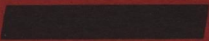


FÖHN

9

INHALT: Zum Beispiel der Transitverkehr / Ist Österreich auch von strategischem Wert? / Hat der Bau von Straßen und Schienenwegen auch militärische Bedeutung? / Militärstraßen und Militärbahnen in Tirol / FÖHN-Post

JÄNNER 1987  **S 25.—**

Zum Beispiel der Transitverkehr

von Markus Wilhelm

Warum fahren Strangen von LKWs Tag für Tag und Nacht für Nacht unablässig quer durch Europa? Warum werden dabei gleichartige Güter aneinander vorbei von Norden nach Süden und von Süden nach Norden transportiert? Zu wessen Gunsten? Zu wessen Lasten? Wer schickt sie? Wer erwartet sie? Warum müssen sie, bis sie an End und Ort sind, viele Male durch Tirol durch? Wer zahlt die Fuhr?

Der Verkehr ist ein Mittel, den wirtschaftlichen Konkurrenzkampf auszutragen. Das Schlachtfeld hierbei sind die Märkte, die Anmarschstraßen sind die Autobahnen. Wer mehr und bessere (billigere, schnellere) Verkehrsmittel einsetzen kann, wird den Kampf für sich entscheiden.

In der Ware ist so viel möglicher Gewinn enthalten, daß die Transportkosten für eine Verfrachtung über 1000 km ohne weiteres abzugelten sind.

Andererseits will der Unternehmer natürlich den ganzen Gewinn - ohne Transportkostenabzug - einstreichen. Allein die zwangsläufige Überproduktion im Kapitalismus (nicht nach den Bedürfnissen wird produziert, sondern nach den Gesetzen des Gewinns, was Konzentration, Rationalisierung, Ausdehnung der Produktion mit sich bringt) zwingt den Unternehmer, neue Märkte für seine Ware zu suchen. Dies umso mehr, als ihm die Konkurrenz ihrerseits seine eigenen Märkte streitig macht.

Es handelt sich bei den transportierten Gütern jedoch nicht durchwegs um Fertigwaren, ja nicht einmal vorwiegend. Vielfach geht es um den Transport von Teilfabrikaten von einem Fertigungsort über Hunderte Kilometer zum nächsten.

Große Konzerne lassen die einzelnen Teile ihrer Produkte an den jeweils günstigsten Produktionsorten, verstreut über die ganze Welt, herstellen. Es gibt Spezialisten, die den jeweils vorteilhaftesten Produktionsstandort (Lohnniveau, Steuerleistung, Energiekosten, öffentliche Förderung, Umweltauflagen) auf dem Kontinent und darüber hinaus ausfindig machen. Produziert wird dann, wo es am billigsten ist: Hemdkragen da, Knopfleiste dort. Der ständige Verkehr zwischen den einzelnen Produktionsstätten für ein Produkt sorgt dafür, daß die Vorteile

des gewählten Standortes zum Tragen kommen. (Das IKEA-Möbelhauses verrät in einem Katalog das Geheimnis seiner "tiefen Preise": "Daß wir für unsere Möbel so wenig Geld verlangen, hat nämlich viele gute Gründe. Einer davon ist, daß wir nicht alle Teile bei einem einzigen Hersteller kaufen. Sondern jedes genau dort, wo es am besten und günstigsten produziert werden kann. In den verschiedensten Ländern. Bei den verschiedensten Lieferanten.")

Der durch die Warenproduktion hervorgerufene Verkehr beginnt natürlich mit der Heranschaffung der Rohstoffe. Häufig gilt, je entfernter das Ursprungsland, desto billiger sind diese zu haben. Die Grundstoffe werden nun dahin transportiert, wo billige Arbeitskräfte vorhanden sind. Seit einigen Jahrzehnten gibt es jetzt einen Zuzug billiger Arbeitskräfte aus den wirtschaftlich unterlegenen europäischen Randgebieten zu den Industriezentren, der dazu geführt hat, daß die großen Betriebe das billige Arbeitermaterial auch an Ort und Stelle zur Verfügung haben. Dadurch möglicherweise ausgefallener Güterfernverkehr ist durch den sogenannten Gastarbeiterverkehr mehr als wettgemacht worden. Statt hin zur billigen Arbeitskraft heißt es da, her mit der billigen Arbeitskraft, wobei sie selbst für ihre Heranschaffung aufzukommen hat. Was bleibt, ist der Verkehr.

Erschließung für wen?

Der Bau der Verkehrswege scheint ein einfaches, natürliches, demokratisches, kulturelles, zivilisatorisches Unternehmen zu sein. In Wirklichkeit dienen diese Anlagen der Unterdrückung von Millionen Menschen in den abhängigen Ländern und der Lohnarbeiter in den Problemregionen unserer Breiten. Autobahnen sind somit ein Werkzeug der Unterwerfung ganzer Gebiete, das heißt, die dort lebenden Menschen werden gezwungen, für das Kapital der Zentren zu arbeiten. Der Bau von Straßen wird uns erklärt als Anschluß "unterentwickelter" Regionen an die Metropolen. In Wahrheit erschließen sie ebendiesen Metropolen Arbeitsmärkte und Verbrauchermärkte. Verkehr ist also ein Mittel der Ausbeutung der sogenannten unterentwickelten Länder und Landesteile, nicht nur hinsichtlich ihrer Bodenschätze, sondern auch ihres Arbeitskräftepotentials.

Die arbeitsteilige Produktion führt zu einer ständig wachsenden Konzentration auf der Seite der Hersteller. Immer weniger Betriebe haben einen immer höheren Produktions- und Marktanteil, immer weniger Konzerne bestimmen über immer größere Gebiete und über immer mehr Menschen.

Der in die Waren hineingearbeitete Gewinn kann nur durch den Verkauf der Ware in bare Münze umgesetzt werden. Es ist der Sinn der Gütererzeugung, die Güter zu verkaufen. Das Produkt, zu dessen Endfertigung die Bestandteile aus allen Ecken des Kontinents in den Mutterbetrieb gefahren worden sind, muß nun auf die regionalen, nationalen und internationalen Märkte gebracht werden.

Unser System ist ja nicht gekennzeichnet durch zu geringe Produktion, sondern durch Überproduktion. Daraus erwächst der Zwang, immer neue und immer entferntere Märkte zu erobern. Je entwickelter die Produktion ist, desto notwendiger ist der Kampf um die Käufer, und desto hemmungsloser tobt er. Das Schlachtfeld, auf dem sich die Konkurrenten in diesem Wirtschaftskrieg gegenüberstehen, wächst ständig, und die Flotte, mit der er geschlagen wird, ist die Lkw-Flotte. Die Explosion des Güterverkehrs, die in keinem normalen Verhältnis zum Wirtschaftswachstum steht, deutet hin auf die Eskalation dieses Kampfes um die Märkte.

Die Straße entspricht dem profitwirtschaftlichen System weit mehr als die starre Schiene. Der LKW ist eine schnelle, wendige Waffe im Ringen um die wirtschaftliche Vorherrschaft. Mit ihm kann der Konkurrenzkampf auf Leben und Tod ausgefochten werden - auf Kosten der Fahrer, der Anrainer, der Natur.

Die Ware wird dort verkauft, wo der höchste Gewinn zu erzielen ist. 100 Tonnen Tomaten in Neapel oder in München, das macht einen Unterschied, der den Transport mehr als bezahlt macht. Freilich auch nicht viel mehr, da ja alle Händler es versuchen. Der Wert der Ware Tomate verwirklicht sich erst in ihrem Verbrauch, das heißt, sie muß dorthin geschafft werden, wo der Verbrauch gegeben ist. Die Konzentration auch auf dem Agrarsektor, die industrielle Produktion von Obst und Gemüse, Milch und Fleisch, hat dazu geführt, daß am einen Ende des Festlandes Salatgurken und am anderen Ende Tomaten hergestellt werden. Der Markt aber ist kein nationaler oder gar regionaler, sondern ein europäischer. Also müssen Salatgurken und Tomaten über tausend und mehr Kilometer in alle Teile des Kontinents transportiert werden. Großen Betrieben, der Agrarindustrie, ist es natürlich möglich, ihre Ware in alle Länder zu verfrachten und die kleinen Anbieter auf deren lokalen Märkten aufgrund der kostengünstigeren industriellen Fertigung kaputtzukonkurrenzieren. Das Ergebnis ist: weitere Konzentration, immer weniger Großbetriebe haben immer mehr Marktanteil, ihre Anbaufläche wird noch größer, ihre Herstel-

lungsweise wird noch weiter rationalisiert, die Überproduktion schwillt noch mehr an, der Kampf um den Absatz wird noch rücksichtsloser geführt, der Angriff auf die Märkte muß auf noch mehr Straßen mit noch mehr Fahrzeugen geführt werden. Dieser unerbittliche Konkurrenzkampf zwischen den Produzenten eröffnet der Transportwirtschaft das Riesengeschäft. Logischerweise tobt innerhalb der Transportwirtschaft auch wieder ein brutaler Kampf um Anteile. Er hat beispielsweise in Tirol im vergangenen Jahr dazu geführt, daß die Zahl der Frächterei-betriebe bei Zunahme der eingesetzten Fahrzeuge um mehr als drei Prozent abgenommen hat.

Straße oder Schiene?

Im Bericht, der bei einem ›Roundtable-Treffen der europäischen Industrie‹ vorgelegt wurde, stand zu lesen: *"Der Roundtable of European Industrialists ist besonders über die Mängel der grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen besorgt. Zum Erhalt ihrer Wettbewerbsfähigkeit muß die europäische Industrie eine höhere Produktivität des investierten Kapitals erreichen. Sie darf deshalb bei großräumigen Markt- und Produktionsstrategien durch mangelhafte Transporteinrichtungen nicht behindert werden. Europa kann sich nur zu einem einheitlichen und wachsenden Markt entwickeln, wenn der bestmögliche Transport von Menschen, Gütern, Kapital und Ideen gewährleistet ist."* (›Missing Links. Bericht zur Vorlage beim Roundtable-Treffen der europäischen Industrie‹, 1984)

Die Verteilung des Autobahnnetzes, die Ungleichmäßigkeit dieser Verteilung, die Ungleichmäßigkeit seiner Entwicklung - das sind Erzeugnisse des modernen Kapitalismus.

Die Straße ist der dem sogenannten freien Markt in idealer Weise entsprechende Verkehrsweg. Der LKW ermöglicht den ständigen Transport kleiner Warenmengen und damit die Einsparung von Lagerhaltungskosten bei den Betrieben. Die Profite der Industrie werden nicht mehr durch die Anlage großer und teurer Lagerhäuser geschmälert. Wenn also weniger auf Vorrat produziert wird, weil alles gleich ausgeliefert wird, ist weniger Kapital in Waren gebunden, das heißt, es ist produktiv nutzbar. Die Umschlagszeit des eingesetzten Geldes wird kürzer. Die Straße ist der dem sogenannten freien Markt in idealer Weise entsprechende Verkehrsweg. Die LKW-Lenker sind fast grenzenlos belastbar, auf ihre gesundheitlichen und finanziellen

Kosten können zusätzliche Marktanteile herausgefahren werden.

Die Straße ist der dem sogenannten freien Markt in idealer Weise entsprechende Verkehrsweg. Weder die erzeugende Industrie noch die Transportwirtschaft hat die Verbindungswege zwischen den Rohstoffquellen und den verschiedenen Produktionsstätten bzw. zwischen den Auslieferungslagern und den Märkten herzustellen. Ja, sie haben nicht einmal für die von ihnen verursachten Schäden an dem ihnen hingestellten Fernstraßennetz aufzukommen.

Der Lastwagenverkehr verursacht gegenüber dem Personenwagenverkehr einen weitaus höheren Strassenbau- und Unterhaltsaufwand. Breitere Straßen, größere Lichtraumprofile, Kriechspuren und stärkere Fahrbahnen verteuern den Bau. Höhere Fahrleistung und höherer Achsdruck führen zu stärkerer Strassenabnutzung und steigern damit die Unterhaltskosten.

Wir bezahlen den Bau der Straßen. Wir zahlen Mautgebühren und Mineralölabgaben. Wir zahlen mit dem Verlust unserer Gesundheit und mit dem Absterben der Natur. Wir bezahlen Umweltschutzmaßnahmen und Umweltreparatur. Und wir zahlen die Transportkosten durch den Kauf der transportierten Waren.

Die Bahn hingegen muß sich ihre Schienenwege selbst bauen und muß Reparaturen selbst bezahlen. Ein weiterer Grund dafür, warum die Bahn gegen den Straßentransport nicht ankann, ist, daß in ihren entscheidenden Gremien die Privatindustrie sitzt. Bei der Deutschen Bundesbahn haben Konzerne wie Siemens und Mercedes das Sagen. Im Verwaltungsrat der ÖBB, neben dem zweiköpfigen Vorstand das wichtigste Organ dieses Betriebes, sitzen Bankiers, Unternehmer und Manager großer Firmenkomplexe dicht an dicht.

Die Folge davon ist die völlige Umkehrung des Verhältnisses von Straßengütertransitverkehr und Bahngütertransitverkehr. 1970 wurden erst halb so viele Güter auf der Straße durch Österreich transportiert wie auf der Schiene, 1983 aber schon doppelt so viele per LKW wie per Bahn.

Wem gehört die EG?

Die Bedingung, auf allen Märkten konkurrieren zu können, ist der Zugang zu ihm. Die Billigkeit des Straßengütertransports (besonders durch Österreich) hat den Einfluß der Großkonzerne sehr gefördert. Der freie Markt ist ja nur ein sogenannter freier, in Wahrheit ist er durch eine Fülle von staatlichen Inter-

ventionen, einseitigen Förderungen, ungleichmäßigen Lastenverteilungen einerseits und privatwirtschaftlichen Kartellen und Monopolen andererseits geradewegs dessen Fratze. Die beherrschenden Konzerne bedienen sich mehr denn je der nationalen und internationalen Institutionen, um ihre Interessen durchzusetzen.

So unterliegt aufgrund der Macht der großen Industrie deren werkseigener Verkehr nicht der zwischen den einzelnen Staaten ausgehandelten Mengenbeschränkung an Durchfahrtsgenehmigungen ("Kontingentierung"). Die multinationalen Konzerne können damit ohne jede Beeinträchtigung zwischen ihren unzähligen Produktionsstandorten hin- und herfahren.

So diktieren einige wenige riesige Aktiengesellschaften die ihnen genehmen Ladegewichte (zuletzt von 38 auf 40 Tonnen hinaufgesetzt, demnächst auf 44 t brutto pro Lkw), sie verhindern Nachtfahrverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen und Routenbindungen.

Die nationalen Regierungen sind dabei ein Werkzeug in den Händen des Großkapitals. Sie sorgen per Verordnungen, Beschränkungen, Privilegien, Förderungen hauptsächlich für dessen ungestörte Ausdehnung. Die EG in Brüssel ist das Instrument der Großindustrie zur wirtschaftlichen Unterwerfung Europas. Ihre Gesetze sind Weichenstellungen in Richtung Aufteilung des Kontinents unter ein paar riesige Monopole.

Ein ganz bedeutender, den "freien Markt" auf den Kopf stellender staatlicher Eingriff ist die Exportförderung, die die Wirtschaft dem Staat für den Absatz ihrer Produkte abknöpft. Diese soll bewirken, daß die jeweilige nationale Wirtschaft auf dem internationalen Markt die Konkurrenz ausstechen kann. Sie ist geradezu ein Ansporn fürs Herumfahren. Im Sumpf unseres Systems gedeihen dabei die tollsten Blüten. *"Eine Ware wird mehrmals über die Grenze hin- und hertransportiert, wo bei der Ausfuhr jedesmal eine Erstattung oder ein Grenzausgleichsbetrag eingestrichen wird."* (Wirtschaftskriminologe Professor Klaus Tiedemann, zitiert in ›Wiener Zeitung‹, 9. August 1986) Die ›Tiroler Bauernzeitung‹ weiß von alltäglichen Praktiken, die sie aber ganz verschämt weiterflüstert: *"Es würden da",* schreibt sie, *"Waren aus Italien nach Deutschland exportiert und dafür Exportförderung kassiert. In Deutschland wird dieselbe Ware umetikettiert und woanders hin, oder womöglich wieder nach Italien zurück, transportiert, wofür der deutsche Exporteur eine Förderung erhält."* (TBZ, 31. Juli 1986)

"Untersuchungen zur Kriminalität in der Montanunion (Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl) haben ergeben, daß mehr als die Hälfte aller Subventionszahlungen für Schrotteinkäufe erschlichen war und insbesondere etwa ein Drittel aller angeblichen Schrotteinfuhren nicht existierte (sog. Luftschrott). Auf EG-Ebene sind umfangreiche Wirtschaftsverbrechen bekanntgeworden, die vom Karussell- und Kreisverkehr bestimmter Produkte über mehrere Staaten hinweg bis zum Export von Phantasierzeugnissen gegen Zahlung entsprechender Exportsubventionen reichen." (Tiedemann) Das Ergebnis ist Verkehr. Viele Regierungen zahlen der Großindustrie über diese Förderungen hinaus noch Transportzuschläge. *"Sie sollen, zusätzlich zur Normalerstattung gewährt, die Frachtkosten in fernere Länder auffangen. Der Transportweg verteuert also die Ware nicht mehr."* (Hans Gurski, Außenhandelskriminalität, insbesondere die Subventionserschleichung, 1972) Schwächere Nationalwirtschaften werden damit von den Wirtschaftsgrößmächten zu Tode gesetzt. Der Verkehr ist in der Tat eine entscheidende Waffe im Wirtschaftskrieg.

Und was ist mit Österreich?

"Außerdem muß die Gemeinschaft dahin streben, daß Drittländer die erforderlichen Maßnahmen treffen, um eine Freizügigkeit über die Grenzen hinweg zu garantieren. Der freie Transitverkehr zwischen Mitgliedstaaten auf dem Wege über Drittländer stellt nur einen Aspekt dieser Zielsetzung dar." (Bulletin der Europäischen Gemeinschaften, Beilage 16/1973)

Das "Drittland" Österreich hat, im Gegensatz zum Drittland Schweiz, die erforderlichen Maßnahmen getroffen, um die gewünschte Freizügigkeit über die Grenzen hinweg zu garantieren. Österreich hat Autobahnen für den schnellen Transitverkehr von Staatsgrenze zu Staatsgrenze gebaut. Österreich hat alle Regelungen bezüglich Gewicht, Geschwindigkeit, Nachtfahrten denen des Auslandes angepaßt. Die Straßenbenutzungsgebühr hierzulande (inklusive Maut) mußte selbst von einem heimischen Politiker kürzlich als *Sozialtarif* bezeichnet werden.

Das bedeutet, daß von den derzeit täglich über die Brenner-Autobahn fahrenden 4000 Lkws 3320 sich auf einem Umweg befinden. Der Güterverkehr nimmt nämlich nicht den geographisch günstigsten Weg, sondern den betriebswirtschaftlich vorteilhaftesten. Und so rechnet sich eben ein Umweg um die

Schweiz über Österreich bis zu einer Routenverlängerung von 175 Prozent. Das heißt, wenn der Transportweg durch die Schweiz 1000 km lang ist, ist es bis zu einer Streckenlänge von 1750 km noch immer günstiger, um die Schweiz herum über das billige und willige Österreich zu fahren. Der Umweg von Brüssel nach Turin über den Brenner (1430 km) gegenüber der Verbindung durch die Schweiz (868 km) beispielsweise beträgt gewaltige 562 km. Aufgrund der im Interesse der Schweizer und nicht der EG-Konzerne gelegenen Politik der Schweiz (Tonnenbeschränkung, Nachtfahrverbot, Schwerverkehrsabgabe, ...) fahren 97 von 100 LKWs, die durch die Schweiz den kürzesten Weg hätten, um diese herum. Daher donnern über den Brenner zweiundzwanzigmal so viele Fernlaster als durch die gesamte Schweiz.

"Es ist darauf zu verweisen, daß Österreich das einzige europäische Land ist, das ein Straßennetz ausbaut, das ausschließlich nach Transitinteressen orientiert ist und die österreichischen verkehrspolitischen Forderungen, inklusive des Fremdenverkehrs hintanstellt." (Erich Schaller, Bundeswirtschaftskammer, Leiter der verkehrspolitischen Abteilung)

Warum ist es so, daß Österreich überfahren wird? Warum leistet die Politik keinen Widerstand? Warum wird nicht nur kein Widerstand geleistet, sondern Beschränkung um Beschränkung aufgehoben? Warum werden weiter Durchzugsstraßen für die ausländische Wirtschaft gebaut? Warum ist der Gütertransitverkehr durch Österreich in den letzten 20 Jahren um das Fünfundzwanzigfache angestiegen? Warum hat sich der LKW-Verkehr über den Brenner innerhalb von 12 Jahren mehr als verfünffacht?

Was ist der Grund dafür, daß die Regierungen der EG-Konzerne so mit Österreich umspringen können? Warum bedeutet der Erlaß einer EG-Bestimmung automatisch auch ihr Inkrafttreten in unserem Land?

Die österreichischen Regierungen von Figl und Raab bis Kreisky und Vranitzky haben diesen Staat vom Ausland abhängig und erpreßbar gemacht. Das fängt an beim Druck, dem sie schon in den ersten Nachkriegsjahren entgegen allen anfänglichen Beteuerungen nachgegeben haben. Unsere Energiequellen (Ölfelder im Osten, Wasserkraft im Westen des Bundesgebietes) wurden damals auf Geheiß der Besatzungsmächte der ausländischen Industrie überlassen. Und das geht herauf bis zur Zertrümmerung unserer Grundstoffindustrie, die den

internationalen Stahlriesen immer schon ein Dorn im Auge war und nun an eben diese veräußert werden soll.

Österreich, das heißt: seine Regierung, benimmt sich heute wie ein besetztes Land. Während der Besatzungszeit, als US-Regierung und US-Army mittels Marshall-Plan Europa nach ihrem strategischen Bedürfnis ordneten, war es Österreich untersagt, bestimmte Güter (Stahlbleche etc.) in osteuropäische Länder zu exportieren. 1984: Die US-Regierung verlangt von Österreich gesetzliche Maßnahmen gegen den Weiterverkauf amerikanischer Hochtechnologieprodukte in den Ostblock. Wochen später beschließt der österreichische Nationalrat, daß in Hinkunft österreichische Gerichte die Nichtbefolgung dieses amerikanischen Wunsches bestrafen.

Als Österreich 1946 den Erdölsektor verstaatlichte, protestierte die amerikanische Öl-Firma Socony-Vacuum Oil (die heutige Mobil Oil Corp.) wegen ihrer in Österreich schürfenden Rohölgewinnungs-AG ›RAG‹ dagegen. Die Bundesregierung hob daraufhin am 7. September 1946 den Beschluß zur Durchführung der Verstaatlichung bezüglich der ›RAG‹ auf. 1981: Die ausländischen Erdölgesellschaften verlangen die Freigabe des amtlich geregelten Benzin- und Dieselpreises. Der Handelsminister zögert. Mitten in der Reisesaison, zur Zeit einer internationalen Ölschwemme, inszenieren die Konzerne eine Benzinknappeheit. Die Regierung gibt nach. Seit September 1981 haben wir die von den Multis gewünschten Höchstpreise.

Im April 1947 drohte die britische Besatzungsmacht damit, die Kohlenlieferungen an Österreich aus dem Ruhrgebiet einzustellen, falls der Stromexport Tirols und Vorarlbergs - wie beabsichtigt - in die Schweiz und nach Frankreich gehen sollte. Österreich kapitulierte und beliefert seitdem die Schwer- und Rüstungsindustrie im Ruhrgebiet mit Spitzenstrom. 1986: *"Spätestens in einem Jahr, wenn die Tiroler Zement-Zillergruppe ihren Vollbetrieb aufnimmt, ist mindestens ein Viertel der österreichischen Wasserkraftwerks-Kapazität fest in deutscher Hand."* (Süddeutsche Zeitung, 31. Juli 1986)

Wohin führt diese Politik?

Darüber, wohin diese Politik der Unterwerfung unter ausländische Interessen führt, darüber gibt die österreichische Geschichte hinreichend Auskunft. Die Erste Republik (1918-1938) wurde aufgrund genau dieser Politik eine Beute Hitlers. *"Die Kuh springt über den Zaun, wo er am niedrigsten ist"*, sagt ein heimisches Sprichwort. Die Töne, die heuer aus der

Bundesrepublik Deutschland zu hören waren -

"Österreich hängt ganz eng am deutschen Währungssystem, die BRD ist der weitaus größte Handelspartner, der weitaus größte Tourismusbringer, es wäre für Österreich ein großer Schaden, wenn diese Beziehungen sich verschlechtern sollten." (Friedrich Zimmermann, BRD-Innenminister, in einem Fernsehinterview, zitiert nach ›Kurier‹, 31. Mai 1986)

- gemahnen schon allzu deutlich an die Knebelung Österreichs durch das Dritte Reich. Viele Österreicher fühlen sich an die seinerzeitige 1000-Mark-Sperre erinnert, mit der das Nazi-Regime zwischen 1933 und 1936 Österreich in die Knie zu zwingen gehofft hatte. Sogar den Kärntner Landeshauptmann schreckten die unverhohlenen Drohungen Zimmermanns auf: *"Seit der Nazi-Zeit hat niemand mehr den Mut gehabt, so mit Österreich zu reden."* Er bezeichnete es als *"Kolonialstil"*, wenn man glaube, daß der wirtschaftlich Starke den Schwachen jederzeit zum Schweigen bringen könne.

Die jüngere Geschichte hat noch ein anderes Beispiel für den Umgang einer starken, aggressiven Macht mit einem kleinen, armen, ihr vorgelagerten Land parat. *"Die faschistische deutsche Regierung nötigte der Tschechoslowakei am 19. November 1938 (nach der erzwungenen Abtretung des Sudetenlandes) einen Staatsvertrag ab, der dem Deutschen Reich das "Recht" gab, mitten durch die Tschechoslowakei eine Autobahn von Wien über Brno nach Breslau zu bauen und zu betreiben. Für diese Linie hatte die Tschechoslowakei den Boden kostenlos zur Verfügung zu stellen, die Autobahn sollte als exterritorial (der Landeshoheit nicht unterworfen) gelten und deutsches Zoll-, Gerichts- und Paßgebiet sein. Das Deutsche Reich beanspruchte die Überwachung, den Schutz und die Sicherung des Verkehrs. Jede Einflußnahme auf die Linienführung dieser Autobahn war der Regierung der Tschechoslowakei verwehrt. Die für dieses Vorhaben gebildete deutsche Planungsgruppe reiste am 1. Dezember 1938 in die Tschechoslowakei ein."* (Karl Lärmer, Autobahnbau in Deutschland 1933 bis 1945, Berlin 1975)

Dazu gibt es zwei Entsprechungen aus den letzten Jahren, wo mit vielleicht etwas feineren Methoden derselbe Zweck verfolgt wird. Am 22. Jänner 1972 schreibt die ›Tiroler Tageszeitung‹ von *"verlockendsten Angeboten Italiens und Bayerns"* an Österreich und das Land Tirol bezüglich des Baues der ›Alemagna-Autobahn‹: *"Österreich wird finanziell nicht nur nicht belastet, sondern man wäre sogar bereit, sämtliche*

Grundablösen der Autobahn selber zu bezahlen. Das Interesse der Verwirklichung der Alemagna-Autobahn liegt bekanntlich bei Italien und Bayern, die allerdings Österreich für die Durchfahrtsgenehmigung benötigen. Das heißt mit anderen Worten, Österreich müßte nur den ›Weg‹ geben, alles andere würde die Autobahngesellschaft ›besorgen‹.

1979 heißt es in einer Wahlbroschüre der SPÖ-Tirol: "1972 sprachen sich die Landtage von Südtirol und Tirol für den Bau einer Schnellstraße zwischen Ulm und Mailand aus. 1975 jedoch beschloß die ARGE Alp, auf der Strecke Ulm-Mailand eine Autobahn zu errichten. (...) Der mächtigste Gegner der Tiroler Umweltschützer sitzt in München - Franz Josef Strauß. Er hat sich nämlich bereit erklärt, in den nächsten fünf Jahren Milliarden D-Mark an Ablösesummen auf die Tische der Tiroler Bauern zu blättern, um so aus der zweispurigen Schnellstraße eine vierspurige Autobahn werden zu lassen."

Österreich blutet aus. Schritt für Schritt weichen die als unsere Vertreter eingesetzten Regierungen in Wien und Innsbruck der Gewalt aus München, Bonn, Brüssel. Die österreichische Verkehrspolitik ist ein eindringliches Beispiel. Sie wird schon seit langer Zeit in der Bundesrepublik Deutschland gemacht. Der österreichische Verkehrsminister in Wien ist heute soetwas wie ein Staatssekretär im Verkehrsministerium in Bonn, der die dort getroffenen Entscheidungen in der österreichischen Provinz zu vertreten hat. Und der Landeshauptmann von Tirol ist bestenfalls Sprecher der bayrischen Staatskanzlei. Als vor wenigen Wochen beschlossen wurde, den Preis für die Brenner-Jahresmautkarte für Ausländer etwas anzuheben, sagte Wallnöfer laut Tiroler Tageszeitung, "daß sich Tirol einen Streit mit Bayern nicht leisten kann". Zu den im Falle der Nichterhöhung der Mautgebühren dann aber zu erwartenden Protesten der leidtragenden Tiroler Bevölkerung sagte Franz Josef Strauß' Mann in Innsbruck keck: "Das werden wir auch durchstehen müssen." (Tiroler Tageszeitung, 2.10.1986)

Gehören wir der EG?

Die EG integriert sich Österreich schon und die österreichischen Politiker betteln noch um Integration in die EG. Die Regierungen seit 1945 haben die wirtschaftliche Selbständigkeit (Autarkie) unseres Landes erneut verspielt, indem sie die lebenswichtigen Rohstoffquellen und Industrien den Österreichern genommen und an Kapitalgruppen im Ausland verscheppt haben. Hunderttausende Österreicher erarbeiten

heute Dividenden für Aktiengesellschaften mit Sitz in Frankfurt, Basel und anderswo. 57,6 Prozent des Handels in Österreich sind in ausländischem Besitz und 73 Prozent der hier tätigen Versicherungen haben die Kassa außerhalb unserer Staatsgrenzen. Die fortschreitende, von den Parteien gebilligte, ja, der Machterhaltung willen sogar geförderte Kolonialisierung Österreichs ermöglicht auch noch den politischen Zugriff auf unser Land.

Der bayrische Wirtschafts- und Verkehrsminister Anton Jaumann hat vor ein paar Jahren unmißverständlich kundgetan, was ihm die Souveränität Österreichs und seiner Bürger gilt. Zur Erhaltung und Hebung des Wohlstandes in den Ballungsgebieten nördlich und südlich der Alpen seien dem Bergland und seinen Bewohnern weitere Belastungen durch transnationale Autobahnen zumutbar, sagte er wörtlich. Und zwei hohe Herren von der EG in Brüssel äußerten sich letztes Jahr beim Mayrhofener Verkehrssymposium laut der Zeitschrift ›Verkehr‹ 25/1985 so: *„Es bestehe kein Zweifel, daß der Transit durch Österreich für die EG lebenswichtig ist, erklärte Dr. Eberhard Brandt stellvertretend für die EG, aber daß österreich topographisch so ›ungünstig‹ in den EG-Raum hineinrage, sei sein eigenes Problem, gab der ECEMT-Generalsekretär Dr. J.C. Terlouw zu bedenken.“*

Immer dann, wenn Österreich für die unterwürfigst dem überquerenden Verkehr bereitgestellten Autobahnen die EG um einen Kostenbeitrag ersuchte, war aus der europäischen Machtzentrale nur Hohn und Spott zu vernehmen. Anstelle einer Zusage oder auch nur einer Antwort, kam aus Brüssel stets ein Forderungspaket nach Wien.

„Nach fast fünf Jahren informeller Gespräche faßte der EG-Verkehrsministerrat am 15. Dezember 1981 den Beschluß, Österreich die Aufnahme von Verhandlungen über Verkehrsfragen betreffend Verkehrsinfrastrukturen, Abgaben auf Straßenfahrzeuge, mengenmäßige Beschränkungen für den Güterverkehr, die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs sowie im kombinierten Verkehr Schiene/Straße vorzuschlagen.“

Österreich gab seiner Enttäuschung darüber Ausdruck, daß dieses Mandat nicht die Frage des von Österreich beantragten EG-Finanzierungsbeitrages einschloß, sondern Österreich vielmehr noch zusätzliche Lasten im Straßentransit zumutete.“ So zu lesen im ›Außenpolitischen Bericht der österreichischen Bundesregierung für das Jahr 1984‹.

Wo auch immer Österreich eine Vorleistung zugunsten der EG-Staaten erbracht hat, ist es zu keiner Gegenleistung der anderen Seite gekommen. Die Vorleistung aber ist stets in Kraft geblieben. Als Österreich die Bundesrepublik Deutschland um mehr Kontingente (+ 300 pro Tag) auf der Autobahn über das Deutsche Eck bat, verknüpfte das Bonner Verkehrsministerium diese eine Frage seinerseits mit der Forderung nach mehr Brenner-Genehmigungen *und* mit der Forderung nach Abstrichen bei der Tauernmaut *und* mit der Forderung nach Begünstigungen beim Straßenverkehrsbeitrag. Österreich wurde also einfach verarscht. Trotzdem hat unsere Regierung durch die Schaffung einer günstigen Brenner-Jahresmautkarte für Ausländer (mehr als fünfzigprozentige Ermäßigung gegenüber der Punktekarte) neuerlich eine Vorleistung erbracht. Der wieder keine Leistung des Auslandes gegenübersteht, ist hinzuzufügen. Und Österreich gestattet die ständige Übertretung seiner eigenen Gesetze bezüglich der Ladebeschränkungen. Und Österreich hat jenen Punkt des österreichischen Zollgesetzes, wonach LKWs nur mit 30 Liter Diesel Tankfüllung zollfrei einreisen durften, den EG-Bestimmungen angeglichen, das heißt außer Kraft gesetzt. Ebenfalls ohne Anerkennung seitens der EG.

Wo also sitzt unser Feind?

In Brüssel? Ja. Aber er hat hier seine Helfershelfer. Er hat hier seine Stützpunkte. Die heimische Unternehmerschaft macht im Gefolge der großen ausländischen ihre Geschäfte. Sie ist deshalb lauthals für alles, was jene sich wünscht. Sie ist deren Sprachrohr an Ort und Stelle. Die Organe der Gewerbetreibenden sind - oft genug gegen die Interessen der Mehrzahl ihrer Zwangsglieder - die Unterhändler des großen internationalen Kapitals. Man kann sicher sein, daß sich für jede Forderung, die in München, Bonn oder Brüssel erhoben wird, in Wien und Innsbruck Herren finden, die sie zu ihrer eigenen machen.

1984: Als Hunderte LKW-Chauffeure auf Druck ihrer Dienstherren Österreichs Grenzübergänge vollständig blockieren, um den Wegfall der lästigen Grenzkontrollen zu erzwingen, unterstützen die Handelskammer diese Belagerung.

1985: Als auf der Zirlerberg-Straße ein grauenhafter Unfall passiert, ist die Tiroler Handelskammer flugs zur Stelle, um unter Ausnützung des Schocks ganz im Interesse der durchfahrenden ausländischen Wirtschaft, den Ausbau der Strecke von der Grenze bei Scharnitz bis zur Autobahn bei Zirl (S 13) zu fordern.

1986: Als in den Staaten der EG die Tonnenbegrenzung von 38 auf vorerst 40 Tonnen hinaufgesetzt wird, verstärken die Funk-

tionäre der österreichischen Wirtschaft den auf Österreich ausgeübten Druck, indem sie unaufhörlich die Anhebung des Gewichtslimits in unserem Lande gleich auf 44 Tonnen (›Tirols Wirtschaft‹, 25. Jänner 1986) verlangen.

Selbstredend treten die heimischen Wirtschaftsvertreter, ganz im Interesse ihrer großen ausländischen Bundesbrüder, mit Nachdruck gegen jede Maßnahme auf, die von den durch Lärmterror und Vergiftung der Umwelt geschädigten Bewohnern der Durchzugstäler gefordert werden (Geschwindigkeitsbegrenzung, Nachtfahrverbot, Gewichtsbeschränkung). Die Verbände der Unternehmer hierzulande sind damit ein ausgezeichnetes Werkzeug in den Händen der unser aller Leben mehr und mehr beherrschenden internationalen Konzerne. So macht es erst Sinn, daß etwa die Bundeswirtschaftskammer in der westeuropäischen Union der Handelskammern vertreten ist, und daß die Österreichische Industriellenvereinigung Mitglied der EG-Industriellenvereinigung (UNICE) ist und an deren 14-tägigen Sitzungen in Brüssel teilnimmt.

Leider kann hier auf den Druck, den die Transportwirtschaft (50 Groß-Speditionen z.B. beherrschen den Transportmarkt der Bundesrepublik Deutschland!) ausübt, genausowenig eingegangen werden wie auf die Rolle, die die Bauwirtschaft in der Straßenbaupolitik spielt. Ein bezeichnendes Licht wirft eine in der Zeitung ›Die Presse‹ (7. September 1983) unter dem Titel *"Bauindustrie fordert Steuererhöhungen"* erschienene Meldung: *"Die Vereinigung Industrieller Bauunternehmer Österreichs (VIBÖ) fordert neuerlich vehement höhere Belastungen der Autofahrer durch Erhöhung der Kfz-Steuer oder durch eine Generalmaut, damit der Straßenbau nicht reduziert werden muß."* Der Präsident der genannten VIBÖ und Manager der Fa. Mayreder, Helmuth Rendulic, ein militanter Gegner der Leute, die keine weiteren Straßen wollen, fordert die Zweckbindung aller von den Autofahrern an den Staat abgeführten Gebühren und Steuern für den Straßenbau. *"Jede Verwässerung",* sagt er, *"führt da nur zu neuen Problemen und entfernt uns mehr und mehr von dem großen Ziel, nämlich im Herzen von Europa für Europas Wirtschaft großartige Autobahnen und Gebirgsstraßen zu bauen."* (›Brenner Autobahn‹ - Werbeschrift, 1978)

Tirol wieder unter Bayern?

Politisches Standbein einer ausländischen Macht in (West-)Österreich ist die ARGE Alp, die von der bayrischen

Staatsregierung ins Leben gerufen wurde und von dieser beherrscht wird. Daß Eduard Wallnöfer zu ihrem Begründer stilisiert wird, ist Teil der Maskierung, die dieses Unternehmen braucht. Hinter dem Titel *Arbeitsgemeinschaft Alpenländer* verbirgt sich die Unterwerfung der bayrischen Nachbarländer durch die Macht- und Wirtschaftszentrale München. Zur Wahrung des schönen Scheins ist auch der schweizerische Kanton Graubünden Mitglied der *ARGE Alp*, ihn betrifft jedoch die bayrische Expansionspolitik - schon geographisch - vorerst überhaupt nicht. Wichtig sind für die süddeutsche Industrie die bayrischen Vorlande Salzburg, Tirol, Vorarlberg.

Es sagte der bayrische Ministerpräsident Franz Josef Strauß: *"Wenn es die ARGE Alp noch nicht gäbe, müßte man sie erfinden."* Und einer der drei westösterreichischen Landeshauptmänner wird 1978 anläßlich der Amtsübernahme von Strauß in München und damit in der *ARGE Alp* von der ›Süddeutschen Zeitung‹ wie folgt zitiert: *"Entweder wird er uns als Vehikel für die Außenpolitik Bayerns gebrauchen, oder er schuriegelt uns wie Landräte."* Geschuriegelt von Strauß sind zwei Landeshauptleute erst jüngst wieder worden, als sie in München den Protest der Bevölkerung gegen die Errichtung einer Atomfabrik im grenznahen Wackersdorf zum Ausdruck bringen sollten. Die Wirtschaftsmacht Bayern läßt sich von den bereits kolonialisierten Vorlanden doch nicht ins Geschäft pfuschen.

Umgekehrt aber funktioniert die Einflußnahme seit vielen Jahren problemlos. Anton Jaumann, der bayrische Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr, konnte in einer Rede vor der Salzburger Industriellenvereinigung feststellen: *"Wir müssen gemeinsam überlegen, was, wo und in welcher Reihenfolge gebaut werden muß. Das ist nicht an allen europäischen Grenzen so problemlos wie an der österreichisch-deutschen, wo seit jeher in enger Zusammenarbeit geplant und gebaut wird. Eine besondere Rolle kommt in der Verkehrsplanung der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer zu."*

Das *ARGE Alp*-Büro in Innsbruck ist eine Geschäftsstelle der bayrischen Staatskanzlei. Hier wurden und werden nach den Bedürfnissen der süddeutschen Großindustrie Schnellstraßen und Autobahnen geplant, damit diese rasch die oberitalienischen Ballungsräume erreichen kann. Die *ARGE Alp* ist jener Ort, wo von den Landesregierungen Vorarlbergs, Tirols und Salzburgs die Interessen der Bevölkerung verraten werden. Gegen jeden nationalen Bedarf, ja gegen die Ablehnung der hier

wohnenden Menschen wurden und werden Straßen noch und noch geplant und auch gebaut. In den *ARGE Alp* - Verkehrskonzepten finden sich folgende Tiroler Durchzugsrouten: Reutte-Reschen ("Ulm-Mailand"), Scharnitz-Brenner ("Diretissima"), Kufstein-Zillertal-Ahrntal ("Alemagna") und Kufstein-Paß-Thurn-Plöcken (Ersatz-"Alemagna"). Drei von ihnen sind leider immer noch hochaktuell.

Minister Jaumann hat die verkehrspolitischen Ziele der bayrischen Wirtschaft oft genug und deutlich genug formuliert. Willy Erlwein schreibt in einer wissenschaftlichen Arbeit über die *ARGE Alp* 1978: *"Nach Ansicht von Wirtschaftsminister Jaumann hat Bayern, das in den Wirtschaftsräumen der EG verkehrsmäßig im Abseits liege, ein vitales Interesse an einer zusätzlichen Verbindung der bayrischen Wirtschaftsräume mit den norditalienischen Mittelmeerhäfen als ›Tor zur Welt‹. Das bedeutet, daß auch die sog. ›Alemagna‹ - jene Autobahn durch das Zillertal, die den Wirtschaftsraum München auf kürzestem Wege mit dem Hafen von Venedig verbinden würde - für Bayern immer noch aktuell ist, d.h. daß diese Autobahn einzig und allein im Interesse von Bayern liegen kann."*

Die *›Südtiroler Wirtschaftszeitung‹* zitiert in ihrer Ausgabe vom 9.6.1971 wie Jaumann das bayrische Verkehrskonzept erklärt: *"›Ein Tor zum Mittelmeer im östlichen Teil mittels der Alemagna-Autobahn - eine Verbindung zum lombardischen Industrieballungszentrum durch die Schnellstraße Ulm-Mailand und kürzeste Verbindung zum Erholungszentrum südlich des Alpenhauptkammes.‹"*

Das Interesse an diesen Verbindungen ist seitdem nur noch größer geworden. Die bayrische Industrie wächst überdurchschnittlich stark, sowohl im nationalen als auch im internationalen Vergleich. Sie braucht neue Anlageplätze für ihr Kapital, neue Absatzmärkte und dafür zuallererst neue Zugangswege. Die Schnellstraße "Ulm-Mailand" steht in der von den ursprünglichen Plänen etwas abweichenden Linienführung kurz vor ihrer Vollendung (Füssen - Reutte - Fernpaß - Tschirgantunnel - Innsbruck - Brenner). Die anfänglich durch das Zillertal geplante "Autostrada Alemagna" soll nun via Kitzbühel / St. Johann - Paß Thurn - Felber Tauern - Plöckentunnel realisiert werden. Die "Diretissima" (Garmisch - Scharnitz - Brenner) ist immer noch nicht gestorben. Die Pläne für den Ausbau dieser Straße zu einer durchgehenden Schnellstraße liegen in den Schubladen. Schon vor etlichen Jahren er-

klärte der Chef des Tiroler Landesstraßenbauamtes, Hofrat Leo Feist, dazu: *"Das generelle Projekt dieser Schnellstraße (vierspurig) ist bereits endgültig fertiggestellt. Die Studien sind ausgearbeitet, die meisten Grundprobleme sind geklärt, die Pläne sind bereits vom Ministerium bewilligt."*

Besagter Straßenbau-Hofrat ist inzwischen pensioniert und zum Leiter der Verkehrskommission der *ARGE Alp* aufgestiegen. Eine auch für die Landesregierung sinnbildliche Karriere: Sie ist als Vertretung der Tiroler in den Ruhestand getreten und hat sich in den Dienst der bayrischen Verkehrspolitik gestellt. Wallnöfer und sein Klüngel sind heute, ohne jede Übertreibung gesagt, das ausführende Organ der bayrischen Expansionspolitik vor Ort. Sie sind dazu da, gegen den Widerstand der hier lebenden Menschen, aber mit deren Geld, Transitrouten durch das Land zu planen und zu bauen.

Die bayrische Regierung vertritt in der *ARGE Alp* natürlich auch die Vorstellungen der großen Konzerne der anderen deutschen Bundesländer. Und die Tiroler Landesregierung vertritt diese Vorstellungen gegenüber dem Bund. So mußte, als das südwestdeutsche Industriegebiet mit dem Raum Mailand/Turin schnurstracks verbunden zu werden begehrte, die autobahnmäßige Verbindung "Ulm-Mailand" in das österreichische Straßenbauprogramm hineingezwängt werden. Als mit bayrischem und italienischem Kapital die "Autostrada Alemagna" quer durch Tirol gebaut werden sollte, fand sich der Tiroler ÖVP-Landtagsabgeordnete und spätere Bundesratsvorsitzende Rudolf Schwaiger, um durch seine Präsidentschaft der ›Zillertal Autobahn Studienges. m.b.H.‹ das rein in ausländischem Interesse gelegene Unternehmen zu tarnen. Als vor einem Jahr auf massiven Protest der Menschen in den Außerfernern Gemeinden hin der Bund die in Bau befindliche Fernpaß-Schnellstraße (*S 14*) auf dem Papier wieder in eine Bundesstraße zurückverwandelte, protestierte die Tiroler Landesregierung sofort gegen diese Rückstufung. Dem Protest vorausgegangen war ein Besuch des bayrischen Verkehrsministers Jaumann in Innsbruck. Und erst vor wenigen Tagen wurde die Landesregierung vom Tiroler Landtag *"mit einem Beschluß aufgefordert, beim Bautenministerium den ehestmöglichen Bau des Tschirganttunnels zu erwirken"* (›Neue Tiroler Zeitung‹, 19. November 1986). Der Tschirganttunnel stellt die Vollendung der Fernpaß-Schnellstraße dar, er verkürzt die bestehende Route um 14 Kilometer und bindet die *S 14* bei Haiming in die Oberinntal-Autobahn ein.

Das Vorgehen beim Bau nicht nur dieser Straße entspricht jenem des rheinland-pfälzischen Verkehrsministers Heinrich Holkenbrink, der die Errichtung der A 60 (Autobahn von Antwerpen über Frankfurt bis Fulda) in seinem Bundesland als Ausbau der Bundesstraße B 41 zu verschleiern suchte. Sein Motto: *"Erst in die Länge bauen, dann in die Breite, hier 'ne Ortsumgehung und da eine, dann haben wir zum Schluß die ganze Autobahn"* (›Trierischer Volksfreund‹, 27. Mai 1978) Für Ortsumfahrungen kämpfende lokale Bürgerinitiativen haben die Anlage von Schnellstraßen auch bei uns durchaus nicht behindert, sondern geradezu erleichtert.

Woran denkt der Landeshauptmann am Nationalfeiertag?

Es bedarf keiner weiteren Beweise mehr dafür, wem die als unsere Vertreter eingesetzten Herren in Wahrheit dienen. Und doch liefern sie solche Beweise am laufenden Band. Ausgerechnet am Nationalfeiertag dieses Jahres, der für die meisten Österreicherinnen und Österreicher immer noch Ausdruck der Neutralität und Unabhängigkeit ihrer Heimat ist, wies Landeshauptmann Wallnöfer Tirol die Aufgabe zu, im "westlichen Staatenverband" "als Paßland zwischen nördlichen und südlichen Nachbarn Bindeglied" zu sein. Die damit verbundenen Probleme seien "nur gemeinsam mit den angrenzenden Staaten", "etwa in der ARGE Alp", zu lösen. (›Kurier‹, 27.10.1986) Und der Tiroler ÖVP-Abgeordnete im Nationalrat, Otto Keimel, Mitglied des parlamentarischen Bautenausschusses forderte in einem Maßnahmenpaket *"zur Bewältigung des Verkehrsproblems in Tirol"* glasklar: *"Ende des Streites mit Bayern, statt dessen Zusammenarbeit mit München"* (›Tirols Wirtschaft‹, 8.10.1986).

Die Idee der Alpenländer-Union ist ja etwas von oben Kommendes, von oben Aufgesetztes, und hat nichts mit den Menschen dieses Raumes zu tun, ja, ist in der Tat gegen sie gerichtet. Die *ARGE Alp* ist (wie auch die EG) keine demokratische, im Interesse der breiten Bevölkerung liegende Sache. Sie hat den Mund zu halten und den Dreck durch die Nase einzuatmen. Die Absicht jedoch war, die Idee in der Bevölkerung zu verankern, um sich von dorthier Gewicht für politische Aktionen gegen Wien holen zu können. Es ist kein Zufall, daß die *ARGE Alp* seinerzeit bald nach dem Regierungswechsel von der ÖVP zur SPÖ eingesetzt wurde. Dieses Konzept ist nicht aufgegangen. Das Volk braucht keine künstlichen Freunde und keine künstlichen Feinde. Die gute Nachbarschaft zwischen den ein-

zelen Alpenregionen ist selbstverständlich und braucht darum gar nicht erst hergestellt zu werden. Auf jeden Fall läßt sie sich nicht mißbrauchen. Das Großmachtstreben ist in der Geschichte nie von unten gekommen. Der Zweck der *ARGE Alp* aber ist die Herausreißung Westösterreichs aus dem neutralen Alpenriegel.

Deutschland spielt in den vielfältigen Unternehmungen, Europa zu einer Weltmacht zu machen, eine besonders wichtige Rolle. Und dieses Deutschland, das so ein starkes Europa (an der Seite Amerikas) anstrebt, hat sein politisches und wirtschaftliches Zentrum im Süden der Republik. In den letzten Jahren hat eine bedeutsame Verlagerung von Industriebetrieben aus Norddeutschland in die beiden Österreich benachbarten Bundesländer Baden-Württemberg und Bayern stattgefunden. Ein Beispiel für die starke wirtschaftliche Konzentration in diesem Teil Deutschlands ist neben der Autoindustrie (BMW, Mercedes, Audi u.a.) auch die Rüstungsindustrie. *„Die wichtigste Waffenschmiede der Bundesrepublik ist sicher der Großraum München. 1984 flossen allein fast 40 Prozent der Zahlungen des Amts für Wehrtechnik und Beschaffung nach Bayern. Ein weiteres wichtiges Rüstungszentrum bilden Friedrichshafen und Karlsruhe in Baden-Württemberg mit einem Anteil von mehr als 20 Prozent.“* (Alfred Mechttersheimer, ›Militarisierungsatlas der Bundesrepublik‹, 1986)

Die Rüstungsindustrie - und hier schließt sich der Kreis wieder - wird weltweit immer mehr dominiert von der Autoindustrie. Ob General Motors, Ford, Fiat oder Chrysler, Renault, Saab, BMW oder DAF, um nur einige zu nennen, der Anteil der Rüstung an ihrer Produktion nimmt immer mehr zu. Mercedes ist heute der größte Rüstungskonzern der Bundesrepublik Deutschland. Hergestellt werden in den Mercedes-Werken und deren Tochterbetrieben (MTU, Dornier, AEG) unter anderem: Seegrundminen, Aufklärungsflugkörper, Fliegerfäuste, Motoren für Panzer und U-Bote, Triebwerke für Militärflugzeuge, Funksysteme und Radaranlagen, Raketen und Raketenbauteile, Bauteile für Tornado und Phantom, Transportpanzer. Diese Entwicklung bedeutet für die Autoindustrie neben wachsendem wirtschaftlichen Einfluß wachsenden politischen Einfluß. Das heißt, sie diktiert immer eindeutiger die Verkehrspolitik. Das ist auch eine Erklärung dafür, warum die von vielen Menschen gewünschten Beschränkungen des Verkehrs nicht in Kraft gesetzt werden.

Ist Österreich auch von strategischem Wert?

Oder liegt Österreich abseits der wehrgeographisch wichtigen Räume? Hat die NATO da, wo Österreich ist, ein Loch? Fehlt den beiden feindlichen Blöcken hier ein Stück Front in der Linie Norwegen - Türkei? Es ist behauptet worden, wer Tirol habe, habe Österreich. Stimmt das noch? Ist es noch wichtig, das Land im Gebirge zu kontrollieren? Wichtiger als früher?

Um auf diese Fragen antworten zu können, müssen wir uns in der jüngeren Geschichte umschaun. Als im Jahre 1955 über das Schicksal Österreichs entschieden wurde, fiel helles Licht auf die geostrategische Lage unseres Landes. Die Sowjetunion sah die Chance, durch ein neutrales Österreich einen tiefen Keil in die NATO-Flanke hineinzutreiben. Die Bedeutung Westösterreichs für die westliche Allianz wurde ganz offensichtlich.

So schrieb denn die ›Tiroler Tageszeitung‹ wenige Wochen vor der Unterzeichnung des österreichischen Staatsvertrages: *”Schon vor längerer Zeit haben namhafte alliierte Militärs darauf hingewiesen, daß eine totale Räumung Österreichs von allen Besatzungstruppen in Verbindung der von Moskau geforderten und durch verschiedene Erklärungen der österreichischen Regierung bereits weitgehend konzedierten Neutralisierung des Landes, unzweifelhaft einen strategischen Gewinn für die Sowjets darstellen würde. In der Tat käme eine Blockierung der über Tirol und Salzburg führenden wichtigsten Nachschublinien einer Abtrennung der im süddeutschen Raum stationierten NATO-Verbände von ihren italienischen Versorgungshäfen gleich. Die praktische Auswirkung dieser Neuordnung würde dazu führen, daß selbst die Verlegung der kleinsten NATO-Einheit aus München nach Bozen oder jeder aus dem amerikanischen Versorgungshafen nach Bayern rollende militärische Nachschubtransport künftig über Frankreich geleitet werden müßte. Die neutrale Schweiz und das neutralisierte Österreich würden unter dieser skizzierten Voraussetzung wie ein Keil in die europäische Verteidigungsfront hineinragen und deren wichtige Südflanke von dem Mittel- und Nordteil abtrennen.”* (TT, 26.März 1955)

Und die ›Tiroler Nachrichten‹ schrieben wenige Tage später in einem Seite-1-Kommentar: *”Ein hoher amerikanischer Offizier hat einmal in einem Gespräch gemeint, daß das Rumer Lager (amerik. Militärlager in Rum bei Innsbruck; Anm.) der wichtigste Posten zwischen Frankfurt und Neapel*

sei. Das mag übertrieben sein, aber es ist in den letzten Wochen im Ausland oft und deutlich genug auf die Wichtigkeit des Brenners für die NATO-Verbindung zwischen Westdeutschland und Italien hingewiesen worden. (...) Also: Die Westmächte legen größten Wert auf Nordtirol als NATO-Verbindung. Selbst Italien, das sich wegen seiner Behandlung der Südtiroler schämen sollte, erklärte sich nach einer Agenturmeldung gegen die Neutralisierung Österreichs." (TN, 5. April 1955)

Auch der damalige Botschafter Österreichs in den USA und vormalige Außenminister unseres Landes, Dr. Karl Gruber, widerspricht in seinen Memoiren der Legende, wonach der Westen im Kampf gegen den Osten um die Neutralität errungen habe. Er schreibt: "Für mich war - im Gegensatz zu den meisten anderen Politikern - der Schlüssel zur Lösung der österreichischen Frage vor allem in Washington zu suchen und nicht in Moskau. Moskau konnte ja bei einer Räumung Österreichs kaum etwas verlieren. Die westliche Allianz hingegen würde bei Abschluß des Staatsvertrags ihre militärische Lage durch die Räumung des Brennerpasses beträchtlich erschweren." (Karl Gruber, Ein politisches Leben, Wien 1976, S. 136)

Am 25. April 1955 lesen wir in der ›Tiroler Tageszeitung‹: "Am brennendsten erscheint in Washington zunächst das militärische Problem. Mit der Räumung Österreichs durch die Besatzungstruppen entsteht für den Westen eine schlauchförmige Verteidigungslücke, die sich von der ungarischen Grenze durch ganz Österreich und die Schweiz bis an den Westrand der Alpen erstreckt. Sie ist nicht von NATO-Verbänden ausgefüllt. Der unmittelbare, militärische Verbindungsweg zwischen Deutschland und Italien ist unterbrochen. Von dieser neuen Situation ist vor allem Italien betroffen." Und die ›New York Times‹ schreibt noch 14 Tage vor der Staatsvertragsunterzeichnung: "Es ist ein offenes Geheimnis, daß die amerikanischen Militärstellen den österreichischen Staatsvertrag nicht begrüßen, und zwar aus offensichtlichen Gründen. Die Souveränität Österreichs würde nicht nur die Verbindungen der NATO zwischen Westdeutschland und Italien über den Brenner unterbrechen, sondern der amerikanischen Armee auch den Grund für ihren Verbleib in ihrem italienischen Hauptnachschiebepunkt Livorno nehmen." (›New York Times‹, 2. Mai 1955)

Die Räumung Österreichs und hier vor allem Westösterreichs war keine Frage der Humanität oder Freundschaft dieses

oder jenes Volkes mit dem österreichischen Volke, sondern eine beinharte Machtfrage. Nicht nur in Rom und Washington, sondern auch in Frankfurt und Bonn sorgte man sich um das Zwischenstück zwischen den Abschnitten Süd und Mitte der durch den eben erst erfolgten Eintritt Westdeutschlands noch stärker gewordenen NATO. *"Muß es die sowjetischen Militärs und Politiker nicht reizen, der atlantischen Verteidigungsgemeinschaft einen Knüppel vor die Füße zu werfen - in Gestalt eines von den Großmächten, eventuell sogar den Vereinten Nationen garantierten neutralen Österreichs?"* - fragte damals die ›Frankfurter Allgemeine Zeitung‹. *"Das bedeutet doch: Unterbindung der für die europäische Verteidigung so wichtigen Verbindungswege von Süddeutschland über den Brenner nach Italien, aber auch über die Tauernbahn nach Jugoslawien. Nicht einmal das Überfliegen des österreichischen Territoriums würde dann erlaubt sein! Amerikanische Transporte aus Bayern müßten dann den Umweg über Straßburg, Südfrankreich und die französisch-italienischen Alpen machen, um nach Italien zu kommen. Das gesamte Alpensystem vom Genfer See bis zum Neusiedler See wäre eine unübersteigbare Mauer für die Verbündeten der europäischen Armeen."*

Botschafter Gruber berichtet, daß in den USA täglich Delegationen aus Staaten eintrafen, die durch die Räumung Österreichs ihre eigene militärischen Interessen bedroht sahen. *"Eine westdeutsche Parlamentsdelegation unter der Führung eines Generalleutnants hatte zum Beispiel beim amerikanischen Verteidigungsminister Wilson vorgesprochen, um ihn auf die Folgen einer Trennung des NATO-Gebietes in einen Nord- und Südsektor aufmerksam zu machen."* (Gruber, S. 154)

Westösterreich war bald nach dem Zweiten Weltkrieg bereits fix in das westliche militärische Bündnis eingeplant. Der Chef der französischen Truppen in Österreich (Besatzungszone: Tirol und Vorarlberg), General Bethouart, etwa skizzierte 1948 in einer geheimen Note seinen Plan bzgl. des österreichischen Alpengebietes: *"Die Zone, die für die Verteidigung des europäischen Kriegsschauplatzes hauptsächlich intakt gehalten werden muß, ist die der österreichischen Alpen, die Italien und das Mittelmeer decken; sie gibt dem Apparat Tiefe, indem sie Flankenaktionen gegen den Norden gestattet; sie gewährleistet die Anwesenheit der Alliierten in Mitteleuropa und bildet im Herzen des Donaubeckens eine ständige Bedrohung des Feindes und eine ständige Hoffnung für das unterdrückte*

Volk. Nun sind die Alpen leicht zu verteidigen, denn sie sind ein natürliches Hindernis und gestatten dem Angreifer nicht die Verwendung von Panzern, Artillerie oder Luftwaffe in großen Massen." (›Über die Verteidigung des Westens‹, 21. Dezember 1948)

In einer weiteren Analyse schrieb derselbe eineinhalb Jahre später: *"Es ist klar, daß, solange die Alliierten den Alpenbogen halten werden, 1) das Mittelmeer gedeckt sein und die Verbindungen mit dem Nahen Osten möglich sein werden; 2) die Rote Armee sich nur gegen den Atlantischen Ozean ausbreiten kann, wenn sie diesen drohenden Stachel in ihrer Flanke läßt. Man kann also ohne Übertreibung sagen, daß die Verteidigung der österreichischen Alpen ein wesentliches Element der gleichzeitigen Verteidigung des Nahen Ostens, des Mittelmeers, Westeuropas und der Britischen Inseln ist."* (E. Bethouart, ›Note über die Rolle der österreichischen Alpen bei der Verteidigung Europas‹, Wien, 19. Juni 1950)

Die zentrale geographische Lage und die natürliche Beschaffenheit des Landes im Gebirge waren zu allen Zeiten Ursache seines hohen militärischen Wertes. Das Bergland ist relativ leicht zu verteidigen und schwer zu erobern. Man muß es besitzen. Schon für die Habsburger lag der Anschluß Tirols (1363) im Interesse ihrer Machtpolitik. Kaiser Max bezeichnete die Grafschaft Tirol als *"das Herz Deutschlands"* und der römisch-deutsche Kaiser Karl V. nannte Tirol *"den Schlüssel zu Welsch- und Deutschland"* und *"die Brücke des Reiches nach Italien"*.

Die Idee einer Alpenfestung, wie sie der französische Hochkommissär im besetzten Österreich vertrat, war eine Erfindung des tiroler Gauleiters Hofer, der diese Gebirgsregion 1944/45 den an allen Fronten geschlagenen Truppen der Wehrmacht als Rückzugsgebiet anbot. Durch eine uneinnehmbare Verschanzung wollte er hier den vorwärtsdrängenden Alliierten einen Separat-Frieden abringen.

Die ›Dolomiten‹ berichten sechs Jahre nach Kriegsende von amerikanischen Überlegungen bezüglich einer neuen Alpenfestung in den Bergen Tirols nach denen *"Österreich oder zumindestens Tirol ein Vorfort der neuen alliierten Verteidigungslinie werden soll. Im alliierten Oberkommando in Österreich halte man den Ausbau Tirols zu einer riesigen Bergfestung für wahrscheinlich. Diese Idee habe während der letzten sechs Monate große Fortschritte gemacht, nachdem bereits das Thema der gemeinsamen amerikanisch-franzö-*

sischen Herbstmanöver die Verteidigung eines solchen tirolischen Bergréduits gewesen sei. Die Region des Réduits würde sich weitgehend mit jener Gegend decken, in der Hitler hoffte, seinen letzten Kampf zu liefern. Während aber der deutsche Generalstab nach der Eroberung Italiens durch die Alliierten keine Nachschubmöglichkeiten für die Alpenfestung gehabt hätte, glauben die Anhänger dieser neuen strategischen Konzeption, daß ihr tirolisches ›Réduit‹ über Triest außerordentlich lange versorgt werden könnte." (Dolomiten, 30. Jänner 1951)

Und heute?

Dieser zwischen Deutschland und Italien eingeklemmte Teil Österreichs ist ein äußerst neuralgisches Stück Land. Der strategischen Bedeutung des Alpenbogens verdankt Österreich seine Neutralität und hier ist sie am stärksten gefährdet.

Der aus dem Dienst geschiedene italienische NATO-General Nino Pasti erklärte 1982 ganz offen: *"Es ist absolut unvermeidlich, daß sich die NATO des Brennerpasses bemächtigt, der unseren Informationen nach von Österreich nicht zur Verteidigung vorbereitet ist."*

Für General Emil Spanocchi, den Verfasser des österreichischen Verteidigungskonzeptes, ist Tirol eines der drei erstrangigen Angriffsziele in Österreich. In einem Geheim-Bericht kamen im Vorjahr auch österreichische Generalstäbler zu dem Schluß, in einem Konflikt zwischen NATO und Ostblock *"könnten außerdem Entwicklungen der operativen Lage für die NATO das Erfordernis bringen, zumindest Teile von Westösterreich einzubeziehen und so die Verbindung zwischen Süddeutschland und Oberitalien herzustellen"*. (›Wochenpresse‹, 30. April 1985)

Österreich, wie es da liegt im Zentrum des Kontinents, reicht mit seiner östlichen Hälfte in die Westfront des Ostblocks hinein und reißt mit seinem dünnen langen Westteil die NATO-Ostfront auseinander. Der Osten, den diese Delle im Frontverlauf schmerzt, ist ständig verführt, diese Einbuchtung auszumerzen und damit gleich über den neutralen Korridor ganz tief in das NATO-Gebiet vorzupreschen. Der Westen wiederum sieht in diesem nicht unter seinem Kommando stehenden Österreich ein Hindernis in der Koordination der Frontabschnitte und ist ständig verleitet, dieses auszuräumen und damit gleich über diesen neutralen Brückenkopf weit in den Ostblock vorzustoßen.

Hat der Bau von Straßen und Schienenwegen auch militärische Bedeutung?

Für ein von seinen landschaftlichen Voraussetzungen her schwer zu überwindendes Terrain besitzen Wege, Straßen, Bahnen in militärischer Hinsicht eine herausragende Bedeutung. Das war in den bisherigen Kriegen so und ist auch jetzt wieder so, wo die beiden Blöcke - hinter der entfachten und geschürten Atomkriegshysterie - verstärkt konventionelle Aufrüstung betreiben. Truppenstärke ist wieder ein wichtiges Kriterium und Beweglichkeit logischerweise die Grundlage ihres gezielten Einsatzes. Der Krieg wird auch in Zukunft nicht geführt werden, um Länder zu zerstören, sondern um Länder zu erobern und in Besitz zu nehmen. 1982 schrieb der frühere US-Verteidigungsminister Schlesinger: *"Das NATO-Langzeitprogramm sieht vor allem eine konventionelle Aufrüstung in den NATO-Staaten vor, weiterhin den Ausbau von Infrastrukturen wie Straßen und Flughäfen, um eine leichtere Manövrierfähigkeit der Truppen zu ermöglichen."*

Schon bei den Römern und noch früher waren Straßen- und Wegebauten ein militärisches Gebot. Bald nach Erfindung der Eisenbahn wurde auch sie (von Graf H. v. Moltke) in die militärischen Planungen einbezogen. Seit es Straßen und Bahnen gibt, nehmen die Militärs an deren Projektierung teil. Daß in der abgeschotteten Öffentlichkeit davon nicht die Rede ist, sollte uns nicht zur Annahme verleiten, es wäre nicht so.

Selbst die Nazis, bei denen die Ausrichtung des Autobahnbaus auf den geplanten Krieg besonders augenfällig war, versuchten die klaren Beweggründe für den Bau dieser Anlagen zu verheimlichen. Im internen Erläuterungsbericht zum Autobahnprojekt in Oberschlesien vom 1. Februar 1934 etwa finden sich folgende, auch in anderen Berichten immer wieder benutzte Formulierungen: *"Wir gestatten uns, zu Ihrer Orientierung darauf hinzuweisen, daß wir im Erläuterungsbericht und in den Beschreibungen der einzelnen Teilstrecken die militärischen Stellen, deren Wünsche wir beachten mußten, nicht als solche genannt haben. Die Bezeichnung ›besondere Gründe‹ oder ›maßgebliche Wünsche‹ dürfte zur Information genügen."*

Fritz Todt, der Autobahn-Strategie Hitlers, empfahl im September 1937 in einer internen Anmerkung ausdrücklich, in der Projektbeschreibung der Autobahnverbindung Berlin-

Rom, die auch mitten durch Tirol führen sollte, *"die strategischen Gesichtspunkte fortzulassen"*.

Ob zugegeben oder in Abrede gestellt, angemeldet wurden und werden die Wünsche der Kriegsplaner bei Verkehrsbauten immer. Selbst der Ausbau des Fußsteiges von Rofen im Ötztal (2014 m) auf das nahegelegene Hochjoch im Jahre 1912 (beides also weit im Hinterland!) wurde - wie ein Akt im Kriegsarchiv zeigt - dem Korpskommando in Innsbruck vorgelegt. Mehrere Fälle wurden von eben dieser Stelle unter ›Bau von Verkehrsanlagen ohne militärbehördlicher Bewilligung‹ nachträglich verfolgt. Anderes umfängliches Aktenmaterial ist am genannten Orte unter dem Ordnungsbegriff ›Militärische Einflußnahme auf den Bau von Verkehrsanlagen zur Wahrung militärischer Interessen‹ abgelegt. So schrieb das K.u.k. 14. Korpskommando (Innsbruck) am 5. Jänner 1912 an die Statthalterei für Tirol und Vorarlberg unter dem Vermerk ›Verschluss!‹: *"Nachdem alle Verkehrsanlagen aller Orte in Tirol - besonders im Grenzgebiete und in der Nähe von Befestigungen eine sehr große militärische Bedeutung haben und somit unbedingt eine militärische Einflußnahme im Staatsinteresse erheischen, stellt das Korpskommando das Ersuchen, die unterstehenden Behörden und Ämter, in deren Kompetenz derlei Angelegenheiten fallen, anzuweisen, gegebenenfalls das Korpskommando zu verständigen und vor erfolgter Stellungnahme desselben keine definitive Entscheidung zu treffen."*

Es braucht daher auch gar nicht wunder zu nehmen, wenn der österreichische Verteidigungsminister im Herbst 1986 in einem Brief unfreiwillig bestätigt, daß die derzeit diskutierten Pläne für einen Eisenbahntunnel unter Tirol seinem Ministerium vorgelegt worden sind.

Das faschistische Regime in Deutschland begann gleich 1933 wie wild in großem Umfange Rollbahnen für die geplanten Überfälle in Süd, West, Nord und Ost zu bauen. Hitler versprach wenige Tage nach Aufrichtung der Nazi-Diktatur in kleinem Kreis: *"Wir werden das deutsche Volk wieder wehrhaft machen. Wir werden Kasernen und Flugplätze bauen. Wir werden Straßen und Autobahnen unter strategischen Gesichtspunkten bauen."*

Bereits im Oktober 1933 existierte ein Merkblatt ›Militärische Forderungen an den Bau von Reichsautostraßen‹. Die Kriegsgegner jener Zeit erkannten sehr bald den Grund für das Vorantreiben dieser ›Straßen des Friedens‹. In der illegalen Schrift einer Widerstandsgruppe vom März 1936 lesen wir zum

Bau der Autobahnen: *"In Wahrheit ist dieser Bau ein wichtiges Stück der Hitlerschen Kriegsvorbereitung. Es sind die strategischen Straßen des kommenden Krieges. Über diese Straßen sollen die deutschen Arbeiter als Kanonenfutter auf die Schlachtfelder gefahren werden."*

Das faschistische Italien bediente sich unterdessen schon der neugeschaffenen militärischen Infrastruktur. Der deutsche Reichsminister Todt schreibt am 7. Dezember 1936 an Musolinis Straßenplaner P. Puricelli: *"Ihre Mitteilungen über Äthiopien, wo Straßenbau und Kraftverkehr wohl zum ersten Mal in der Geschichte wesentlich zu einem großen militärischen Erfolg beitrugen, haben mich sehr interessiert."*

1940 konnten auch die Nazis, die inzwischen die berühmte Losung "Räder müssen rollen für den Sieg!" ausgegeben hatten, schon eine erste Bilanz der kriegsmäßigen Bewährung des Straßennetzes ziehen. Generaloberst Guderian, führend beim Überfall der Wehrmacht auf Österreich dabei: *"Die Schnellen Truppen und in ihnen die Panzerwaffe sind in hohem Maße an unseren Straßen interessiert. Welche Freude, innerhalb des alten Reichsgebietes zu marschieren! Auf den Reichsautobahnen lassen sich hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten bei voller Schonung von Mann und Gerät erzielen; die Zahl der Unfälle ist gering, der Überholungs- und Gegenverkehr stets mühelos durchführbar. Da ist es leicht, Ordnung zu halten. Wir haben die Segnungen der Reichsautobahnen schon auf dem Befreiungsmarsch nach Wien und dann beim Aufmarsch um das Sudetenland, beim Anmarsch gegen Tschecho-Slowakei, gegen Polen und gegen die Westmächte genossen."*

Und ein Waldemar Wucher, von allem Anfang an an der Schaffung des strategischen Autobahnnetzes Nazideutschlands beteiligt, schrieb 1943: *"Zwischen dem 30. Januar 1933 und heute liegt der erste Spatenstich zur Reichsautobahn, der ihm folgende Bau des modernsten Straßennetzes der Welt, die Schaffung einer Straßenbauorganisation, die ihresgleichen sucht und sich in diesem Kriege als eine der vorausschauendsten Friedensmaßnahmen erwiesen hat und eine innere Einstellung auf Straße und Motorisierung, die das deutsche Volk die Probleme des modernen motorisierten Krieges geradezu bereits als gewohnt empfinden und daher auch meistern läßt. (...) Dieser Krieg der Motorisierung und des Nachschubs ist jedenfalls, soweit es in unserer Macht lag, von uns vorbereitet worden, weil der Führer als Staatsmann und kommender Feldherr die Absichten der Feinde ebenso wie die Tech-*

nik der modernen Kriegführung rechtzeitig und hellseherisch ins Auge faßte. (...) Die deutschen Kriegsstraßen verbinden aufs engste nach allen Fronten hin die kämpfende Truppe mit der nur noch für den Krieg arbeitenden Heimat. Sie sind damit im besten Wortsinn Straßen des totalen Krieges, auf denen das deutsche Volk, unter Aufbietung aller seiner Kräfte, dem Führer nach endlich doch zum Siege marschiert!"

Und was ist heute?

Sind jetzt auf einmal - unter ähnlichen politischen Vorzeichen wie damals - die Straßen "Brücken des Friedens", die "die Völker verbinden"? ("Brenner-Autobahn - Eine Straße des Friedens", Zeitungsannonce) Natürlich nicht. Wie in der vorigen Vorkriegszeit werden in Ost und West Straßen für den Krieg gebaut. Der Krieg ist immer noch ein Mittel der Politik, und das Verkehrswegenetz im Zeitalter der totalen Motorisierung eine Grundvoraussetzung, um ihn auch führen zu können. Allein die deutsche Bundeswehr verfügt über mehr als 100.000 Kraftfahrzeuge, die natürlich auch entsprechend eingesetzt werden wollen. Ein Mitarbeiter des US-Verteidigungsministeriums erklärte im Frühjahr 1983 in einem Hearing des militärischen Unterausschusses des Repräsentantenhauses: *"Meine Herren, wenn es jemals einen Konflikt zwischen dem Warschauer Pakt und der NATO geben wird, so wird er sich unvermeidbar in Deutschland entwickeln und vielleicht auch dort stattfinden. Von dieser Prämisse ausgehend wird die zivile Infrastruktur Westdeutschlands, das sind Transportsysteme, Gemeinschaftsanlagen, Autobahnen, Schienen etc., mehr unter Aspekten für Kriegszeiten als für Friedenszeiten geplant und gebaut. So sind z.B. westdeutsche Autobahnen so geplant, daß sie als Landebahnen für militärische Flugzeuge dienen. Auch werden Sprengschächte in ausgewählte Straßen, Brücken, Eisenbahntunnel u. ä. eingebaut, so daß, wenn man diese Kammern mit Sprengstoff füllt und explodieren läßt, Hindernisse entstehen."*

Viele der heutigen Straßenbauten sind durch das zivile Verkehrsaufkommen allein nicht zu rechtfertigen. Häufig werden, um den Bau militärischer Verkehrseinrichtungen gegenüber den ihn bezahlenden Staatsbürgern durchdrücken zu können, wirtschaftliche Gründe vorgeschützt. So ist es beim Bau der Startbahn West in Frankfurt, die in Wahrheit eine US-Airbase abgeben soll, so ist es beim Bau der A 60 (von Antwerpen bis hart an die DDR-Grenze), die laut Aussage des rheinland-pfälzischen Verkehrsministers in Wahrheit als "Truppenaufmarsch-

straße" dienen soll, und so ist es beim Bau des Rhein-Main-Donau-Kanals, der den kriegswichtigen süddeutschen Raum mit den Kriegshäfen an der Nordsee verbinden soll. In der BRD fließen die Forderungen der Militärs auf Bundesebene direkt in den Bundesverkehrswegeplan ein, und es müssen dort die Wehrbereichsverwaltungen als Träger öffentlicher Belange zu jeder Planfeststellung oder jedem Bebauungsplan angehört werden. General a.D. Alfred Mechtersheimer, der Leiter des Forschungsinstituts für Friedenspolitik in Starnberg dazu: *"Begünstigt durch die starken Mitwirkungsbefugnisse des Militärs an infrastruktureller Planung und die stille, aber effektive Zusammenarbeit ziviler und militärischer Behörden auf diesem Gebiet ist das Verkehrsnetz der Bundesrepublik schon im Frieden eindeutig auf militärische Erfordernisse ausgerichtet."* (Militarisierungsatlas der Bundesrepublik, 1986)

Wie stark die Verflechtungen zwischen Militärs und Verkehrsplanern bei unseren nördlichen Nachbarn sind, läßt sich an vielen Beispielen belegen. So wirken etwa in der ›Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e.V.‹, die laut Satzung der "Förderung des Fortschritts auf allen Gebieten des Straßenwesens" dient und von der die Richtlinien stammen, nach denen in der Bundesrepublik Straßen geplant und gebaut werden, in den wesentlichen Arbeitsgruppen auch die Militärs mit. Im Vorstand sitzt als einer der drei Vertreter für den Bereich ›Wissenschaft‹ ein Vertreter der Hochschule der Bundeswehr München. Sogar im ›Deutschen Verkehrssicherheitsrat e.V.‹ sitzt im Vorstand der stellvertretende Bundesvorsitzende des ›Deutschen Bundeswehrverbandes e.V.‹.

Wohin die Reise geht, zeigt auch ein Papier der bayrischen Regierungspartei CSU aus dem Jahre 1970. *"Die zivile Infrastruktur von militärischem Interesse"*, heißt es da, *"hat in erster Linie dem Ausbau eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsnetzes zu dienen, das rasche militärische Marschbewegungen gewährleistet."* (›CSU-Information zur Sicherheitspolitik‹) Und genau diese Partei hat in Bayern und in der ARGE Alp das Sagen.

"Auch die Eisenbahn ist wesentlicher Bestandteil militärischer Kriegsplanung und gilt den Streitkräften als unentbehrlich für den Nachschub und die schnelle Verlegung von Verbänden mit schweren Kettenfahrzeugen. Militärische Erfordernisse stehen hier eindeutig mit wirtschaftlichen Interessen der Bundesbahn im Zielkonflikt: so muß die Bahn die Anlagen stillgelegter Strecken zum Zweck späterer

militärischer Reaktivierung instandhalten bzw. die Genehmigung zur Streckenstillegung wird von der Bundeswehr erst gar nicht erteilt." (Mechtersheimer, Militarisierungsatlas)

Auch in Österreich ist es im Prinzip nicht anders. (Nur betreibt Österreich unter den bestehenden politischen Vorzeichen den Ausbau seiner verkehrsmäßigen Infrastruktur auch in militärischer Hinsicht für fremde Interessen.) Im Rahmen der umfassenden Landesverteidigung existiert ein ›Sonderausschuß für Verkehrs- und Nachrichtenwesen‹, dem seinerseits wieder verschiedene Unterausschüsse, so z.B. eine ›Arbeitsgruppe ÖBB‹, angehören. Die österreichische ›Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen‹ arbeitet engstens mit der oben erwähnten gleichnamigen deutschen zusammen, in der, wie gesagt, an wichtigen Stellen Militärs sitzen. Die österreichische Forschungsgesellschaft erarbeitet auf Grundlage der Richtlinien der deutschen Schwestergesellschaft, die den NATO-Normen entsprechen, die Vorschriften für den Bau von Autobahnen, Brücken etc., die in Österreich als bindend gelten.

Militärstraßen und Militärbahnen in Tirol

Seit der Römerzeit wurden durch das Land im Gebirge Heerstraßen errichtet, um es den darüber hinausgreifenden Kriegsplänen nutzbar zu machen. Als die Eisenbahn aufkam, wurde auch sie ganz in den Dienst der Militärs gestellt. *"Nicht zuletzt strategische Erwägungen veranlaßten die österreichische Regierung im Jahre 1847, über den Brennerpaß einen Schienenweg vorzusehen. (...) Im Jahre 1854 wurde aus strategischen Gründen die Notwendigkeit einer Überschienung des Brenners auch von der ›Permanenten Central-Befestigungs-Commission‹ besonders unterstrichen."* (J. Dultinger, Tirols Schienenwege, 1961)

Auch bei der Pustertalbahn war es so, daß ihr *"vor allem wirtschaftliche und strategische Bedeutung zukam"* (Dultinger). Selbst für den Bau der Arlbergbahn wurden nach den Ereignissen von 1870/71 militärische Gründe ins Treffen geführt. Im 1. Weltkrieg, nach Kriegseintritt Italiens, glaubte man auf österreichischer Seite *"auf die Reschenscheideckbahn aus militärischen Gründen doch nicht mehr verzichten zu können"* (Dultinger). Der Bau begann im Frühjahr 1918, wurde aber mit dem Ende des Krieges im Herbst 1918 eingestellt. In Südtirol wurden im Laufe des Ersten Weltkrieges, um Nach-

schubwege für Kampfmittel, Verpflegung und Ausrüstungsgegenstände aller Art an die Front zu schaffen, Grödenbahn, Fleimstalbahn und Ampezzanerbahn gebaut.

"Im (ersten) Weltkrieg hatte die Brennerbahn gewaltige Verkehrsleistungen zu bewältigen, besonders als die Scheitelstrecke der Pustertalbahn bald nach dem Eintritt Italiens in den Krieg in den Feuerbereich weittragender italienischer Geschütze geriet, so daß dort ein Zugverkehr bei Tag nicht möglich war. Die Brennerbahn mußte damals den gesamten Verkehr für alle im Süden kämpfenden Truppen bewältigen. Dabei waren, von behelfsmäßigen rein militärischen Bauten abgesehen, keine nennenswerten Ausgestaltungen notwendig, ein Beweis für die große Leistungsfähigkeit der Bahn und für den Weitblick und die Voraussicht ihrer Erbauer." (Dipl.Ing. F. Kargl, Siebzig Jahre Brennerbahn, 1939)

Schon im vorigen Jahrhundert wurden viele Straßen in Hinblick auf einen zu führenden Krieg geplant und errichtet. Besonderes Augenmerk schenkten dann freilich die faschistischen Diktaturen im Süden und Norden unseres Landes der Anlegung eines militärischen Grundnetzes. Straßen quer durch das ganze Reichsgebiet und hart an unsere Grenzen (z.B. Reichsautobahn bis Salzburg) wurden errichtet. So etwa sprengten die Italiener Anfang der Dreißiger Jahre eine reine Militärstraße auf das Timmelsjoch (Passeier-Ötztal) in den Fels. Die Planungen der faschistischen Straßenbauingenieure machten aber an den Grenzen Österreichs nicht halt. Senator P. Puricelli, Mussolinis Autobahn-Strategie, befasste sich schon 1934 mit der Schaffung eines europäischen Autobahn-Grundnetzes. Sein Projekt einer autobahnmäßigen Überquerung Tirols sah die Linienführung Brenner-Innsbruck-Scharnitz vor. Auch die Strategen der Reichsautobahn arbeiteten an Plänen für die militärisch hochbedeutende Überwindung des Alpenrückens mittels Verkehrswegen. Ein Innsbrucker Ingenieur in den Diensten des Unternehmens Reichsautobahn namens Helmuth Thurner legte eine »Denkschrift über die Alpendurchquerung der Autobahn Berlin - Rom (Nürnberg, im Juli 1937)« vor. Bezüglich der Streckenführung durch Tirol schreibt er: *"Bevor hierüber eine Wahl getroffen wird, müssen die allgemeinen Gesichtspunkte, unter denen Autobahnen errichtet werden, erörtert werden. Es steht außer Zweifel, daß die Autobahn Berlin-Rom neben ihrer handelspolitischen Bedeutung aus strategischen Gründen gebaut werden soll. Ursprünglich dachte man an eine Verbindung über die*

Schweiz. Durch den Ausbau der französischen Ostgrenze (Maginotlinie) in militärischer Hinsicht würde aber der Fernstraßenzug, über die Schweiz geleitet, in den nächsten Bereich der französischen Luftwaffe gelangen, also im Ernstfalle leicht gestört werden können. (..) Die strategische Bedeutung der Straße muß in den Vordergrund geschoben werden, denn sie ist gleichzeitig eine der Voraussetzungen für die technische Anlage. Es muß sinngemäß vermieden werden, daß Straße und Eisenbahn nebeneinander laufen, denn eine einzige feindliche Maßnahme könnte plötzlich beide Verkehrsadern unterbrechen und zum Stillstand bringen."

Der Ingenieur kommt zum Schluß, es gebe *"sehr gewichtige Gründe, die für die Führung der Autobahn über Fernpaß und Reschenscheideck sprechen"*. Als einen dieser *"gewichtigen Gründe"* nennt er: *"Die Autobahn über Reschenscheideck führt längs der Schweizergrenze und hat dadurch einen natürlichen Schutz, was wehrpolitisch wichtig ist."*

Thurner plädiert in der erwähnten Schrift zusätzlich (zu den vorgeschlagenen Autobahnrouuten Achensee-Brenner und Fernpaß-Reschen) für eine *"Inntal-Verbindungsline für eine Hall über Innsbruck-Süd nach Imst (oder Holzleithen), damit im Falle von Elementarereignissen (Vermurungen, Schneelawinen, feindliche Maßnahmen) die notwendige Bewegungsmöglichkeit vorhanden ist"*.

Die im März 1938 einmarschierenden Nazis hatten zum Teil fertig ausgearbeitete Pläne für den Weiterbau des Autobahnnetzes in der Ostmark im Gepäck. Fritz Todt, der Leiter des Unternehmens Reichsautobahn, kündigte vierzehn Tage nach dem Anschluß den Bau der *"Reichsautobahn Rosenheim-Innsbruck"* an. In der Folgezeit wurden dann Überlegungen für eine Autobahn von Kufstein über Innsbruck nach Matrei am Brenner angestellt. *"Von Matrei bis zum Brenner war damals noch keine Autobahn, sondern nur eine 9,0 m breite Reichsstraße vorgesehen gewesen. (..) Alle diese Studien wurden aber nur mit Rücksicht auf die politischen und militärischen Ziele der Achse Rom-Berlin durchgeführt."* (Leo Feist, Die Brenner-Autobahn, 1972). Zwei Varianten bzgl. der Linienführung im Raum Matrei standen dabei zur Auswahl. Die Entscheidung fiel zugunsten einer westseitigen Trassierung südlich von Matrei. Aus der seinerzeitigen Begründung: *"Die durchwegs wesentlich entfernte Lage dieser Wahllinie (Variante II) von der Reichsbahn und der alten Reichsstraße sowie ihre Entwicklung gegen die offenbar militärisch wichtigen*

Höhenlagen westlich des Silltales und im besonderen gegen das Nößlachjoch, dürften vom militärischen Standpunkt besonders gewertet werden. Auch dürften die niederen Viadukte und der Tunnel am Nordabfall des Sattelberges nur militärische Vorteile aufweisen."

Weder das eine noch das andere Projekt wurde seinerzeit jedoch realisiert. Das Naziregime, das zu dieser Zeit schon die letzten Vorbereitungen für die Überfälle auf die Nachbarländer traf, hatte für die Ausführung dieser Pläne weder Geld noch Zeit. In den Überlegungen bezüglich der beabsichtigten Aufmärsche kam aber auch den Eisenbahnlinien große Bedeutung zu. Die Anlage eines Schienenweges über Fern- und Reschenpaß wurde ebenfalls unter strategischen Gesichtspunkten ins Auge gefaßt. Helmuth Thurner will in seiner Studie auf die *"politischen und militärischen Vorzüge einer solchen Bahn"* gar nicht näher eingehen, weil diese *"auf den ersten Blick klar"* seien. *"Außer ihrem volkswirtschaftlichen Werte als Handelsstraße hat die Fernbahn jene militärische und politische Bedeutung, die den größten Staatenlenker des verflorenen Jahrhunderts, Fürst Bismarck, zu dem Aussprache veranlaßte, daß ihm die Fernbahn lieber gewesen wäre, als die Gott-hardebahn."* (Helmuth Thurner, Die Fernbahn (Fernpaßbahn) im großdeutschen Raum, 1939)

Auch dieses Projekt blieb in der Schublade bis die Kriegslage Ende 1944 den Bau der Reschenbahn nahelegte. Die Arbeiten wurden allerdings mit Kriegsende eingestellt.

Wie wichtig die über Tirol führenden Militärstraßen und Militärbahnen sind, hat der Zweite Weltkrieg deutlich gezeigt. Über Kufstein und Scharnitz ist die deutsche Wehrmacht in Tirol einmarschiert. In der Folgezeit waren die durch unser Land führenden Straßen und Bahnlinien lebenswichtige Versorgungsstränge für Hitlers Truppen in Italien. *"Trotz heftigster Luftangriffe auf alle Anlagen der Bahn konnte sie ihre Aufgabe restlos erfüllen. Ihre Spitzenleistung verzeichnete sie im Betriebsjahr 1942/43 mit 374.000 Wagen. Für Vergleichszwecke sei angeführt, daß im Jahre 1960 insgesamt 315.000 Wagen über die Brennerbahn rollten."* (Dultinger)

Welche Bedeutung dieser Bahn zukam, läßt sich auch aus der Zahl der Luftangriffe der Alliierten auf die Brennerlinie und die an ihr liegenden Bahnhöfe ablesen. *"Von 22 Fliegerangriffen auf Innsbruck konzentriert sich allein die Hälfte auf den Bahnhof selbst. Beim letzten Angriff am 20. April 1945 treffen allein 45 Bomben den Innsbrucker Bahnhof. Das Ausmaß der*

Zerstörung ist enorm." (>100 Jahre Brennerbahn, Festschrift der Österreichischen Bundesbahnen<, Innsbruck 1967) In den Jahren 1944 und 1945 waren auch die Karwendelbahn und vor allem die Brennerbahn erstrangige Angriffsziele der britischen und us-amerikanischen Bomber. Ende Jänner 1945 war durch den Einsatz taktischer Fliegerkräfte die Brennerbahn für fünf bis sechs Tage blockiert. *"Etwa 30 Prozent der auf Österreich niedergegangenen Bomben wurden auf Verkehrsziele abgeworfen"*, schreibt Johann Ulrich in seiner Arbeit ›Luftkrieg über Österreich‹. *"Die Angriffe auf das deutsche Verkehrssystem - insbesondere auf die Eisenbahnen - durch die strategischen und taktischen Luftstreitkräfte waren äußerst schwerwiegend und haben wesentlich zum Zusammenbruch des deutschen Wirtschaftssystems beigetragen; indirekt waren sie auch die Ursache der rascheren Kapitulation der in Italien stehenden Streitkräfte, da die Nachschubwege unterbrochen und die Zuführung von Truppen und eine Rückführung unmöglich gemacht worden waren."*

Auch die Befreier kamen 1945 durch die Einfallstore im Norden. Sperren bei Scharnitz und am Fernpaß und Sprengungen an der Zirlerbergstraße konnten das Ende der Nazi-Diktatur in unserem Bundesland nur unwesentlich hinausschieben.

Während der Zeit, da Österreich besetzt war, formierte sich das Nordatlantische Militärbündnis NATO (1949). Österreich, zumindest der Westen unseres Bundesgebietes, sollte nach den Wünschen der Generäle in den Westblock eingebaut werden. Welches Gewicht die Militärs der Einbeziehung dieses Landstreifens in das westliche Bündnis beigemessen haben, ist bereits dargelegt worden. Ein großer Teil der Maßnahmen der Besatzungsmächte in dieser Zeit waren - getarnt als Wirtschaftshilfe - auf die Integration Österreichs in den Westblock ausgerichtet: die Ankurbelung der kriegswichtigen Industrie, die Ausbeutung der Energiequellen und die Herstellung leistungsfähiger militärischer Verbindungswege.

Auch wenn unsere Geschichtsbücher davon nichts wissen, die NATO hat damals auf österreichischem Boden Straßen gebaut. So zwangen die Forderungen der Besatzungsmächte etwa die Tiroler Landesregierung im Jahre 1950 zu einem entsprechenden "Sofortprogramm". In der Schrift einer Friedensinitiativgruppe aus dem Jahre 1951 lesen wir über damals erfolgte Maßnahmen: *"Das Hauptgewicht wurde in Tirol bis jetzt auf die Verbreiterung und Verstärkung der wichtigen Verbindungsstraßen nach Westdeutschland, der Schweiz,*

Italien und Salzburg, auf den Bau und die Verstärkung der Brücken (für Militärtransporte) gelegt. So wurde in den letzten drei Jahren die Fernpaßstraße (nach Westdeutschland) wesentlich verbessert und verbreitert. Im Verlauf dieses Straßenbaus wurde auch die Kriegerbachbrücke neu erbaut, auf zwölf Meter verbreitert und auf eine Höchstbelastung von 60 Tonnen für Raupenfahrzeuge verstärkt. Da die Brennerstraße, eine der wichtigsten Verbindungslinien nach Italien, einige empfindliche Punkte aufweist, wird die alte Römerstraße, die von Solbad Hall über das Mittelgebirge nach Matrei führt, als Umfährungsstraße ausgebaut. Die Straße selbst wird demnächst verbreitert, und die Brücken verstärkt. Die Brücke in der Ortschaft Mühlthal zum Beispiel, die erst im Mai 1951 fertiggestellt wurde, hat man im Herbst neuerlich abgerissen und eine neue, breite Betonbrücke gebaut. Die Straße, die von Zell am See über den Paß Thurn nach Kitzbühel führt (die ›Rückzugslinie‹ im Bethouard-Plan), wird verbreitert und die Brücken werden auf eine Tragfähigkeit von 60 Tonnen verstärkt. Solche Maßnahmen werden auch im oberen Inntal, auf der Straße von Landeck nach Nauders und von Landeck nach dem Reschenpaß - in Richtung Italien und Schweiz - sowie von Imst nach Landeck getroffen.“ (›Die Aufrüstung Österreichs - Dokumente und Tatsachen‹, hrsg. vom Österreichischen Friedensrat, Wien 1951)

Ein paar Jahre früher, 1948, plante die US-Regierung, deren Hauptkriegshafen im westlichen Mittelmeer Livorno war und ist, eine Direktbahn Livorno-Brenner, um den Nachschub wesentlich zu beschleunigen. Diese Bahn über Lucca und Modena wurde nicht realisiert. Die Verbindung Livorno-Brenner blieb aber (auch über Florenz und Bologna) von höchster Bedeutung, wie die Sorgen italienischer und deutscher Kommentatoren anlässlich der österreichischen Staatsvertragsverhandlungen zeigen: *”Die Truppen der nordatlantischen Union, die in Deutschland stationiert sind, werden jetzt über Livorno und den Brennerpaß mit amerikanischem Material versorgt. Wird es in Zukunft nicht heißen, daß diese Lieferungen eine Verletzung der österreichischen Neutralität darstellen?”* (›Giornale d’Italia‹, April 1955) Auch der Bonner ›Generalanzeiger‹ schreibt Anfang Mai 1955 von der *”Abneigung der Amerikaner gegenüber einer Räumung Österreichs, deren Folge für die westliche Verteidigung die Unterbrechung der Verteidigungslinien zwischen Lübeck und Triest und die Schließung der Alpenstraßen für die westlichen Militärtransporte bedeuten würde”*.

Die Neutralität Österreichs wurde wohl am 26. Oktober 1955 vom Parlament in Wien per Gesetz beschlossen, doch viel daran gehalten haben sich in der Folge weder die österreichischen Regierungen noch die ausländischen Mächte. 1958, zur Zeit der sogenannten Libanon-Krise, etwa scherten sich die Bomber der US-Army einen Pfifferling um Österreichs Neutralität, und 1968 drangen sowjetische Militärmaschinen weit in unseren Luftraum ein. Auch die Planungen bezüglich eines leistungsfähigen Straßennetzes für den Krieg wurden 1955 keineswegs eingestellt. Die militärischen Notwendigkeiten angesichts der nun auseinandergerissenen NATO-Länder Bundesrepublik Deutschland und Italien wurden nur besser kaschiert. Die Wünsche der Militärs tauchen seit dieser Zeit gern im Gewande wirtschaftlicher Erfordernisse auf. Wenn die ›Tiroler Tageszeitung‹ am 8. September 1962 schreibt, *„daß eine New Yorker Bankengruppe telephonisch ihr Interesse an einer Beteiligung zur Finanzierung der Brennerautobahn mit 70 Millionen Dollar, das sind rund 1,82 Milliarden Schilling, zu günstigen Bedingungen mit einer Laufzeit bis zu 20 Jahren bekanntgegeben habe“*, so geht man nicht fehl, wenn man hinter den massiven amerikanischen Interessen an dieser Route auch militärische vermutet.

Reichsfeldmarschall Göring sagte unmittelbar nach der Machtergreifung der Nazis in Deutschland: *„Der Bau unserer Autobahnen, den ich voll bejahe, muß unter strategischen Gesichtspunkten erfolgen. Nicht von Nord nach Süd, sondern von Ost nach West müssen in erster Linie die Autobahnen gebaut werden.“* Entsprechend den geplanten Überfällen im Westen (Frankreich) und Osten (Polen, UdSSR) wurden von den Nazis die Aufmarschstraßen gebaut. Heute, da diese westöstlichen Rollbahnen nicht nur wiederhergestellt, sondern auch wesentlich ausgebaut sind, kommt der Verknüpfung dieser Linien in nordsüdlicher Richtung große Bedeutung zu. Praktisch alle in den letzten 20 Jahren in Tirol verwirklichten, angefangenen, verworfenen, aufgegebenen, umgeänderten, umgetauften, schubladisierten Fernstraßen-Projekte passen in dieses Schema. Ob es die Verbindung des Truppen- und Waffenarsenals Bundesrepublik mit den Kriegshäfen im Mittelmeer ist oder die Verbindung der waffenstarrenden italienischen Region Friaul mit den süddeutschen Rüstungszentren, immer muß sie über das österreichische Bundesgebiet hinweg hergestellt werden. Hinter *allen* vom Ausland her forcierten Verkehrsplanungen steht auch das Interesse, die durch das westliche Österreich

getrennten Befehlsbereiche NATO-Mitte (CENTAG) und NATO-Süd (SOUTHAG) über das westliche Österreich wieder zu verbinden. Als vor 15 Jahren die ›Autostrada Alemagna‹ fürs erste einmal vereitelt worden war, konnte man sogar in der ›Tiroler Tageszeitung‹ Klartext lesen: *„Die Zillertaler können aufatmen. Der von allen Gemeinden des Tales alles andere als ein Vorteil empfundene Bau der Alemagna-Autobahn durch das Zillertal scheint bereits gefallen zu sein, bevor die Realisierung dieses Projektes in ein konkretes Stadium getreten ist. Aufgrund der derzeitigen Situation werden Österreich und das Land Tirol selbst den verlockendsten Angeboten Italiens und Bayerns ein ›Nein‹ entgegensetzen. Sowohl im Landhaus als auch im Bautenministerium ist man der Ansicht, daß das Zillertal keine ›NATO-Autobahn‹ erhalten, sondern ein Fremdenverkehrsgebiet bleiben soll.“* (›TT‹, 22. Jänner 1972)

Inzwischen ist unter neuer Bezeichnung eine neue Variante teils in Planung, teils bereits in Bau, die dem alten Zwecke dient: die Schnellstraße S 42 über Paß Thurn und Plöcken.

Die Verbindung über Fernpaß und Reschen, die für die Strategen des Ersten Weltkrieges und für die Strategen des Zweiten Weltkrieges von Bedeutung gewesen war, ist nunmehr, da der jenseits der Südgrenze Tirols gelegene Staat und der jenseits der Nordgrenze Tirols gelegene in einem Militärbündnis vereint sind, für die Strategen des Dritten Weltkrieges erst recht wichtig.

Was ist denn da bei Reutte hinter der Grenze? Füßen. Und was ist da? Eine Garnison mit einem Gebirgspanzerartilleriebataillon und zwei Nachschubkompanien. In den nächsten Garnisonsstandorten Sonthofen und Kempten sind weitere Truppen massiert. Und was ist hinter der Grenze bei Scharnitz? Mittenwald. Dort stehen drei Kasernen der deutschen Bundeswehr. Und im nahen Garmisch sind Stützpunkte der US-Streitkräfte.

Der nächste Krieg soll ja nach den übereinstimmenden Vorstellungen Moskaus und Washingtons in Europa stattfinden. Da der Westen bezüglich der "konventionellen Rüstung", jener Waffengattung also, mit der auch ein zukünftiger Krieg geschlagen werden wird, dem Osten etwas unterlegen ist, muß er dieses Manko nach Ansicht der NATO-Generäle durch höhere Beweglichkeit wettmachen. Die ›Österreichische Bewegung gegen den Krieg‹ weist seit Jahren auf die Bedeutung der Transitwege durch unser Bundesgebiet hinsichtlich der "Beweglichkeit" der NATO-Truppen hin. *"Die NATO-*

Generäle", sagt sie, "haben alles Interesse daran, diesen neutralen Keil im Bedarfsfall auf gut ausgebauten Verkehrswegen schnell überwinden zu können. In einer Zeit, in der USA und UdSSR ihre Kriegsvorbereitungen verstärken, bedeuten tragfähigere Brücken, geringere Steigungen und begradigte Kurven auf Transitwegen durch Tirol nichts anderes als eine Einladung, sich unseres Landes leichter und bequemer als Durchmarschkorridor zu bedienen. Wer so der NATO den Zugriff erleichtert, macht uns zugleich auch zur Zielscheibe des Warschauer Pakts." (Informationsblatt der Österreichischen Bewegung gegen den Krieg, November 1986)

Die österreichische Neutralität wird teils unter Duldung, teils unter Beihilfe der uns Regierenden laufend in Frage gestellt. Von der zwischen Plöcken und Kufstein unser Land durchquerenden Öl-Pipeline TAL, die via Regensburg auch das NATO-Pipeline-Netz speist, angefangen, über die nachrichtendienstliche Zuarbeit höchster Stellen (Horchposten für die NATO und Verstärker für ihren alpenquerenden Funkverkehr) bis hin zur (Hinnahme der) fast schon planmäßigen Verletzung unseres Luftraumes gibt es auf diesem Gebiete nichts, was es nicht gibt.

Unbekannt muß bei der Art, wie unsere Verantwortlichen die Kontrolle handhaben, bleiben, wieviele Ladungen von Waffen, Munition, Ersatzteilen etc. im Interesse einer ausländischen - potentiell gegen Österreich gerichteten - Militärmacht auf Straße und Schiene, blombiert und als Gemüse deklariert, durch unser Land rollen. Der Herr Verkehrsminister teilt auf diesbezügliche Anfragen hier lebender und um die Souveränität ihres Landes besorgter Menschen lapidar mit, *"daß bei den Österreichischen Bundesbahnen über neutralitätswidrige Gütertransittransporte, wie etwa Beförderungen von Kriegsmaterial ohne die hiefür gesetzlich vorgesehenen Bewilligungen, nichts bekannt ist"* (Brief vom 15. Oktober 1986). Das heißt nicht mehr und nicht weniger, als daß es bewilligte Transittransporte von Waffen gibt und daß von unbewilligten nur bei den Österreichischen Bundesbahnen nichts bekannt ist. In der Tat rollen derzeit in schöner Regelmäßigkeit Eisenbahn-Container mit Nachschub jeder Art für die in der BRD stationierten US-Truppen zwischen Brenner und Kufstein durch unser Land. Ihrem geringen Umfange nach zu schließen, ist diese Benützung der Brennerbahn für NATO-Transporte eine logistische Übung, bei der die amerikanischen Militärs ständig jede Möglichkeit durchspielen, um sich alle Wege offenzuhalten.

Jeder Argwohn in dieser Richtung ist nur allzu berechtigt. Die Verstärkung einer Brücke zum Zwecke der militärischen Benützung ist leicht durch die Belastung der schwerer werdenden LKWs zu rechtfertigen. Und die Vergrößerungen der Tunnelprofile auf der Brennerlinie, die den Transport von Gefechtspanzern möglich machen, können durch den geplanten Huckepack-Transport von LKWs auf der Schiene erklärt werden. Für die Lastkraftwagen, die heute unser Land überfahren, existieren zum Teil in den einzelnen NATO-Ländern sogenannte Bereitstellungsverträge, die die Überlassung der LKWs im Ernstfalle an die Armee sicherstellen. Sie könnten im Falle eines Krieges auf ihren gewohnten Routen zum militärischen Einsatz kommen.

Die Militarisierung unserer Umwelt schreitet schneller voran als unser Verdacht ihr folgen kann. Wer mit geöffneten Augen durchs Land fährt, wird da und dort Anlagen bemerken, die in Widerspruch stehen zu den grundlegenden Bedürfnissen der Bevölkerung. Die Trassierung von Autobahnen wird auch bestimmt von ihrer Eignung als Start- und Landebahn für Militärflugzeuge. Jüngstes Beispiel dafür ist ein 2 km langes schnurgerades Teilstück der Autobahn bei Rietz im mittleren Oberinntal, das durch Entfernung der Mittelleitschiene ruck-zuck zur Rollbahn umfunktioniert werden kann.

Vielfach stellt der tägliche Gebrauch von Einrichtungen nur die *friedliche Nutzung der militärischen Infrastruktur* dar. Die Befahrung der Straßen mit Privatautos hat vielleicht ihre Entsprechung in der berühmten Teflonpfanne, die als Abfallprodukt der militärischen Nutzfarmachung des Weltraumes in die Haushalte gekommen ist.

Von welcher Seite auch immer betrachtet, von der wirtschaftlichen, der (neutralitäts-)politischen oder der militärischen: der Widerstand gegen den uns aufgezwungenen Transitverkehr ist praktischer Einsatz für die Souveränität Österreichs. Der Zusammenschluß der Tiroler Initiativgruppen ist ein entscheidender Schritt im Kampf gegen die Degradierung Tirols zur EG-Kolonie und die Einplanung unserer Heimat als NATO-Korridor. Um aber mit Aussicht auf Erfolg der ausländischen Einmischung entgegenzutreten zu können, müssen wir uns gegen ihre Handlanger vor Ort wehren.

Es ist schon so, wie sie sagen: Wir ziehen alle an einem Strick. Aber wir ziehen an verschiedenen Enden.

Weiteres Material zu sämtlichen Detailfragen liegt vor und wird gerne weitergegeben.

FOEHN-Post

Nikaraguafreund. Das können Sie dem Muhri erzählen! Wir haben uns in der FOEHN-Post in Heft 5 erlaubt, anlässlich Ihrer Schilderung der nikaraguanischen Verhältnisse auch auf die afghanischen hinzuweisen. "Als ob man", schreiben Sie, "zu jedem enthaupteten, zu Tode gefolterten Bauernführer oder Revolutionär flugs einen ermordeten Königstöpel hinzufügen müßte." Und dann ganz im KPdSU-Ton: "In Afghanistan gehts um den Sozialismus, der von Pakistan aus mit Hilfe des CIA und Horden von fanatischen Allah-Anbetern bekämpft werden soll." Der Sozialismus, den Sie meinen, sollte in der Tat bekämpft werden. Wir nennen diese Art Sozialismus jedoch ganz ungeschminkt Imperialismus. Und was Sie da ansprechen, ist halt der hundsgeöhnliche amerikanische Imperialismus, der dem sowjetischen - wie überall - die Beute streitig machen will. Neben den von Ihnen genannten Mördern im Dienste des CIA und den, ach, von Ihnen nicht genannten Mördern im Dienste des Kreml kämpft aber heute in Afghanistan ein Volk gegen jede fremde Einmischung. Wer über die Spitze seiner eigenen Nase hinaussieht, hat erkannt, daß Völker auf Dauer stärker sind als Bomben, Folter und Unterdrückung. Und so wird wie das nikaraguanische auch das afghanische Volk im Kampf um seine Befreiung gegen die inneren und die äußeren Feinde den Sieg davontragen.

F.H. Das ist natürlich sehr interessant. Weißt du mehr darüber? Wir sind auch der Meinung, daß Tirol eine "Stromkolonie" ist. Das Geschäft mit unserer Wasserkraft machen deutsche Aktiengesellschaften. Wir bitten auch unsere Leser um Mitarbeit an einer grundlegenden Darstellung hiesiger Strompolitik, ihrer Vorwände und ihrer Hintergründe.

Autorenfunktionäre. Schon zum zweiten Mal verlangen Sie "dringendst Adresse und - wenn möglich - Telefonnummer" des einmal im FOEHN vertretenen gewesenen deutschen Dichters Reinhard Lettau. Sie wollen ihn mit der Aufnahme in die Reihe der österreichischen(!) Autoren beehren. Scheren Sie sich zum Teufel, Herr Ruiss, Herr Vyoral, Sie Ignoranten! Aber subito.

FOEHN-Leser. Ja, es ist oft etwas schwierig, an den FOEHN zu kommen. Sie können ihn aber auch telefonisch bestellen: 052 22 / 39 16 33 (abends). Das Abonnement (vier Hefte) ist weiterhin um hundert Schilling (einschließlich Versand) zu haben.

Wahlgewinner. Es geht voran! Die Zahl der Wahlberechtigten, die bei der jüngsten NR-Wahl sich nicht zwischen den fünf oder sechs Parteien sondern gegen diese entschieden haben, wächst schnell. Die Gruppe derer, die soetwas nicht wählen, und derer, die soetwas nicht gelten lassen - in schöner Umkehrung von den Herrschenden dann als Ungültigwähler bezeichnet - , haben nicht nur ihren Platz als dritte Kraft behauptet, sondern den Abstand zu den beiden vor ihr liegenden millionenschweren Parteien stark verkürzt. Die wirklichen Protestwähler liegen nach wie vor klar vor den von den Medien hinauf-theaterten Nationalen. Das Ergebnis im Detail: SPÖ: 38,7%; ÖVP: 36,6%; Abwähler: 11,1%; FPÖ: 8,6%; Grüne: 4,2%. Die schon mehr als 600.000 Österreicherinnen und Österreicher, die teilweise unter Androhung von Strafen gleichsam über alle bestehenden Parteien das Kreuz gemacht haben, bedeuten gegenüber der NR-Wahl von vor drei Jahren eine Zunahme von 29 Prozent.

Capra. Die, die immer schon sagten, in welche Richtung Ihre geistige Produktion ginge, sind bestätigt worden. Wie wir kürzlich feststellen konnten, werden Sie in der rechtsradikalen Zeitschrift "Aula" mit Vorliebe zitiert. Mit Recht. Grüß Gott.

