

Schützen, Bauern, Gottesdienst

Protest mit Volksfest-Charakter: Wie die Tiroler einst die Autobahn blockierten



Ein Schützenaufmarsch im Jahr 2000 auf der Brennerautobahn.

© Archiv/Fischer

Von Nico Knappe

Freitag, 14.06.2024, 12:47

Autobahnblockaden sind in Tirol keine Neuheit. Seit den 70er Jahren wurden immer wieder Schnellstraßen - teils tagelang - blockiert. Doch es waren damals nicht Linke oder Studierende, die sich gegen den Verkehr stellten, sondern die bürgerliche Mitte, die mit Blasmusik und Kruzifix demonstrierte. Die Historikerin Maria Buck dazu im Gespräch.

Die Brennerautobahn wurde in den sechziger Jahren gebaut. Damit sollten Handel und Tourismus angekurbelt werden. In den 70er Jahren formierten sich die ersten Proteste - wogegen haben sie sich gerichtet?

Maria Buck: Am Anfang waren das lokale Proteste, zum Beispiel dort, wo eine Straße ausgebaut werden sollte. Also das klassische Prinzip: nicht vor der eigenen Haustür. Dann fingen die ersten Gemeinden im Wipptal an, sich gegen die Mautbelastung zu wehren - man wollte von der Maut befreit werden. Bald darauf gab es die ersten Proteste zum Thema Lärm. Vor allem in den achtziger Jahren kam der Umweltaspekt ins Spiel. Da ging es darum, den Alpenraum als Lebens- und Kulturraum zu erhalten: wie kann man den Verkehr so gestalten, dass Leben und Wirtschaften im Alpenraum erträglich ist.

Mit welchen Mitteln wurde damals demonstriert?

Buck: Das war sehr unterschiedlich - das Protest-Repertoire hat sich immer weiter ausgedehnt. Die ersten Protestaktionen waren illegal, also nicht behördlich genehmigt. Schon bald gab es allerdings ein Umdenken, denn die negativen Bescheide wurden umgehend den Medien zugespielt. Daraufhin haben Politik und Behörden schnell erkannt, dass das Recht auf Protest genehmigt werden muss. Am Anfang wurden vor allem Langsam-fahr-Aktionen gemacht, bei denen zwei Autos nebeneinander auf der Autobahn mit minimaler Geschwindigkeit fahren und so einen Stau produzieren.

Bilder aus dem Archiv



© Fischer



© Fischer



War diese Methode förderlich für die Ziele der Protestbewegung?

Buck: Ja, im ersten Moment gab es sehr große Effekte. Das hat sich aber bald abgenutzt, weil man eigentlich ja gegen den Stau war, den man mit dem Protest selbst erzeugt hatte - das hat sich widersprochen. Deswegen hat man sich auf klassische Protestformen wie Unterschriftenaktionen und Demonstrationen konzentriert. Die medial wichtigsten Protestaktionen waren aber die Blockaden der Brennerautobahn, wo teilweise bis zu drei Tage mit Volksfest-Charakter die Autobahn blockiert wurde. Es gab Aufmärsche der Schützen, einen Gottesdienst und die anliegenden Bauern haben ihre Produkte verkauft. Bierbänke wurden aufgestellt und für die Kinder gab es Kletterparks und Bobbycar-Parcours. Vielen Kindern von damals ist das bis heute in Erinnerung geblieben.

Welche Bevölkerungsgruppen haben die Proteste angeführt?

Buck: Es ging stark von den Anwohnerinnen und Anwohnern entlang der Strecke aus. Die haben es über die mediale Aufmerksamkeit geschafft, größere Bevölkerungsschichten aufzugreifen. Sie wurden dann schnell von Naturschutzorganisationen unterstützt, die sich im weitesten Sinne mit Umwelt oder Alpen identifizieren, zum Beispiel dem österreichischen Alpenverein. Aber auch die Ärztekammer und der katholische Familienverband haben das unterstützt. Grundsätzlich unterscheiden sich die Proteste in Tirol von anderen Protestbewegungen insofern, als dass die Gruppe sehr viel bürgerlicher war. Es war die Tiroler Durchschnittsbevölkerung, die protestiert hat. Den klassischen Umwelt- und Protestbewegungen von Studierenden und Linken war das - besonders zu Beginn - oft zu konservativ.

Wie sind die Proteste in der restlichen Zivilbevölkerung angekommen?

Buck: Schon nach kurzer Zeit gab es eine große Solidarität. Es entstanden Gruppierungen im Oberland, in Imst und Reutte, die sich gegen die Verkehrsbelastung am Reschenpass und am Fernpass auflehnten. Es entstand eine breite Bevölkerungsmehrheit, die für die Transit-Problematik sensibilisiert wurde - das ist sicher einer der großen Verdienste dieser Bürgerinitiative.

Konnten die Forderungen der Protestbewegung umgesetzt werden?

Buck: Hart formuliert: Nein. Das Verkehrsproblem ist bis heute nicht gelöst, wie wir erst kürzlich im Transit-Streit mit Italien wieder gesehen haben. Allerdings wurden die Forderungen in Teilen schon umgesetzt. Österreich war das erste Land innerhalb der EU, auch wenn es damals noch kein EU-Land war, das ein Nachtfahrverbot eingeführt hat. Die Proteste haben auch die EU-Beitritts-Verhandlungen beeinflusst. Da war der Druck auf die Politik groß, dass die Bedingungen, die in Österreich geherrscht haben, an EU Standards angeglichen wurden. Zu der Zeit galt Österreich noch als Umwelt-Musterland und im Verkehr waren die Bedienungen viel strenger als in vielen europäischen Ländern.

Wie lassen sich die Tiroler Protestformen mit Protestformen, in anderen europäischen Ländern vergleichen?

Buck: Ein Unikum war, dass die Proteste direkt auf der Autobahn stattfanden. In Südtirol, das ja vom Brenner genauso betroffen ist, wurden Proteste auf der Autobahn von den italienischen Behörden nie erlaubt und die Polizei hat sehr hart durchgegriffen. Deswegen fanden transnationale Proteste immer auf der Nordtiroler Seite des Brenners statt. Das gleiche gilt für die Schweiz. Dort gab es eine ähnliche Protestbewegung und auch dort wurden die Blockaden der Autobahn nie erlaubt.

Würden die Protestteilnehmer von damals die Rad-Demo von Fridays for Future auf der Autobahn gutheißen?

Buck: Gutheißen sicher, ob sie jetzt mitfahren, weiß ich nicht. Es sind natürlich unterschiedliche Gruppen, die einen anderen Zugang und Fokus haben. Damals ging es eher um die Alpen und weniger um die Umwelt. Mittlerweile ist es deutlich breiter aufgestellt. Aber auch damals gab es Rad-Demos: eine 1991 auf der Autobahn bei Volders und eine auf der Brennerstraße. Wenn man bedenkt, dass der Druck auf EU-Ebene wieder steigt, bin ich mir sicher, dass einige von damals es gutheißen, dass die Autobahn mal wieder für kurze Zeit lahmgelegt wird.