Parlament, diesbezüglich den Soverän zu befragen. Am 26. Februar 1984 wurden sowohl eine pauschale Schwerverkehrsabgabe¹⁰¹ als auch die Autobahnvignette angenommen und zum 1. Januar 1985 für

99 Laut Uekötter richteten sich die Umweltbewegungen nun nach dem Paradigma «managen statt lösen»: Uekötter, Am Ende, S. 200.

100 Vgl. Berger u. a., Entwicklungspfade, S. 96–97.

101 Als «Schwerverkehr» galten in der Schweiz Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht (Eigengewicht und Ladung) von über 3,5 Tonnen. In Deutschland lag das Minimalgewicht bei 18 Tonnen. Die Richtlinien der EG-Kommission von 1990 schlugen eine Limite von 12 Tonnen vor, vgl. Bundesrat, Botschaft über die Verlängerung und Neugestaltung der

eine Dauer von vorerst zehn Jahren eingeführt.¹⁰² Dieser «Durchbruch in der Umweltpolitik»¹⁰³ führte zu teils heftigen Protesten seitens der Transportunternehmerverbände.

Zwei Jahre später brachte der VCS eine neue Initiative vors Stimmvolk. Dem linksgrünen Verkehrs-Club reichte die pauschale Schwerverkehrsabgabe von 1984 nicht aus und er forderte eine leistungsabhängige Abgabe.¹⁰⁴ Der Jahresertrag der pauschalen Abgabe lag nach den Berechnungen des VCS 1985 bei 111 Millionen Franken, während die leistungsabhängige Abgabe 350 Millionen Franken einbringen könne. Das Ausmass der Unterdeckung des Strassenverkehrs veranschlagten die Initianten auf rund 400 Millionen Franken – oder sogar auf «Milliardenhöhe», «wenn die sog. externen Kosten (Folgekosten von Umweltbelastung und Unfällen) miteinbezogen werden.»¹⁰⁵ Demgegenüber schätzte der Bund die Kostenunterdeckung auf rund 200 Millionen Franken.¹⁰⁶ Der Bundesrat lehnte die Initiative ab, auch da er sich mitten in den Diskussionen um die Koordinierte Verkehrspolitik befand und den Zeitpunkt als ungünstig betrachtete. Das Projekt Koordinierte Verkehrspolitik war verwaltungsintern und im Parlament stark umstritten, der Bundesrat wollte möglichst alle externen Beeinträchtigungen verhindern (s. 6.1.1).¹⁰⁷

Die Zeit für eine leistungsabhängige Abgabe war noch nicht reif. Auch der «Durchbruch» von 1984 gelang nur dank der politisch breiten Unterstützung, die von Umweltschützerinnen und Umweltschützern bis hin zu den bürgerlichen Parteien reichte, denn auch unter Letzteren gab es Strassenverkehrsskeptiker. Zu den bürgerlichen Unterstützern von leistungsabhängigen Verkehrsabgaben gehörte der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (LITRA)¹⁰⁸. Die LITRA war

Strassenbenützungsabgaben (Schwerverkehrsabgabe und Nationalstrassenabgabe) vom 27. Januar 1992. In: Bundesblatt II (1992), S. 729–781, hier S. 754.

102 Die Abgaben wurden bereits 1989 durch eine Volksinitiative, die ihre Abschaffung forderte, infrage gestellt.

103 Arnold, Bahnstrategie, S. 149.

104 Die pauschale Jahresgebühr betrug, je nach Gewicht der Fahrzeuge zwischen 500 und 3000 Franken, wobei für Einzelfahrten von ausländischen Transportunternehmen eine Tagespauschale von 15 Franken verlangt wurde. Vgl. Bundesrat, Botschaft über die Verlängerung und Neugestaltung der Strassenbenützungsabgaben, S. 5, 731–732.

105 Bundeskanzlei (Hg.), Volksabstimmung vom 07. Dezember 1986. Erläuterungen des Bundesrates (Bern 1986), S. 11.

106 Ebenda, S. 14.

107 Schlumpf: VCS-Initiative quer zur Verkehrspolitik. In: Tages-Anzeiger (22.10.1986); Koordinierte oder sektorielle Verkehrspolitik. In: Neue Zürcher Zeitung (22.10.1986); aus historischer Perspektive: Haefeli, Der grosse Plan; siehe auch Kapitel 6.1.

108 Das Kürzel LITRA leitete sich aus dem französischen Namen der Organisation ab und steht für Ligue suisse pour l'organisation rationelle du trafic.

1935 als Schweizerische Liga für rationelle Verkehrswirtschaft» mit dem Ziel gegründet worden, die Behörden im «Schutz der dem Volksganzen gehörenden Verkehrseinrichtungen zu unterstützen». Sie bestand zu einem gewichtigen Teil aus Parlamentariern der bürgerlichen Parteien und verstand sich keinesfalls als Interessenverband für Umweltschutz. Den Gründungsvorstand bildeten der Präsident Hans Käser, Ständerat der FDP aus Schaffhausen, der Vizepräsident Bernard de Weck, Ständerat der Katholischen Volkspartei aus Freiburg, und der Berner BGB-Nationalrat Hans Tschumi.¹⁰⁹ In den 1980er Jahren präsidierte der Urner CVP-Ständerat Leo Arnold die LITRA – auch er war kein eigentlicher Umweltpolitiker.¹¹⁰ Trotzdem verschoben sich in den 1980er Jahren die politischen Prioritäten des Verbands in Richtung Umweltpolitik: Zunehmend kritisierte die LITRA das ständige Verkehrswachstum und im Kontext der Waldsterbendebatte bezeichnete sie den Schadstoffausstoss des Strassenverkehrs als dessen Hauptursache.¹¹¹ Verkehrspolitik und Umweltpolitik, so die LITRA-Position Mitte der 1980er Jahre, seien deckungsgleich.¹¹² Gleichzeitig blieb die LITRA aber ihrem genuinen Anliegen treu, setzte sich gegen die «Umfahrung der Schweiz» ein und zeigte sich besorgt über den Anteilsverlust der SBB am Gütertransportmarkt.¹¹³

Am 7. Oktober 1981 referierte der Münchner Radio- und Fernsehjournalist Franz Stark bei der Mitgliederversammlung der LITRA in Bern. In seinem Referat «Was der Verkehr uns wirklich kostet» machte Stark seine Zuhörer auf die Folgekosten des Strassenverkehrs aufmerksam: Verkehrsunfälle, Landverschleiss, Grundwasserschäden, Lärm, Sauerstoffverbrauch und Abgase.¹¹⁴ Die LITRA bezifferte in ihrem dabei präsentierten Jahresbericht die ungedeckten Kosten des Schwerkverkehrs in der Schweiz auf 350–550 Millionen Franken jährlich;¹¹⁵ ein Defizit, das

109 Verkehr: Litra. In: Nationalzeitung (30.07.1935).

110 Präsidentenwechsel bei der Litra. In: Neue Zürcher Zeitung (29.09.1978); zu Arnold vgl. Hans Stadler, Arnold, Leo. In: HLS-Online (2014).

111 Angesichts der bevorstehenden Fertigstellung der Leventinaautobahn stellte sie 1982 klar: «Die Auswirkungen des Strassenverkehrs sind aber schon heute auf beiden Seiten des Gotthards kaum mehr tragbar.» LITRA (Hg.), Jahresbericht 1982/83 (1983), S. 9; zum Waldsterben: «Einer davon [der Gründe für das Waldsterben, R.A.] ist der hohe Stickstoffoxyd-Ausstoss des Motorfahrzeugverkehrs, der zusammen mit anderen Schadstoffen die Pflanzenmembrane zerstört und damit die Photosynthese behindert.» LITRA (Hg.), Jahresbericht 1983/84 (1984), S. 22; LITRA (Hg.), Jahresbericht 1984/85 (1985), S. 27.

112 LITRA (Hg.), Jahresbericht 1984/85, S. 27–28; Verkehrspolitik wird Umweltpolitik. Aus dem Jahresbericht 1984 der Litra. In: St. Galler Tagblatt (02.10.1985).

113 Die SBB verlieren laufend an Transitvolumen. In: Schaffhauser Nachrichten (23.11.1983).

114 Was der Verkehr uns wirklich kostet. Mitgliederversammlung der Litra.

115 Diese Zahlen stützten sich auf drei Studien aus den 1970er Jahren: Walter Wittmann, Ulf

«statt vom Verursacher heute noch von den anderen Strassenbenützern und von der Allgemeinheit getragen bzw. der Schwerverkehr von dieser subventioniert» werde.¹¹⁶

Vor diesem Hintergrund erscheint es als eine konsequente Fortführung ihrer Politik, dass die LITRA 1983 an der Volksabstimmung vom 26. Februar 1984 die Annahme der Schwerverkehrsabgabe forderte. Sie argumentierte dabei mit dem «Interesse aller Automobilisten», den Güterverkehr aus Gründen der Sicherheit und des flüssigen Verkehrs auf die «umweltfreundlichen und energiesparenden Bahnen zu verlagern».¹¹⁷ Die pauschale Schwerverkehrsabgabe sei ein Zwischenschritt zu einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, die den Strassengüterverkehr nach Mass der gefahrenen Kilometer besteuern und verteuern müsse, so die LITRA. Ohne eine solche leistungsabhängige Abgabe entlaste die Allgemeinheit die Transportunternehmen finanziell zu sehr.¹¹⁸ Die Argumente der bürgerlichen LITRA und des grünen VCS glichen sich nur marginal, trotzdem bildete eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe ein verbindendes Ziel.

Die Alpenschutzbewegung in der Schweiz forderte bis 1994 keine marktwirtschaftlichen, sondern ordnungspolitische Massnahmen: Gewichtslimit, Nacht- und Sonntagsfahrverbot sowie eine Verladepflicht von Transitgütern auf die Schiene; dies wohl auch, da hohe und leistungsabhängige Verkehrsabgaben innenpolitisch wenig Chancen hatten und Gewichtslimit, Nacht- und Sonntagsfahrverbote bereits bestanden. Allerdings waren die ordnungspolitischen Forderungen, wie sie ab 1989 innerhalb der Alpen-Initiative diskutiert wurden, aussenpolitisch in keiner Weise tragbar. Die bilateralen Beziehungen zwischen der Schweiz und der EG schlossen aus, dass die Schweiz Massnahmen ergreifen konnte, die sich diskriminierend für die Transportunternehmen der EG-Mitgliedstaaten auswirkten.¹¹⁹

Bülte, Die sozialen Kosten des Automobils in der Schweiz (Fribourg / Rüschlikon 1973); Roger Ballmer, Versuch einer Erfassung der Strassenverkehrsunfallfolgekosten für die Schweiz 1972 (Bern/Frankfurt a. M. 1975); Hans Browa, Soziale Nutzen und Kosten des Verkehrs in der Schweiz (Basel 1977).

116 LITRA (Hg.), Jahresbericht 1980/81, S. 8.

117 LITRA (Hg.), Jahresbericht 1982/83, S. 8.

118 Der neue Schwerpunkt Umweltpolitik der LITRA widerspiegelt einen generellen Trend der schweizerischen Politik nach der Eröffnung des Gotthardstrassentunnels im September 1980: Das «ökologische Problem» wurde auch in der Aussenpolitik zu einem Hauptthema. Vgl. Markus Maibach, Adrian Vatter, Fritz Sager u. a., Schweizerische Verkehrspolitik im Spannungsfeld der Aussenpolitik. Eine Policy-Netzwerkanalyse am Fallbeispiel der 28-Tonnen-Limite (Materialband M6) (Bern 1999).

119 Als exemplarisch für die Beziehung zwischen der Schweiz und der EU um 1990 kann etwa die Verhandlung um das Transitabkommen bezeichnet werden: Das Transitabkommen verbesserte den Zugang der Schweiz zum Europäischen Binnenmarkt, erleichterte

Besonders nach der Annahme der Alpenschutz-Initiative im Februar 1994 war auch das Initiativkomitee in der Pflicht, konstruktive und machbare Lösungen zur Umsetzung der Initiative vorzulegen. Dabei schälte sich rasch der Ansatz der «Kostenwahrheit» als gangbarer Weg heraus. Bereits anlässlich der Basler Transittagung 1993 plädierte der als Gastreferent geladene Europaparlamentarier Günter Topmann für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Schliesslich wurde die Abgabe zum designierten Ziel der Alpenschützer (s. 5.2.2). Sowohl die Alpen-Initiative als auch die ITE verlangten ihre europaweite Einführung.¹²⁰

Ihre Forderung nach einer leistungsabhängigen Verkehrsabgabe entwickelte die Alpenschutzbewegung parallel zur Europäischen Kommission.¹²¹ 1988 schlug die Europäische Kommission dem Rat der Europäischen Gemeinschaft vor, zwecks Harmonisierung der Besteuerung von schweren Nutzfahrzeugen nationale Steuern durch eine gemeinschaftliche Steuer abzulösen. Die Steuer sollte zeitgleich mit dem Europäischen Binnenmarkt 1992 verwirklicht werden und mit anderen Neuerungen, wie der Harmonisierung der Dieselsteuer, zusammenfallen. Allerdings blieb es bei der Idee, die aber 1992 mit dem Weissbuch «Die künftige Entwicklung der Gemeinsamen Verkehrspolitik» und dem Vertrag von Maastricht fortgeschrieben wurde.¹²² Spätestens ab diesem Zeitpunkt war es für EU-Beamte selbstverständlich, dass eine Strassennutzungssteuer als «marktgerechte Massnahme» galt.¹²³ Einen weiteren Schritt in diese Richtung machte die Kommission mit dem Grünbuch «Faire und effiziente Preise im Verkehr» 1995. Trotz der klaren Zielsetzung waren die Handlungsmöglichkeiten der Kommission im europäischen Mehrebenensystem beschränkt. 1997 hielten die Rechtswissenschaftler Astrid Epiney und Reto Gruber fest, «dass [...] die Realisierung der Pläne der Kommission im von

im Gegenzug aber den Strassenzugang für EU-Staaten in der Schweiz und sollte darüber hinaus den kombinierten Verkehr und das allgemeine Mobilitätsbedürfnis vereinbaren. Vgl. Rütsch, Alpeninitiative.

120 Ab August 1994 fielen die Schlagworte Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe beziehungsweise *road pricing* regelmässig auf den Sitzungen der Alpen-Initiative. Am erste ITE-Aktionstag im Oktober 1996 stand die LSVa im Zentrum der Forderungen. Die Forderung nach einer europaweiten LSVa intensivierte die ITE ab 1998.

121 Vgl. Meyer, Making.

122 Höschen spricht diesbezüglich von einem «Paradigmenwechsel», vgl. Höschen, Starrsinn, S. 337; der Vertrag von Maastricht wird von der Rechtswissenschaft als Wendepunkt der europäischen Verkehrspolitik bewertet, vgl. Epiney, Gruber (Hg.), Verkehrspolitik, S. 96–110; Volker Ebert, Günther Schulz, Europäische Binnengüterverkehrspolitik seit 1945. Wege und Hindernisse der Harmonisierung. In: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 48/1 (2007), S. 83–92.

123 Thomann, Vorreiterrolle.

nationalen Interessen geprägten Rat noch weitgehend aussteht».¹²⁴ Vor diesem Hintergrund ist die Hartnäckigkeit, mit der die Alpenschutzbewegung eine europäische leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe forderte, durchaus nachvollziehbar. Die Europäische Kommission bekannte sich zwar zum Konzept beziehungsweise forderte die Kostenwahrheit im Verkehr, Schritte in diese Richtung blieben aber angesichts nationaler Interessen blockiert.

Handlungsfähig war die Kommission aber in Bezug auf die bilateralen Verhandlungen mit der Schweiz. Als die Neuverhandlungen der Wirtschaftsbeziehungen zwischen der Schweiz und der EG nach dem Scheitern des EWR-Abkommens und der Annahme der Alpenschutz-Initiative im März 1995 begannen, ging es darum, den gegenseitigen Marktzugang zu garantieren, dabei aber die Alpenschutz-Initiative zu respektieren beziehungsweise ihre Umsetzung nicht zu blockieren. Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe als «marktwirtschaftliche Massnahme» zur Verteuerung des Strassenverkehrs und als Anreiz für die Verlagerung auf die Schiene erschien dabei als geeignetes Mittel.

Während Politikerinnen und Beamte um die bilateralen Verträge feilschten und zukünftige Finanzierungsmodelle des Verkehrs errechneten, festigten die Alpenschützerinnen und Alpenschützer ihre Position zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe bei der 2. Internationalen Transittagung 1995. Im Gegensatz zu Medien und Politik, die häufig von «Kostenwahrheit» sprachen, zogen es die Alpenschützer vor, von «Lenkungsabgaben» zu sprechen: Man könne die wahren Kosten des Strassentransports ohnehin nicht genau kennen. Lenkungsabgaben müssten zwingend «sehr hoch» angesetzt werden, um eine faktische Verringerung des Verkehrsaufkommens zu bewirken – allerdings waren viele Alpenschützerinnen generell skeptisch, ob marktkonforme Massnahmen für ihr Anliegen überhaupt ausreichen würden, und verlangten weiterhin ordnungspolitische Massnahmen.¹²⁵

Die Forderung nach einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe wurde von der Alpen-Initiative in der Schweiz und von der ITE in der EU artikuliert. Bereits beim 1. Internationalen ITE-Aktionstag im Oktober 1996 stand sie im Zentrum.¹²⁶ 1996 gab der Bundesrat die Botschaft zur Umsetzung der Alpenschutz-Initiative bekannt, die eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (in der Schweiz sprach man nun offiziell von der «LSVA») mit einem Ansatz von zwischen 1,6 und 3 Rappen pro Tonnenkilometer vorsah. Die Abgabe sollte ausserdem frü-

124 Epiney, Gruber (Hg.), Verkehrspolitik, S. 112.

125 Vgl. die Länderberichte und die Zusammenfassung der Diskussionen in: Alpen-Initiative (Hg.), 2. Internationale Transittagung.

126 Akten der ITE zum ITE-Aktionstag in Flüelen: Mehr Zug 1996. Sozialarchiv Ar 611.10.7; alle wichtigen Schweizer Medien berichteten am 7. Oktober 1996 über den Aktionstag, u.a. die NZZ und der *Tages-Anzeiger*.



Abbildung 33: Heike Aghte, Präsidentin der ITE, übergibt Gerhard Schmid, Vizepräsident des Europäischen Parlaments, am 6. Oktober 1999 in Brüssel die LSVA-Petition. Von links: Willy Piecyk (SPD-Abgeordneter im Europäischen Parlament), Gerhard Schmid (SPD-Abgeordneter im Europäischen Parlament), Margot Kessler (SPD-Abgeordnete im Europäischen Parlament, Mitglied des Petitionsausschusses), Renate Zauner (Alpen-Initiative), Heike Aghte und Maria Hilber (Bürgerinitiative für ein Lebenswertes Wipptal) sowie ein unbekannter Vertreter einer NGO.

hestens 2001 schrittweise eingeführt werden.¹²⁷ Der Vorstand der Alpen-Initiative beobachtete dieses Vorgehen misstrauisch und betrieb aktiv ausserparlamentarische Politik.¹²⁸ Das zweijährige Abstimmungsjubiläum feierte der Verein 1996 mit einer Pressekonferenz auf dem Bundesplatz und Referaten von Fabio Pedrina («Alpen-Initiative im internationalen Kontext: Voll im europäischen Trend»), Alf Arnold («Alpen-Initiative und LSVA: Bilanz der Umsetzung 2 Jahre nach der Abstimmung») und Gerhard Stürzlinger («Umfahrungsverkehr via Österreich: Von Österreich provoziert und gefördert»)¹²⁹ Die internationale LSVA-Lobbyarbeit

127 Bundesrat, Botschaft zu einem Bundesgesetz über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (11. September 1996). In: Bundesblatt V (1996), S. 535–536.

128 Alpen-Initiative, Protokoll der erweiterten Vorstandssitzung vom 31. Oktober 1996 (31.10.1996), SozArch, Sign.: Ar 610.10.1.

129 Alpen-Initiative, Protokoll der Alphorn-Konferenz vom 7. Februar 1996 (07.02.1996), SozArch, Sign.: Ar 610.10.1.

der Alpenschutzbewegung mündete schliesslich 1998 in einem koordinierten Protestfax der ITE und anderen Alpenschutzorganisationen an die Regierungen der Länder mit Alpenanteil und die EU-Kommission.¹³⁰ Am 5. Oktober 1999 übergaben der Verkehrs-Club Deutschland (VCD) und die Alpen-Initiative dem EU-Parlament eine von 483 Organisationen unterzeichnete Petition «Faire Preise im Güterverkehr», die eine europaweite LSVA forderte. Am 6. Oktober 1999 überreichten sie das Dokument den EU-Verkehrsministerinnen und -ministern.¹³¹ Beide Aktionen blieben ohne politische Folgen.

Motivatoren für das internationale Engagement der Alpen-Initiative waren das Problem des «Umwegverkehrs» und die Vorstellung der Zusammengehörigkeit des ganzen Alpenraums. In der Regel reagierten die Strassentransportunternehmen auf Unliebsamkeiten damit, dass sie auf andere Alpenpässe auswichen. Den Alpen als Ganzes war damit nicht gedient. Eine LSVA konnte deshalb den von den Alpenschützern intendierten Zweck nur erfüllen, wenn sie im ganzen Alpenraum oder europaweit eingeführt würde. In diesem Wissen forderte die Alpen-Initiative von Bundesrat Moritz Leuenberger (dem Nachfolger von Adolf Ogi im Verkehrsdepartement) und der schweizerischen Mission in Brüssel, dass erstens für die Umsetzung der Alpenschutz-Initiative der Jahreswechsel 2004/2005 als Ziel vorgegeben werden müsse und nicht das Tempo der EG massgebend sein dürfe; dass zweitens die NEAT nicht mit der LSVA finanziert werden könne, wenn deren Einführung von der EG abhängig gemacht werde; dass drittens das Gewichtslimit auch in den Nachbarländern auf 28 Tonnen gesenkt werden müsse.¹³² Der Vorstand der Alpen-Initiative misstraute den bilateralen Verhandlungen, kritisierte aber den Vorsteher des Verkehrsdepartements, SP-Politiker Leuenberger, weniger scharf als seinen Vorgänger, den SVP-Politiker Adolf Ogi. Die abschließende Ver-

130 Vgl. Initiative Transport Europe, Protestfax-Aktion.

131 Alpen-Initiative, Protokoll; echo Nr. 56; die Unterzeichnenden waren 19 internationale, 89 österreichische (darunter nicht das Transitforum Austria-Tirol), 9 belgische, 120 deutsche, 3 dänische, 12 spanische, 3 griechische, 100 französische, 44 italienische, 5 irische, 2 luxembourgsche, 7 niederländische, 3 portugiesische, 3 schwedische, 1 finnische, 16 britische sowie 42 «andere», d.h. Organisationen ausserhalb der EU (darunter 26 schweizerische – nicht aber der SAC): Alpen-Initiative, CIPRA Italien, FNAUT u. a., Petition: «Eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe für ganz Europa» (19.10.1999), SozArch, Sign.: Ar 610.16.3; Renate Zauner, Betr.: Internationale Petition «Faire Preise im Güterverkehr – Eine Schwerverkehrsabgabe für ganz Europa» (Schreiben an Jean Gonella, Brief, 01.10.1999), SozArch, Sign.: Ar 610.16.3; Initiative Transport Europe, International Petition to the European Parliament: «Fair Prices for Freight Transport – A HGV Kilometer Charge for the Whole of Europa» (1999), SozArch, Sign.: Ar 610.16.3.

132 Alpen-Initiative, Protokoll der Alphorn-Konferenz vom 15. Mai 1996 (15.05.1996), SozArch, Sign.: Ar 610.10.1.

ankerung der LSVA im Landverkehrsabkommen mit der EU stellte die Alpenschutzbewegung zufrieden.

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts bewerteten deutsche Printmedien die schweizerische LSVA als vorbildlich.¹³³ Die EU-Kommission bekannte sich im «Weissbuch zur europäischen Verkehrspolitik» von 2001 erneut zur Einführung der Kostenwahrheit.¹³⁴ Die Alpenschutzbewegung war dabei wohl ein Element unter vielen, das das Bekenntnis der EU-Kommission stützte. Immerhin war auch dank der Alpenschutz-Initiative die LSVA in der Schweiz am 27. September 1998 vom Souverän angenommen worden.

6.3.2 Ökopunktesystem

Österreich reichte am 17. Juli 1989 ein Beitritts-gesuch an die EG ein. Zu diesem Zeitpunkt liefen bereits seit gut einem Jahr Gespräche über ein Transitabkommen zwischen der EG und Österreich. In den Gesprächen forderten die Vertreter der EG den Abbau von Hemmnissen im Strassenverkehr (Infrastrukturengpässe, Gewichtslimits, Kontingente, Strassennutzungsgebühren und Wartezeiten an Grenzübergängen), die Transitfreiheit, die freie Wahl des Verkehrsmittels und den Verzicht auf einseitige verkehrsbeschränkende Massnahmen. Die österreichische Gegenposition verlangte die Reduktion der ökologischen Nachteile des Transitverkehrs und die Geltendmachung der ökologischen Sensibilität des Alpenraumes.¹³⁵

Grundlegend für die Verhandlungen war ein Paradigmenwechsel bezüglich der Verkehrspolitik, der in Österreich, insbesondere in Tirol, im Verlauf der 1970er und 1980er Jahre stattgefunden hatte. Dabei wurde besonders die Brennerautobahn von der «Traumstrasse der Alpen» zur «Transithölle Tirol» umgedeutet.¹³⁶ Kolp datiert das Umdenken auf das Jahr 1985 mit dem Argument, dass im April dieses Jahres der österreichische Verkehrsminister Ferdinand Lacina (SPÖ) die EG in Brüssel darauf aufmerksam gemacht habe, dass die österreichische Aufnahmekapazität für den Nord-Süd-Verkehr ihre Grenzen habe. Die Politik bekam dann 1989 den Druck der Antitransitbewegungen und der Alpenschützer zu spüren, durch welchen die Politiker «erstmalig zum Handeln gezwungen» wurden.¹³⁷

133 Bernward Janzing, Verkehrspolitik wie in der Schweiz. In: Die Tageszeitung (29.08.2000); Weniger Lkws durch die Alpen. In: Die Tageszeitung (11.03.2003).

134 Kommission der Europäischen Gemeinschaft, Weissbuch. Die europäische Verkehrspolitik bis 2010. Weichenstellungen für die Zukunft (Brüssel 2001).

135 Vgl. Kolp, Transitpolitik, S. 274–275.

136 Pernold, Traumstrasse, S. 311–312.

137 Kolp, Transitpolitik, S. 274–275, Zitat S. 275.

Die bisher in Tirol dominierende ÖVP verlor in den Wahlen am 12. März 1989 drastisch an Zustimmung (minus 15,9 Prozent), was in historischer sowie politikwissenschaftlicher Forschung primär am Widerstand gegen den Transitverkehr von unten festgemacht wird.¹³⁸

In den Transitverhandlungen zwischen der EG und Österreich kam das System der «Ökopunkte» zur Beschränkung des Transitverkehrs zur Sprache und wurde schliesslich im Vertragstext verankert. Auch dieses System war eine Art der Ökonomisierung der Umweltpolitik. Es sollte den gesamthaften Ausstoss von Stickstoffoxiden regulieren beziehungsweise reduzieren. Jede Transitzahrt eines LKW von einem Gesamtgewicht von über 7,5 Tonnen durch Österreich (das heisst nicht nur durch die österreichischen Alpen) kostete fortan eine bestimmte Anzahl Ökopunkte, welche wiederum nur beschränkt vergeben wurden. Die Ökopunkte galten gleichermaßen für Lastwagen aus EG-Staaten wie aus Österreich. 1 Ökopunkt wurde als Stickoxidausstoss von 1 Gramm pro Kilowattstunde definiert. Auf dieser Basis berechnete sich mittels eines Referenzmotors der Ökopunkteaufwand für eine Transitzahrt. Dadurch wurde ein maximales Gesamtkontingent an Ökopunkten festgelegt, das auf die EG-Mitgliedstaaten verteilt wurde. Die Anzahl erlaubter Fahrten durch die Alpen sollte damit auf ein Maximum beschränkt werden. Als Ausgangspunkt für die Berechnung des maximalen Kontingents galt das Stichjahr 1991. Der Referenzwert für den maximalen Stickoxidausstoss eines LKW wurde auf 15,8 Gramm pro Kilowattstunde festgelegt. Die Referenzzahl von 1991 sollte zwischen 1992 und 2003 um insgesamt 60 Prozent verringert werden. Die durch das Ökosystem geschaffene Marktsituation und die Verknappung von Transitrechten durch die kontinuierliche Reduktion der Ökopunkte würden eine Verringerung der Schadstoffbelastung erzwingen.¹³⁹

Experten und Transitgegner kritisierten den Referenzwert schon zu Beginn als zu hoch. Bereits im Stichjahr 1991 hätten die meisten in Betrieb stehenden LKW einen Schadstoffausstoss unterhalb des Grenzwerts vorzuweisen gehabt, die technische Qualität der Motoren sei unterschätzt worden.¹⁴⁰ Ein weiterer Kritikpunkt lautete, dass das Ökopunktesystem zwar den Schadstoffausstoss reduzieren könne, nicht aber die Anzahl der Transitzahrten. Verbesserte Motoren und Katalysatoren würden den Schadstoffausstoss eines einzelnen Fahrzeugs verringern und so mehr Fahrten mit gleichem Kontingent ermöglichen. Gegen diese Eventualität sah der Transitvertrag Österreich-EU einen Plafond vor, die «108-Prozent-Klausel». Sie

138 Vgl. ebenda, S. 275.

139 Vgl. ebenda, S. 290; Sickinger, Hussl, Transit-Saga, S. 220–221; Demokratiezentrum Wien, Ökopunktesystem. Wissenslexikon Demokratiezentrum siehe URL: <http://www.demokratiezentrum.org/wissen/wissenslexikon/oekopunktesystem.html> (21.08.2018).

140 Sickinger, Hussl, Transit-Saga, S. 221.

besagte, dass die maximale Anzahl Transitfahrten pro Jahr den Ausgangswert von 1991 nur um 8 Prozent überschreiten dürfe.¹⁴¹

Die Form der Ökonomisierung der Transitrechte durch die Ökopunkte folgte dem Paradigma der «Marktkonformität». Das Ökopunktesystem sollte den Transitverkehr ohne Fahrtenkontingente regulieren und die Reduktion des Schadstoffausstosses anvisieren. Es bildete schliesslich einen Bestandteil des Transitvertrags zwischen Österreich und der EG, der am 2. Mai 1992 in Porto unterzeichnet wurde. Die vertragliche Verankerung des Punktesystems nahm die Tiroler Bevölkerung anfänglich mit Wohlwollen zur Kenntnis, es gab aber auch Kritik.¹⁴² Wegen mangelnder Eindeutigkeit des Entwurfstexts, der am 21. Oktober 1991 vorlag, lehnte das Transitforum Austria-Tirol den Vertrag in einem Schreiben vom 3. November 1991 an Verkehrsminister Rudolf Streicher (SPÖ) ab. Trotz aller Bemühungen und Warnungen des Transitforums äusserte sich der Tiroler Landtag zustimmend zum Entwurf.¹⁴³

Gemessen an den früheren Verhandlungspositionen Österreichs, an den Zielsetzungen der Tiroler Antitransitbürgerinitiative, der Entschliessung des Tiroler Landtags vom 16. Mai 1991 und angesichts der beträchtlichen ökologischen Bedrohung des Alpenraums ist dieses Ergebnis keinesfalls zufriedenstellend,

konstatierten die Transitgegner und Politikwissenschaftler Sickinger und Hussl 1993. «Gemessen an der realpolitischen Ausgangssituation, an den langfristigen Trends sowie den aufgrund der Auswirkungen des EG-Binnenmarkts abgeleiteten Verkehrsprognosen für den LKW-Alpentransit handelt es sich andererseits realpolitisch dennoch zugleich um einen nicht wegzuleugnenden Erfolg.»¹⁴⁴

Aus der Schweiz beobachteten die Alpenschützerinnen und Alpenschützer die Diskussionen um das Ökopunktesystem mit Argusaugen. Die im August 1991 verfassten «Urner Thesen zum Alpentransit» kritisierten das Ökopunktesystem als «zu wenig ausgereift»:¹⁴⁵

141 Gezählt wurden insgesamt 1.475.100 Fahrten, davon 1.264.000 für die Gemeinschaft und 211.100 für Österreich. Vgl. Kolp, *Transitpolitik*, S. 284–290; vgl. ausserdem Sickinger, Hussl, *Transit-Saga*, S. 221.

142 «In der Bevölkerung und der breiten medialen Öffentlichkeit war nach der Erfüllung nahezu aller Forderungen das Transithema vorerst vom Tisch.» Kolp, *Transitpolitik*, S. 278; anders beurteilte dies die Alpen-Initiative und titelte im Dezember 1991: «Kein Jubel in Österreich». Der Verkehrswissenschaftler Hermann Knoflacher verurteilte die Ökopunkte als «Ökoschmäh», *echo* Nr. 15 (04.12.1991).

143 Sickinger, Hussl, *Transit-Saga*, S. 214–218.

144 Ebenda, S. 226.

145 Die Thesen wurden am 24. und 25. August 1991 an einer Transittagung von österreichischen und schweizerischen Alpenschützern in Altdorf verabschiedet und in *echo* Nr. 14, 20. September 1991, veröffentlicht.

Die EG will zumindest gegenwärtig das Ökopunktesystem nur auf einen einzigen Alpenpass (den Brenner) anwenden. Das System soll auf 5 Jahre beschränkt sein und bei einem allfälligen EG-Beitritt entfallen. Zudem werden die Ökopunkte gratis abgegeben.¹⁴⁶

Die Ökopunkte erachtete der Vorstand der Alpen-Initiative nur unter dem Vorbehalt als brauchbar, dass sie an finanzielle Abgaben gekoppelt und in der Schweiz wie auch in Österreich symmetrisch gelten würden. Alles andere würde «Umwegverkehr» erzeugen.¹⁴⁷ Im August 1994 beurteilte eine Arbeitsgruppe der Alpen-Initiative das Ökopunktesystem als «schwerfällig» und bei der Internationalen Transittagung 1995 in Luzern war die kritische Sicht auf die Ökopunkte bereits Konsens der Alpenschützerinnen und Alpenschützer. Jede Form von *road pricing* – von Tunnelgebühren bis hin zu leistungsabhängigen Abgaben – sei besser geeignet, um den Güterverkehr auf die Schienen zu verlagern, als die Ökopunkte.¹⁴⁸

Wie die Alpenschützer, so sahen auch schweizerische Politiker die Ökopunkte nicht als gangbaren Weg. Innen- wie aussenpolitisch galten die 28-Tonnen-Limits als einziges Bollwerk, um nicht von zu viel Strassengüterverkehr überrollt zu werden. Verkehrsminister Adolf Ogi verteidigte diese Limits in den Transitverhandlungen mit der EG vehement und lehnte das alternative Beschränkungsmodell der Ökopunkte gänzlich ab.¹⁴⁹

In Österreich kippte die Stimmung 1994 definitiv. Der Verkehrsexperte und Alpenschützer Hermann Knoflacher bezeichnete «Ökopunkte, Plafonierung und ähnlichen Firlefanz» als unnützlich.¹⁵⁰ Als Österreich zum 1. Januar 1995 der EU beitrug, wurden das Ökopunktesystem und die Plafonierung der Transitfahrten in das den Transitvertrag per Beitrittsdatum ablösende Transitprotokoll übernommen.¹⁵¹ 1995 verkündete die ITE in einem Informationsfax: «Transitvertrag EU-Österreich: grosse Pleite für die Umwelt.» Die von der Politik versprochene Reduktion des Transitverkehrs und seiner Emissionen sei nicht eingetreten. Im Gegenteil seien

146 Echo Nr. 14; über den Status des Transitvertrags im Falle eines EU-Beitritts wurde in Österreich heftig gestritten. Als die EU ankündigte, die Inhalte des Vertrags könnten durch das Gemeinschaftsrecht ersetzt werden, drohten insbesondere Tiroler Politiker mit dem Protest gegen den Beitritt. Vgl. Kolp, Transitpolitik, S. 285–290.

147 Echo Nr. 14.

148 Alpen-Initiative, Protokoll der Arbeitstagung auf dem Arni am 18./19. August 1994 (19.08.1994), SozArch, Sign.: Ar 610.10.1; Alpen-Initiative (Hg.), 2. Internationale Transittagung, S. 29.

149 Kolp, Transitpolitik, S. 290.

150 Hermann Knoflacher in: echo Nr. 30 (23.06.1994).

151 Kolp, Transitpolitik, S. 290.

1994 gesamthaft 591.384 Transitfahrten über den Brenner gezählt worden (im Vergleich zum Basisjahr 1991: 530.000), 1995 sogar 724.733. Als Ursache diagnostizierte die ITE eine reduzierte Strassennutzungsgebühr, die durch den EU-Beitrittsvertrag festgelegt worden war.¹⁵² «Wie Honig» habe man den Österreichern den Transitvertrag «um's Maul geschmiert», urteilte Josef Bertsch von den Bürgerinitiativen Tirol. Die Ökopunkte seien ein «Betrug» und ein «ministerieller Ökoshwindel».¹⁵³ Auch Fritz Gurgiser witterte «Betrug» und machte 1999 Politiker und Behörden für das definitive Scheitern des Ökopunktesystem verantwortlich.¹⁵⁴ Als Sprecher der ARGE Stop Transit und als Obmann des Transitforums Austria-Tirol war Gurgiser einer der vehementesten Warner vor dem EU-Beitritt gewesen. Wie das Beispiel Schweiz zeige, könne man als Drittstaat besser gegen den Transitverkehr vorgehen, so Gurgisers Meinung.¹⁵⁵ Er sah sich 1999 bestätigt: Die Transitfahrten durch Österreich hatten zwischen 1991 und 1998 um 50 Prozent zugenommen und waren keinesfalls vom Plafond der «108-Prozent-Klausel» begrenzt worden.¹⁵⁶

Zum «Versagen des Ökopunktesystems» (Kolp) führte dessen Konstruktion. Der Politikwissenschaftler Kolp sieht in den hohen Referenzwerten und der Anwendung des Systems auf ganz Österreich den grössten Konstruktionsfehler. Die ausschliessliche Anwendung des Ökopunktesystems auf den eigentlichen Problemraum Alpen hätte den Zielsetzungen des Systems besser entsprochen. Bis 1999 waren gemäss Kolp ausreichend oder sogar zu viele Ökopunkte vorhanden. Zu den Konstruktionsfehlern kamen illegale Praktiken der Transportunternehmen hinzu. Darunter zählten nicht registrierte Transitfahrten, die mit der Abschaffung der Grenzkontrolle zwischen Deutschland und Italien möglich wurden, oder die Umgehung der Ökopunkte, indem Güter nach dem Grenzübertritt umgeladen wurden und so den Status der Transitfracht ablegten.¹⁵⁷ Als die 108-Prozent-Klausel 1999 erstmals überschritten wurde, blieb die EU-Kommission untätig und reduzierte die Ökopunkte nicht wie im Abkommen vorgesehen – Österreich reichte Klage ein. Im Prozess am Europäischen Gerichtshof versuchte die Kommission, «mit

152 ITE-Fax Nr. 4 (06.12.1995), SozArch, Sign.: Ar 611.10.17.

153 Echo Nr. 35.

154 Fritz Gurgiser, Am Beispiel Alptransit. Gnadenlos verraten und verkauft (Innsbruck 1999), S. 13.

155 Kolp, Transitpolitik, S. 290.

156 Gurgiser, Beispiel Alptransit, S. 17, Zitat S. 18; die Zahlen des schweizerischen Bundesamtes für Verkehr bestätigen Gurgisers Berechnungen: 1991–1998 nahm er alpenquerende Güterverkehr durch Österreich um 51% zu, der reine Transitverkehr um 49%. Bundesamt für Statistik, Tabelle T 11.5.4.2.

157 Vgl. Kolp, Transitpolitik, S. 301–312.

allen rechtlichen Mitteln [...] das Ökopunktesystem zu Fall zu bringen». Österreich verlor vor Gericht.¹⁵⁸

Nebst den Konstruktionsfehlern und den nationalen Politikern prangerten die Alpenschützerinnen der ITE auch die EU-Verkehrskommission persönlich an. Loyola de Palacio (Verkehrskommissarin 1999–2004) habe aufgrund von Druck aus Deutschland ihre harte Linie bezüglich der Ökopunkte aufgegeben und 1,5 Millionen weitere Ökopunkte erlaubt. Das entspreche zusätzlichen 240.000 Transitfahrten. «Weiche Linie – harte Realität für Anwohner und Umwelt», so der lapidare Kommentar des ITE-Sekretariats.¹⁵⁹ Das Ökopunktesystem, das keinen Beitrag zum Schutz der Alpen geleistet hatte, lief gleichzeitig mit dem Transitprotokoll zwischen Österreich und der EU 2003 aus. Auf eine Nachfolgeregelung konnten sich die beiden Parteien nicht einigen.¹⁶⁰

6.3.3 Die «Transitbörse»

Nach der Annahme der bilateralen Abkommen durch das schweizerische Stimmvolk am 21. Mai 2000 sah sich die Alpen-Initiative erst recht verpflichtet, weiter zu «kämpfen». ¹⁶¹ Die Schweiz müsse nun «EU und Nachbarstaaten auf die Einhaltung der Verpflichtungen aus dem Landverkehrsabkommen und früheren Abkommen (Kostenwahrheit, Förderung Kombiverkehr, Ausbau der Bahnlinien im Zulauf der Schweiz, Kontrolle des Strassenverkehrs)» zwingen. Zudem müsse der Bundesrat ein Massnahmenpaket vorbereiten, um die geforderten Verlagerungsziele zu erreichen, denn angesichts der geplanten Zulassung von 40-Tonnen-LKW wäre selbst die LSVA nicht in der Lage, die geforderte Verlagerung zu gewährleisten.¹⁶² In dieser Diskussion waren aussen- und innenpolitische Argumente stets verknüpft.

Nachdem die Alpen-Initiative ab 1994 ihr Anliegen international hatte legitimieren müssen, wurde sie Ende der 1990er Jahre auf die nationale Ebene zurückgeworfen. Im Dezember 1999 hatte der Touring Club Schweiz (TCS) eine eidgenössische Volksinitiative unter dem Titel «Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen» («Avanti-Initiative») lanciert, die den Ausbau der Nationalstrassenabschnitte zwischen Genf und Lausanne, Bern und Zürich sowie Erstfeld und Airolo forderte.¹⁶³ Die Initianten verlangten, unter anderem mit dem Argument

158 Ebenda, S. 311.

159 ITE-Fax Nr. 46 (08.2000), SozArch, Sign.: Ar 611.10.17.

160 Vgl. Kolp, Transitpolitik, S. 323–336.

161 Echo Nr. 59 (20.07.2000).

162 Ebenda.

163 Bundesrat, Eidgenössische Volksinitiative «Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen». In: Bundesblatt (2000), S. 106–108.

der Sicherheit, einen zweiten Autobahntunnel am Gotthard. Ein Unfall im Gotthardtunnel mit elf Toten am 24. Oktober 2001 heizte die Diskussionen um Verkehrssicherheit zusätzlich an. Um den Ausbau des Gotthardstrassentunnels zu ermöglichen, war eine Änderung des Bundesverfassungsartikels 84, des sogenannten Alpenschutzartikels, notwendig. Dieser hielt unter Absatz 3 fest: «Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. Von dieser Beschränkung ausgenommen sind Umfahrungsstrassen, die Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlasten.» Die «Avanti-Initiative» wollte «Strassen als Teile internationaler Verbindungen und nationaler Netze, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses» ebenfalls von dieser Beschränkung ausnehmen. Mit dem Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention, das die Schweiz am 31. Oktober 2000 mit unterzeichnet hatte, wäre der Ausbau der Gotthardstrassenachse vermutlich problemlos zu vereinbaren gewesen.¹⁶⁴

Im eidgenössischen Parlament stiess die «Avanti-Initiative» nicht auf Unterstützung, das Parlament machte einen Gegenvorschlag, worauf das Komitee die Initiative zurückzog. Der Gegenvorschlag enthielt allerdings ebenfalls eine Änderung im Artikel 84 Absatz 3: Der Bau «zusätzlicher Fahrspuren zwischen Amsteg und Airolo» solle erneut erlaubt sein.¹⁶⁵ Dem Ausbau der Gotthardstrassenachse hätte nichts mehr im Weg gestanden. Der Gegenentwurf zur Initiative scheiterte am 8. Februar 2004 an der Urne deutlich (62,8 Prozent Nein-Stimmen, nein in allen Ständen). Obwohl die Abstimmungsanalysten das Resultat als eindeutiges «Plebiszit über die zweite Gotthardröhre»¹⁶⁶ und damit für den Alpenschutzartikel interpretierten, konnte dies die Alpenschützerinnen und Alpenschützer nur bedingt beruhigen. In diesem Zusammenhang wurden die bilateralen Verträge zwischen der Schweiz und der EU Ende der 1990er Jahre zum innenpolitischen Argument für die Alpenschutzbewegung.

Das Prinzip der Kostenwahrheit im Verkehr war auf Ebene der EU-Kommission anerkannt, doch politisch nicht durchsetzungsfähig. Eine europaweite LSVA war Ende der 1990er Jahre noch nicht in Sicht. Die Ökopunkte hatten zu keinem Rückgang der alpenquerenden Gütertransporte auf den österreichischen Strassen geführt und auch die Transifahrten durch die Schweiz nahmen kontinuierlich zu – die Bedrohung der Alpen durch den Transitverkehr blieb eine Realität.¹⁶⁷ Im

164 Vgl. dazu Galle, Übereinkommen, S. 137.

165 Bundesrat, Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen» vom 3. Oktober 2003. In: Bundesblatt (2003), S. 6603–6606, hier S. 6604.

166 Hans Hirter, Wolf Linder, Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 8. Februar 2004. Bd. 82 (Bern 2004), S. 14.

167 Bundesamt für Raumentwicklung (Hg.), Alpenquerender Güterverkehr auf Strasse und Schiene 2004. Schlussbericht (Bern 2005), S. 18.

Juli 2002 bilanzierte die Alpen-Initiative: «Der Verlagerungsbericht des Bundes bestätigt, was die Alpen-Initiative schon lange sagt: Die bisherigen Instrumente reichen für die fristgerechte Umsetzung des Alpenschutz-Artikels nicht aus.»¹⁶⁸ Obwohl die Alpen-Initiative nicht aufhörte, in *echo* über die internationalen Verkehrszustände zu berichten, ist hier eine Verschiebung zugunsten der nationalen Verkehrspolitik zu beobachten.

Die Alpenschützerinnen und Alpenschützer suchten nach weiteren Möglichkeiten, den Alpenschutzartikel und die darin geforderte Verlagerung endlich umzusetzen. In diesem Kontext entstand schliesslich das Konzept der «Alpentransitbörse», das die Alpen-Initiative ab 2002 zu verfolgen begann.¹⁶⁹ Ähnlich dem Ökopunktesystem funktionierte auch die Alpentransitbörse nach marktwirtschaftlichen Prinzipien und mit der Verknappung der Zulassungen für alpenquerende Transitfahrten:

Für die Zahl der erlaubten LKW-Fahrten über die Alpen wird ein Plafond bestimmt, der bis zur Erreichung des Verlagerungsziels jedes Jahr tiefer angesetzt wird. Die noch erlaubten Fahrten sollen nach Kriterien wie Sicherheit, Umweltbelastung etc. auf die Alpenübergänge verteilt und anschliessend über die internetgestützte Alpentransitbörse versteigert werden. Damit erübrigen sich LKW-Staus an der Grenze und bei den Dosierstellen.¹⁷⁰

Die Alpen-Initiative wurde zur aktiven Verfechterin dieses Konzepts. 2003 stellten Fabio Pedrina und Alf Arnold die «Alpentransitbörse» erstmals internationalen Expertinnen und Experten vor. Immer noch schien es unmöglich, das Verlagerungsziel in naher Zukunft zu erreichen.¹⁷¹

[...] riesige Mengen an Fahrzeugen im Alpentransit, Auspuffgestank und Lärm. All dies beeinträchtigt die Gesundheit und die Lebensqualität der Anrainer und bedroht das Wasserschloss und den Lebens- und Erholungsraum Alpen.¹⁷²

168 *Echo* Nr. 67 (19.07.2002).

169 Fabio Pedrina bezeichnet einen Unfall im Gotthardstrassentunnel von 2001 als Anstoss, sich verstärkt für die «Alpentransitbörse» einzusetzen. Vgl. Fabio Pedrina, Alpenweite Schwerverkehrsdosierung durch eine Alpentransitbörse. In: CIPRA International (Hg.), Freie Fahrt für die Alpenkonvention?! Umsetzung am Schwerpunkt Verkehr (Schaan 2004), S. 55–58.

170 *Echo* Nr. 65 (15.02.2002).

171 Alf Arnold, Schwerverkehrsdosierung durch eine Alpentransitbörse (Referatsmanuskript) (09.05.2003), *SozArch*, Sign.: Ar 610.23.2.

172 Pedrina, Alpenweite Schwerverkehrsdosierung, S. 55.

Mit der Alpen transitbörse und ihrer Ausweitung auf den ganzen Alpenraum schien die ideale Handhabe gefunden, «ökologische Zielvorgaben [...] mit den geringsten volkswirtschaftlichen Kosten» erreichen zu können.¹⁷³ Die Möglichkeit, mit den Transitrechten zu handeln, machte die Umweltbelastung durch den alpenquerenden Transitverkehr zu einem wirtschaftlichen Gut. Die Alpen transitbörse war demnach eine explizite Form der Ökonomisierung der Umweltpolitik.

Die Alpen-Initiative war nicht die Erfinderin der Alpen transitbörse. Bereits 1990 hatte das Verkehrsberatungsbüro Teleways eine «elektronische Frachtenbörse» vorgeschlagen. Damals stand in erster Linie eine «rationale Abwicklung» des Güterverkehrs im Zentrum, vor allem die Reduktion von Leerfahrten. Aber auch ökologische Argumente, wie die Verringerung des Schadstoffausstosses des Strassengüterverkehrs motivierten Teleways für ihr Projekt. Die Studie beschäftigte sich aber mit dem Güterverkehr im Allgemeinen und nicht vorrangig mit dem alpenquerenden Verkehr.¹⁷⁴ Das Projekt stiess auf geringe Resonanz, erst die Alpen-Initiative wurde darauf aufmerksam – die Studie fand sich in ihren Akten. Von den Alpenschützerinnen und Alpenschützern wurde die Idee schliesslich auf den alpenquerenden Verkehr zugeschnitten und nach der Jahrtausendwende in die Diskussion eingebracht.

Die internationale Diskussion um den Handel mit Emissionszertifikaten im Rahmen des Kyoto-Protokolls (1997–2005) machte das Prinzip mehrheitsfähig.¹⁷⁵ In der Öffentlichkeit stiess die «Börse» auf positive Resonanz.¹⁷⁶ Die *Neue Zürcher Zeitung* griff das Thema auf und verband es mit einer bissigen Kritik an der Verkehrspolitik der EU. Die EU würde Verträge willkürlich «interpretieren» (gemeint waren die Transitabkommen mit der Schweiz und Österreich) und zugunsten grosser und zuungunsten kleiner Interessengruppen auslegen. Anstatt dem Prinzip der Kostenwahrheit Folge zu leisten, subventioniere die EU den Strassenverkehr.¹⁷⁷

Eine Arbeitsgruppe des schweizerischen Bundesamtes für Raumplanung begann 2004 mit Planungsarbeiten, um ein «Reservationssystem» im Sinne der Alpen tran-

173 Ebenda, S. 56; echo Nr. 67.

174 Teleways AG, Elektronische Frachtbörse Schweiz zur Vermeidung von LKW-Leerfahrten (Zürich 1990), SozArch, Sign.: Ar 610.23.1.

175 Zum Emissionshandel und zum Kyoto-Protokoll vgl. Michael Lucht, Das Umfeld des Emissionshandels im Überblick. In: Michael Lucht, Gorden Spangardt (Hg.), Emissionshandel. Ökonomische Prinzipien, rechtliche Regelungen und technische Lösungen für den Klimaschutz (Berlin 2005), S. 1–28; Ines Zenke, Thomas Fuhr, Handel mit CO₂-Zertifikaten. Ein Leitfaden (München 2006), S. 5–22.

176 Freie Fahrt über die Alpen. In: *Neue Zürcher Zeitung* (27.11.2003); Erst Brand, dann Stau. In: *Der Bund* (24.10.2003); Gotthard-Fahrt buchen: Lkw-Branche dagegen. In: *Der Bund* (23.05.2003).

177 Freie Fahrt über die Alpen.

sitbörse zu erarbeiten,¹⁷⁸ und am 8. Dezember 2004 veröffentlichte der Verband für Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) eine Studie über die Machbarkeit einer Alpentransitbörse.¹⁷⁹

Die Alpentransitbörse ist ein realisierbares, effizientes und effektives Instrument der Verkehrspolitik. Als marktwirtschaftliches Instrument setzt sie Anreize zur optimalen Nutzung der Infrastrukturen, generiert wertvolle Informationen und sorgt dafür, dass die angestrebten Ziele kostengünstig erreicht werden.¹⁸⁰

Aus marktwirtschaftlicher Sicht schien die Alpentransitbörse also die perfekte Lösung zu sein. Wie sah es aber rechtlich aus?¹⁸¹ Der Direktor des Bundesamtes für Verkehr, Max Friedli, der mit dem Konzept sympathisierte, vermutete 2005, dass die Transitbörse völkerrechtlich einige Schwierigkeiten bergen könne. Im Landverkehrsabkommen mit der EU war die Möglichkeit für eine Kontingentierung nicht vorgesehen. Allerdings, so der amtierende schweizerische Verkehrsminister Moritz Leuenberger, sei das Interesse an gemeinsamen Lösungen seitens der EU vorhanden. Der Verkehrsexperte Markus Liechti von T&E, dem Europäischen Verband für Verkehr und Umwelt in Brüssel, sagte, dass die Einführung einer Schwerverkehrskontingentierung, wie sie die Alpentransitbörse vorsehe, nach EU-Recht jederzeit möglich sei. Trotz der grundsätzlichen Kompatibilität der Alpentransitbörse mit dem EU-Recht und der gleichen Zielsetzung von EU-Verkehrspolitik und Börse¹⁸² wurde sie bis 2020 nicht eingeführt.

6.4 ZWISCHENFAZIT: DIE ÖKONOMISIERUNG DER UMWELTPOLITIK ALS LÖSUNG?

In den 1990er Jahren wurden die Themen Verkehr und Alpenschutz von der EU dominiert, Verkehrs- und Alpenschutzpolitik waren komplett europäisiert. Im Mehrebenenspiel der europäischen Politik hatte die EU einen Einsatzvorteil, der besonders auf der Attraktivität des Binnenmarktes beruhte. Die Schweiz als EU-

178 Bund prüft Reservoirsystem. In: Neue Urner Zeitung (16.07.2004).

179 Ecoplan, RAPP Trans AG, Alpentransitbörse. Abschätzung der Machbarkeit verschiedener Modelle einer Alpentransitbörse für den Schwerverkehr (Bern, Basel 2004).

180 Ebenda, S. 10.

181 Für das Folgende: Schwerverkehr stösst an die Grenzen. In: Basler Zeitung (19.09.2005).

182 Astrid Epiney, Jennifer Heuck, Zur Verlagerung des alpenquerenden Strassengüterverkehrs auf die Schiene. Die «Alpentransitbörse» auf dem Prüfstand des europäischen Gemeinschaftsrechts. In: Zeitschrift für Umweltrecht 4 (2009), S. 178–187.

Nachbarland hatte einen schweren Stand in den Verhandlungen um das Transit- und Landverkehrsabkommen. Neben der Durchfahrt durch den «Alpenwall» (Hämmerle) hatte sie wenig anzubieten. Diese Ausgangslage wurde durch verschiedene innenpolitische Prozesse zusätzlich erschwert. Mit der Volksinitiative und dem Referendum hatten Interessenverbände und politische Organisationen stets ein Drohinstrument zur Verfügung, allfällige Regierungsentscheide zu blockieren. Österreich als EU-Mitglied konnte sich in den Gemeinschaftsgremien nicht durchsetzen, die Vetomöglichkeiten der Mitgliedstaaten verhinderten letztlich eine ökologische Verkehrspolitik.

Die transnationale Alpenschutzbewegung wurde in diesem europäischen Mehrebenenspiel aufgerufen, ihre Teile konzentrierten sich nach der Jahrtausendwende weitgehend auf die nationalen Aktionsebenen. Dafür war erstens die internationale Dynamik mitverantwortlich, denn mit dem Abschluss der bilateralen Verträge verlor beispielsweise die Alpen-Initiative ein Hauptmotiv, um auf europäischer Ebene tätig zu bleiben. Die europäische Verkehrspolitik wurde im Gegenteil zu einem Argument für innenpolitische Debatten. Zweitens fehlten der Alpenschutzbewegung europäische Erfolge, was die Frustration über die Aussichtslosigkeit von Protestaktionen und Kundgebungen förderte. Drittens wurde die Alpen-Initiative immer stärker in das Entscheidungssystem der Schweiz integriert und nahm Abstand von der ausserparlamentarischen Politik. Sie verstand sich vermehrt als Expertenorganisation, die beobachtet, berät und lobbyiert. Die dadurch gewonnene Anerkennung ermöglichte es auch, dass sie in verschiedene Vernehmlassungsverfahren involviert wurde, band aber viele Ressourcen auf nationaler Ebene. Die Bewegungsdynamik und die transnationale Zusammenarbeit fielen dieser Entwicklung zum Opfer.

Darüber hinaus verlor der Oppositionscharakter der Alpenschutzbewegung an Unterstützung. Die europäischen verkehrspolitischen Diskussionen schlugen in den 1990er Jahren deutlich die Richtung der «Internalisierung der Verkehrskosten» ein. Das Konzept von Strassenverkehrsabgaben zur Abgeltung von Infrastruktur- und Umweltkosten wurde zunehmend populär. Diese ökonomischen Ansätze waren keinesfalls neu, die Diskussionen in der EG gingen bis in die 1970er Jahre zurück.¹⁸³ Sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene gewannen ökologische Verkehrskonzepte an Zustimmung, was sich schliesslich in der Ökonomisierung der Umwelt- beziehungsweise Verkehrspolitik äusserte. Für diese Ökonomisierung setzt die Umweltökonomie voraus, dass Umwelt als öffentliches Gut (*common good*) anerkannt werde. Dieser Sachverhalt schien seit 1972, mit der ersten UN-Umweltkonferenz, hinreichend erfüllt. Auch die Alpen waren spätestens

183 Vgl. Meyer, Making.

seit der Alpenkonvention von 1991 sowie dem Umweltgipfel in Rio 1992 und der daraus hervorgegangenen Agenda 21 international als öffentliches Gut anerkannt, wobei auch dieser Anerkennungsprozess bereits in den 1980er Jahren eingesetzt hatte.

Folglich war es ein Zusammenspiel von Verhandlungsgeschick der schweizerischen Verkehrsminister Adolf Ogi und Moritz Leuenberger, dem «nationalen Starrsinn» (Hörschen) schweizerischer und österreichischer zivilgesellschaftlicher Akteurinnen und Akteure sowie dem Paradigma der besonderen ökologischen Bedeutung der Alpen, das zu einer verhältnismässigen Sonderbehandlung der Alpentransitfrage führte. Obwohl das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention bis 1998 keine Fortschritte machte und verbindliche Abmachungen zur besonderen Behandlung des Verkehrs durch die Alpen ausblieben, wurde der alpenquerende Strassengüterverkehr in den Transitabkommen der EU mit der Schweiz beziehungsweise Österreich mit Ausnahmen bedacht.

Warum aber war die Forderung nach einer LSVA in der Schweiz so verbreitet? Die LSVA war der kleinste gemeinsame Nenner der schweizerischen Alpenschutzbewegung, der Umweltverbände und der Politik. Dies hing mit dem klaren Bekenntnis zur Abgabe von Bundesrat, Parlament und Stimmberechtigten zusammen. Auch auf EU-Ebene bekannte sich die Kommission zur Kostenwahrheit, wobei jedoch die Ministerebene keine einheitliche Position verfocht. Zudem drängten die bilateralen Verhandlungen um den Transitverkehr auf eine europakompatible Lösung, um die Alpenschutz-Initiative innen- wie aussenpolitisch zu legitimieren und umzusetzen. Dass keine europaweite LSVA zustande kam, jedoch die schweizerische LSVA geduldet wurde, kann als Akzeptanz der Besonderheit des Alpenraums gewertet werden. Dass die Alpentransitbörse, das jüngste Projekt der Alpenschützer, trotz ihrer Marktkompatibilität bis in die Gegenwart keinen Erfolg hatte, verweist deutlich auf die Grenzen dieser Akzeptanz, dem Verkehr die externen Kosten anzulasten.

7. Synthese

Die vorliegende Arbeit untersucht die Debatten um Bedrohung und Schutz der Alpen zwischen 1970 und 2000, indem sie auf schweizerische Akteurinnen und Akteure fokussiert. Besonderes Augenmerk gilt dabei der Alpenschutzbewegung und ihren Aktivitäten im Mehrebenensystem Europa, mit denen sie die Bedrohung der Alpen kommunizierte und die Alpen über unterschiedliche Praktiken zu schützen versuchte.

Die Alpenschutzidee durchlief im 20. Jahrhundert drei Phasen. Vor 1970 ist von einer Anfangsphase des Alpenschutzes zu sprechen, die im ausgehenden 19. Jahrhundert begann und bis in die 1970er Jahre dauerte. In dieser Zeit stand die Konservierung und Bewahrung alpiner Landschaften im Zentrum der Schutzbemühungen. Die Verfechter und die wenigen Verfechterinnen des Alpenschutzes kamen in der Regel aus einer urbanen Mittelschicht und waren keine Bewohnerinnen oder Bewohner der Alpen.

1970 bis 1994 fand ein tiefgreifender Wandel statt. Die Alpenschützerinnen und Alpenschützer sahen in diesen Jahren die Bedrohung in der Europäisierung: Die Europäisierung, insbesondere in der Form der Europäischen Integration, spitzte die Disparitäten zwischen den wirtschaftlichen Zentren im Flachland und der alpinen «Peripherie» zu, beschleunigte das Wachstum des alpenquerenden Güterverkehrs und erhöhte den politischen Druck auf den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Die globalen Umweltdiskurse begleiteten diese Entwicklungen seit 1970 und prägten ihre Interpretation durch die Alpenschutzbewegung weitgehend.

Dieser Wandel brachte einen Alpenschutzgedanken hervor, der Mensch und Umwelt nicht mehr als Gegensätze dachte, sondern als voneinander abhängig verstand. Ziel dieses «integralen» Alpenschutzes war es, sowohl Naturschönheit als auch Biodiversität des Ökosystems Alpen zu wahren, ohne gleichzeitig den Wirtschafts- und Lebensraum der Bevölkerung in den Alpen einzuschränken. In der dritten Phase ab 1994 war diese Idee prägend für das vorherrschende Konzept von Alpenschutz, deren Popularität sich in der Annahme der schweizerischen Alpenschutz-Initiative im Februar desselben Jahres ausdrückte. Paradoxerweise ist für diese dritte Phase die breite Akzeptanz des Alpenschutzes sowie gleichzeitige die Abnahme der Vehemenz, mit der die Alpenschutzbewegung ihre Forderungen vertrat, charakteristisch.

Diese Phase dauert auch gegenwärtig an, nahm aber durch die prominent geführte Debatte um die Klimaerwärmung andere Färbungen an. Die Bedrohung der

Alpen ist zu Beginn des 21. Jahrhunderts durch den globalen Ausstoss von Treibhausgasen geprägt und dadurch grösstenteils globalisiert. Diese erneute Erweiterung des Mehrebenenspiels beziehungsweise die Differenzierung dieser These bieten Potenzial für weitere Forschung. Die Analyse der veränderten Bedrohungslage und ihre Auswirkung auf Inhalte und Mobilisierung von (lokalen) Protesten sowie auf die Alpenschutzorganisationen und die Inhalte von Alpenschutz bieten Erkenntnismöglichkeiten für das Verständnis von Umwelt- und Regionalbewegungen in der Gegenwart.

Alpenschutz während und nach dem Wandel unterscheidet sich in zwei zentralen Punkten von früheren Bemühungen um den Schutz der Alpen. Erstens gehörten seine Fürsprecherinnen und Fürsprecher nicht mehr primär einer urbanen Mittelschicht an, wie dies beispielsweise für die Verfechter der Nationalparks gegolten hatte. Neuerdings setzten sich Akteurinnen und Aktivisten aus den Berggebieten selbst für den Alpenschutz ein. Sie gaben ihren Forderungen sowohl mit unkonventionellen politischen Aktionen in der Tradition von 1968 als auch mit konventionellen politischen Mitteln wie der Volksinitiative Gewicht. Diese neuen Verfechterinnen und Verfechter des Alpenschutzes sind als Teil einer Alpenschutzbewegung zu verstehen, wie sie etwa in der Alpen-Initiative fassbar wurde.

Zweitens oszillierte diese Alpenschutzbewegung zwischen den Ebenen der lokalen und nationalen Anliegen auf der einen und dem der europäischen Anliegen auf der anderen Seite. Die Alpen wurden von der fortschreitenden Europäisierung erfasst, insbesondere der ökonomischen und politischen Integration Europas durch die Europäische Union und den Europäischen Wirtschaftsraum. Die beobachteten Probleme waren nunmehr nicht nur lokal bedeutend, sondern betrafen ganz Europa – die Alpen als Erholungsraum, als Wasserreservoir und Verkehrskorridor waren von europäischem Interesse. Die Ursachen und Lösungen der Probleme verorteten Alpenschützerinnen und -schützer auf der europäischen Ebene. In der Folge pendelten die Alpenschutzaktivistinnen und -aktivisten zwischen nationalem und transnationalem Engagement. Insbesondere im Zeitraum von 1994 bis 2000 dominierten europäische Aktionen, sodass von einer europäischen Alpenschutzbewegung gesprochen werden kann.

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass trotz zahlreicher inhaltlicher Überschneidungen Alpenschutz und Umweltschutz nicht deckungsgleich waren. Die Alpenschutzbewegung forderte nebst dem Schutz der Natur auch die Bewahrung der ökonomischen und politischen Eigenständigkeit der Bevölkerung der Alpen, denn auch die politische Selbstbestimmung galt als schützenswert. Die zentrale Frage des Alpenschutzes drehte sich deshalb seit den 1980er Jahren darum, wer worüber bestimmte, was und wie es geschützt oder genutzt werden konnte. Die gesellschaftspolitischen Forderungen des Alpenschutzes standen teilweise in Widerspruch zu

umweltpolitischen Forderungen (zum Beispiel im Zusammenhang mit der Ausweisung neuer Schutzgebiete), und gerade diese Ambivalenz ist charakteristisch.

Die wesentlichen Veränderungen zur Entwicklung des Alpenschutzes seit 1970 lassen sich in fünf Thesen zusammenfassen.

Zuerst ist dies die These der Ökologisierung der Alpen. Der Historiker Mathieu und der Literaturwissenschaftler Stremlow bezeichnen damit einen Wandel der Bewertungskategorien in Bezug auf die Alpen: Die tradierte romantische Alpen-sicht wurde durch einen objektiv-wissenschaftlichen Blick erweitert. Die Ökologisierung der Alpen setzte im Zusammenhang mit der globalen ökologischen Wende beziehungsweise einer «Neudefinierung der Mensch-Umwelt-Beziehung» (Kupper) in den 1970 Jahren ein. Für diese Neudefinierung massgeblich war wissenschaftliche Forschung, welche die komplexen globalen Zusammenhänge der Umwelt als «Ökosystem» beschrieb und damit die Wechselwirkungen zwischen Mensch und Natur betonte. Die öffentliche Rezeption dieser Forschung, insbesondere ihre Verknüpfung mit der Kritik der Studentenbewegung, erhöhte die gesellschaftliche Bereitschaft, Umweltprobleme nicht mehr zu externalisieren, sondern als gesellschaftliche Probleme zu verstehen.

Diese beiden Aspekte von Produktion und Popularisierung von Wissen werden in Kapitel 3.1 sowie Kapitel 4.1.2 genauer untersucht. Kapitel 3.1 widmet sich dem UNESCO-Forschungsprojekt «Man and Biosphere», in dessen Kontext Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler in den Alpen ein besonders sensibles Ökosystem erkannten. Gebirgsforscher wie Paul Messerli betonten in ihren Arbeiten die Zusammenhänge von ökologischer Stabilität und landwirtschaftlicher Aktivität in den Alpen. Nicht nur die Natur, sondern auch die traditionelle Landwirtschaft in den Alpen erhielt so eine rational begründete Relevanz, die im Begriff der Kulturlandschaft semantisch fassbar wurde. Die landschaftlichen Eigenheiten der Alpen, so Messerli, waren über Jahrhunderte vom Menschen mitgeprägt worden und konnten folglich nur unter Einbezug menschlichen Wirkens erhalten bleiben.

Kapitel 4.1.3 legt dar, wie Publizisten wie Leopold Lukschanderl oder Werner Bätzing diese integrale Sicht auf die Alpen in den 1980er Jahren popularisierten und wie diese Sicht den schweizerischen Alpenmythos veränderte. In der Schweiz hatten die Alpen für die politisch konservativ orientierten Bevölkerungsteile grosse Bedeutung als Nationalsymbol.¹ Durch die neue ökologische Sicht identifizierten sich zunehmend auch Personen mit grünem und linksalternativem Gedankengut mit den Alpen. Die Figur des Bergbauern wurde zum Idealtypen einer rücksichtsvollen Nutzung natürlicher Ressourcen stilisiert.

1 Für Österreich gilt diese Feststellung nicht, vgl. Mathieu, Zwei Staaten.

Die kombinierte Analyse von Netzwerken und Diskursen konnte aufzeigen, wie Sach- und Fachliteratur in der Alpenschutzbewegung rezipiert wurde und Konzepte aus dem Feld der Wissenschaft diffundierten. Durch das Verweben der sozialen Netzwerke von Wissenschaft und Bewegung entstanden zunehmend Informationsflüsse auf sozialer Ebene, wodurch vermehrt auch die Haltungen der Bewegungsakteurinnen diejenige der Experten beeinflussten (beispielsweise zu den Alpentransversalen s. 4.3.3).

Nebst diesen Aspekten spielten möglicherweise auch religiöse Motive eine Rolle für den Schutz der Alpen. Im Allgemeinen gibt es starke religiöse Beweggründe für den Natur- und Umweltschutz («Bewahren der Schöpfung»), die beispielsweise für die Anti-Atomkraft-Bewegung bedeutend waren.² Im Speziellen tauchen Berge als heilige Orte in verschiedenen Religionen auf. Die engen Bezüge vieler Alpinistinnen und Alpinisten zu Tibet und zum tibetischen Buddhismus, subtile religiöse Motive sowie die Vernetzung von linksalternativen Akteurinnen und kirchlich beziehungsweise religiösen Akteuren bedürfen in ihrer Bedeutung für die Wahrnehmung und den Schutz der Alpen weiterer Forschung.

Eine zweite Grundlage für das Verständnis der Alpenschutzbewegung sind die Spannungen zwischen lokalen, nationalen, europäischen und globalen Dynamiken und Interessen. Innerhalb dieses Spannungsfelds wurde zum einen die Bedeutung von politischen Grenzen ausgehandelt und zum anderen die Frage gestellt, wie die Ziele und Methoden des Alpenschutzes festgelegt werden sollten. Kapitel 3 untersuchte diese Themenfelder mit Blick auf Akteurinnen und Akteure aus Politik und Wissenschaft.

Als erster Interessenverband setzte sich die 1952 gegründete Internationale Alpenschutzkommission (CIPRA) explizit für den transnationalen Schutz von Natur- und Landschaft der Alpen ein. Die CIPRA hatte ihre ideologischen Wurzeln in der Naturparkidee des 19. Jahrhunderts und war wesentlich durch Akteurinnen und Akteure von ausserhalb der Alpen geprägt (Kapitel 3.1). Die Bewahrung der Alpen als Lebensraum für die ansässige Bevölkerung war nicht auf ihrer Agenda, wichtig war hingegen das Verständnis der Alpen als grenzüberschreitende Naturlandschaft.

Gänzlich anders konzeptioniert war der frühe schweizerische Alpenschutz, den Kapitel 3.3.1 behandelt. Dieser implizite und nicht als solcher bezeichnete Alpenschutz war 1966 greifbar, als die beiden schweizerischen Bundesparlamentarier

2 Luise Schramm, *Evangelische Kirche und Anti-AKW-Bewegung: das Beispiel der Hamburger Initiative kirchlicher Mitarbeiter und gewaltfreie Aktion im Konflikt um das AKW Brokdorf 1976–1981* (Göttingen 2018).

und Berggebietsvertreter Ludwig Danioth und Georg Brosi ihrer Sorge um den Lebensraum in den Berggebieten durch eine parlamentarische Initiative Ausdruck verliehen. Sie verlangten vom Bundesrat Massnahmen, welche die Strukturschwäche und die Abwanderung aus den Berggebieten bekämpften. Diese Forderung nach exklusiven Hilfsmassnahmen für die Berggebiete (sowohl in den Alpen als auch im Jura) mündete 1974 in der gezielten wirtschaftlichen Förderung der Berggebiete durch das Investitionshilfegesetz.

Dieser implizite Alpenschutz arbeitete in erster Linie in nationalen Kategorien. Mit der Einführung der «Region» in die schweizerische Raumplanung weichte das Gesetz aber territoriale Grenzen innerhalb des Nationalstaats auf. Eine «Region» im Sinne des Investitionshilfegesetzes konnte Gemeinde- und Kantonsgrenzen überschreiten.

Schliesslich wirkten die globalen Ökologiediskurse ab 1970 auch auf politische Entscheidungsträger in der Schweiz. Das Investitionshilfegesetz wurde 1972 ebenfalls mit ökologischen Argumenten untermauert, was wiederum die Schutzdimension dieser Wirtschaftsförderung deutlich machte. Sie zielte darauf ab, die Berggebiete als Wirtschafts- und Lebensraum aufrechtzuerhalten und so auch die ökologische Stabilität dieser Regionen zu garantieren. Zu Beginn der 1990er Jahre wurde schliesslich der «ökologische» Alpenschutz zum Ziel internationaler Vertragswerke und Absichtserklärungen wie der Alpenkonvention und des «Bergkapitels» der UN-Agenda 21. Die Alpenkonvention beispielsweise wurde explizit nicht als *Alpenschutzkonvention* bezeichnet. Der Diskurs um den Schutz der Alpen war demnach sowohl in lokale als auch globale Prozesse eingebunden.

Anknüpfend an diese These eröffnen die Programme der EU zur Förderung der Alpenregion noch weitere Forschungsfragen: Insbesondere betrifft dies das «Alpine Space Programme», das die EU mit der dritten Förderperiode von INTERREG (2000–2006) lancierte. Politische Hintergründe, Umsetzung und Auswirkungen bilden ein Forschungsdesiderat. Schliesslich ist auch weitgehend unklar, inwiefern das «Alpine Space Programme» die Alpenkonvention konkurrenzierte beziehungsweise ihre Ratifizierung verhinderte – wie dies in der Schweiz der Fall war.

Eine dritte These erklärt den Alpenschutz mit dem Konzept der sozialen Bewegung. Parallel zur internationalen Anerkennung der Bedeutung von Alpenschutz entstanden nationale Organisationen und Gruppen, die sich in den 1980er Jahren zu den wichtigsten Promotorinnen des Alpenschutzes entwickelten. Die schweizerische Gruppen wurden in Kapitel 3.3 behandelt. Ein zentrales Anliegen dieser Organisationen und Gruppen war die Definition der Bedrohung der Alpen und der Massnahmen zu ihrem Schutz. In Bezug auf die Schweiz ging es in den 1980er Jahren besonders um den Schutz der Umwelt sowie die lokale Selbstbestimmung.

Schweizerische Exponentinnen und Exponenten interpretierten den Ausbau von Wasserkraft und Verkehrsinfrastruktur nicht nur als Umweltbedrohung, sondern auch als Souveränitätsverlust. Sie beobachteten die «Kolonisierung» der Alpen durch das Flachland und setzten die Ausbeutung der alpinen Natur mit der Ausbeutung der Bevölkerung im Alpenraum gleich. Beides bedrohe die Alpen gleichermaßen.

Die Alpenschutzbewegung – genauer muss zu diesem Zeitpunkt von einer «schweizerischen» Alpenschutzbewegung gesprochen werden – war ab Mitte der 1980er Jahre die wichtigste Fürsprecherin für die Idee eines integralen Alpenschutzes. Wie Kapitel 4.2 zeigt, entstand sie aus lokalen Umweltgruppen in den Alpen. Diese Gruppen waren im linksalternativen Milieu der schweizerischen Berggebiete verwurzelt und von «Unterländerinnen und Unterländern» mitgeprägt, die ihrerseits die Alpen als «Aussteiger» aufsuchten. Aus diesen Netzwerken ging die Alpenschutzbewegung hervor, die beispielsweise in der schweizerischen Alpen-Initiative (1989) greifbar wurde.

In der Alpenschutzbewegung wirkten lokalen Kräfte und globale Einflüsse zusammen. Ihre Mitglieder identifizierten sich mit Versatzstücken alpiner Landschaft und Kultur, verstanden sich als «Alpenbewohnerinnen und -bewohner», aber in der Regel auch als «Europäerinnen und Europäer». Gleichzeitig verorteten sie die Alpen im globalen Umweltzusammenhang. Die linksalternativen Kreise in den Alpen verknüpften die globale Sicht mit ihren eigenen lokalen Forderungen und einem postnationalstaatlichen Selbstverständnis. Kapitel 4.3 behandelt, wie diese Vorstellungen zu einer Interessenausweitung auf den ganzen Alpenraum führten und in eine europäische Alpenschutzbewegung mündeten.

Folgende drei Aspekte sind charakteristisch für die europäische Alpenschutzbewegung der 1990er Jahre: Erstens bestand sie aus einem kleinen aktiven Kern und einem dennoch hohen Mobilisierungspotenzial. Aus schweizerischer Perspektive bildeten rund 15 Personen diesen aktiven Kern (s. 2.2.3). Durch punktuelle Aktivierung mobilisierte die Bewegung in der Schweiz bis zu 500 Beteiligte für Kundgebungen, in Österreich nahmen die Proteste noch grössere Ausmasse an. Die von der ITE transnational koordinierten Aktionen mobilisierten zusammengerechnet mehrere tausend Personen.

Zweitens war die Alpenschutzbewegung wachstums- und fortschrittskritisch sowie antiautoritär ausgerichtet und argumentierte ökologisch-systemisch für den Schutz der Alpen. Diese Prägung erhielt sie durch die Studentenproteste von 1968, die neuen sozialen Bewegungen und die Jugendunruhen von 1980, die viele Alpenschutzaktivistinnen und -aktivisten miterlebt hatten. Die Selbstwahrnehmung und das Aktionsrepertoire der Alpenschutzbewegung beruhten wesentlich auf diesen biographischen Erfahrungen.

Drittens war auch die Schwierigkeit, die Forderungen der Alpenschutzbewegung im politischen Spektrum zwischen links und rechts einzuordnen, ein Charakteristikum. Die Aktivistinnen und Aktivisten der Alpenschutzbewegung verstanden sich selbst in der Regel als politisch links. Trotzdem gelang es ihnen, auch bürgerliche Wählerinnen und Wähler für ihre Anliegen zu mobilisieren. Das Argument der drohenden Fremdbestimmung und das lokale Engagement sowie die teils nationalistische geprägte Rhetorik integrierten die verschiedenen politischen Milieus. Umgekehrt konnten dieselben Argumente von bürgerlichen Politikern gegen den Umweltschutz in den Alpen mobilisiert werden, beispielsweise in der Diskussion um die Alpenkonvention. Für den Schutz der Natur liess sich sowohl konservativ als auch linksalternativ argumentieren – dasselbe galt auch für die Kritik an der Fremdbestimmung. «Linke» und «rechte» Kräfte rangen um die Auslegung, was Schutz der Alpen jeweils bedeutete.

Weitere Forschung dürfte sich vertieft der Frage nach transnationalen Netzwerken widmen. Insbesondere die systematische Erfassung zusätzlicher Archive von Bewegungsorganisationen und Bürgerinitiativen würde weitere Einsichten in die Dynamik der Bewegung gewähren. Der Fokus auf die Alpenschutzbewegung liess zudem institutionelle Akteure aussen vor. Beispielsweise blieb die Rolle der Bundesverwaltung, von kantonalen und kommunalen Behörden unterbelichtet. Forschung zur Frage, wie solche Akteure für oder gegen den Alpenschutz agierten, dürfte das hier gezeichnete Bild noch weiter differenzieren, unter anderem in Bezug auf National- und Naturparks.³

Die vierte These betrifft die Europäisierung der Alpen, die ein wesentlicher Faktor für die Entwicklung eines europäischen Blicks auf den Alpenraum darstellte. Sie wird in Kapitel 5 behandelt. Mit der politischen und wirtschaftlichen Integration Europas verband die Alpenschutzbewegung die Hoffnung auf mehr politischen Erfolg durch transnationale Kooperationen. Die europäische Alpenschutzbewegung wuchs als Folge eines Zusammenspiels von Europäisierungs- und Globalisierungsprozessen (und den Gegenreaktionen darauf).

Die Bedrohung der Alpen wurde ab 1980 immer stärker europäisiert. In den 1960er Jahren waren die Abwanderung aus den Berggebieten und der damit verbundene Zerfall der lokalen Sozialstrukturen erlebte Realität. In den 1970er Jahren bedeutete der ökonomische Wandel der Nachkriegszeit eine Bedrohung für die Bevölkerung und die Landschaft in den Alpen (Stichworte Tertiärisierung und Tourismus). Diese sozialen und ökonomischen Probleme wurzelten primär in den

3 Norman Backhaus, Lyn Pleger, Aline von Atzigen u. a., Parc Adula. Gründe und Hintergründe der Ablehnung in den Gemeindeabstimmungen (Zürich 2019).

Disparitäten innerhalb der Kantone (beziehungsweise der Länder in Österreich) und waren damit im nationalstaatlichen Rahmen zu verankert.

Ab 1980 löste eine europäische Prägung diese nationalstaatliche Rahmung ab. Besonders in der Verkehrspolitik liessen sich die Auswirkungen der Europäisierung beobachten. Wie Kapitel 4.3.2 zeigt, war die Diskussion über den alpenquerenden Güterverkehr als zentrale Bedrohung der Alpen von der fortschreitenden Europäischen Integration nicht zu trennen. Die Landschaftsveränderung durch den Autobahnbau und die Lärm- und Abgasbelastung durch den Strassenverkehr wurden in den 1980er Jahren zum erlebten Alltag in den Berggebieten (Brennerautobahn, Gotthardstrassentunnel). Der stark ansteigende Strassentransitverkehr wurde zum Symbol für die Bedrohung der Alpen durch Infrastruktur, Abgase und Lärm. Als «alpenquerender Güterverkehr» hatte er seine Ursache ausserhalb des Nationalstaats beziehungsweise in «Europa».

Die Europäische Integration gehörte zu den prägenden Alltagserfahrungen der Alpenschützerinnen und Alpenschützer, wobei die Europäische Union als regionalistischer Gegenentwurf zum Nationalstaat idealisiert oder als Spielball der Wirtschaftslobby kritisiert wurde. Galt um 1980 der Nationalstaat vielen Alpenschützerinnen und Alpenschützern als Verursacher der Bedrohung der Alpen, verortete die Alpenschutzbewegung ab 1987 zunehmend sowohl die Ursachen wie auch die Lösungen für die Bedrohung der Alpen in der Europäischen Union. Die Ambivalenzen der Europabilder beziehungsweise der Bilder von der Europäischen Union wurden im Abstimmungskampf der Alpen-Initiative besonders evident.

In Bezug auf die Europäisierung von Bedrohung und Schutz der Alpen sind drei konkrete Folgen festzuhalten: Erstens wurde mit der Alpenkonvention von 1991 eine gemeinsame europäische Lösung für die Bedrohung der Alpen gesucht. Zweitens fand eine Annäherung von Alpenschutzexpertinnen und -experten und der Alpenschutzbewegung statt. Drittens organisierte sich die Alpenschutzbewegung 1995 mittels der ITE auf europäischer Ebene.

Im Prinzip verfolgten Alpenschutzexpertinnen und -experten und die Alpenschutzbewegung dieselben Ideen, jedoch auf unterschiedliche Art und Weise. Expertenkreise (CIPRA, Werner Bätzing) arbeiteten seit jeher transnational. Diese Erfahrungen und steten Bemühungen um den transnationalen und rechtlich verbindlichen Schutz der Alpen manifestierten sich schliesslich im Kontext der intensiven Europäischen Integration in der Alpenkonvention.

Im Gegensatz zu Expertenkreisen bemühten sich die verschiedenen Gruppierungen und Organisationen der Alpenschutzbewegung erst in den 1990er Jahren um die Kommunikation ihrer transnationalen Alpenkonzeption. Die gemeinsamen transnationalen sozialen Netzwerke der Alpenschützerinnen und Alpenschutzexperten ermöglichten im Verlauf der 1990er Jahre eine Annäherung dieser

beiden Gruppen. Von der Annäherung profitierten zum einen Expertenorganisationen, indem sie in der Bewegung ein neues Publikum fanden, zum anderen profilierte sich die Alpenschutzbewegung durch die Nähe zu Expertenkreisen. Einzelne Akteure wie Andreas Weissen konnten das Potenzial dieser Konstellation für die eigene Karriere nutzen (s. 2.2.3).

Die dritte Folge der Europäisierung war die transnationale Organisation der Alpenschutzbewegung. Die fortschreitende Europäische Integration führte zu einer Vervielfältigung der Handlungsmöglichkeiten auf lokaler, nationaler und europäischer Ebene. Die Alpenschutzbewegung wechselte geschickt von der einen Ebenen zur anderen, wobei besonders zwei Aspekte dieser Handlungsweise bedeutend sind: Erstens konnten so je nach Situation über nationale Institutionen Druck auf die Europäische Union ausgeübt werden, wie mit der schweizerischen Volksinitiative, oder über die EU auf die nationale Regierung, wie mit dem Argument der europaweiten Solidarität. Zweitens erlaubte der Verweis auf die europäische Dimension des Alpenschutzes den Aktivistinnen und Aktivisten, den Vorwurf des Nationalismus («Réduit in Grün») von sich zu weisen. Intensivierung und Rückgang der transnationalen Organisation werden auch durch die Netzwerkanalyse sichtbar gemacht.

Wie Kapitel 5.1.1 zeigt, war der schweizerische Erfolg der Alpenschutz-Initiative massgeblich für die Europäisierung der Alpenschutzbewegung. Dank zahlreicher Unterstützerinnen und Unterstützern konnte sich die Alpen-Initiative als Dreh- und Angelpunkt der transnationalen Alpenschutzbewegung etablieren. Das Spannungsfeld zwischen nationaler und internationaler Politik bildete auch den Kontext, in dem die Annahme der Alpenschutz-Initiative 1994 verstanden werden muss. Die Initiative war mit einem rein nationalen Anliegen gestartet worden, nämlich um den Autobahnbau in den Schweizer Alpen zu verhindern. 1994 wurde sie dann aber als demokratischer Warnschuss an die «Brüsseler Bürokratie» von Alpenschützerinnen und Alpenschützern in ganz Europa bejubelt. In diesem Zusammenhang wird deutlich, wie sich die Europäisierung auf die Alpenschutzbewegung auswirkte, wie sie aber auch aktiv von der Alpenschutzbewegung betrieben wurde.

Ein deutlicher Ausdruck dieses Zusammenspiels von aktiver und passiver Europäisierung war die Diskussion um die «Europaregion Alpen», die Kapitel 5.1.2 eingehend untersucht. Diese Idee diskutierten die Alpenschützerinnen und Alpenschützer besonders zwischen 1989 und 1998. In dieser Zeit hatte sie die ambivalente Funktion, nationale Grenzen aufzulösen, um regionale Grenzen zu schaffen: Dank des «Alpenwalls» (Hämmerle) sahen die Alpenschützer ihre «Europaregion Alpen» in einer vorteilhaften Verhandlungsposition gegenüber den Alpenanrainernstaaten. Gemeinsam und nationalstaatliche Grenzen überschreitend, so die Überzeugung, könne sich die Bevölkerung der Alpen gegen die «Kolonisierung»

durch das Flachland zur Wehr setzen und beispielsweise vorteilhafte Transitabkommen aushandeln, ohne auf die nationalen Interessen Rücksicht nehmen zu müssen. Die so konzipierte «Europaregion Alpen» artikulierte zwar einen transnationalen Solidaritätsgedanken, nicht aber einen europäischen.

Dies führt zur fünften These der Demobilisierung der europäischen Alpenschutzbewegung, wie sie auch durch die Netzwerkanalyse gezeigt wird. Das Zusammentreffen des um 1990 etablierten Netzwerks und der Diskurs über den (ökologischen) Wert der Alpen boten ein grosses Mobilisierungspotential für Alpenschützerinnen und -schützer: Alpenschutz etablierte sich auf den Ebenen der nationalen (Alpenschutz-Initiative), europäischen (Alpenkonvention) und globalen (Agenda 21) Politik. Doch hatte dies kaum konkrete Folgen. Die Agenda 21 von Rio beispielsweise blieb eher ein symbolischer Akt. Die Arbeit an den Rahmenprotokollen der Alpenkonvention kam nur schleppend voran, und die Konvention blieb weitgehend in unverbindlichen Formulierungen stecken. Auch die Alpenschutz-Initiative erfüllte die Hoffnungen, die sie europaweit geweckt hatte, nur bedingt: Zwar verankerte sie die Begrenzung des alpenquerenden Güterverkehrs auf der Strasse und dessen Verlagerung auf die Schiene im Gesetz, doch haperte es an der Umsetzung. Das Verlagerungsziel ist bisher (2020) noch nicht erfüllt worden.

Nach intensiven transnationalen Aktivitäten zwischen 1993 und 1998 zerfiel die europäische Alpenschutzbewegung zunehmend in ihre nationalen Bestandteile. Die transnationale Koordination der Bewegungsaktivitäten durch die ITE stellte sich als zu aufwändig heraus, und Erfolge für diese europäische Bewegungsorganisation blieben aus. Mit dem Abschluss der bilateralen Verträge und der Ablösung des Transitabkommens zwischen Österreich und der EG durch das europäische Gemeinschaftsrecht gingen zunehmend die europäischen Themen, der europäischen *common ground* der Alpenschutzbewegung, verloren. Die Bewegung erodierte nach 2000, die ITE stellte ihre Aktivitäten und ihr transnationales Informationsfax ein.

Die Demobilisierung der europäischen Alpenschutzbewegung wurde durch nationale Faktoren begünstigt. Das politische System der Schweiz integrierte die europaweit wichtigste Bewegungsorganisation, die Alpen-Initiative, weitgehend in den politischen Prozess. Die Alpen-Initiative etablierte sich als Expertenorganisation, verlor damit aber auch ihren Bewegungskarakter. Seit der Annahme der Alpenschutz-Initiative 1994 befand sich die schweizerische Alpenschutzbewegung gleichzeitig in einer Konsolidierungsphase (Anerkennungsprozess der Alpen-Initiative als Expertenorganisation) und einer Demobilisierungsphase (Verlust der Mobilisierungsdynamik). Die Ressourcen der Alpen-Initiative wurden um das Jahr 2000 von nationalen Themen beansprucht, etwa den Diskussionen um die bilate-

ralen Verträge mit der EU oder dem Kampf gegen den Bau eines zweiten Autobahntunnel am Gotthard («Avanti-Initiative»). Von den koordinierten Protestaktionen blieb allein das «Feuer in den Alpen» erhalten. Das politische System der Schweiz bot der Alpenschutzbewegung zwar entscheidende Opportunitäten, wirkte aber auch erheblich auf die Dynamik und Verfassung der Bewegung zurück.

Der Zusammenbruch der europäischen Alpenschutzbewegung und die Stagnation der Bemühungen für einen international koordinierten Alpenschutz lagen schliesslich auch in der Sache selbst. Die anfangs aufgezeigten Elemente des integralen Alpenschutzes, der Schutz von Natur und Lebensraum, waren ausserordentlich schwer zusammenzubringen. Im europäischen «Mehrebenenspiel» war die Gefahr gross, dass einzelne Akteursgruppen gegeneinander ausgespielt wurden. Dies zeigte sich deutlich in der Oppositionshaltung der Regierungsvertreter der Bergkantone gegen die Alpenkonvention: Sie setzten sich in den 1990er Jahren mit dem Argument der Fremdbestimmung gegen die Alpenkonvention zur Wehr und waren damit weitgehend erfolgreich. Ähnlich wie es der Alpenschutzbewegung im Zusammenhang mit dem Transitverkehr gelang, die EU als Gegnerin zu positionieren, schafften es die Regierungsvertreter, die Alpenkonvention als Symbol der Fremdbestimmung zu brandmarken. Alpenschutz als Anliegen neutralisierte beziehungsweise blockierte sich so selbst.

Abschliessend soll festgehalten werden, wie die Diskussionen um Bedrohung und Schutz der Alpen zwischen 1970 und 2000 deutlich zeigen, dass es sich bei Europäisierung, Globalisierung und Regionalisierung um Prozesse handelt, die weder zwingend noch irreversibel sind. Die Komplexität der beobachteten Phänomene und Prozesse bezeugen, dass einfache Erklärungsansätze unzureichend sind. In dieser Hinsicht greifen auch die Thesen der Ökologisierung und der Europäisierung der Alpen zu kurz. Sowohl die ökologische als auch die europäische Perspektive bilden nur Teile der veränderten Sicht auf die Alpen ab. Beispielsweise lässt sich die Kritik der Alpenschutzbewegung an der «Peripherisierung» beziehungsweise der «Kolonisierung» der Berggebiete damit nicht fassen. Diese Kritikpunkte verweisen darauf, dass die Konzeption der Alpen als Wirtschafts- und Lebensraum immer relevanter wurde. Der Schutz der Alpen war damit nicht nur im Interesse der Natur und des globalen Ökosystems notwendig, sondern auch im Interesse der lokalen Bevölkerung. Aus diesem Grund ist es angemessen, von einer generellen Politisierung der Alpen ab 1970 zu sprechen.

8. Quellen- und Literaturverzeichnis

8.1 ARCHIVE

Alpines Museum Bern

Alparchiv

Bro B 60–90

Privatarchiv CIPRA, Schaan

Privatarchiv Mountain Wilderness Schweiz, Bern

Privatarchiv OGUV, Brig

Privatarchiv SAB, Bern

Schweizerisches Bundesarchiv (BAR)

Internationale Alpenkommission, Cipra, 1951–1979	E3270B#1986/85#218*
CIPRA Schweiz, Akten 1981–1990	J2.301-01#2009/290#884*
«CIPRA» Int. Kommissionen für den Schutz alpiner Bereiche, 1988–1989	E3363-07#2009/233#1226*
CIPRA, 1983	E7187A#1999/128#868*
Alpenkonvention, 1989–1991	E8125B#2005/160#45*
Neue Alpentunnel: Arbeitsgruppe europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT), 1980–1981	E8100C#1999/365#318*
Présidence suisse de la CEMT en 1986 – BRB 4.5.83 / Constitution de la délégation suisse en vue de la négociation CEE-pays tiers membres de la CEMT sur les transports comb, 1983–1984	E6100C#1998/106#2471*
Beteiligung der Schweiz an der Konferenz UNCED, Rio de Janeiro, 1992	E7001C#2000/124#991*
PNUE: UNCED 1992; Conférence des NU sur l'environnement et le développement, Rio de Janeiro, Band 1	E2023A#1999/138#3089*
PNUE: UNCED 1992; Conférence des NU sur l'environnement et le Développement, Rio de Janeiro, Band 2	E2023A#1999/138#3090*

- PNUE: UNCED 1992; Conférence des NU sur l'environnement et le développement, Rio de Janeiro, Band 3 E2023A#1999/138#3091*
- Gesamtwirtschaftliches Entwicklungskonzept für das Berggebiet (Motion Brosi und Danioth) E3365A#2009/92#3
- Förderung der Bergbevölkerung, Motion Brosi E1070#1974/32#1283*
- Erhaltung und Förderung der Bergbevölkerung. Motion Danioth E1070#1974/32#1284*

Schweizerische Nationalbibliothek (SNB), Bern
Schweizerisches Sozialarchiv Zürich (SozArch)

Verein Alpen-Initiative, Association Initiative des Alpes Ar 610

Initiative Transport Europe ITE, Europäische Verkehrsinitiative, Iniziativa Trasporti Europe, European Transport Initiative Ar 611

Schweizerisches Wirtschaftsarchiv (SWA), Basel

8.2 ZEITSCHRIFTEN, ZEITUNGEN, JAHRBÜCHER

- Alternative, 1979–2000
CIPRA Info, 1984–1988
Echo, 1989–2004
Oberwalliser Umwält Zitig, 1990–1994
Rote Anneliese, 1979–1994

8.3 GEDRUCKTE QUELLEN

- Albonico, Ruedi, Die neue Armut der Bergbauern vergrößert die alte Armut. Wo steckt die fehlende Milliarde? In: Rote Revue – Profil 66/5 (1987), S. 11–14.
- Allenbach, Beat, Zweite Autobahnröhre durch den Gotthard: Fällt der Bundesrat einmal mehr um? In: Tages-Anzeiger (12.08.1987).
- Allenbach, Beat, Darf die Schweiz bei der Alpenkonvention abseits stehen? Heftige Kritik der Bergkantone am internationalen Abkommen zum Schutz der Alpen. In: Tages-Anzeiger (28.10.1991).
- Allenbach, Beat, Lässt Alpenkonvention die Wirtschaft beiseite? Bündner Regierung kritisiert Schutzabkommen heftig. In: Tages-Anzeiger (04.01.1993).

- Allenbach, Beat, Alpenkonvention mindert Autonomie. Die Gebirgskantone lehnen auch die verbesserten Protokolle ab. In: *Tages-Anzeiger* (29.09.1994).
- Allenbach, Beat, Alpenkonvention: Widerstand hält an. Gebirgskantone ließen sich nicht besänftigen. In: *Tages-Anzeiger* (09.12.1994).
- Allenbach, Beat, Verkehrsprotokoll gescheitert. Alpenkonvention: Schweiz gibt Mandat zurück. In: *Tages-Anzeiger* (16.06.1995).
- Allenbach, Beat, Durchbruch für die Alpenkonvention. Gebirgskantone schwenken ein und sind mit dem Bund für den Beitritt. In: *Tages-Anzeiger* (26.08.1996).
- Alparchiv, Flugblatt „Sitzung mit Nachtessen, Mittwoch 10. Februar 1988 19.00 h, Ankerstrasse 20, Zürich“ (1988), Alpines Museum Bern.
- Alparchiv, Rundschreiben 2. Versandt des Alparchivs (1989), Alpines Museum Bern.
- Alpen-Initiative, Ogis Pirouetten. In: *echo* 13 (15.06.1991).
- Alpen-Initiative (Hg.), *Es kocht in den Alpen. Was Transitverkehr und KöchInnen in den Alpen anrichten* (Zürich 1992).
- Alpen-Initiative, *Jahresbericht 2002* (2002).
- Anderegg, Roger, Die Hippies im Valle Onsernone. In: *Tages-Anzeiger* (08.09.2015).
- Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa, Rundbrief Nr. 1 (25.05.1987), SNB.
- Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa, Val Madris. Erschiessen, ertränken, erhalten (Juf 1988).
- Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa, Rundbrief Nr. 2 (1989), SNB.
- Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa, Rundbrief Nr. 3 (06.1990), SNB.
- Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa, Rundbrief Nr. 4. (06.1991), SNB.
- Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa, Rundbrief Nr. 5 (1992), SNB.
- Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa, Rundbrief Nr. 12 (05.1998), SNB.
- Arnold, Alf, Wir Bergler in den Bergen wehren uns jetzt! In: *VCS Zeitung* 2 (1988).
- Arnold, Alf, Gotthardbasislinie: Uri soll der EG geopfert werden. In: *Alternative* Nr. 129 (04.1988).
- Arnold, Alf, Schweizer Bahnstrategie in den Transitverhandlungen mit der EG. Hochseilakt zwischen Umweltschutz und Wirtschaftsinteressen. In: Hans Lindenbaum, Helmut Koch (Hg.), *Überrolltes Österreich. Zukunft unter dem Transitverkehr* (Wien 1991), S. 142–166.
- Aschinger, Richard, Als Bundesräte nach Annahme der Alpeninitiative ausrasteten. In: *Tages-Anzeiger* (07.05.2009).
- Aschinger, Richard, Leutwyler, Christina, «Die Romandie hat jetzt die Schnauze voll» – Delamuraz stocksauer. In: *Tages-Anzeiger* (21.02.1994).
- Aschwanden, Erich, Ogi patzt, der Landammann tanzt. In: *Neue Zürcher Zeitung* (17.02.2014).
- Bachmann, Ueli, Uris Schicksal liegt wohl darin, ein Transitzkanton zu sein. In: *Basler Zeitung* (Basel 01.09.1990).

- Ballmer, Roger, Versuch einer Erfassung der Strassenverkehrsunfallfolgekosten für die Schweiz 1972 (Bern/Frankfurt a. M. 1975).
- Bätzing, Werner, Die Alpen. Naturbearbeitung und Umweltzerstörung – eine ökologisch-geographische Untersuchung (Frankfurt a. M. 1984¹).
- Bätzing, Werner, Ökologische Stabilität und Arbeit. In: Jan Robert Bloch, Wilfried Mayer (Hg.), Wachstum der Grenzen. Selbstorganisation in der Natur und die Zukunft der Gesellschaft (Frankfurt a. M. 1984), S. 51–68.
- Bätzing, Werner, Ökologische Labilität und Stabilität der alpinen Kulturlandschaft. Traditionelle Lösungen, heutige Probleme und Perspektiven für die Zukunft (Bern 1988).
- Bätzing, Werner, Vom verhindernden zum gestaltenden Umweltschutz. Perspektiven für eine integrale Umweltschutzpolitik im Alpenraum der neunziger Jahre. In: *Geographica Helvetica* 45/3 (1990), S. 105–112.
- Bätzing, Werner, Die aktuellen Probleme des Alpenraums und die Frage einer staatenübergreifenden «Alpen-Konvention». In: Karltheodor Huttner, Walter Danz (Hg.), *Schützt die Alpen! Aufgabe der europäischen Umweltpolitik* (München 1991), S. 29–43.
- Bätzing, Werner, Die Alpen. Entstehung und Gefährdung einer europäischen Kulturlandschaft (München 1991⁵).
- Bätzing, Werner, Die Alpenkonvention im Kreuzfeuer der Kritik. Zwischen nationaler Alltagspolitik und europäischer Vision. In: *Neue Zürcher Zeitung* (25.10.1991).
- Bätzing, Werner, The Alps. An ecosystem in transformation. In: Peter B. Stone (Hg.), *The state of the world's mountains. A global report* (London 1992), S. 45–91.
- Bätzing, Werner, Alpen-Bewusstsein. In: *Kleines Alpen-Lexikon* (München 1997), S. 27–28.
- Bätzing, Werner, Alpen, Definition. In: *Kleines Alpen-Lexikon* (München 1997), S. 23–27.
- Bätzing, Werner, Alpenkonvention (AK). In: *Kleines Alpen-Lexikon* (München 1997), S. 30–34.
- Bätzing, Werner, Bennett Cadola, Karen, Der sozio-ökonomische Strukturwandel des Alpenraumes im 20. Jahrhundert. Eine Analyse von «Entwicklungstypen» auf Gemeinde-Ebene im Kontext der europäischen Tertiarisierung (Bern 1993).
- Bätzing, Werner, Messerli, Paul, Perlik, Manfred, Regionale Entwicklungstypen. Analyse und Gliederung des schweizerischen Berggebietes (Bern 1995).
- Berghoff, Harmut, Sydow, Jörg (Hg.), *Unternehmerische Netzwerke. Eine historische Organisationsform mit Zukunft?* (Stuttgart 2007).
- Beuss, Urs, Adolf Ogis Bergpredigt. In: *Tages-Anzeiger* (30.08.1990).
- Biedermann, Josef, Grusswort zur Eröffnung. In: CIPRA International (Hg.), *Tun und Unterlassen. Elemente für eine nachhaltige Entwicklung in den Alpen* (Schaan 1995), S. 5–8.
- Bodenmann, Peter, Wasserkraft. Erwacht das Berggebiet? Dossier zur Studentagung der SOPO und der SP-Berggebietskommission (Brig 1984).
- Bodenmann, Peter, Berggebiete. Neues Bewusstsein nötig. In: *Rote Anneliese* 90 (04.07.1986).

- Bosshard, Walter, Ist der Bergwald noch zu retten? In: CIPRA International, Walter Danz (Hg.), Ist der Bergwald noch zu retten? (Vaduz 1986), S. 30–36.
- Bracciali, Mario, Der Alpenraum – gefragt ist ein europäisches Konzept. In: Karltheodor Huttner, Walter Danz (Hg.), Schützt die Alpen! Aufgabe der europäischen Umweltpolitik (München 1991), S. 129–134.
- Brändli, Christoffel, Die geplante Alpenkonvention. Zweifel aus der Sicht eines Bergkantons. In: Neue Zürcher Zeitung (19.09.1991).
- Brassel, Christian, Das Alparchiv verschenkt sich. In: zAlp 9 (1998), S. 6–9.
- Broggi, Mario F., Impressum Ausgabe 2. In: CIPRA Info 2 (05.1984).
- Broggi, Mario F., Impressum Ausgabe 3. In: CIPRA Info 3 (09.1984).
- Broggi, Mario F., CIPRA-Resolution von Chur 1984 (Kurzfassung): «Rettet den Bergwald jetzt!» In: CIPRA International, Walter Danz (Hg.), Ist der Bergwald noch zu retten? (Vaduz 1986), S. 10.
- Broggi, Mario F., Eröffnung. In: CIPRA International, Walter Danz (Hg.), Ist der Bergwald noch zu retten? (Vaduz 1986), S. 16–18.
- Broggi, Mario F., Impressum Ausgabe 11. In: CIPRA Info 11 (04.1987).
- Broggi, Mario F., Schlägt die Natur zurück? In: CIPRA Info 12 (09.1987).
- Broggi, Mario F., Danz, Walter, Keine neuen Alpentransversalen ohne Verkehrskonzept! Deklaration. In: CIPRA International (Hg.), Neue Alpentransversalen. Erlösung oder neue Belastung für den Alpenraum? (Schaan 1989), S. 16–17.
- Browa, Hans, Soziale Nutzen und Kosten des Verkehrs in der Schweiz (Basel 1977).
- Brunner, Erwin, Der Grüne Tod. Katastrophensommer '87: Die Natur rächt den Raubbau in den Alpen. In: Die Zeit (21.08.1987).
- Bühlmann, Beat, «Im Alpengebiet müssen wir jetzt Widerstand leisten». Den Transitgüterverkehr vollständig auf die Schiene verlagern? In: Tages-Anzeiger (25.02.1989).
- Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit (BIGA), Gesamtwirtschaftliches Entwicklungskonzept für das Berggebiet. Konferenz vom 19. Mai 1967 (1967).
- Bundesamt für Raumentwicklung (Hg.), Alpenquerender Güterverkehr auf Strasse und Schiene 2004. Schlussbericht (Bern 2005).
- Bundesamt für Raumentwicklung, Staatssekretariat für Wirtschaft (Hg.), Interreg III B. Die transnationale Zusammenarbeit (Bern o. A.).
- Bundesamt für Umwelt (Hg.), Ursachenanalyse der Hochwasser 1987 (Bern 1991).
- Bundeskanzlei (Hg.), Volksabstimmung vom 07. Dezember 1986. Erläuterungen des Bundesrates (Bern 1986).
- Bundesrat, Bundesgesetz über die Abänderung des Bundesgesetzes vom 22. Dezember 1893 betreffend die Förderung der Landwirtschaft durch den Bund (vom 5. Oktober 1929.). In: Bundesblatt 31/III (1929), S. 115–117.
- Bundesrat, Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über Investitionshilfe für Berggebiete (vom 16. Mai 1973). In: Bundesblatt 25/I (1973), S. 1589–1640.

- Bundesrat, Bundesgesetz über Investitionshilfe für Berggebiete (vom 28. Juni 1974). In: Bundesblatt II (1974), S. 146–155.
- Bundesrat, Eidgenössische Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr». Zustandekommen. In: Bundesblatt II (1990), S. 1219.
- Bundesrat, Botschaft über die Verlängerung und Neugestaltung der Strassenbenützungsgeldern (Schwerverkehrsabgabe und Nationalstrassenabgabe) vom 27. Januar 1992. In: Bundesblatt II (1992), S. 729–781.
- Bundesrat, Botschaft über die Neuorientierung der Regionalpolitik vom 28. Februar 1996. In: Bundesblatt II (1996), S. 1104–1227.
- Bundesrat, Botschaft zu einem Bundesgesetz über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (11. September 1996). In: Bundesblatt V (1996), S. 535–536.
- Bundesrat, Botschaft zum Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention) und zu verschiedenen Zusatzprotokollen (vom 10. September 1997). In: Bundesblatt III (1997), S. 657–764.
- Bundesrat, Bundesgesetz über Investitionshilfe für Berggebiete (IHG) vom 21. März 1997. In: Bundesblatt II (1997), S. 601–613.
- Bundesrat, Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs vom 20. März 1998. In: Bundesblatt II (1998), S. 1421–1422.
- Bundesrat, Eidgenössische Volksinitiative „Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen“. In: Bundesblatt (2000), S. 106–108.
- Bundesrat, Referendum gegen den Bundesbeschluss vom 8. Oktober 1999 über die Genehmigung der sektoriellen Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft einerseits und der Europäischen Gemeinschaft sowie gegebenenfalls ihrer Mitgliedstaaten oder der Europäischen Atomgemeinschaft andererseits zustande gekommen. In: Bundesblatt I (2000), S. 1049–1051.
- Bundesrat, Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen» vom 3. Oktober 2003. In: Bundesblatt (2003), S. 6603–6606.
- Bundesrat, Botschaft über die Neue Regionalpolitik (NRP) (vom 16. November 2005). In: Bundesblatt I (2006), S. 231–308.
- Carron, Michel, Die Rawil-Story. Der Konflikt zwischen den Republiken Bern und Wallis. Zu einer geplanten Volksinitiative (Sion 1986).
- Cijan, Rudolf, Von Wien bis Nizza: 3000 Feuer brennen auf den Alpen. In: Kurier (12.08.1995).
- CIPRA International, Communiqué. In: CIPRA Info 12 (09.1987).
- CIPRA International (Hg.), 50 Jahre CIPRA. In: CIPRA Info 64 (2002).
- CIPRA International, Broggi, Mario F. (Hg.), Sanfter Tourismus. Schlagwort oder Chance für den Alpenraum? (Vaduz 1985).
- CIPRA International, Danz, Walter (Hg.), Ist der Bergwald noch zu retten? (Vaduz 1986).
- CIPRA International, Pairaudeau, Claude (Hg.), Naturschutz contra Bürger? Schutzgebiete im Widerstreit mit den Nutzungsansprüchen der einheimischen Bevölkerung (Vaduz 1987).

- Danz, Walter, Aspekte einer Raumordnung in den Alpen. Sozial- und wirtschaftsgeographische Studien zur Konzeption von Integrationsmaßnahmen im bayerischen Alpengebiet unter besonderer Berücksichtigung der Situation in der Hörnergruppe/Landkreis Sonthofen (München 1969).
- Danz, Walter, Grundsatzreferat. In: Walter Danz (Hg.), *Umweltpolitik im Alpenraum* (München 1989), S. 63–79.
- Danz, Walter, Schreiben an Flavio Cotti (06.1989), BAR, Sign.: E3363-07#2009/233#1226*.
- Danz, Walter, Resümee der Konferenz. In: Walter Danz, Stephan Ortner (Hg.), *Die Alpenkonvention. Eine Zwischenbilanz* (Vaduz 1993), S. 11–16.
- Danz, Walter, CIPRA (Hg.), «Liechtensteiner Kreis». Teilnehmerliste CIPRA/IUCN Workshop Alpenkonvention (27.–29.09.88). In: *Umweltpolitik im Alpenraum* (München 1989), S. 526–527.
- Danz, Walter, CIPRA International (Hg.), *Umweltpolitik im Alpenraum* (München 1989).
- Danz, Walter, Ortner, Stephan, Zum Geleit. In: CIPRA International, Stephan Ortner, Walter Danz (Hg.), *Die Alpenkonvention. Eine Zwischenbilanz* (Vaduz 1993), S. 7–9.
- Dick, Alfred, Der Schutz des Alpenraumes – eine grenzüberschreitende Aufgabe. In: Karlheodor Huttner, Walter Danz (Hg.), *Schützt die Alpen! Aufgabe der europäischen Umweltpolitik* (München 1991), S. 44–48.
- Dijk, Nel van, Erklärung der Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr des Europäischen Parlaments (21.01.1994), *SozArch*, Sign.: Ar 610.26.2.
- Ecoplan, RAPP Trans AG, *Alpentransitbörse. Abschätzung der Machbarkeit verschiedener Modelle einer Alpentransitbörse für den Schwerverkehr* (Bern / Basel 2004).
- Egli von Matt, Beatrice, Initiative gegen «späte Rache des Teufels». In: *Tages-Anzeiger* (09.05.1989).
- Engeler, Urs Paul, Die Bergler bauen ein neues Alpenréduit. Neue Strategien beim Transitverkehr: Güter mittels Initiative auf die Schiene zwingen. In: *Die Weltwoche* (12.01.1989), S. 47.
- Engeler, Urs Paul, Der Gotthard, das Réduit in Grün. In: *Weltwoche* (Zürich 29.07.2000).
- Engelhardt, Wolfgang, Eröffnungsansprache. In: Walter Danz (Hg.), *Umweltpolitik im Alpenraum* (München 1989), S. 28–29.
- Ernst A. Brugger, Furrer, Gerhard, Messerli, Paul u. a. (Hg.), *Umbruch im Berggebiet. Die Entwicklung des schweizerischen Berggebietes zwischen Eigenständigkeit und Abhängigkeit aus ökonomischer und ökologischer Sicht* (Bern 1984).
- Europäische Kommission (Hg.), *Vollendung des Binnenmarktes. Weißbuch der Kommission an den Europäischen Rat* (Luxemburg 1985).
- Europarat, Resolution (76) 34 on the ecological charter for mountain regions in Europe (Adopted by the Committee of Ministers on 21 May 1976 at the 258th meeting of the Ministers' Deputies). In: Walter Danz (Hg.), *Umweltpolitik im Alpenraum* (München 1989).

- Ferrari, Silvia, Frischknecht, Jürg, Siegrist, Dominik u. a. (Hg.), Salecina. «Ein Bildungs- und Ferienhaus für uns...» (Orden Dent 1997).
- Ferrari, Silvia, Lang, Josef, Looser, Heinz u. a. (Hg.), Auf wen schoss Wilhelm Tell? Beiträge zu einer Ideologiegeschichte der Schweiz (Zürich 1991).
- Feusi, Alois, Der Volksmusikarchäologe. In: Neue Zürcher Zeitung (26.03.1993).
- Fischer, Ludwig, Bergwald auf dem trockenen Ast. In: Süddeutsche Zeitung (30.09.1985).
- Flückiger, Hans, Die Existenzverhältnisse in den Berggebieten. Dargestellt am Beispiel der Kantone Uri, Graubünden und Wallis (ungedr. Dissertation, Universität Bern 1969).
- Flückiger, Hans, Gesamtwirtschaftliches Entwicklungskonzept für das Berggebiet (Bern 1971).
- Frischknecht, Jürg, Alpentäler als AKW-Filialen? In: Zeitdienst 13 (04.07.1986), S. 144–145.
- Frischknecht, Jürg, Wandert in der Schweiz solange es sie noch gibt. Ein Wanderbuch für 35 Lokaltermine (Zürich 1988²).
- Fuchs, Daniel, Die Alpeninitiative. Die Geschichte eines Misserfolgs. In: Aargauer Zeitung (20.02.2014).
- Gantenbein, Köbi, Wenn die Weltluft am Blumentrog rüttelt. In: WOZ (06.08.2015).
- Gattiker, Hans, Der EG aus der Hand gefressen? Zwischen NEAT, Transitabkommen und Alpen-Initiative. In: Heimatschutz = Patrimoin 88/4 (1993), S. 8–10.
- Glück, Alois, Eine gemeinsame Politik zur Versöhnung von Ökonomie und Ökologie. In: Karltheodor Huttner, Walter Danz (Hg.), Schützt die Alpen! Aufgabe der europäischen Umweltpolitik (München 1991), S. 9–28.
- G[urgiser], F[ritz]., Wegweisend (Leserbrief). In: Die Zeit (25.02.1994).
- Gurgiser, Fritz, Am Beispiel Alptransit. Gnadenlos verraten und verkauft (Innsbruck 1999).
- Haeckel, Ernst, Generelle Morphologie der Organismen. Bd. 2 (Berlin 1866).
- Haid, Hans, Vom neuen Leben. Alternative Wirtschafts- und Lebensformen in den Alpen (Innsbruck 1989).
- Haid, Hans, Vom Neuen Leben in den Alpen. In: Bruno Messerli, Werner Bätzing (Hg.), Die Alpen im Europa der neunziger Jahre. Ein ökologisch gefährdeter Raum im Zentrum Europas zwischen Eigenständigkeit und Abhängigkeit (Bern 1991), S. 230–246.
- Hasslacher, Peter, Alpenkonvention: Bibliographie Nr. 54 (07.2013).
- Hickmann, Gerhard, Ruf, Martin, Vorwort zur Tagung. In: Helga Brahm-Rock (Hg.), Transitraum Alpen (1988), S. 5–7.
- Hoby, Jean-Pierre, Senn, Anton, Kieliger, Gustav, Wir Bergler sind nicht schuld, dass wir da sind... In: DU 38 (1978), S. 64–71.
- Hoppe, Gudrun, Wir bleiben fürs ganze Leben. In: Giorgio Hösl (Hg.), Neues Handbuch Alp. Handfestes für Alpleute, Erstaunliches für Zaungäste (Mollis 2005¹), S. 382–287.
- Hösl, Giorgio (Hg.), Neues Handbuch Alp. Handfestes für Alpleute, Erstaunliches für Zaungäste (Mollis 2005¹).
- Hösl, Giorgio, Schuler, Kaspar (Hg.), Handbuch Alp (Chur 1998²).
- Hutchinson, George E., The Biosphere. In: Scientific America 223/3 (1970), S. 45–53.

- Janzing, Bernward, Verkehrspolitik wie in der Schweiz. In: Die Tageszeitung (29.08.2000).
- Jost, Beat, Die Lötschberg-Lösung. In: Rota Anneliese 93 (11.11.1986), S. 6–7.
- Kachelmann, Jörg, Der Urner Nationalrat Franz Steinegger: «Eine zweite Röhre löst keine Probleme». In: Schweizer Woche (19.04.1988).
- Kanton Graubünden, Unwetter Sommer 1987. Schlussbericht des Hilfskomitees Unwetter-schäden Graubünden (1990).
- Knoflacher, Hermann, Notwendige verkehrspolitische und verkehrstechnische Massnahmen. In: CIPRA International (Hg.), Verkehr in den Alpen. Mehr als nur Transit (Vaduz 1994), S. 39–61.
- Kohli, Martin, Die Entstehung einer europäischen Identität. Konflikte und Potentiale. In: Hartmut Kaelble (Hg.), Transnationale Öffentlichkeiten und Identitäten im 20. Jahrhundert (Frankfurt a. M. 2002), S. 11–134.
- Kolo, Hans, Zusammenfassung der Ergebnisse der internationalen verkehrspolitischen Tagung in der Georg-von-Vollmar-Akademie in Kochel vom 20. bis 22. Oktober 1989. In: Georg-von-Vollmar-Akademie (Hg.), Internationale Verkehrspolitische Tagung zu Problemen des Transitverkehrs im Alpenraum, (München 1989), S. 99–105.
- Kommission der Europäischen Gemeinschaft, Weissbuch. Die europäische Verkehrspolitik bis 2010. Weichenstellungen für die Zukunft (Brüssel 2001).
- Krippendorf, Jost, Die Landschaftsfresser. Tourismus und Erholungslandschaft - Verderben oder Segen? (Bern, Stuttgart 1975¹).
- Küng, Thomas, Rees Gwerder. In: DU 53 (1993), S. 29–31.
- Kusstatscher, Jutta (Hg.), Tunnelblick. Der Brennerbasistunnel: Fakten – Argumente – Meinungen (Innsbruck 2008).
- La Roche, Emanuel, Frefel, Astrid, Moser, Hans, Kommentare der Auslandkorrespondenten. In: Neue Zürcher Zeitung (22.02.1994).
- Lebel, Noël, Geschützte Landschaft und lokale Zielsetzung. Ein ökonomisches Problem oder ein politischer Entscheid? In: CIPRA International, Claude Pairaudeau (Hg.), Naturschutz contra Bürger? Schutzgebiete im Widerstreit mit den Nutzungsansprüchen der einheimischen Bevölkerung (Vaduz 1987), S. 58–68.
- Leeb, Gerhard, AlpenFeuer. Über das Entstehen eines interalpinen Netzwerkes (Graz 1995).
- Lichtenberger, Elisabeth, Die Sukzession von der Agrar- zur Freizeitgesellschaft in den Hochgebirgen Europas. In: Innsbrucker geographische Studien 1 (1979), S. 401–436.
- Lichtenberger, Elisabeth, Das «Haus» Europa und die Alpen. Sozialgeografische Szenarien. In: Werner Bätzing, Paul Messerli (Hg.), Die Alpen im Europa der neunziger Jahre. Ein ökologisch gefährdeter Raum im Zentrum Europas zwischen Eigenständigkeit und Abhängigkeit (Bern 1991), S. 15–49.
- LITRA (Hg.), Jahresbericht 1978/79 (1979).
- LITRA (Hg.), Jahresbericht 1980/81 (1981).
- LITRA (Hg.), Jahresbericht 1982/83 (1983).

- LITRA (Hg.), Jahresbericht 1983/84 (1984).
- LITRA (Hg.), Jahresbericht 1984/85 (1985).
- Lukschanderl, Leopold, Rettet die Alpen. Europas Dachgarten in Bedrängnis (Wien 1983).
- Maeder, Herbert, La Greina. Das Hochtal zwischen Sumvitg und Blenio (Zürich, Vrin, Sumvitg 1997²).
- Maeder, Herbert, Kruker, Robert, Hirten und Herden. Alpkultur in der Schweiz (Olten 1983).
- Martinengo, Edoardo, Die Berggebietspolitik in Italien und die Schlüsselprobleme der Entwicklung des italienischen Alpenraums. In: Bruno Messerli, Werner Bätzing (Hg.), Die Alpen im Europa der neunziger Jahre. Ein ökologisch gefährdeter Raum im Zentrum Europas zwischen Eigenständigkeit und Abhängigkeit (Bern 1991), S. 205–229.
- Marxer-Schädler, Wilfried, Neue Eisenbahn-Alpentransversalen? In: CIPRA International (Hg.), Neue Alpentransversalen. Erlösung oder neue Belastung für den Alpenraum? (Schaan 1989), S. 10–12.
- Mauß, Otto, Zur Geographie der Kulturlandschaft [1925]. In: Karlheinz Paffen (Hg.), Das Wesen der Landschaft (Darmstadt 2011), S. 289–314.
- Messerli, Bruno, Messerli, Paul, Wirtschaftliche Entwicklung und ökologische Belastbarkeit im Berggebiet (MAB Schweiz). In: Geographica Helvetica 33/4 (1978), S. 203–210.
- Messerli, Bruno, Messerli, Paul, Wirtschaftliche Entwicklung und ökologische Belastbarkeit im Berggebiet (MAB Schweiz) (Bern 1979).
- Messerli, Paul, Schlussberichte zum Schweizerischen MAB-Programm Nr. 25 (Bern 1986).
- Messerli, Paul, Mensch und Natur im alpinen Lebensraum. Risiken, Chancen, Perspektiven. Zentrale Erkenntnisse aus dem schweizerischen MAB-Programm (Bern 1989).
- Messerli, Paul, Herausforderungen und Bedrohungen des schweizerischen Berggebiets durch Europa an der Wende zum 21. Jahrhundert. In: Werner Bätzing, Paul Messerli (Hg.), Die Alpen im Europa der neunziger Jahre. Ein ökologisch gefährdeter Raum im Zentrum Europas zwischen Eigenständigkeit und Abhängigkeit (Bern 1991), S. 142–176.
- Messerli, Paul, Lebensraum Alpen, ein europäischer Sonderfall? Herausforderungen und Perspektiven einer Alpenpolitik. In: Jürg P. Müller, Beat Gilgen (Hg.), Die Alpen - ein sicherer Lebensraum? Ergebnisse der 171. Jahresversammlung der Schweizerischen Akademie der Naturwissenschaften 1991 in Chur (Disentis 1992), S. 84–102.
- Molt, Walter, Mayer-Tasch, Peter Cornelius, Tiefenthaler, Heinz, Transit. Das Drama der Mobilität. Wege zu einer humanen Verkehrspolitik (Zürich 1990).
- Müller, Emanuel, Rezension «Höhenfeuer». In: Alternative Nr. 105 (11.1985).
- Müller-Hohenstein, Klaus, International Workshop on the Development of Mountain Environment. An Interdisciplinary Approach for a Future Strategy. 8-12 December 1974, Munich. Final Report ([S.l.] 1974).
- Müller-Jentsch, Daniel, Strukturwandel im Schweizer Berggebiet. Strategien zur Erschließung neuer Wertschöpfungsquellen (Zürich 2017).

- Murer, Fredi M., Wie ich zu den Berglern kam – und die Bergler zu ihrem Film. In: Christof Hirtler (Hg.), Hirt, Tinner und Fugibooschä. Urner Berglandwirtschaft - früher, heute, morgen (Altdorf 2016), S. 61–80.
- Mutter, Christa, «Alpen-Initiative» lanciert. In: Der Bund (09.05.1989).
- Niederhäuser, Andreas, Politik und Widerstand in und auf den Alpen. In: zAlp 21 (2010), S. 6–7.
- Pairaudeau, Claude, Einige Gedanken zu einem Thema. In: Naturschutz contra Bürger? Schutzgebiete im Widerstreit mit den Nutzungsansprüchen der einheimischen Bevölkerung (Vaduz 1987), S. 11–14.
- Pedrina, Fabio, Alpenweite Schwerverkehrsdosierung durch eine Alpentransitbörse. In: CIPRA International (Hg.), Freie Fahrt für die Alpenkonvention?! Umsetzung am Schwerpunkt Verkehr (Schaan 2004), S. 55–58.
- Poletti, Gregor, Unmut der «Bergler» verdichtet sich zu einer Initiative. In: Gotthard-Post (09.05.1989).
- Regli, Niklaus, Umbruch im Berggebiet: Keine erfreulichen Aussichten. In: Alternative Nr. 112 (08.1986).
- Reith, Wolf Juergen, Lendi, Martin (Hg.), Regionalentwicklung im Berggebiet Schweiz-Österreich. Strategien im Vergleich (Wien 1984).
- Sander, Reinhard, Schlusswort. In: Walter Danz (Hg.), Umweltpolitik im Alpenraum (München 1989), S. 236.
- Scalabrino, S., Hart wie Fels und störrisch wie der Esel am Berg. Beim Alpenschutz zeigen die Eidgenossen wenig Solidarität mit ihren Nachbarn und vergeben damit eine europapolitische Chance. In: Die Weltwoche (22.02.1996).
- Schäppi, Hans, Pedrina, Vasco, Europäischer Wirtschaftsraum und EG-Beitritt. In: Widerspruch. Beiträge zur sozialistischen Politik 20/10 (1990), S. 59–67.
- Schlüter, Otto, Die analytische Geographie der Kulturlandschaft [1928]. In: Karlheinz Paffen (Hg.), Das Wesen der Landschaft (Darmstadt 2011), S. 315–321.
- Schmidhalter, Paul, Parlamentarische Initiative Schmidhalter (94.417) (17.06.1994).
- Schmidt, Aurel, Die Alpen. Schleichende Zerstörung eines Mythos (Zürich 1990).
- Schwärzel Klingenstein, Jöri, «Den Wüstenbewohnern unbekannt...» Eine geheime Oase in Graubünden. In: Silvia Ferrari, Jürg Frischknecht, Dominik Siegrist u. a. (Hg.), Salecina. «Ein Bildungs- und Ferienhaus für uns...» (Orden Dent 1997), S. 61–62.
- Schwarzenbach, Fritz Hans, Sollen die Alpen zum Disney-Land Europas werden? In: Die Alpen 1 (1978), S. 1–3.
- Schwarzenbach, Fritz Hans, Alpen im Zwielficht. Zerstört der Tourismus sich selbst? (Oberwil bei Zug 1979).
- Schweizerische Greinastiftung, Viva la Greina. Greina und der Landschaftsrappen. Eine Arbeitsstudie der Schweizerischen Greina-Stiftung (SGS) zur Erhaltung der alpinen Fließgewässer (Zürich 1986).

- Seiler, Christian, Spiel mir den Blues vom Muotathal. In: Die Weltwoche (05.08.1993).
- Sickinger, Hubert, Hussli, Richard, Transit-Saga. Bürgerwiderstand am „Auspuff Europas“ (Thaur 1993).
- Siegrist, Dominik, Die Wiege von TransALPedes. Die Tradition der alpenpolitischen Tagungen. In: Silvia Ferrari, Jürg Frischknecht, Dominik Siegrist u. a. (Hg.), Salecina. «Ein Bildungs- und Ferienhaus für uns...» (Orden Dent 1997), S. 57–59.
- Siegrist, Dominik, Steine ins Rollen bringen. Das internationale Bildungshaus «Salecina» in den Alpen. In: Politische Ökologie 55 (1998), S. 65–66.
- Siegrist, Dominik, Alpenwanderer (Bern 2017).
- Siegrist, Dominik, Frischknecht, Jürg, Spiess, Harry u. a., Alpenglühn. Auf TransALPedes-Spuren von Wien nach Nizza (Zürich 1993).
- Stab für Gesamtverkehrsfragen (Hg.), Entwicklung des Schweizerischen Güterverkehrs 1970–1985. Bd. 3 (Zürich 1988).
- Stab für Gesamtverkehrsfragen (Hg.), Güterverkehr. Perspektiven 1985–2010. Bd. 4 (St.Gallen 1988).
- Stankiewitz, Karl, Wie der Zirkus in die Berge kam. Die Alpen zwischen Idylle und Rummelplatz (München 2012).
- Steinegger, Vroni, Entwicklungsgebiet – Bergkantone und die Dritte Welt. In: Alternative Nr. 1 (20.03.1973), S. 2.
- Stephen, Leslie, The playground of Europe (London 1871).
- Strahm, Rudolf, Muss es der Schnellzug sein? In: Rote Revue 69/7/8 (1990), S. 1114.
- «ta», Die Heimat zurückerobert. In: Rote Anneliese 87 (03.03.1986).
- Tansley, Arthur G., The Use and Abuse of Vegetational Concepts and Terms. In: Ecology 16/3 (1935), S. 284–307.
- Teleways AG, Elektronische Frachtbörse Schweiz zur Vermeidung von LKW-Leerfahrten (Zürich 1990), SozArch, Sign.: Ar 610.23.1.
- Theler, Luzius, Noch ganz nach Geld steht der Sinn der Bergler. In: Die Weltwoche (01.08.1991), 27.
- Theler, Luzius, Und das alles auf dem Buckel der Bergler. Angst vor einem Papiertiger: Die Gebirgskantone sperren sich gegen die Alpenkonvention. In: Die Weltwoche (28.07.1994).
- Thomann, Felix, Ökologische Vorreiterrolle der Schweiz weiterentwickeln. In: Basler Zeitung (06.09.1993).
- Tödter, Ulf, Hasslacher, Peter, Randregion im Herzen Europas. In: CIPRA (Hg.), Alpenreport 1 (Bern 1998), S. 110–119.
- Tschanz, Christoph, Ohne Anfang und Ende. In: Giorgio Höslü (Hg.), Neues Handbuch Alp. Handfestes für Alpleute, Erstaunliches für Zaungäste (Mollis 2005¹), S. 414–421.
- Uhlmann, Tina, Karges Glück zwischen Kuh und Kessi. In: Berner Zeitung (16.10.2010).
- Uitz, Martin, Tourismusrückgang und die Grenzen des Wachstums. In: CIPRA International (Hg.), 1. Alpenreport Bd. 1 (Bern, Stuttgart, Wien 1998), S. 244–249.

- United Nations, Agenda 21. United Nations Conference on Environment & Development. Rio de Janeiro, Brazil, 3 to 14 June 1992 (Rio de Janeiro 1992).
- Urner Kantonalbank, Geschäftsbericht der Urner Kantonalbank (Altdorf o. D.).
- Valentin, Christine, Wie das Berggebiet die Zentren subventioniert. Erwacht das Berggebiet? In: Rote Revue 10 (1984), S. 2–6.
- VCD, VDÖ, VCS (Hg.), Kostenwahrheit im europäischen Verkehr. Studie des Europäischen Verbandes für Umwelt und Verkehr (Wien 1993).
- Vester, Frederic, Rasch, Aiga, Unsere Welt - ein vernetztes System. Eine internationale Wanderausstellung (Stuttgart 1978¹).
- Wachter, Daniel, Vertiefung sozio-ökonomischer Aspekte der Alpenkonvention und ihrer Protokolle. Eine Untersuchung der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) im Auftr. des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) (Bern 1993).
- Weiss, Hans, Die friedliche Zerstörung der Landschaft und Ansätze zu ihrer Rettung in der Schweiz (Zürich 1981).
- Weiss, Hans, Die unteilbare Landschaft. Für ein erweitertes Umweltverständnis (Zürich, Wiesbaden 1987).
- Weissen, Andreas, Das Zerstörungswerk schreitet voran. In: Umweltschutz. Bulletin der SGU 3 (1992), S. 4–6.
- Weissen, Andreas, EG ist vieler Laster Anfang! In: echo 18 (22.07.1992), S. 3.
- Wittmann, Walter, Bülte, Ulf, Die sozialen Kosten des Automobils in der Schweiz (Fribourg / Rüslikon 1973).
- Zaugg, Fred, Unsere Verantwortung hast Du uns hier gelassen. Dem Schweizer Filmautor und Anwalt der Sprachlosen zum Abschied. In: Der Bund (26.09.1997).
- Zeller, Jürg, Röthlisberger, Gerhard, Unwetterschäden in der Schweiz im Jahre 1987. In: Wasser, Energie, Luft 80/1/2 (1988), S. 29–42.
- Zumach, Andreas, Schweiz: Güter gehören auf die Bahn! In: TAZ (21.02.1994).
- Zwysig, Markus, Die Blockade war nicht legal, aber moralisch legitim. In: Neue Urner Zeitung (14.11.2001).
- «Alpen-Initiative» lanciert. In: Walliser Bote (09.05.1989).
- «Der Schöllenschlucht-Teufel muss weichen» «Initiativa da las alps» soll helfen. In: Bündner Tagblatt (09.05.1989).
- «Es braucht den Druck von unten!» Interview mit Werner Bätzing. In: Rote Anneliese 126 (06.02.1992), S. 15.
- «Feuer in den Alpen». Am 10. August zahlreiche Mahnfeuer. In: Neue Zürcher Zeitung (05.08.1991).
- «Vorbild Alpeninitiative» – Forderungen von Umweltvertretern in Brüssel. In: Neue Zürcher Zeitung (22.11.1994).
- Alpaufzug in der Zürcher Innenstadt. In: Neue Zürcher Zeitung (22.06.1987).

- Alpen-Initiative: Wo Berge sich erheben... In: Rote Revue – Profil 68/9–10 (1989), S. 22.
- Alpen: „I fahr' todsicher nimmer nei“. In: Der Spiegel 9 (21.02.1977), S. 62–79.
- Alpenregion. Ohne Bauern keine Zukunft in den Bergen. In: Alternative Nr. 108 (03.1986).
- Auf dem Weg der Unwetterbewältigung. Verkehrs- und Schadenbilanz-Konferenz in Bern.
In: Neue Zürcher Zeitung (25.09.1987).
- Aufruf von 660 Urnern gegen Schwerverkehr auf der Autobahn: «Geduld ist erschöpft». In:
Bote der Urschweiz (26.11.1986).
- Berggebiete – Entwicklungskonzepte genügen nicht. In: Alternative Nr. 36 (01.1979).
- Beschluss der 13. Amtschefkonferenz am 14./15. April 1994 auf der Bastei (1994), SozArch,
Sign.: Ar 610.26.2.
- Blockade-Aktion auf der Gotthard-Autobahn. In: Neue Zürcher Zeitung (17.06.1996).
- Bund prüft Reservoirsystem. In: Neue Urner Zeitung (16.07.2004).
- Das Interesse der Schweiz an einer Alpenkonvention. In: Neue Zürcher Zeitung (27.06.1991).
- Das Wallis darf kein Uri werden. In: Rote Anneliese 95 (11.03.1987), S. 6.
- Demonstration gegen Speicherwerk Curciosa. In: Neue Zürcher Zeitung (23.09.1991).
- Der legale Diebstahl. In: Alternative Nr. 92 (08.1984).
- Der Rawil endgültig im Eimer. Kompensationen nicht in Sicht. Lötschberg-Zauber beginnt.
In: Rote Anneliese 94 (21.01.1987), S. 4.
- Deutliches Ja der SPS zum EWR-Vertrag. In: Neue Zürcher Zeitung (26.10.1992).
- Die Opposition gegen das Stauseeprojekt Madris. In: Neue Zürcher Zeitung (09.09.1988).
- Die SBB verlieren laufend an Transitvolumen. In: Schaffhauser Nachrichten (23.11.1983).
- Die sympathische Katastrophe. In: Alternative Nr. 124 (10.1987).
- Dossier Energie. In: Rote Anneliese 97 (09.06.1987), S. 6–7.
- EG-Verhandlungsmandat für den Transitverkehr. In: Neue Zürcher Zeitung (08.12.1987).
- Entwicklungsland Uri. In: Alternative Nr. 16 (12.1975).
- Erst Brand, dann Stau. In: Der Bund (24.10.2003).
- Europa ohne Grenzen – Alarm für die Umwelt. In: Der Spiegel Spezial 1 (1992).
- Freie Fahrt über die Alpen. In: Neue Zürcher Zeitung (27.11.2003).
- Für Güter die Bahn! In: Tages-Anzeiger (07.10.1996).
- Gegen die Lastwagenflut hilft keine NEAT. In: Tages-Anzeiger (16.09.1991).
- Gotthard-Fahrt buchen: Lkw-Branche dagegen. In: Der Bund (23.05.2003).
- Gotthard-Strassentunnel eröffnet. Würdigung eines Kommunikationsereignisses. In: Neue
Zürcher Zeitung (07.09.1980).
- Gotthardbasistunnel: Uri reagiert skeptisch. In: Tages-Anzeiger (07.01.1989).
- Interview mit Gabi Huber. In: Alternative Nr. 121 (06.1987).
- Interview mit Jo Leinen. In: Bündner Zeitung (15.01.1994).
- Ist der Bergwald noch zu retten? Internationale Alpenschutzkommission zieht die Alarm-
glocke. In: Neue Zürcher Zeitung (16.10.1985).
- Jenseits des Vorstellungsvermögens. In: Süddeutsche Zeitung (03.10.1985).

- Klares Ja des Nationalrats zum EWR Für ein nachträgliches Referendum. In: *Neue Zürcher Zeitung* (27.08.1992).
- Koordinierte oder sektorielle Verkehrspolitik. In: *Neue Zürcher Zeitung* (22.10.1986).
- Mahnung gegen die Umweltzerstörung. In: *Der Standard* (01.08.1995).
- Mit dem Bovy Bericht zufrieden. In: *Volksfreund* (07.03.1983).
- Nach dem Ja zur Alpeninitiative. Die Rede war nicht nur vom «Röstigraben». In: *Neue Zürcher Zeitung* (22.02.1994).
- Noch keine Entwarnung auf der Alpensüdseite. Räumungsarbeiten in Graubünden und im Tessin. In: *Neue Zürcher Zeitung* (22.07.1987).
- Oberwalliser Umwält Zitig Nr. 16 (02.1992).
- Oberwalliser Umwält Zitig Nr. 27 (09.1994).
- OGUV bleibt in der Offensive. In: *Walliser Bote* (07.03.1983).
- Petition an den österreichischen Nationalrat «Zum Schutz des österreichischen Bundesgebietes vor den Auswirkungen des Transitverkehrs» (09.03.1994), *SozArch, Sign.: Ar 610.26.2.*
- Präsidentenwechsel bei der Litra. In: *Neue Zürcher Zeitung* (29.09.1978).
- Protest gegen die Übernutzung des Alpenraums – 700 Höhenfeuer entzündet. In: *Neue Zürcher Zeitung* (12.08.1991).
- Rettet die Greina. Die einzigartige Gebirgslandschaft zwischen Graubünden und Tessin (Tavanasa 1984), SNB.
- Rezension: Die Alpen – Schleichende Zerstörung eines Mythos. In: *Heimatschutz = Patrimoine* 86/2 (1991), S. 34.
- Schlumpf: VCS-Initiative quer zur Verkehrspolitik. In: *Tages-Anzeiger* (22.10.1986).
- Schwerverkehr stösst an die Grenzen. In: *Basler Zeitung* (19.09.2005).
- Stummer Protest gegen Lastwagenlawine in den Alpen. In: *Tages-Anzeiger* (31.08.1989).
- Transitinitiative in der Sackgasse. In: *Tages-Anzeiger* (18.11.1988).
- Unterrichtung durch das Europäische Parlament. Entschließung zur künftigen Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik (11.02.1994), *Bundestagsarchiv, Bundesrats Drucksachen 137/94.*
- Uri – Land der Löcher. In: *Alternative* Nr. 48 (03.1980).
- Uris Energieproduktion. Jedes Jahr um 3.4 Mio. betrogen. In: *Alternative* Nr. 38 (03.1979).
- Urner Aufruf gegen den Schwerverkehr: «Unsere Geduld ist erschöpft». In: *Urner Wochenblatt* (26.11.1986).
- Verkehr: Litra. In: *Nationalzeitung* (30.07.1935).
- Verkehrspolitik wird Umweltpolitik. Aus dem Jahresbericht 1984 der Litra. In: *St. Galler Tagblatt* (02.10.1985).
- Vermutlich 24 Todesopfer im Veltlin. In: *Neue Zürcher Zeitung* (30.07.1987).
- Was bringt uns die Neat. 10 Schwachpunkte. In: *Rote Anneliese* 116 (31.07.1990), S. 6.

- Was der Verkehr uns wirklich kostet. Mitgliederversammlung der Litra. In: Neue Zürcher Zeitung (08.10.1981).
- Weniger Lkws durch die Alpen. In: Die Tageszeitung (11.03.2003).
- Widersprüche zwischen schweizerischer und europäische Verkehrspolitik. In: Neue Zürcher Zeitung (10.06.1990).
- Wie die Jünger verkünden wir das Schwerverkehrsevangelium. In: Der Zürcher Unterländer (21.09.1989).

8.4 FERNSEH- UND RADIODOKUMENTE

- Schweizer Radio und Fernsehen, Tagesschau 19:30 Uhr (25.08.1987).
- Schweizer Radio und Fernsehen, Kampf gegen die Überflutung des Val Curciosa. Schweiz Aktuell (03.12.1990).
- Schweizer Radio und Fernsehen, 10 vor 10 (02.08.1991).
- Schweizer Radio und Fernsehen, «Arena»: Alpen-Initiative (04.02.1994).
- Schweizer Radio und Fernsehen, Rundschau (23.02.1994).

8.5 INTERNETQUELLEN

- Arbeitsgemeinschaft Alpenländer, Niederschrift des Ergebnisses einer Zusammenkunft, die auf Einladung des Landeshauptmannes von Tirol am 12. und 13. Oktober 1972 in Mösern bei Seefeld (Tirol) stattfand (1972), siehe URL: <http://www.argealp.org/publikationen/ergebnisprotokolle-regierungschefkonferenzen/1.-konferenz-der-regierungschefs-der-arbeitsgemeinschaft-alpenlaender-moesern-bei-seefeld> (13.06.2018).
- Brassel, Christian, Wie manches angefangen hat – oder eine kurze Geschichte der ÄplerInnenbewegung bis zalp 3 (1996), siehe URL: <https://www.zalp.ch/index3.php?content=archiv-und-medien> (04.07.2018).
- Bundesamt für Statistik, Die 500 erfolgreichsten Schweizer Filme der Jahre 1976 bis 2016 (2016), siehe URL: <https://www.bfs.admin.ch/bfsstatic/dam/assets/2103533/master>.
- Bundesamt für Statistik, Alpenquerender Güterverkehr (Tabelle T 11.5.4.2) (2017), siehe URL: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/kataloge-datenbanken/tabellen.assetdetail.3802025.html> (09.11.2018).
- Bundesamt für Statistik, Anzahl Fahrten im alpenquerenden Strassengüterverkehr (Tabelle T11.5.4.1) (2018), siehe URL: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/kataloge-datenbanken/tabellen.assetdetail.6646044.html> (08.01.2019).
- Bundesamt für Statistik, ThemaKart, Karte: Die 54 IHG*-Regionen der Schweiz am 5.12.2000

- (Volkszählung) [IHG-Regionen]. Räumliche Gliederung der Schweiz (2000), siehe URL: https://www.atlas.bfs.admin.ch/maps/13/de/3168_3167_3164_227/3482.html (18.12.2020).
- Bundesamt für Verkehr BAV, Verlagerung des Güterverkehrs durch die Alpen siehe URL: <https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/themen-a-z/verlagerung.html> (26.10.2018).
- Bundesrat, Verordnung über den Schutz der Flachmoore von nationaler Bedeutung (Flachmoorverordnung) vom 7. September 1994 (Stand am 1. November 2017) (2017), siehe URL: <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19940213/201711010000/451.33.pdf> (13.10.2018).
- Perscia, Marzio, Alpen-Initiative. Eine verpasste Revolution. Swissinfo (2004), siehe URL: <http://www.swissinfo.ch/ger/alpen-initiative--eine-verpasste-revolution/3774848> (29.06.2018).
- Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Über uns siehe URL: <http://www.sab.ch/ueber-uns.html> (12.11.2018).
- Schweizerische Eidgenossenschaft, Medienmitteilung. Das Verlagerungsgesetz und die flankierenden Massnahmen zur Umsetzung des Landverkehrsabkommens Schweiz–EU (28.04.1999), siehe URL: <https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-2616.html> (29.06.2018).
- Schweizerische Eidgenossenschaft, Eidgenössische Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» siehe URL: <http://www.admin.ch/ch/d/pore/vi/vis204.html> (27.06.2018).
- Schweizerische Eidgenossenschaft, Vorlage Nr. 382. Resultate in den Kantonen. Volksabstimmung vom 27.09.1992: Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss) siehe URL: <https://www.bk.admin.ch/ch/d/pore/va/19920927/can382.html> (10.07.2018).
- UNESCO, MAB Programme siehe URL: <http://www.unesco.org/new/en/natural-sciences/environment/ecological-sciences/man-and-biosphere-programme> (11.06.2018).
- Alpine Convention - Die Konvention - Stand der Ratifizierungen - Home siehe URL: <http://www.alpconv.org/de/convention/ratifications/default.html#Streitbeilegung> (29.10.2018).
- Fondazione Alexander Langer siehe URL: <http://www.alexanderlanger.org/de/82> (05.11.2018).
- WhatsAlp. WhatsAlp siehe URL: <https://whatsalp.org/> (03.11.2020).

8.6 ZEITZEUGENGESPRÄCHE

- Grass, Stephan, Telefongespräch (interviewt von Romed Aschwanden, 26.08.2016).
- Hermann, Manuel, Telefongespräch (interviewt von Romed Aschwanden, 22.11.2017).
- Solèr, Reto, Gespräch in Bern (interviewt von Romed Aschwanden, 26.01.2017).
- Zauner, Renate, Gespräch in Zürich (interviewt von Romed Aschwanden, 06.03.2018).

8.7 SEKUNDÄRLITERATUR

- Aderhold, Jens, Soziale Bewegungen und die Bedeutung sozialer Netzwerke. In: Christian Stegbauer, Roger Häussling (Hg.), *Handbuch Netzwerkforschung* (Wiesbaden 2010), S. 739–753.
- Allgemeine Geschichtsforschende Gesellschaft der Schweiz, Bergier, Jean-François, Guzzi, Sandro (Hg.), *La découverte des Alps* (Basel 1992).
- Alpeninstitut München, *Entwicklungsprobleme in Bergregionen*. 1. Konferenz des Club of Munich (München 1975).
- Altermatt, Urs, Ausbruchversuche aus dem Korsett der Konkordanz. Essay zur Schweizer Politik am Ende des 20. Jahrhunderts. In: Urs Altermatt (Hg.), *Rechte und linke Fundamentalopposition. Studien zur Schweizer Politik 1965–1990* (Basel [etc.] 1994), S. 3–29.
- Ambühl, Michael, Das Landesverkehrsabkommen Schweiz-EU im europäischen Umfeld. In: Stephan Kux, Reto Gruber (Hg.), *Verkehrspolitik und Umweltschutz in der Europäischen Union. Zur Einbeziehung ökologischer Aspekte im Bereich des Strassen- und Schienenverkehrs* (Bern 2000), S. 19–26.
- Ambühl, Michael, Zur Konzeption der koordinierten Verkehrspolitik. In: Christine Kadous, Daniel Felder (Hg.), *Accords bilatéraux Suisse - EU (Commentaires)* (Brüssel 2001), S. 509–520.
- Anders, Kenneth, Uekötter, Frank, Viel Lärm ums stille Sterben. Die Debatte über das Waldsterben in Deutschland. In: Frank Uekötter, Jens Hohensee (Hg.), *Wird Cassandra heiser? Die Geschichte falscher Ökoalarme* (Stuttgart 2004), S. 112–138.
- Appadurai, Arjun, *Grassroots Globalization*. In: Vincenzo Ruggiero, Nicola Montagna (Hg.), *Social movements. A reader* (London 2008), S. 303–306.
- Arbeitsgemeinschaft Alpenländer (Hg.), *Nachbarn im Herzen Europas. 20 Jahre Arbeitsgemeinschaft Alpenländer* (München 1992).
- Aschwanden, Romed, Vom Gotthardtunnel zur NEAT. Ein Beitrag zur Urner Verkehrsgeschichte 1882–2016. In: *Historisches Neujahrsblatt Uri* 106 (2016), S. 163–185.
- Aschwanden, Romed, *Alpenland revisited*. Ein #Mythos lebt fort. Geschichte der Gegenwart (12.10.2016), siehe URL: <https://geschichtedergewenwart.ch/alpenland-revisited-ein-mythos-lebt-fort/> (19.05.2019).
- Backhaus, Norman, Pleger, Lyn, Atzigen, Aline von u. a., *Parc Adula. Gründe und Hintergründe der Ablehnung in den Gemeindeabstimmungen* (Zürich 2019).
- Bearth, Bernard, Greina, *Elektrizitätswirtschaft im Zeichen des sich wandelnden Umweltbewusstseins* (ungedr. Unveröffentlichte Lizentiatsarbeit, Universität Zürich 1992).
- Beck, Ulrich, *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne* (Frankfurt a. M. 2015²²).
- Becker, Tobias, *Rückkehr der Geschichte? Die »Nostalgie-Welle« in den 1970er und 1980er*

- Jahren. In: Fernando Esposito (Hg.), *Zeitenwandel: Transformationen geschichtlicher Zeitlichkeit nach dem Boom* (Göttingen 2017), S. 93–117.
- Bellwald, Werner, Pfyrowald. In: HLS-Online (2010).
- Berger, Hans-Ulrich, Güller, Peter, Mauch, Samuel u. a., *Verkehrspolitische Entwicklungspfade in der Schweiz. Die letzten 50 Jahre* (Zürich 2009).
- Berghoff, Harmut, Sydow, Jörg (Hg.), *Unternehmerische Netzwerke. Eine historische Organisationsform mit Zukunft?* (Stuttgart 2007).
- Bergier, Jean-François, *Des Alpes traversées aux Alpes vécues*. In: *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen 1* (1996), S. 11–21.
- Bernet, Brigitte, Schärer, Bernhard, *Perspektivenwechsel. Subversion im Schweizer Film der langen 1960er Jahre. Geschichte der Gegenwart* (18.07.2018), siehe URL: <https://geschichtedergegenwart.ch/perspektivenwechsel-subversionen-im-schweizer-film-der-langen-1960er-jahre/> (19.07.2018).
- Bernhard, Stefan, *Netzwerkanalyse und Feldtheorie. Grundriss einer Integration im Rahmen von Bourdieus Sozialtheorie*. In: Christian Stegbauer (Hg.), *Netzwerkanalyse und Netzwerktheorie. Ein neues Paradigma in den Sozialwissenschaften* (Wiesbaden 2008), S. 121–130.
- Bittner, Stefan, *Höhenflüge im Underground. Die Bärglütli und ihre Sommer-Camps 1971–1973. Ein Schweizer Hippie-Dropout-Phänomen als Ausdrucksform des „romantischen Komplexes“* (ungedr. Lizentiatsarbeit, Universität Bern 2006).
- Blomkvist, Par, *Roads for Flow – Roads for Peace. Lobbying for a European Highway System*. In: Erik van der Vleuten, Arne Kaijser (Hg.), *Networking Europe. Transnational Infrastructures and the Shaping of Europe, 1850–2000* (Sagamore Beach, MA 2006), S. 161–186.
- Blondel, Vincent D., Guillaume, Jean-Loup, Lambiotte, Renaud u. a., *Fast Unfolding of Communities in Large Networks*. In: *Journal of Statistical Mechanics: Theory and Experiment* 2008/10 (09.10.2008).
- Borgatti, Stephen P., Everett, Martin G., *Network analysis of 2-mode data*. In: *Social Networks* 19/3 (08.1997), S. 243–269.
- Borsdorfer, Axel, Coy, Martin, Stötter, Johann, Bruno Messerli, *Geograph. Ehrendoktor der Universität Innsbruck*. In: *Innsbrucker Geographische Gesellschaft (Hg.), Jahresbericht 2008–2010* (Innsbruck 2011), S. 223–229.
- Bösch, Frank, *Umbrüche in die Gegenwart. Globale Ereignisse und Krisenreaktionen um 1979*. In: *Zeithistorische Forschung* 9 (2012), S. 8–32.
- Bösch, Frank, *Kommunikative Netzwerke. Zur globalen Formierung sozialer Bewegungen am Beispiel der Anti-Atomkraftproteste*. In: Jürgen Mittag, Heike Stadtland (Hg.), *Theoretische Ansätze und Konzepte der Forschung über soziale Bewegungen in der Geschichtswissenschaft* (Essen 2014), S. 149–166.
- Bourdieu, Pierre, *Die feinen Unterschiede* (Frankfurt a. M. 1982).

- Brand, Karl-Werner, Umweltbewegung. In: Roland Roth, Dieter Rucht (Hg.), *Die sozialen Bewegungen in Deutschland seit 1945. Ein Handbuch* (Frankfurt a. M./New York 2008), S. 220–244.
- Brand, Rafael, *Opposition gegen den Nationalstrassenbau. Wandel von Sichtweise, Umweltbewusstsein und politischem Stil am Beispiel der Nationalstrasse N13 Reichenau-Thusis* (ungedr. Unveröffentlichte Lizentiatsarbeit, Universität Bern 1998).
- Braudel, Fernand, *Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II* (Frankfurt a. M. 1990).
- Brem, Stefan, Bruno, Stefano, *The Swiss Debate on the Alpine Convention. More than a Two-Level Game?* (Zürich 1997).
- Brüggemeier, Franz-Josef, *Tschernobyl, 26. April 1986. Die ökologische Herausforderung* (München 1998).
- Brüggemeier, Franz-Josef, *How Green were the Nazis? Nature, Environment, and Nation in the Third Reich* (Athens (Ohio) 2005).
- Burt, Ronald S., *Structural holes. The social structure of competition* (Cambridge, MA 1992).
- Busse, Neill, *Der Meister und seine Schüler. Das Netzwerk Justus Liebig und seiner Studenten* (Hildesheim 2015).
- Butler, Judith, *Anmerkungen zu einer performativen Theorie der Versammlung* (Berlin 2016).
- Carruthers, Jane, *World Conservation Union (IUCN) / World Wild Fund for Nature (WWF)*. In: *The Palgrave Dictionary Of Transnational History* (Basingstoke 2009), S. 1131–1132.
- Caviezel, Werner, *68er-Bewegung in Graubünden* (Chur 2017).
- Clavin, Patricia, *Time, Manner, Place. Writing Modern European History in Global, Transnational and International Contexts*. In: *European History Quarterly* 40/4 (2010), S. 624–640.
- Conway, Martin, Patel, Kiran Klaus (Hg.), *Europeanization in the Twentieth Century. Historical Approaches* (Basingstoke 2010).
- Davis, Allison, Gardner, Burleigh B., Gardner, Mary R., *Deep South. A Social Anthropological Study of Caste and Class* (Chicago 1941).
- Debarbieux, Bernard, Price, Martin F., *Representing Mountains. From Local and National to Global Common Good*. In: *Geopolitics* 13/1 (2008), S. 148–168.
- Dejung, Christof, *Unruhen in Winterthur. Teil 1–3*. In: *WOZ Die Wochenzeitung* (2004).
- Dejung, Christof, *Schwein für Schwein – Päng. Bomben in Winterthur (Teil I)*. In: *WOZ Die Wochenzeitung* (18.11.2004).
- Dejung, Christof, *Der Sprung in die Wand. Unruhen in Winterthur (Teil II)*. In: *WOZ Die Wochenzeitung* (25.11.2004).
- Dejung, Christof, *Die Zeit nach dem Tauchsieder. Unruhen in Winterthur (Teil III)*. In: *WOZ Die Wochenzeitung* (02.12.2004).

- Dejung, Christof, Lengwiler, Martin (Hg.), *Ränder der Moderne. Neue Perspektiven auf die Europäische Geschichte (1800-1930)* (Köln, Weimar, Wien 2016).
- Demokratiezentrum Wien, *Ökopunktesystem. Wissenslexikon* Demokratiezentrum siehe URL: <http://www.demokratiezentrum.org/wissen/wissenslexikon/oekopunktesystem.html> (21.08.2018).
- Denzel, Markus A., *Pour une histoire économique des Alpes!* In: Markus A. Denzel, Andrea Bonoldi, Anne Montenach u. a. (Hg.), *Oeconomia Alpium I. Wirtschaftsgeschichte des Alpenraums in vorindustrieller Zeit. Forschungsaufriß, -konzepte und -perspektiven* (Berlin/Boston 2017), S. 1–20.
- Detten, Roderich von (Hg.), *Das Waldsterben. Rückblick auf einen Ausnahmezustand* (München 2013).
- Diani, Mario, *Green Networks. A structural Analysis of the Italian Environmental Movement* (Edinburgh 1995).
- Diani, Mario, *Introduction. Social Movements, Contentious Action, and Social Networks: «From Metaphor to Substance»?* In: Mario Diani, Doug McAdam (Hg.), *Social Movements and Networks. Relational Approaches to Collective Action* (New York 2003), S. 1–18.
- Doering-Manteuffel, Anselm, Raphael, Lutz, *Nach dem Boom. Perspektiven auf die Zeitgeschichte seit 1970* (Göttingen 2010²).
- Düring, Marten, *Verdeckte soziale Netzwerke im Nationalsozialismus. Die Entstehung und Arbeitsweise von Berliner Hilfsnetzwerken für verfolgte Juden* (Berlin 2015).
- Düring, Marten, Eumann, Ulrich, *Historische Netzwerkforschung: Ein neuer Ansatz in den Geschichtswissenschaften.* In: *Geschichte und Gesellschaft* 39/3 (2013), S. 369–390.
- Düring, Marten, Eumann, Ulrich, Stark, Martin u. a. (Hg.), *Handbuch Historische Netzwerkforschung. Grundlagen und Anwendungen* (Berlin [u.a.] 2015).
- Düring, Marten, Keyserlingk, Linda von, *Netzwerkanalyse in den Geschichtswissenschaften. Historische Netzwerkanalyse als Methode für die Erforschung von historischen Prozessen.* In: Rainer Schützeichel, Stefan Jordan (Hg.), *Prozesse. Formen, Dynamiken, Erklärungen* (Wiesbaden 2015), S. 337–350.
- Ebert, Anne-Katrin, *Mobilität(en). Ein neues Paradigma für die Verkehrsgeschichte?* In: *Zeitschrift für Geschichte der Wissenschaften, Technik und Medizin* 23/1 (2015), S. 87–107.
- Ebert, Volker, Harter, Philip-Alexander, *Europa ohne Fahrplan? Anfänge und Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (1957-1985)* (Stuttgart 2010).
- Ebert, Volker, Schulz, Günther, *Europäische Binnengüterverkehrspolitik seit 1945. Wege und Hindernisse der Harmonisierung.* In: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* 48/1 (2007), S. 83–92.

- Elsasser, Kilian T., Brücke zwischen Deutschland und Italien. 1945–1982. In: Kilian T. Elsasser, Lukas Vogel (Hg.), *Der direkte Weg in den Süden. Die Geschichte der Gotthardbahn* (Zürich 2007), S. 129–160.
- Emirbayer, Mustafa, Goodwin, Jeff, *Network Analysis, Culture, and the Problem of Agency*. In: *The American Journal of Sociology* 99/6 (1994), S. 1411–1454.
- Engels, Jens Ivo, *Modern Environmentalism*. In: Frank Uekötter (Hg.), *The turning points of environmental history* (Pittsburgh, Pa 2010), S. 119–131.
- Epiney, Astrid, Gruber, Reto (Hg.), *Verkehrspolitik und Umweltschutz in der Europäischen Union. Zur Einbeziehung ökologischer Aspekte im Bereich des Strassen- und Schienenverkehrs* (Freiburg i. Ü. 1997).
- Epiney, Astrid, Heuck, Jennifer, *Zur Verlagerung des alpenquerenden Strassengüterverkehrs auf die Schiene. Die «Alpentransitbörse» auf dem Prüfstand des europäischen Gemeinschaftsrechts*. In: *Zeitschrift für Umweltrecht* 4 (2009), S. 178–187.
- Epple-Grass, Ruedi, *Neue Formen politischer Mobilisierung. Keine Herausforderung für die schweizerische Demokratie?* In: *Schweizerisches Jahrbuch für Politische Wissenschaft* 31 (1991), S. 151–171.
- Erikson, Emily, *Formalist and Relationalist Theory in Social Network Analysis*. In: *Sociological Theory* 31/3 (2013), S. 219–242.
- Évéquo, Pierre, *Die Rote Anneliese. Genèse et itinéraire d'une revue contestataire hautvalaisanne (1971 – 1982)* (ungedr. Masterarbeit, Universität Fribourg i.Ü. 2017).
- Everett, Martin G., Borgatti, Stephen P., *The dual-projection approach for two-mode networks*. In: *Social Networks* 35/2 (05.2013), S. 204–210.
- Felder, Daniel, Kaddous, Christine (Hg.), *Accords bilatéraux Suisse–EU (Commentaires)* (Brüssel 2001).
- Ferguson, Niall, *The Square and the Tower. Networks, Hierarchies and the Struggle of Global Power* (London 2017).
- Fischer, Alex, Nicolet, Sarah, Sciarini, Pascal, *Europeanisation of a Non EU-Country. The Case of Swiss Immigration Policy*. In: *West European Politics* 24/4 (2002), S. 143–207.
- Flesher Fominaya, Cristina, *Collective Identity and Social Movements. Central Concepts and Debates*. In: *Sociology Compass* 4/6 (2010), S. 393–404.
- Fornasin, Alessio, *La demografia alpina in età preindustriale. Interpretazioni, problemi, prospettivi*. In: Markus A. Denzel, Andrea Bonoldi, Anne Montenach u. a. (Hg.), *Oeconomia Alpium I. Wirtschaftsgeschichte des Alpenraums in vorindustrieller Zeit. Forschungsaufriß, -konzepte und -perspektiven* (Berlin/Boston 2017), S. 57–71.
- Freeman, Linton C., *The Development of Social Network Analysis with an Emphasis on Recent Events*. In: John Scott, Peter J. Carrington (Hg.), *The Sage Handbook of Social Network Analysis* (2011), S. 26–39.
- Freiburghaus, Dieter, *Königsweg oder Sackgasse? Sechzig Jahre schweizerische Europapolitik* (Zürich 2009).

- Frerich, Johannes, Müller, Gernot, Europäische Verkehrspolitik. Von den Anfängen bis zur Osterweiterung der Europäischen Union. Bd. 2 / 3 (München 2004).
- Furrer, Christian, Streiflichter zur NEAT. Zum langen politischen Ringen um die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Bern 2016).
- Furrer, Markus, Die neue Opposition in der Urschweiz in den 1970er und 1980er Jahren. Historische Fallstudien zur Ökologiebewegung und zur Bildung «grüner» Parteigruppen in den Kantonen Uri, Schwyz, Ob- und Nidwalden (Freiburg i. Ü. 1992).
- Furrer, Markus, Die neue Opposition in der Urschweiz 1970-1990. In: Urs Altermatt (Hg.), Rechte und linke Fundamentalopposition. Studien zur Schweizer Politik 1965-1990 (Basel [etc.] 1994), S. 95-134.
- Galle, Ewald, Das Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention) und seine Protokolle (Berlin 2002).
- Gamper, Markus, Soziale Netzwerke und Macht. Elias' Konzept der Figuration vor dem Hintergrund des Aufstiegs der Medici in Florenz. In: Markus Gamper, Linda Reschke, Marten Düring u. a. (Hg.), Knoten und Kanten III (Bielefeld 2015), S. 81-108.
- Gees, Thomas, Die Wahl des geringsten Übels. Schweizer Europastrategie vor und nach der Wende. In: Thomas Fischer, Michael Gehler (Hg.), Tür an Tür. Vergleichende Aspekte zu Schweiz, Liechtenstein, Österreich und Deutschland (Wien 2014), S. 237-257.
- Gehler, Michael, Zeitgeschichte im dynamischen Mehrebenensystem. Zwischen Regionalisierung, Nationalstaat, Europäisierung, internationaler Arena und Globalisierung (Bochum 2001).
- Gehler, Michael, «Europe», Europeanisations and their Meaning for European Integration Historiography. In: *Journal of European integration history* 22/1 (2016), S. 141-174.
- Giger, Andreas, Umweltorganisationen und Umweltpolitik. In: *Schweizerisches Jahrbuch für Politische Wissenschaft* 21 (1981), S. 49-77.
- Gisler-Jauch, Rolf, Uri und das Automobil – des Teufels späte Rache? Soziale und wirtschaftliche Auswirkungen des Automobils auf das Urnerland (Altdorf 1994).
- Gissibl, Bernhard, Höhler, Sabine, Kupper, Patrick (Hg.), *Civilizing nature. National parks in global historical perspective* (New York 2012).
- Gissibl, Bernhard, Höhler, Sabine, Kupper, Patrick, *Towards a Global History of National Parks*. In: Bernhard Gissibl, Sabine Höhler, Patrick Kupper (Hg.), *Civilizing nature. National parks in global historical perspective* (New York 2012), S. 1-27.
- Goetschel, Laurent, Die Entwicklung der Neutralität und die schweizerische Integrationspolitik. In: Rolf Steininger (Hg.), *Die Neutralen und die Europäische Integration 1945-1995* (Wien, Köln, Weimar 2000), S. 359-388.
- Götz, Andreas, The Alpine Convention as an example of the role of Non-Governmental Organisations (NGOs) in the adoption of an international agreement. In: Tullio Treves, Laura Pineschi, Alessandro Fodella (Hg.), *Sustainable development of mountain areas* (Milano 2004), S. 233-241.

- Graf von Hardenberg, Wilko, Nützen oder Schützen? Naturverwaltung im Alpenraum im 20. Jahrhundert. In: *Bohemia* 54/1 (2014), S. 41–55.
- Grafl, Katherina, *Die Ökonomisierung der Umweltpolitik* (Stuttgart 2015).
- Granet-Abisset, Anne-Marie, *Mémoire alpine et construction européenne*. In: *Revue de géographie alpine* 92/2 (2004), S. 39–48.
- Granet-Abisset, Anne-Marie, *L'aplanissement de la montagne. Un rêve de techniciens et d'aménageurs européens. L'exemple du Lyon Turin Ferroviaire (LTF)*. In: *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen* 21 (2016), S. 233–254.
- Granovetter, Mark S., *The Strength of Weak Ties*. In: *American Journal of Sociology* 78/6 (1973), S. 1360–1380.
- Grichting, Alois, *Das Oberwallis 1840 bis 1990. Politik, Wirtschaft, Kultur. 150 Jahre «Walliser Bote»* (Brig 1994³).
- Groß, Robert, *Die Beschleunigung der Berge. Eine Umweltgeschichte des Wintertourismus in Vorarlberg/Österreich (1920-2010)* (Köln, Wien, Weimar 2018).
- Gutknecht, Bernard, *Von punktueller Opposition zu grundsätzlichem Widerstand. Gesellschaftlicher Wertewandel im Spiegel von Wahrnehmung und Akzeptanzverlust des schweizerischen Nationalstrassenbaus* (ungedr. Unveröffentlichte Lizentiatsarbeit, Universität Fribourg 1989).
- Gutknecht, Bernard, *Proteste gegen den Nationalstrassenbau 1957-1990. Von punktueller Opposition zu grundsätzlichem Widerstand*. In: Urs Altermatt (Hg.), *Rechte und linke Fundamentalopposition. Studien zur Schweizer Politik 1965-1990* (Basel [etc.] 1994), S. 62–94.
- Haag, Erich, *Grenzen der Technik. Der Widerstand gegen das Kraftwerkprojekt Urseren* (Zürich 2004).
- Haefeli, Ueli, *Der grosse Plan und seine helvetische Realisierung. Die Gesamtverkehrskonzeption 1972–1977 und ihre Wirkung auf die schweizerische Verkehrspolitik*. In: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 56/1 (2006), S. 86–95.
- Häni, David, *Kaiseraugst besetzt! Die Bewegung gegen das Atomkraftwerk* (Basel 2018).
- Hardmeier, Sibylle, Linder, Wolf, *Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 20. Februar 1994*. Bd. 52 (Adliswil/Bern 1994).
- Hasenöhr, Ute, *Zivilgesellschaft und Protest. Eine Geschichte der Naturschutz- und Umweltbewegung in Bayern 1945–1980* (Göttingen 2011).
- Haunss, Sebastian, *Perspektiven gesellschaftlicher Veränderung im 21. Jahrhundert. Kollektive Identität und identitäre Politik*. In: Sylke Bartmann, Karin Gille-Linne, Sebastian Haunss (Hg.), *Kollektives Handeln. Politische Mobilisierung zwischen Struktur und Identität* (Düsseldorf 2002), S. 13–31.
- Häusler, Alexander, Schedler, Jan, *Neue Formen einer flüchtlingsfeindlichen sozialen Bewegung von rechts*. In: *Forschungsjournal Neue Soziale Bewegungen* 2 (2016), S. 11–20.
- Head-Lauréote, Karen, *Beyond Maastricht. Societal Actors in European Integration Since*

1992. In: Jan-Henrik Meyer, Wolfram Kaiser (Hg.), *Societal Actors in European Integration. Polity-Building and Policy-Making 1958–1992* (Basingstoke 2013), S. 221–243.
- Heidler, Richard, ERGM versus Blockmodelle Vergleich zweier populärer netzwerkanalytischer Methoden. In: Markus Gamper, Linda Reschke, Marten Düring (Hg.), *Knoten und Kanten III* (Bielefeld 2015).
- Heinelt, Hubert, Meinek-Brandmaier, Britta, Terziakis, Georgios, *Zivilgesellschaftliche Partizipation im EU-Mehrebenensystem. Ein Vergleich der Umwelt- und Verbraucherpolitik*. In: Michèle Knodt, Barbara Finke (Hg.), *Europäische Zivilgesellschaft : Konzepte, Akteure, Strategien* (Wiesbaden 2005), S. 273–298.
- Heller, Martin, Volk, Andreas (Hg.), *Die Schweizer Autobahn* (Zürich 1999).
- Hermann, Michael, Leuthold, Heiri, *Zwischen Heimatschutz und Klimawandel. Spannungsfelder in der Umweltpolitik*. In: Matthias Baer, Werner Seitz (Hg.), *Die Grünen in der Schweiz* (Zürich 2008), S. 119–133.
- Herz, Andreas, Peters, Luisa, Truschkat, Inga, *How to do qualitative strukturelle Analyse? Die qualitative Interpretation von Netzwerkkarten und erzählgenerierenden Interviews*. In: *Forum Qualitative Sozialforschung* 16/1 (2015).
- Heuck, Jennifer, *Infrastrukturmassnahmen für den alpenquerenden und inneralpinen Gütertransport. Eine europarechtliche Analyse vor dem Hintergrund der Alpenkonvention* (Berlin 2013).
- Hiepel, Claudia, «Borders are the Scars of History»? Cross-border co-operation in Europe – the Example of the EUREGIO. In: *Journal of European integration history* 22/2 (2016), S. 263–277.
- Hirschhausen, Ulrike von, Patel, Kiran Klaus, *Europeanization in History. An Introduction*. In: Martin Conway, Kiran Klaus Patel (Hg.), *Europeanization in the Twentieth Century. Historical Approaches* (Basingstoke 2010), S. 4–7.
- Hirter, Hans, *Aktion für eine unabhängige und neutrale Schweiz*. In: *HLS-Online* (2016).
- Hirter, Hans, Linder, Wolf, *Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 8. Februar 2004*. Bd. 82 (Bern 2004).
- Högselius, Per, Kaijser, Arne, Vleuten, Erik van der, *Europe's Infrastructure Transition. Economy, War, Nature* (Basingstoke 2015).
- Höhler, Sabine, *Spaceship Earth in the Environmental Age, 1960-1990* (London 2015).
- Holzer, Boris, *Vom Graphen zur Gesellschaft. Analyse und Theorie sozialer Netzwerke*. In: Markus Gamper, Linda Reschke (Hg.), *Knoten und Kanten I. Soziale Netzwerkanalyse in Wirtschafts- und Migrationsgeschichte* (Bielefeld 2010), S. 77–94.
- Homans, George Caspar, *The Human Group* (New York 1950).
- Hörschen, Markus, *Nationaler Starrsinn oder ökologisches Umdenken? Politische Konflikte um den Schweizer Alpen transit im ausgehenden 20. Jahrhundert* (München 2007).
- Hrbek, Rudolf, Weyand, Sabine, *Das Europa der Regionen* (München 1994).
- Huet, Philippe, *Die französische Berggebietspolitik und die aktuellen Probleme in den fran-*

- zösischen Alpen. In: Bruno Messerli, Werner Bätzing (Hg.), *Die Alpen im Europa der neunziger Jahre. Ein ökologisch gefährdeter Raum im Zentrum Europas zwischen Eigenständigkeit und Abhängigkeit* (Bern 1991), S. 177–204.
- Hünemörder, Kai F., *Vom Expertennetzwerk zur Umweltpolitik. Frühe Umweltkonferenzen und die Ausweitung der öffentlichen Aufmerksamkeit für Umweltfragen in Europa (1959–1972)*. In: *Archiv für Sozialgeschichte* 43 (2003), S. 275–296.
- Hünemörder, Kai F., *Die Frühgeschichte der globalen Umweltkrise und die Formierung der deutschen Umweltpolitik (1950–1973)* (Stuttgart 2004).
- Hünemörder, Kai F., *Kassandra im modernen Gewand. Die umweltpokalyptischen Mahnrufe der frühen 1970er Jahre*. In: Frank Uekötter, Jens Hohensee (Hg.), *Wird Kassandra heiser? Die Geschichte falscher Ökoalarme* (Stuttgart 2004), S. 78–97.
- Hunter, David R., Handcock, Mark S., Butts, Carter T. u. a., *ERGM. A Package to Fit, Simulate and Diagnose Exponential-Family Models for Networks*. In: *Journal of Statistical Software* 24/3 (2008).
- Hürlimann, Gisela, *Schweizerische Verkehrspolitik für Europa. 1982–2007*. In: Kilian T. Elsasser (Hg.), *Der direkte Weg in den Süden. Die Geschichte der Gotthardbahn* (Zürich 2007), S. 162–185.
- Hürlimann, Gisela, Mach, André, Rathmann-Lutz, Anja u. a., *Lobbying in der Schweiz. Eigenheiten und Vielfalt*. In: Gisela Hürlimann, André Mach, Anja Rathmann-Lutz u. a. (Hg.), *Lobbying. Die Vorräume der Macht* (Zürich 2016), S. 21–32.
- Ives, Jack D., *Himalayan perceptions. Environmental change and the well-being of mountain peoples* (London 2004).
- Jacomy, Mathieu, Venturini, Tommaso, Heymann, Sebastien u. a., *ForceAtlas2, a Continuous Graph Layout Algorithm for Handy Network Visualization Designed for the Gephi Software*. In: *PLoS ONE* 9/6 (10.06.2014).
- Jansen, Dorothea, *Einführung in die Netzwerkanalyse. Grundlagen, Methoden, Forschungsbeispiele* (Wiesbaden 2006³).
- Kaelble, Hartmut, *The 1970s. What Turning Point?* In: *Journal of Modern European History* 9 (2011), S. 18–21.
- Kaestli, Tobias, *Selbstbezogenheit und Offenheit. Die Schweiz in der Welt des 20. Jahrhunderts. Zur politischen Geschichte eines neutralen Kleinstaats* (Zürich 2005).
- Kaiser, Wolfram, *Bringing People and Ideas Back in. Historical Research on the European Union*. In: David Phinnemore (Hg.), *Reflections on European integration. 50 years of the Treaty of Rome* (Basingstoke, Hampshire 2016), S. 22–39.
- Kaiser, Wolfram, Leucht, Brigitte, Gehler, Michael, *Einleitung*. In: Wolfram Kaiser, Brigitte Leucht, Michael Gehler (Hg.), *Netzwerke im europäischen Mehrebenensystem. Von 1945 bis zur Gegenwart* (Wien 2009), S. 9–26.
- Kaiser, Wolfram, Leucht, Brigitte, Gehler, Michael (Hg.), *Netzwerke im Europäischen Mehr-*

- ebenensystem. Von 1945 bis zur Gegenwart (Wien 2009).
- Kaiser, Wolfram, Leucht, Brigitte, Gehler, Michael (Hg.), *Transnational Networks in Regional Integration. Governing Europe 1945-83* (New York 2010).
- Kaiser, Wolfram, Meyer, Jan-Henrik, *International Organizations and Environmental Protection in the Global Twentieth Century*. In: Wolfram Kaiser, Jan-Henrik Meyer (Hg.), *International Organizations and Environmental Protection. Conservation and Globalization in the Twentieth Century* (New York & Oxford 2017), S. 1–29.
- Kaiser, Wolfram, Schot, Johan W., *Writing the Rules for Europe. Experts, Cartels, and International Organizations* (Basingstoke 2014).
- Kaiser, Wolfram, Varsori, Antonio (Hg.), *European Union History. Themes and Debates* (Basingstoke 2010).
- Kappeler Rogger, Franziska, Krippendorf, Jost. HLS-Online (22.11.2007), siehe URL: <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D48230.php> (31.05.2018).
- Kaufmann, Stefan, *Bergbauernopfer. Die Preisgabe der Göschenalp zugunsten des Urner Staatshaushalts 1949–1954* (ungedr. Masterarbeit, Universität Luzern 2008).
- Kellenberger, Jakob, *Der politische und wirtschaftliche Stellenwert der sieben bilateralen sektoriellen Abkommen*. In: Christine Kaddous, Daniel Felder (Hg.), *Accords bilatéraux Suisse–EU (Commentaires)* (Brüssel 2001), S. 3–12.
- Klöti, Ulrich, Hirschi, Christian, *Verkannte Aussenpolitik. Entscheidungsprozesse in der Schweiz* (Zürich 2005).
- Knodt, Michèle, *Regionales Europa – europäisierte Regionen. Zwei Dekaden der Regionenforschung in der EU*. In: Thomas Conzelmann, Michèle Knodt (Hg.), *Regionales Europa – europäisierte Regionen* (Frankfurt a. M. 2002), S. 11–35.
- Knodt, Michèle, Stoiber, Michael, *Vergleichende Politikwissenschaft im Kontext der Mehrebenenanalyse*. In: *Zeitschrift für Vergleichende Politikwissenschaft* 1/1 (01.10.2007), S. 80.
- Kolp, Othmar, *Die gescheiterte Transitpolitik. Der alpenquerende Güterverkehr anhand des Fallbeispiels Tirol - Die Verkehrspolitik Österreichs, der EU und der Schweiz* (ungedr. Dissertation, Universität Innsbruck 2015).
- König, Mario, Kreis, Georg, Meister, Franziska u. a. (Hg.), *Dynamisierung und Umbau. Die Schweiz in den 60er und 70er Jahren* (Zürich 1998).
- König, Wolfgang, *Bahnen und Berge. Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz in den Schweizer Alpen 1870–1939* (Frankfurt a. M. 2000).
- Kraft, Peter, *Das Kritische Oberwallis 1971–1976. Von der Bewegung zur politischen Partei* (ungedr. Lizentiatsarbeit, Universität Fribourg i. Ü. 2003).
- Krämer, Raimund, König, Frank, *Vernetzung europäisierter Regionen. Zwischen Regionalisierung und Europäisierung*. In: Thomas Conzelmann, Michèle Knodt (Hg.), *Regionales Europa – europäisierte Regionen* (Frankfurt a. M. 2002), S. 279–296.

- Kreis, Georg, *Kleine Neutralitätsgeschichte der Gegenwart. Ein Inventar zum neutralitätspolitischen Diskurs in der Schweiz seit 1943* (Bern 2004).
- Kreis, Georg, Ein neuer Weg für eine alte Passage. Zur Geschichte der NEAT. In: Kilian T. Elsasser, Ueli Habegger, Georg Kreis (Hg.), *Eine Zukunft für die historische Verkehrslandschaft Gotthard*. Publikation zum Symposium vom 6. und 7. September 2013 in Altdorf (Bern 2014), S. 49–59.
- Kreis, Georg, Viel Zukunft – erodierende Gemeinsamkeit. Die Entwicklung nach 1943. In: Georg Kreis (Hg.), *Die Geschichte der Schweiz* (Basel 2014), S. 458–605.
- Kriesi, Hanspeter, Charles Tilly. Contentious Performances, Campaigns and Social Movements. In: *Swiss Political Science Review* 15/2 (2009), S. 341–349.
- Kriesi, Hanspeter, Longchamp, Claude, Passy, Florence u. a., *Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 6. Dezember 1992*. Bd. 47 (Adliswil 1993).
- Kuhn, Hans-Jörg, Findbuch Alternative, *Kritische Uri*, *Kritisches Forum Uri* (21.12.2017), Staatsarchiv Uri.
- Kupper, Patrick, *Atomenergie und gespaltene Gesellschaft. Die Geschichte des gescheiterten Projektes Kernkraftwerk Kaiseraugst* (Zürich 2003).
- Kupper, Patrick, Die «1970er Diagnose». Grundsätzliche Überlegungen zu einem Wendepunkt der Umweltgeschichte. In: *Archiv für Sozialgeschichte* 43 (2003), S. 325–348.
- Kupper, Patrick, «Weltuntergangs-Vision aus dem Computer.» Zur Geschichte der Studie «Die Grenzen des Wachstums» von 1972. In: Frank Uekötter, Jens Hohensee (Hg.), *Wird Cassandra heiser? Die Geschichte falscher Ökoalarme* (Stuttgart 2004), S. 98–111.
- Kupper, Patrick, *Translating Yellowstone. Early European National Parks, Weltnaturschutz and the Swiss Model*. In: Bernhard Gissibl, Patrick Kupper, Sabine Höhler (Hg.), *Civilizing Nature. National Parks in Global Historical Perspective* (New York 2012), S. 123–139.
- Kupper, Patrick, *Wildnis schaffen. Eine transnationale Geschichte des Schweizerischen Nationalparks* (Bern 2012).
- Kupper, Patrick, *Transnationale Umweltgeschichte*. In: Manfred Jakobowski-Tiessen (Hg.), *Von Amtsgärten und Vogelkojen. Beiträge zum Göttinger Umwelthistorischen Kolloquium 2011–2012* (Göttingen 2014), S. 79–90.
- Kupper, Patrick, Seefried, Elke, *On the History of the 1972 Study «The Limits to Growth»*. In: Frank Uekötter (Hg.), *Exploring Apocalyptica. Coming to Terms with Environmental Alarmism* (Pittsburgh, Pa 2018), S. 49–74.
- Laak, Dirk van, *Alles im Fluss. Die Lebensadern unserer Gesellschaft – Geschichte und Zukunft der Infrastruktur* (Frankfurt a. M. 2018).
- Landwehr, Achim, *Historische Diskursanalyse* (Frankfurt a. M. 2008).
- Latapy, Matthieu, Magnien, Clémence, Vecchio, Nathalie Del, Basic notions for the analysis of large two-mode networks. In: *Social Networks* 30/1 (2008), S. 31–48.

- Latour, Bruno, *Wir sind nie modern gewesen. Versuch einer symmetrischen Anthropologie* (Frankfurt a. M. 2017⁶).
- Lemerrier, Claire, *Formale Methoden der Netzwerkanalyse in den Geschichtswissenschaften. Warum und Wie?* In: *Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaft* 23/1 (2012), S. 16–41.
- Lemerrier, Claire, *Taking Time Seriously. How do We deal with Change in Historical Networks?* In: Markus Gamper, Linda Reschke, Marten Düring (Hg.), *Knoten und Kanten III* (Bielefeld 2015), S. 183–211.
- Lemerrier, Claire, Rosental, Paul-André, *The Structure and Dynamics of Migration Patterns in 19th-century Northern France* (2010), siehe URL: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00450035v3> (11.09.2018).
- Lemerrier, Claire, Zalc, Claire, *Méthodes quantitatives pour l'historien* (Paris 2008).
- Lendi, Martin, *Geschichte und Perspektiven der schweizerischen Raumplanung. Raumplanung als öffentliche Aufgabe und wissenschaftliche Herausforderung* (Zürich 2018).
- Liehr, Dorothee, *Skandal und Nation. Politische Deutungskämpfe in der Schweiz 1988-1991* (Marburg 2014).
- Linder, Wolf, *Vom Einfluss neuer Bewegungen auf die institutionelle Politik.* In: Martin Dahinden (Hg.), *Neue Soziale Bewegungen – und ihre gesellschaftlichen Wirkungen* (Zürich 1987), S. 7–23.
- Linder, Wolf, *Europe and Switzerland. Europeanization without EU membership.* In: Christine Trampusch, André Mach, Christine Trampusch u. a. (Hg.), *Switzerland in Europe. Continuity and Change in the Swiss Political Economy* (London 2010), S. 43–60.
- Lubenu, Anja, *Das Landesverkehrsabkommen aus Sicht der EU.* In: Stephan Kux (Hg.), *Verkehrspolitik Schweiz-EU. Referate der Tagung vom 26. März 1999* (Bern 2000), S. 27–35.
- Lucht, Michael, *Das Umfeld des Emissionshandels im Überblick.* In: Michael Lucht, Gordon Spangardt (Hg.), *Emissionshandel. Ökonomische Prinzipien, rechtliche Regelungen und technische Lösungen für den Klimaschutz* (Berlin 2005), S. 1–28.
- Luhmann, Niklas, *Ökologische Kommunikation. Kann die moderne Gesellschaft sich auf ökologische Gefährdungen einstellen?* (Opladen 1990³).
- Maasen, Sabine, Mayerhauser, Torsten, Renggli, Cornelia, *Bild-Diskurs-Analyse.* In: Sabine Maasen, Torsten Mayerhauser, Cornelia Renggli (Hg.), *Bilder als Diskurse. Bilddiskurse* (Weilerswist 2006), S. 7–26.
- Mach, André, David, Thomas, Ginalski, Stéphanie u. a., *Schweizer Wirtschaftseliten 1910-2010* (Baden 2017¹).
- Maibach, Markus, Vatter, Adrian, Sager, Fritz u. a., *Schweizerische Verkehrspolitik im Spannungsfeld der Aussenpolitik. Eine Policy-Netzwerkanalyse am Fallbeispiel der 28-Tonnen-Limite* (Materialband M6) (Bern 1999).
- Maissen, Thomas, *Schweizer Heldengeschichten - und was dahintersteckt* (Baden 2015).

- Marchal, Guy P., Das «Schweizeralpenland». Eine imagologische Bastelei. In: Aram Mattioli, Guy P. Marchal (Hg.), *Erfundene Schweiz. Konstruktionen nationaler Identität* (Zürich 1992), S. 37–49.
- Marchal, Guy P., Die Schweizer und ihr Mittelalter. Missbrauch der Geschichte? In: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 55/2 (2005), S. 131–148.
- Marchal, Guy P., Mattioli, Aram, Nationale Identität. Allzu Bekanntes in neuem Licht. In: Aram Mattioli, Guy P. Marchal (Hg.), *Erfundene Schweiz. Konstruktionen nationaler Identität* (Zürich 1992), S. 11–20.
- Marti, Simon, *Schweizer Europapolitik am Wendepunkt. Interessen, Konzepte und Entscheidungsprozesse in den Verhandlungen über den Europäischen Wirtschaftsraum* (Baden-Baden 2013).
- Mast, Florian, Die Rolle der Regionen und ihrer Verbindungsbüros in Brüssel im europäischen Mehrebenensystem. In: Christian Gsodam, Peter Bussjäger (Hg.), *Multi-Level-Governance im Alpenraum. Die Praxis der Zusammenarbeit im Mehrebenensystem* (Wien 2013), S. 129–150.
- Mathieu, Jon, *Geschichte der Alpen 1500–1900. Umwelt, Entwicklung, Gesellschaft* (Wien 1998).
- Mathieu, Jon, Zwei Staaten, ein Gebirge. Schweizerische und Österreichische Alpenrezeption im Vergleich (18.–20. Jahrhundert). In: *Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaft* 15/2 (2004), S. 92–105.
- Mathieu, Jon, Landschaftsgeschichte global. Wahrnehmung und Bedeutung von Bergen im internationalen Austausch des 18. bis 20. Jahrhunderts. In: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 40/4 (2010), S. 412–427.
- Mathieu, Jon, *Die dritte Dimension. Eine vergleichende Geschichte der Berge der Neuzeit* (Basel 2011).
- Mathieu, Jon, Gotthardverkehrswege. Nukleus der Eidgenossenschaft im Spätmittelalter? In: Kilian T. Elsasser, Ueli Habegger, Georg 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.
- Mathieu, Jon, *Die Alpen. Raum – Kultur – Geschichte* (Stuttgart 2015).
- Mathieu, Jon, Überdurchschnittliches Wachstum? Zur Bevölkerungsentwicklung des Alpenraums seit 1950. In: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 65/2 (2015), S. 151–163.
- Mathieu, Jon, Die Gotthard-Region. Schwarzes Loch oder globaler Exportschlager? In: Boris Previšić (Hg.), *Gotthardfantasien. Eine Blütenlese aus Wissenschaft und Literatur* (Baden 2016), S. 204–213.
- Mathieu, Jon, Schweizer Kolonialgeschichte. Erkundungen im Landesinneren. In: Francesco Garufo, Jean-Daniel Morerod (Hg.), Laurent Tissot. *Une passion loin des sentiers battus* (Neuchâtel 2018), S. 271–280.
- Mathieu, Jon, Bachmann, Eva, Butz, Ursula (Hg.), *Majestätische Berge. Die Monarchie auf dem Weg in die Alpen 1760–1910* (Baden 2018).

- Mathieu, Jon, Boscani Leoni, Simona (Hg.), *Die Alpen! Zur europäischen Wahrnehmungsgeschichte seit der Renaissance* (Bern 2005).
- Mende, Silke, «Nicht rechts, nicht links, sondern vorn». Eine Geschichte der Gründungsgrünen (München 2011).
- Mergel, Thomas, Überlegungen zu einer Kulturgeschichte der Politik. In: Silvia Serena Tschopp (Hg.), *Kulturgeschichte* (Stuttgart 2008), S. 205–243.
- Mergel, Thomas, *Kulturgeschichte der Politik*. Docupedia-Zeitgeschichte (2012), siehe URL: <http://zeitgeschichte-digital.de/doks/267> (04.11.2018).
- Merki, Christoph, Und wieder lodern die Höhenfeuer. Die schweizerische Bundesfeier als Hoch-Zeit der nationalen Ideologie. 1. August-Artikel in der Parteipresse 1891–1935 (Zürich 1995).
- Metzger, Birgit, «Erst stirbt der Wald, dann du!» Das Waldsterben als westdeutsches Politikum (1978–1986) (Frankfurt a. M. 2015).
- Meyer, Jan-Henrik, Saving Migrants. A Transnational Network Supporting Supranational Bird Protection Policy. In: Wolfram Kaiser, Brigitte Leucht, Michael Gehler (Hg.), *Transnational networks in regional integration. Governing Europe, 1945–83* (Basingstoke 2010), S. 176–198.
- Meyer, Jan-Henrik, Appropriating the Environment. How the European Institutions Received the Novel Idea of the Environment and Made it Their Own. In: KFG Working Paper Series 31 (2011).
- Meyer, Jan-Henrik, Challenging the Atomic Community: The European Environmental Bureau and the Europeanization of Anti-Nuclear Protest. In: Jan-Henrik Meyer, Wolfram Kaiser (Hg.), *Societal Actors in European Integration. Polity-building and policy-making 1958–1992* (Basingstoke 2013), S. 197–220.
- Meyer, Jan-Henrik, Making the Polluter Pay. How the European Communities Established Environmental Protection. In: Jan-Henrik Meyer, Wolfram Kaiser (Hg.), *International Organizations and Environmental Protection. Conservation and Globalization in the Twentieth Century* (New York & Oxford 2017), S. 182–210.
- Micoud, André, Le bien commun des patrimoines. In: Ecole Nationale du Patrimoine (Hg.), *Patrimoine culturel, patrimoine naturel* (Paris 1995), S. 25–38.
- Middell, Matthias, *Transnational Challenges to National History Writing* (Basingstoke 2013).
- Miosga, Manfred, *Europäische Regionalpolitik in Grenzregionen. Die Umsetzung der INTERREG-Initiative am Beispiel des nordrhein-westfälisch-niederländischen Grenzraums* (Passau 1999).
- Misa, Thomas J., Schot, Johan W., Inventing Europe. Technology and the Hidden Integration of Europe. In: *History and Technology* 21/1 (2005), S. 1–19.
- Moor, Reto, *Ausbau der Bahn- und Strasseninfrastruktur am Gotthard von 1850 bis 2004. Hoffnungen, Befürchtungen und Auswirkungen im Kanton Uri* (ungedr. Masterarbeit, Universität Zürich 2004).

- Mooser, Josef, Die «Geistige Landesverteidigung» in den 1930er Jahren. Profile und Kontexte eines vielschichtigen Phänomens der schweizerischen politischen Kultur in der Zwischenkriegszeit. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 47/4 (1997), S. 685–708.
- Moraglio, Massimo, Singh, Dhan Z., «The Life of Modern Roads.» Spill-overs of Automobile Infrastructure. In: The Journal of Transport History 37/2 (2016), S. 123–128.
- Moser, Peter, Schweizerische Aussenpolitik in der Zeit des Umbruchs 1989–1992. Die EWR-Verhandlungen und die Reaktion auf die Deutsche Wiedervereinigung aus einer Foreign Policy-Analyse-Perspektive (Rüschlikon 2001).
- Müller, Hans-Peter, Pierre Bourdieu. Eine systematische Einführung (Berlin 2016²).
- Müller, Hansruedi, Für mehr Menschlichkeit im Tourismus. In: Neue Zürcher Zeitung (04.03.2003).
- Nigg, Heinz, Die Achtziger. Porträt einer Bewegung. In: Heinz Nigg, Felix Aeppli (Hg.), Wir wollen alles, und zwar subito! Die Achtziger Jugendunruhen in der Schweiz und ihre Folgen (Zürich 2001), S. 336–351.
- Nigg, Heinz, Wir sind wenige, aber wir sind alle. Biografien aus der 68er-Generation in der Schweiz (Zürich 2008).
- Passy, Florence, Social Networks Matter. But how? In: Doug McAdam, Mario Diani (Hg.), Social Movements and Networks. Relational Approaches to Collective Action (New York 2003), S. 21–48.
- Patel, Kiran Klaus, Provincialising European Union. Co-operation and Integration in Europe in a Historical Perspective. In: Contemporary European History 22/4 (2013), S. 649–673.
- Patel, Kiran Klaus, Schot, Johan W., Twisted Paths to European Integration. Comparing Agriculture and Transport Policies in a Transnational Perspective. In: Contemporary European History 20/4 (2011), S. 383–403.
- Pernold, Magdalena, Traumstrasse oder Transithölle? Eine Diskursgeschichte der Brennerautobahn in Tirol und Südtirol (1950–1980) (Bielefeld 2016).
- Peterlini, Hans Karl, Wir Kinder der Südtirol-Autonomie. Ein Land zwischen ethnischer Verwirrung und verordnetem Aufbruch (Wien 2003).
- Pfister, Christian (Hg.), Das 1950er Syndrom. Der Weg in die Konsumgesellschaft (Bern 1995).
- Pfister, Christian, Die «Katastrophenlücke» des 20. Jahrhunderts und der Verlust traditionellen Risikobewusstseins. In: GAIA (2009), S. 239–246.
- Pithon, Rémy, Image et imagerie, idylle et idéologie. Le Bergfilm en Suisse et dans les pays de l'arc alpin. In: Jon Mathieu, Simona Boscani Leoni (Hg.), Die Alpen! Zur europäischen Wahrnehmungsgeschichte seit der Renaissance (Bern 2005), S. 391–409.
- Pott, Richard, Allgemeine Geobotanik. Biogeosysteme und Biodiversität (Berlin/Heidelberg/New York 2005).

- Püntener, Peter, Uris Kampf für eine «bessere» Neat. In: *Historisches Neujahrsblatt Uri* 106 (2016), S. 119–162.
- Radkau, Joachim, *Naturschutz und Nationalsozialismus* (Frankfurt a. M. 2003).
- Radkau, Joachim, *Die Ära der Ökologie. Eine Weltgeschichte* (München 2011).
- Rausch, Alexander, Bimodale Netzwerke. In: Christian Stegbauer, Roger Häussling (Hg.), *Handbuch Netzwerkforschung* (Wiesbaden 2010), S. 421–432.
- Reichardt, Sven, *Das alternative Milieu. Antibürgerlicher Lebensstil und linke Politik in der Bundesrepublik Deutschland und Europa 1968–1983* (Göttingen 2010).
- Reichardt, Sven, *Authentizität und Gemeinschaft. Linksalternatives Leben in den siebziger und frühen achtziger Jahren* (Berlin 2014).
- Reichler, Claude, Stremlow, Matthias, Backhaus, Norman, Ein Landschaftsmodell für den Alpenraum. Erkenntnisse aus einem schweizerischen Forschungsprogramm. In: *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen* 12 (2007), S. 307–321.
- Reupke, Daniel, Volk, Claudia, Von der Akte zum Netzwerk. Erfahrungsbericht aus der Werkstatt des Historikers. In: Michael Schönhuth, Markus Gamper, Michael Kronenwett u. a. (Hg.), *Visuelle Netzwerkforschung. Qualitative, quantitative und partizipative Zugänge* (Bielefeld 2013), S. 297–316.
- Rey, Lucienne, *Umwelt im Spiegel der öffentlichen Meinung. Grenzlinien inner-schweizerischer Uneinigkeit* (Zürich 1995).
- Richard, Carmen, *1798 statt 1291. Linke Entwürfe zu einer neuen Ideologieggeschichte der Schweiz am Beispiel von «Auf wen schoss Wilhelm Tell?»* (1991) (ungedr. Masterarbeit, Universität Zürich 2014).
- Rieder, Stefan, Randregionen in der Autobahnfalle. In: *traverse* 67/2 (1999), S. 192–210.
- Rindlisbacher, Stefan, *Naturisme. Avant-garde et les alpes*. In: Denise Marroquin (Hg.), *Monte Verità. Utopie expressioniste* (Genf 2016), S. 60–67.
- Rogenmoser, Roman, «Üflehne und demaskiere». Eine Untersuchung zur Entstehungsgeschichte und zum Politikstil des Kritischen Oberwallis (ungedr. Unveröffentlichte Lizentiatsarbeit, Universität Bern 2008).
- Roth, Roland, Rucht, Dieter (Hg.), *Einleitung*. In: *Die sozialen Bewegungen in Deutschland seit 1945. Ein Handbuch* (Frankfurt a. M./New York 2008), S. 10–36.
- Rucht, Dieter, *Modernisierung und Neue Soziale Bewegungen. Deutschland, Frankreich und USA im Vergleich* (Frankfurt a. M./New York 1994).
- Rucht, Dieter, Zur Europäisierung politischer Mobilisierung. In: *Berliner Journal für Soziologie* 10/2 (2000), S. 185–202.
- Rucht, Dieter, Linksalternatives Milieu und Neue Soziale Bewegungen in der Bundesrepublik: Selbstverständnis und gesellschaftlicher Kontext. In: Cordia Baumann (Hg.), *Linksalternative Milieus und Neue Soziale Bewegungen in den 1970er Jahren* (Heidelberg 2011), S. 35–59.
- Rucht, Dieter, Zum Wandel von Protestkulturen. Inklusion, Differenzierung, Professiona-

- lisierung. In: Jörg Rössel, Jürgen Gerhards (Hg.), *Empirische Kulturosoziologie. Festschrift für Jürgen Gerhards zum 60. Geburtstag* (Wiesbaden 2015), S. 265–290.
- Rudaz, Gilles, *The Cause of Mountains. The Politics of Promoting a Global Agenda*. In: *Global Environmental Politics* 11/4 (2011), S. 43–65.
- Rudaz, Gilles, Debarbieux, Bernard, *Die schweizerischen Berggebiete in der Politik* (Zürich 2014).
- Rüegg, Erwin Paul, *Neokorporatismus in der Schweiz. Chancen und Grenzen organisierter Interessenvermittlung: Verkehrspolitik* (Zürich 1987).
- Ruge, Undine, *Die Erfindung des «Europa der Regionen». Kritische Ideengeschichte eines konservativen Konzepts* (Frankfurt a. M. 2003).
- Ruge, Undine, *The Call for a New Order*. In: Dieter Gosewinkel (Hg.), *Anti-liberal Europe. A neglected story of Europeanization* (New York / Oxford 2015), S. 90–101.
- Rütsch, Bernhard, *Alpeninitiative und Transitabkommen*. In: Bernhard Rütsch, Kaspar Sollberger, Thomas Cottier (Hg.), *Verkehrspolitik und Alpenraum. Rechtliche Rahmenbedingungen und Möglichkeiten* (Bern 1996), S. 5–35.
- Rutschmann, Werner, *Neue Eisenbahn-Alpentransversale, Gotthard-Basislinie. Von ersten Studien zum Bauprojekt 1975* (Bern 2004).
- Sablonier, Roger, *Alpenforschung aus Sicht des Historikers*. In: *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen* 1 (1996), S. 57–60.
- Saini, Pierre, *Versunkene Täler – neue Landschaften. Geschichte(n) der Stauseen in der Schweiz* siehe URL: <http://www.sagw.ch/verschwundene-taeler/Introduction> (07.02.2019).
- Salsa, Annibale, *Mythos Alpen*. In: Christoph Wildburger, CIPRA International (Hg.), *Mythos Alpen* (Schaan 1996), S. 27–40.
- Sarasin, Philipp, *Geschichtswissenschaft und Diskursanalyse* (Frankfurt a. M. 2014⁴).
- Schipper, Frank, *Driving Europe. Building Europe on Roads in the twentieth century*. (Amsterdam 2009).
- Schneider, Volker, *Netzwerke und Relationalismus*. In: Markus Gamper, Linda Reschke, Marten Düring u. a. (Hg.), *Knoten und Kanten III* (Bielefeld 2015), S. 53–79.
- Schnetzer, Dominik, *Bergbild und geistige Landesverteidigung. Die visuelle Inszenierung der Alpen im massenmedialen Ensemble der modernen Schweiz* (Zürich 2009).
- Schönhuth, Michael, Gamper, Markus, *Visuelle Netzwerkforschung. Eine thematische Erklärung*. In: Michael Schönhuth, Markus Gamper, Michael Kronenwett u. a. (Hg.), *Visuelle Netzwerkforschung. Qualitative, quantitative und partizipative Zugänge* (Bielefeld 2013), S. 9–32.
- Schramm, Luise, *Evangelische Kirche und Anti-AKW-Bewegung: das Beispiel der Hamburger Initiative kirchlicher Mitarbeiter und gewaltfreie Aktion im Konflikt um das AKW Brokdorf 1976-1981* (Göttingen 2018).
- Schulz, Kristine, *Tendenzen der historischen Erforschung sozialer Bewegungen in der Schweiz*. In: *traverse* 18 (2011), S. 173–191.

- Schulz, Kristine, Organisation und Institutionalisierung. In: Jürgen Mittag, Heike Stadtland (Hg.), *Theoretische Ansätze und Konzepte der Forschung über soziale Bewegungen in der Geschichtswissenschaft* (Essen 2014), S. 315–338.
- Schütz, Markus, *Die Alpen als Ort der Gegenkultur* (ungedr. Lizentiatsarbeit, Universität Basel 2010).
- Schwok, René, Hindernisse für einen EU-Beitritt. In: HLS-Online (23.01.2014).
- Seitz, Werner, «Melonengrüne» und «Gurkengrüne». Die Geschichte der Grünen in der Schweiz. In: Matthias Baer, Werner Seitz (Hg.), *Die Grünen in der Schweiz* (Zürich 2008), S. 15–37.
- Senn, Hans, Réduit. In: HLS-Online (2010).
- Siegenthaler, Hansjörg, Hirtenfolklore in der Industriegesellschaft. Nationale Identität als Gegenstand von Mentalitäts- und Sozialgeschichte. In: Aram Mattioli, Guy P. Marchal (Hg.), *Erfundene Schweiz. Konstruktionen nationaler Identität* (Zürich 1992), S. 23–36.
- Stadel, Christoph, The Brenner Freeway (Austria-Italy). Mountain Highway of Controversy. In: *Mountain Research and Development* 13/1 (1993), S. 1–17.
- Stadler, Hans, Arnold, Leo. In: HLS-Online (2014).
- Stadler, Hans (Hg.), *Geschichte des Landes Uri*. Bd. 3 / 3 (Altdorf 2015).
- Stadler-Planzer, Hans, Alpen – Wirtschaftsgeschichte – Landwirtschaft im 19. und 20. Jahrhundert. In: HLS-Online (2013).
- Stark, Martin, Netzwerkberechnungen. Anmerkungen zur Verwendung formaler Methoden. In: Marten Düring, Ulrich Eumann, Martin Stark u. a. (Hg.), *Handbuch Historische Netzwerkforschung. Grundlagen und Anwendungen* (Berlin 2015), S. 155–171.
- Steinegger, Hans, Gwerder, Rees. In: HLS-Online (25.01.2018).
- Steiner, Dieter, Entsteht eine schweizerische Tradition von Humanökologie? Zum Buch «Mensch und Natur im alpinen Lebensraum» von Paul Messerli. In: *Geographica Helvetica* 45/3 (1990), S. 130–134.
- Stevenson, Rachel, Crossley, Nick, Change in Covert Social Movement Networks. The 'Inner Circle' of the Provisional Irish Republican Army. In: *Social Movement Studies* 13/1 (2014), S. 70–91.
- Stollberg-Rilinger, Barbara, Einleitung. Was heisst Kulturgeschichte des Politischen? In: Barbara Stollberg-Rilinger (Hg.), *Was heisst Kulturgeschichte des Politischen?* (Berlin 2005), S. 9–24.
- Stremlow, Matthias, *Die Alpen aus der Untersicht. Von der Verheissung der nahen Fremde zur Sportarena – Kontinuität und Wandel von Alpenbildern seit 1700* (Bern/Stuttgart/Wien 1998).
- Studer, Brigitte, Schaufelbuehl, Janick Marina, Die 68er Bewegung und ihre Auswirkungen in der Schweiz. Einleitung. In: Janick Marina Schaufelbuehl (Hg.), *1968-1978. Ein bewegtes Jahrzehnt in der Schweiz* (Zürich 2009), S. 9–33.

- Tackenberg, Marco, Jugendunruhen. In: HLS-Online (2011).
- Tanner, Jakob, «Réduit national» und Aussenwirtschaft. In: Philipp Sarasin, Regina Wecker (Hg.), Raubgold, Réduit, Flüchtlinge. Zur Geschichte der Schweiz im Zweiten Weltkrieg (Zürich 1998), S. 81–103.
- Tanner, Jakob, Geschichte der Schweiz im 20. Jahrhundert (München 2015).
- Ther, Philipp, Die neue Ordnung auf dem alten Kontinent. Eine Geschichte des neoliberalen Europa (Berlin 2016).
- Thiemeyer, Guido, Europäische Integration. Motive, Prozesse, Strukturen (Köln 2010).
- Thut, Walter, Moore. In: HLS-Online (2010).
- Trischler, Helmuth, Experten im Fokus. Grobkonturen einer Wissensgeschichte Europas im langen 20. Jahrhundert. In: Martin Kintzinger, Sita Steckel (Hg.), Akademische Wissenskulturen. Praktiken des Lehrens und Forschens vom Mittelalter bis zur Moderne (Basel 2015), S. 89–117.
- Tschofen, Bernhard, Berg, Kultur, Moderne. Volkskundliches aus den Alpen (Wien 1999).
- Uekötter, Frank, Wie neu sind die Neuen Sozialen Bewegungen? Revisionistische Bemerkungen vor dem Hintergrund der umwelthistorischen Forschung. In: Mitteilungsblatt des Instituts für soziale Bewegungen 31 (2004), S. 109–131.
- Uekötter, Frank, The Green and the Brown. A History of Conservation in Nazi Germany (Cambridge 2006).
- Uekötter, Frank, The Turning Points of Environmental History (Pittsburgh, Pa 2010).
- Uekötter, Frank, Am Ende der Gewissheiten. Die ökologische Frage im 21. Jahrhundert (Frankfurt a. M. 2011).
- Uekötter, Frank, Eine ökologische Ära? Perspektiven einer neuen Geschichte der Umweltbewegungen. In: Zeithistorische Forschung 9 (2012), S. 108–114.
- Uekötter, Frank, Deutschland in Grün. Eine zwiespältige Erfolgsgeschichte (Göttingen 2015).
- Unfried, Berthold, Transnationale Netzwerke im 20. Jahrhundert : historische Erkundungen zu Ideen und Praktiken, Individuen und Organisationen (Wien 2008).
- Vatter, Adrian, Das politische System der Schweiz (Baden-Baden 2014).
- Waldis, Alfred, Es begann am Gotthard. Eine Verkehrsgeschichte mit Pionierleistungen (Luzern 2002²).
- Walter, François, Bedrohliche und bedrohte Natur. Umweltgeschichte der Schweiz seit 1800 (Zürich 1996).
- Walter, François, Histoire de la Suisse. Bd. 5 (Neuchâtel 2010).
- Watz, Nicholas S. J., Mobilisierungspotential und gesellschaftspolitische Bedeutung der neuen sozialen Bewegungen. Ein Vergleich der Länder der Europäischen Gemeinschaft. In: Roland Roth, Dieter Rucht (Hg.), Neue Soziale Bewegungen in der Bundesrepublik Deutschland (Frankfurt a. M. 1987), S. 47–67.

White, Hayden, The Discourse of Europe and the Search for a European Identity. In: Bo Stråth, Hans Åke Persson (Hg.), Europe and the other and Europe as the other (Bruxelles 2010), S. 67–86.

Wyler, Rebekka, Schweizer Gewerkschaften und Europa 1960–2005 (Münster 2012).

Zenke, Ines, Fuhr, Thomas, Handel mit CO₂-Zertifikaten. Ein Leitfaden (München 2006).

9. Personenverzeichnis

Das Personenverzeichnis umfasst eine Auswahl der in der Arbeit erwähnten Personen. Die Informationen stützen sich auf öffentlich zugängliche Publikationen und Zeitungsartikel.

Antonietti, Aldo	Leiter Abteilung Natur- und Heimatschutz des Bundesamtes für Forstwesen und Landschaftsschutz; offizieller schweizerischer Abgeordneter in der CIPRA
Arnold, Alf	geboren 1950 in Altdorf (Uri); 1973 Gründungsmitglied der <i>Alternative</i> ; Mitinitiant der Alpen-Initiative und 1995–2014 deren Geschäftsführer
Bätzing, Werner	geboren 1949 in Kassel; 1968–1974 Studium der Theologie; 1983–1987 Studium der Geographie an der Technischen Universität Berlin; 1988–1995 Promotion und Habilitation an der Universität Bern; 1995–2014 Professor für Kulturgeographie an der Universität Erlangen-Nürnberg
Bernard, Charles Jean	geboren 1876; 1948–1954 Präsident der IUCN; Gründungsmitglied der CIPRA und 1952–1956 deren Präsident
Bodenmann, Peter	geboren 1952 in Brig (Wallis); Studium der Rechtswissenschaft in Zürich; 1971 Mitgründer des Kritischen Oberwallis; 1976 Wahl in den Gemeinderat von Brig-Glis; 1977–1985 Mitglied der Legislative des Kanton Wallis; 1987–1997 Nationalrat (1995–1997 Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen); 1990–1997 Präsident der SP Schweiz; 1997 wurde er als erster Sozialdemokrat in die Walliser Exekutive gewählt, aus der er 1999 zurücktrat; Mitinitiant der Alpen-Initiative
Böhlen, Bruno	1930–2011; Studium der Chemie an der ETH; 1957 Promotion; 1957–1971 Oberassistent an der ETH; 1965 Habilitation; ab 1971 Vizedirektor, ab 1975 stellvertretender Direktor, ab 1985 Direktor des Bundesamtes für Umweltschutz; ab 1988 Professor an der ETH
Brassel, Christian	«Unterländer Älpler» und Mitbegründer des Alparchivs
Broggi, Mario F.	geboren 1945; promovierter Forstwissenschaftler; 1983–1992 Präsident der CIPRA International

- Brosi, Georg 1916–1983; 1959–1979 Nationalrat (SVP, Graubünden); forderte 1966 in einer parlamentarischen Motion (9510) eine intensivere Wirtschaftsförderung für die Berggebiete, um der Abwanderung entgegenzuwirken
- Burgener-Gehrig, Hedi geboren 1943; 1986–1996 Mitglied der Urner Legislative (SP); Mitinitiantin der Alpen-Initiative
- Burhenne, Wolfgang E. 1924–2017; studierter Forstwirt; Geschäftsführer der Interparlamentarischen Arbeitsgemeinschaft für naturgemäßes Wirtschaften der Deutschen Länderparlamente; aktiv in der IUCN; Mitbegründer des WWF; Mitgründer der CIPRA
- Cantieni, Angela geboren 1958; 1982–1989 Präsidentin des kantonalen Gewerkschaftsbundes Graubünden; Mitinitiantin der Alpen-Initiative
- Danioth, Ludwig 1902–1996; 1947–1971 Ständerat (CVP, Uri); forderte 1966 in einer parlamentarischen Motion (9514) eine bessere Wirtschaftsförderung für die Berggebiete
- Danz, Walter geboren 1940; Studium der Geographie in München; 1969 Promotion («Aspekte einer Raumordnung in den Alpen»); 1974–1980 Leiter des Münchner Alpeninstituts für Umweltforschung; 1983–1994 Vizepräsident der CIPRA International; 1980–1984 Präsident der CIPRA Deutschland
- Flückiger, Hans geboren 1939; promovierter Volkswirtschaftler; Autor von «Gesamtwirtschaftliches Entwicklungskonzept für das Berggebiet» («Studie Flückiger», Grundlage für das IHG); ab 1977 stellvertretender Direktor des Bundesamtes für Raumplanung, ab 1990 Direktor; 1997–2001 Professor für Raumordnung an der ETH
- Friedli, Max 1994–2009 Direktor des Bundesamtes für Verkehr
- Frischknecht, Jürg 1947–2016; Journalist; Autor von «Wandert in der Schweiz solange es sie noch gibt» (1987); Mitorganisator von TransALPedes und Mitarbeiter im Bildungszentrum Salecina in Maloja
- Gurgiser, Fritz geboren 1952 in Innsbruck; 1989 Sprecher der Anti-Transit-Bürgerinitiativen Tirols; 1994 Gründer und Obmann des Transitforums Austria-Tirol; Träger des Konrad-Lorenz-Preises für Natur- und Umweltschutz (1994) und des Grossen-Binding-Preises für Natur- und Umweltschutz (1998); ab 1999 Herausgeber von *Tatort Brenner*; wortgewaltiger und hartnäckiger Tiroler Transitgegner

- Hämmerle, Andrea geboren 1946 in Pratval (Graubünden); promovierter Jurist und Biobauer; 1970–1973 Gemeinderat von Pratval; 1989–1994 Mitglied der Legislative des Kt. Graubünden; 1987–1992 Präsident der SP Graubünden; 1991–2011 Nationalrat (1995–2011 Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, deren Präsident 1997–1999, 2007–2009); Mitinitiant der Alpen-Initiative
- Huber, Gabi geboren 1956 in Altdorf (Uri); 1981 Gründungsmitglied des Komitees «Basis-Tunnel-Nein»; 1988–1996 Mitglied der Urner Legislative (FDP); 1996–2004 Mitglied der Urner Exekutive; 2003–2015 Nationalrätin; 2008–2015 Fraktionspräsidentin der FDP-Liberalen in der Bundesversammlung; 2006–2008 Vizepräsidentin der FDP; 2004–2012 Vizepräsidentin der SAB
- Huwiler, Rita geboren 1956 in Ebikon (Luzern); zog 1984 ins Wallis; 1990–1995 Geschäftsführerin der Alpen-Initiative
- Keller, Res geboren 1959 in Thun; einer der Betreiber des Alparchivs
- Krippendorf, Jost 1938–2003; schweizerischer Tourismusforscher; Vordenker des sozial- und umweltverträglichen Tourismus; Autor von «Die Landschaftsfresser» (1975); 1989–1991 Professor für allgemeine Ökologie an der Universität Bern
- Langer, Alexander 1946–1995; 1989–1995 Südtiroler Europaparlamentarier für die Grünen
- Lauener(-Zwyer), Lucia geboren 1963; seit 1996 Mitglied der Geschäftsleitung der Alpen-Initiative
- Leuenberger, Moritz geboren 1946; 1995–2010 Bundesrat, Verkehrsminister (SP)
- Lichtenberger, Elisabeth 1925–2017; Geographin und Professorin an der Universität für Bodenkultur Wien; publizierte in den 1970er und 1980er Jahren massgebliche Forschung zum Strukturwandel in den Alpen
- Messerli, Bruno 1931–2019; Studium der Geographie und Geologie in Bern; 1962 Promotion; 1968–1996 Professor für Geomorphologie an der Universität Bern; Vorsitzender des MAB-Schweiz und Koordinator des UNO-Gebirgsprogramms; 1996–2000 Präsident der Internationalen Geographischen Union
- Messerli, Paul Studium der Geographie in Bern; Promotion; 1979–1985 Koordinator des MAB-Schweiz; ab 1987 Professor für Humangeographie und quantitative Geographie an der Universität Bern
- Moroder, Helmuth Seit 1994 Vizepräsident der CIPRA-International; langjähriger Präsident der CIPRA Italien
- Ogi, Adolf geboren 1942; 1987–2000 Bundesrat, 1988–1995 Verkehrsminister (SVP)

- Pedrina, Fabio geboren 1954 in Faido (Tessin); 1976–1996 Mitglied der Legislative von Airolo; 1999–2000 Mitglied der Legislative des Kt. Tessin; 1999–2011 Nationalrat (SP); 2000–2014 Präsident der Alpen-Initiative
- Schlumpf, Leon 1925–2012; 1979–1987 Bundesrat, Verkehrsminister (SVP)
- Schmidt, Aurel geboren 1935 in Berlin; Redaktor beim *Basler Magazin*, der Wochenendbeilage der *Basler Zeitung*; Autor von «Die Alpen. Schleichende Zerstörung eines Mythos» (1990)
- Schuler, Kaspar geboren 1958; ab 1986 Stiftungsrat des WWF; 1993–1995 Vizepräsident WWF Schweiz; 2001–2015 Geschäftsführer von Greenpeace Schweiz; 1985 einer der Hirten der Preda Sovrana im Val Madris; Mitinitiant der Alpen-Initiative
- Siegrist, Dominik geboren 1957; Studium der Geographie und Promotion; Habilitation im Fach Landschaftsplanung an der Universität für Bodenkultur Wien; Mitorganisator von TransALPedes
- Spiess, Harry geboren 1959; Studium der Geographie in Zürich; Mitorganisator von TransALPedes
- Stürzlinger, Gerhard geboren 1944; Studium der Geographie in Salzburg und Innsbruck und Promotion; Mitorganisator von TransALPedes; seit 1989 Geschäftsführer der Grün-Alternativen Arge Alp (Feldkirch)
- Topmann, Günter geboren 1934 in Bielefeld; 1984–1994 Abgeordneter im europäischen Parlament (SPD), dort 1989–1992 Vorsitzender der Delegation für Beziehungen zur Schweiz
- Tuor, Leo geboren 1959; Studium der Philosophie und Literatur in Zürich, Fribourg und Berlin; Hirte und Schriftsteller in Sumvigt (Graubünden); engagiert im Kampf gegen den Stausee auf der Greina-Ebene
- van Dijk, Nel geboren 1952 in Tillburg (Niederlande); 1987–1998 niederländische Europaparlamentarierin
- Weiss, Hans geboren 1940; 1970–1992 Geschäftsführer der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz
- Weissen, Andreas geboren 1957 in Brig (Wallis); Studium der Journalistik in Fribourg sowie Pädagogik und Geschichte in Bern; Mitinitiant der Alpen-Initiative, 1989–2000 deren Präsident; 1995–2004 Präsident der CIPRA International

Zauner, Renate geboren 1970 in Haag am Hausruck (Österreich); diplomierte Dolmetscherin und Landschaftsplanerin (Universität für Bodenkultur Wien); 1998–2000 stellvertretende Geschäftsleiterin der Alpen-Initiative; führte die Geschäfte der ITE; war Präsidentin der ITE

10. Abbildungsverzeichnis

10.1 ABBILDUNGEN UND ABBILDUNGSNACHWEISE

Abbildung 1: Beispiel <i>betweenness</i> -Zentralität: Über die Kanten A, B und EGO laufen viele indirekte Kanten. Diese Knoten haben eine hohe <i>betweenness</i> , sie verbinden ansonsten unverbundene Gruppen. Quelle: Eigene Darstellung nach Burt, Structural Holes, S. 27	37
Abbildung 2: Visualisierung des Gesamtnetzwerks Alpenschutz: Akteure (grau), Bewegung (grün), Wissenschaft (rot), Politik (blau). Quelle: Eigene Darstellung	48
Abbildung 3: Gesamtnetzwerk Alpenschutz, Kolorierung aufgrund einer Clusteranalyse. Quelle: Eigene Darstellung.	49
Abbildung 4: Periode 1, 1980–1989: Akteure (grau), Bewegung (grün), Wissenschaft (rot), Politik (blau). Quelle: Eigene Darstellung	50
Abbildung 5: Periode 1, Kolorierung aufgrund einer Clusteranalyse. Quelle: Eigene Darstellung	51
Abbildung 6: Periode 1, Kolorierung der Veranstaltungen aufgrund der Ebenenattribute national (grün) und europäisch (blau). Quelle: Eigene Darstellung	51
Abbildung 7: Periode 2, 1989–1984: Akteure (grau), Bewegung (grün), Wissenschaft (rot), Politik (blau). Quelle: Eigene Darstellung	52
Abbildung 8: Periode 2, Kolorierung aufgrund einer Clusteranalyse. Quelle: Eigene Darstellung	53
Abbildung 9: Periode 2, Kolorierung der Veranstaltungen aufgrund der Ebenenattribute national (grün) und europäisch (blau). Quelle: Eigene Darstellung	53
Abbildung 10: Periode 3, 1995–2005: Akteure (grau), Bewegung (grün), Wissenschaft (rot), Politik (blau). Quelle: Eigene Darstellung	54
Abbildung 11: Periode 3, Kolorierung aufgrund einer Clusteranalyse. Quelle: Eigene Darstellung	55
Abbildung 12: Periode 3, Kolorierung der Veranstaltungen aufgrund der Ebenenattribute national (grün) und europäisch (blau). Quelle: Eigene Darstellung	56
Abbildung 13: Graddistribution Periode 1; total = 852 Personen. Quelle: Eigene Darstellung	61
Abbildung 14: Graddistribution Periode 2, total = 719 Personen. Quelle: Eigene Darstellung	62

- Abbildung 15: Graddistribution Periode 3, total = 736 Personen. Quelle: Eigene Darstellung 62
- Abbildung 16: Die überaus komplexen Wirkungszusammenhänge zwischen Mensch und Umwelt im MAB-Testgebiet Pays d'Enhaut. Der Nutzen solcher Darstellungen war freilich auch unter den Wissenschaftlern umstritten. Quelle: Messerli, Mensch und Natur, S. 181. 79
- Abbildung 17: Abgrenzung des schweizerischen Berggebiets (grau eingefärbt) nach dem IHG. Quelle: Bundesamt für Statistik, ThemaKart; eigene Ergänzung der Ortsnamen ©Bundesamt für Statistik, ThemaKart 113
- Abbildung 18: Die Autobahn trägt den Urner Wald zu Grabe. Karikatur «5 Jahre nach der Gotthardstrassentunnel-Eröffnung». Quelle: Alternative Nr. 103, September 1985 119
- Abbildung 19: Gezählte Fahrzeuge auf der Gotthardpassstrasse bzw. dem Gotthardstrassentunnel (ab 1980), Nord- und Südverkehr addiert. Quelle: Eigene Darstellung nach Geschäftsbericht der Urner Kantonbank, Altdorf, verschiedene Jahrgänge 151
- Abbildung 20: Postkarte von der «Steinfrau» oberhalb von Preda Sovrana. Die Skulptur signalisiert die permanente Ablehnung des Staudammprojekts durch die Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa. Quelle: Schweizerisches Sozialarchiv, Sign. F Ka-0001-267 . 153
- Abbildung 21: Plakat für das «Feuer in den Alpen» auf der Rückseite des Rundbriefs Nr. 9 der Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa von 1995. Quelle: Gina Chiara/Arbeitsgruppe Val Madris-Curciusa 158
- Abbildung 22: (von links) Peter Bodenmann, Hedi Burgener, Gerhard Stürzlinger (Österreich), Kaspar Schuler, Andrea Hämmerle, Angela Cantieni und Johannes Brassel stehen auf der «Teufelsbrücke» in der Schöllenen Schlucht (Andermatt, Uri), dem alten Saumweg über den Gotthard, anlässlich der Lancierung der Alpen-Initiative 1989. Quelle: Schweizerisches Sozialarchiv, Sign. F Pb-0005-141 162
- Abbildung 23: Alpenquerender Güterverkehr über die wichtigsten Schweizer Alpenpässe (in Millionen Nettotonnen, Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr), 1984–2004. Quelle: Eigene Darstellung nach Bundesamt für Statistik: Alpenquerender Güterverkehr (Tabelle T 11.5.4.2), 2017. 165
- Abbildung 24: Veranstaltungen der OGUV (blau) und des Andermatt Clubs bzw. der Alpen-Initiative (grün) mit Teilnehmenden (rot), 1980–1989. Die bezeichneten Kanten sind die fünf Akteurinnen und Akteure in den Vermittlerpositionen zwischen den Teilbereichen des Netzwerks (höchste *betweenness centrality*). Die Kantengrösse entspricht der *betweenness centrality*. Quelle: Eigene Darstellung 170
- Abbildung 25: «Die späte Rache des Teufels». Quelle: echo Nr. 2, 1. Juni 1989 181
- Abbildung 26: Verkehrsminister Adolf Ogi wird von einem 40-Tonnen-LKW verschlungen. Die Karikatur steht sinnbildlich für die Schwierigkeit, die Schweizer 28-Tonnen-Limite für LKW in den Transitverhandlungen mit der EG zu halten. Quelle: echo Nr. 15, 4. Dezember 1991. 187

- Abbildung 27: Anzahl Fahrten im alpenquerenden Strassengüterverkehr durch die Schweiz in 1000 Fahrzeugen, 1981–2016. Quelle: Eigene Darstellung nach Bundesamt für Statistik: Anzahl Fahrten im alpenquerenden Strassengüterverkehr (Tabelle T11.5.4.1), 2018 189
- Abbildung 28: NEAT-Variante «Uri Berg lang – Axen» mit der projektierten Umfahrung des Talbodens (gelb). Quelle: Historischer Verein Uri. 196
- Abbildung 29: Die TransALPedes-Wandergruppe irgendwo in den Alpen. Nebst den acht Leuten der Kerngruppe wanderten je nach Etappe zahlreiche weitere Personen mit. Quelle: Schweizerisches Sozialarchiv Zürich, Sign.: Sozarch_F_Pb-0005-140 217
- Abbildung 30: Veranstaltungen und Teilnehmende im Alpenschutznetzwerk, Ausschnitt aus Momentaufnahme 1 (1980–1989). Politische Tagungen (blau) dienten als wichtige Verbindungsstellen zwischen Alpenschutzbewegung (Veranstaltungen in grün) und Alpenschutzexperten (Veranstaltungen in rot). Besonders die Tagung «Transitraum Alpen» weist mit 59267.87 einen sehr hohen Wert der *betweenness* auf (Mittelwert der Veranstaltungen: 20002.35); Visualisierung zwecks Übersichtlichkeit manuell bearbeitet. Quelle: Eigene Darstellung. 224
- Abbildung 31: In Brüssel protestieren Vertreterinnen und Vertreter der Alpen-Initiative und anderer Bürgerinitiativen gegen die Zunahme des alpenquerenden Güterverkehrs durch den Europäischen Binnenmarkt (1992 oder 1993). Quelle: Bildarchiv Alpen-Initiative. 229
- Abbildung 32: Im November 1994 reisten Vertreterinnen und Vertreter die Alpen-Initiative nach Brüssel, um am Sitz der EU-Kommission für die Verkehrsverlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs zu werben und die aussenpolitisch problematische Umsetzung der Alpenschutz-Initiative zu befördern. Quelle: echo Nr. 33, 20. Januar 1995 . . . 231
- Abbildung 33: Heike Aghte, Präsidentin der ITE, übergibt Gerhard Schmid, Vizepräsident des Europäischen Parlaments, am 6. Oktober 1999 in Brüssel die LSVA-Petition. Von links: Willy Piecyk (SPD-Abgeordneter im Europäischen Parlament), Gerhard Schmid (SPD-Abgeordneter im Europäischen Parlament), Margot Kessler (SPD-Abgeordnete im Europäischen Parlament, Mitglied des Petitionsausschusses), Renate Zauner (Alpen-Initiative), Heike Aghte und Maria Hilber (Bürgerinitiative für ein Lebenswertes Wipptal) sowie ein unbekannter Vertreter einer NGO. Quelle: Bildarchiv Alpen-Initiative 272

10.2 TABELLEN

- Tabelle 1: Periodisierung Alpenschutz. Quelle: Eigene Darstellung. 46
- Tabelle 2: Gesamtnetzwerk, *betweenness* (Mittelwerte Veranstaltungen: 17834.69; Personen 361.91). Quelle: Eigene Darstellung. 57

Tabelle 3: Periode 1, *betweenness* (Mittelwerte Veranstaltungen: 20002.35; Personen 585.12).
Quelle: Eigene Darstellung. 58

Tabelle 4: Periode 2, *betweenness* (Mittelwerte Veranstaltungen: 12825.95; Personen: 576.74).
Quelle: Eigene Darstellung. 59

Tabelle 5: Periode 3, *betweenness* (Mittelwerte Veranstaltungen: 3611.52; Personen: 796.88).
Quelle: Eigene Darstellung. 59

Tabelle 6: Aktive Personen der Alpenschutzbewegung: total = alle Personenkanten, die einem Cluster aus dem Feld der Zivilgesellschaft zugeordnet werden. Quelle: Eigene Darstellung 61

11. Abkürzungsverzeichnis

Alpen-Adria	Arbeitsgemeinschaft Alpen-Adria
Arge Alp	Arbeitsgemeinschaft Alpenländer
AUNS	Aktion für eine unabhängige und neutrale Schweiz
BAR	Schweizerisches Bundesarchiv
BIGA	Bundesamt für Industrie, Gewerbe & Arbeit (ab 1999 Teil des Staatssekretariats für Wirtschaft [SECO])
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
CEMT	Conférence Européenne des Ministres des Transports / Europäische Verkehrsministerkonferenz
CH	Schweiz
CIPRA	Commission Internationale pour la Protection les Régions Alpines / Internationale Alpenschutzkommission
COTRAO	Communauté de Travail des Alpes Occidentales
CVP	Christlichdemokratische Volkspartei (Schweiz)
DAV	Deutscher Alpenverein
DEH	Direktion für Entwicklungszusammenarbeit und humanitäre Hilfe (bis 1996, dann DEZA)
DEZA	Direktion für Entwicklung und Zusammenarbeit
EFTA	European Free Trade Association / Europäische Freihandelsassoziation
EG	Europäische Gemeinschaft
ETH	Eidgenössisch Technische Hochschule (Zürich)
EU	Europäische Union
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
FDP	Freisinnig-Demokratische Partei (Schweiz)
FNAUT	Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Frankreich)
FPÖ	Freiheitliche Partei Österreichs
GVK	Gesamtverkehrskonzept
IGHA	Internationale Gesellschaft für Historische Alpenforschung
IHG	Investitionshilfegesetz (1974)
Interreg	Akronym für ein Programm des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung
ITE	Initiative Transport Europe

IUCN	International Union for Conservation of Nature / Internationale Union für Naturschutz
LITRA	Ligue suisse pour l'organisation rationelle du trafic / Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
MAB	Man and the Biosphere
Nato	North Atlantic Treaty Organization
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
OGUV	Oberwalliser Gruppe Umwelt und Verkehr
ÖVP	Österreichische Volkspartei
PLI	Partito Liberale Italiano
POCH	Progressive Organisationen der Schweiz
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
SAC	Schweizer Alpen-Club
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SBN	Schweizerischer Bund für Naturschutz (seit 1997 Pro Natura)
SEV	Schweizerischer Eisenbahnverband
SGS	Schweizerische Greina-Stiftung
SGU	Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz
SP	Sozialdemokratische Partei (Schweiz)
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands
SVP	Schweizerische Volkspartei
TCS	Touring Club Schweiz
TEN-T	Trans-European Network Transport
T&E	Transport & Environment
UN	United Nations
UNCED	United Nations Conference on Environment and Development
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UNO	United Nations Organization
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VCÖ	Verkehrsclub Österreich
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
VSS	Verband für Strassen- und Verkehrsfachleute
WWF	World Wildlife Fund (ab 1986 World Wide Fund For Nature)

12. Personenregister

- Aghte, Heike 272
Albonico, Ruedi 172
Antonietti, Aldo 58, 101, 334
Arnold, Alf 11, 12, 58, 59, 64, 116, 144,
164, 166, 174, 194, 207, 224, 225, 235,
241, 250, 255, 263, 272, 281, 334
Arnold, Leo 268
Aufderegg, Bernhard 144
Aulitzky, Herbert 135, 136
Backhaus, Norman 20
Bandyopadhyay, Jayanta 81
Bätzing, Werner 101, 103, 114, 120, 135,
136, 137, 138, 139, 176, 203, 210, 212,
213, 241, 288, 334
Baumann, Werner 166
Beck, Ulrich 19
Bergier, Jean-François 18, 212
Bernard, Charles Jean 89, 334
Bertsch, Josef 278
Bodenmann, Peter 116, 117, 144, 148, 150,
161, 162, 168, 169, 172, 182, 199, 225,
226, 241, 253, 334
Böhlen, Bruno 334
Bosshard, Walter 95, 98
Brassel, Christian 131, 334
Brassel, Johannes 162
Braudel, Fernand 17
Broggi, Mario F. 58, 64, 91, 92, 93, 94, 95,
97, 98, 99, 120, 173, 334
Brosi, Georg 110, 121, 290, 335
Brücker, Leo 238
Brugger, Ernst 175
Bühlmann, Beat 180
Burgener, Hedi 161, 162, 335
Burgener, Thomas 144, 226
Burhenne, Wolfgang E. 87, 89, 335
Cadonau, Gallus 144, 156
Cantieni, Angela 162, 335
Carnovalini, Cristina 217
Carnovalini, Ricardo 217
Chave, Olivier 81, 82
Chevallaz, Georges-André 218
Costa, Raffaele 205
Cotti, Flavio 102
Crettaz, Bernard 176
Custer, Lorenzo 166, 224
Danioth, Hans 193
Danioth, Ludwig 110, 121, 290, 335
Danz, Walter 98, 99, 106, 120, 335
Debarbieux, Bernard 82, 83
Delamuraz, Jean-Pascal 11, 118
Delors, Jacques 177, 222
de Palacio, Loyola 279
de Weck, Bernhard 268
Dittli, Carlo 257, 258
Ehringhaus, Barbara 59
Epiney, Astrid 270
Fischer, Heinz 221
Flückiger, Hans 110, 111, 115, 335
Frey, Stefan 166
Friedli, Max 283, 335
Frischknecht, Jürg 172, 215, 216, 241, 335
Furrer, Gerhard 175
Gamma, Reto 116, 144, 162, 199
Giorno, Claudio 232
Giovannini, Jean-François 81
Gisler, Stefan 144
Gloor, Kurt 132

- Granet-Abisset, Anne-Marie 204
 Gruber, Reto 270
 Gurgiser, Fritz 205, 207, 221, 232, 235,
 236, 237, 254, 278, 335
 Gürke, Jan 59
 Gutknecht, Bernhard 147
 Gwerder, Rees 133
 Haeckel, Ernst 73
 Haefeli, Ueli 247
 Haider, Jörg 205
 Haid, Hans 203
 Hämmerle, Andrea 116, 117, 144, 154,
 155, 161, 162, 164, 199, 203, 209, 226,
 241, 253, 336
 Hilber, Maria 237, 272
 Hildbrand, Thomas 144
 Högger, Ruedi 81
 Höhler, Sabine 72
 Höschen, Markus 246
 Huber, Gabi 193, 336
 Humbolt, Alexander von 88
 Hürliann, Hans 123
 Hussl, Richard 276
 Hutchinson, Georg E. 75
 Huwiler, Rita 217, 235, 238, 336
 Indergand, Elvana 166
 Inglin, Meinrad 133
 Ives, Jack D. 81
 Joris, Elisabeth 144
 Jossen, Peter 144
 Käser, Hans 268
 Kaufmann, Jürg 172
 Keller, Res 131, 336
 Kessler, Margot 272
 Kinnock, Neil 264
 Knoflacher, Hermann 227, 230, 256, 277
 Koller, Xavier 133
 Kolo, Hans 225
 Kolp, Othmar 274, 278
 Kopp, Elisabeth 187
 Krippendorf, Jost 135, 136, 336
 Kupper, Patrick 288
 Labande, François 58, 217
 Lacina, Ferdinand 274
 Langer, Alexander 205, 213, 230, 241, 336
 Läubli, Sylvia 144
 Lauener, Lucia 336
 Lebel, Noël 92, 93
 Leinen, Jo 206, 241
 Leuenberger, Moritz 253, 273, 283, 285,
 336
 Lichtenberger, Elisabeth 135, 136, 336
 Liechti, Markus 283
 Lukschanderl, Leopold 134, 136, 138, 176,
 288
 Maissen, Aluis 257, 259
 Mathieu, Jon 44, 69, 82, 84, 288
 Mayer-Tasch, Peter Cornelius 213, 232
 Messerli, Bruno 76, 77, 80, 81, 83, 116,
 120, 175, 336
 Messerli, Paul 76, 77, 78, 103, 114, 115,
 116, 120, 137, 139, 175, 212, 336
 Minotti, Paolo Camillo 235
 Mohr, Arthur 264
 Molitor, Romain 229
 Moroder, Helmuth 230, 235, 336
 Muheim, Hans 164
 Müller, Emanuel 133, 144
 Murer, Fredi M. 131, 132, 174, 198
 Odermatt, Urs 133
 Ogi, Adolf 117, 184, 186, 187, 248, 253,
 273, 277, 285, 336
 Osten, Peter 229
 Pairaudeau, Claude 92
 Pedrina, Fabio 59, 208, 253, 272, 281, 337
 Perlik, Manfred 114
 Péronne, Bruno 235
 Perret-Gentil, Willy 235

- Pfister, Christian 173
 Piecyk, Willy 272
 Pilotto, Pino 144
 Pinkus-De Sassi Amalia 128
 Pinkus-De Sassi, Theo 128
 Price, Martin F. 83
 Püntener, Peter 197
 Ratti, Anna 144
 Regli, Niklaus 193
 Reichardt, Sven 22, 143
 Reichle, Claude 20
 Rossi, Paolo 164
 Rougemont, Denis de 210
 Roulin, Denys 235
 Rucht, Dieter 143
 Rudaz, Gilles 70, 82
 Sanders, Reinhard 101
 Schiesser, Hans Kaspar 180, 229
 Schläpfer, Cyrill 133
 Schlumpf, Leon 184, 190, 337
 Schmid, Gerhard 272
 Schmidhalter, Paul 231
 Schmidt, Aurel 135, 136, 139, 140, 337
 Schuler, Brigitte 152
 Schuler, Kaspar 152, 154, 158, 161, 162,
 163, 337
 Schulz, Brigitte 35
 Schwarzenbach, Fritz Hans 135, 136
 Semadeni, Silva 145
 Sickinger, Hubert 276
 Siegrist, Dominik 216, 241, 337
 Siegrist, Ueli 255
 Spiess, Harry 216, 337
 Stadler, Hans 110
 Stadler, Hansruedi 11, 117
 Stark, Franz 268
 Steinegger, Franz 164
 Stephen, Leslie 135
 Streicher, Rudolf 225, 276
 Stremlow, Matthias 20, 288
 Stürzlinger, Gerhard 162, 216, 224, 225,
 237, 272, 337
 Tansley, Arthur G. 73
 Tödter, Ulf 58
 Topmann, Günter 225, 227, 230, 270, 337
 Tschumi, Hans 268
 Tuor, Leo 156, 337
 van Dijk, Nel 227, 230, 337
 Waeber-Kalbermatten, Esther 144, 226
 Walder, Bruno 152
 Walker, Peter 133
 Warnke, Jürgen 185
 Weingartner, Wendelin 205
 Weissen, Andreas 58, 59, 64, 66, 116, 144,
 161, 164, 166, 169, 180, 230, 234, 235,
 242, 294, 337
 Weiss, Hans 137, 337
 Wicki, Daniel 144
 Zauner, Renate 254, 338
 Ziegler, Oswald 164