

Schweigen im (Blätter-)Walde? Ein Beitrag zur Geschichte des Widerstandes gegen die Pyhrnautobahn

Peter Größwagen*

Abstract

Die Pyhrnautobahn ist als Teil des transeuropäischen Straßennetzes eine hochrangige Alpenquerung. 1987 kam es nach Beginn der Arbeiten zum Lückenschluss in Oberösterreich zu Baustellenbesetzungen, die durch das Einschreiten der Gendarmerie beendet wurden. Die vorliegende Arbeit untersucht die Rezeption der Widerstandsaktionen in österreichweit erscheinenden Printmedien mit Hilfe der historischen Diskursanalyse. Die durch Große Koalition, gemeinsame wirtschafts- und beschäftigungspolitische Ziele der Sozialpartner und die Interessen der Bundesländer Oberösterreich und Steiermark entstandenen hegemonialen Politikverhältnisse bewirkten einen stabilen Pro-Autobahn-Diskurs. Den Autobahngegnerinnen und -gegnern gelang es weder regional, Menschen in nennenswerter Anzahl zu mobilisieren, noch nachhaltig über die regionale Ebene hinaus Aufmerksamkeit zu erzeugen.

1. Einleitung

Die eminente Bedeutung von Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere der Straßen, für den modernen menschlichen Alltag ist alleine durch das seit den 1950er Jahren gestiegene Verkehrsaufkommen evident. Infrastrukturen werden rasch zu einem selbstverständlichen Angebot, das aufgrund seiner Allgegenwärtigkeit paradoxerweise unsichtbar wird. Trotz ihrer materiellen Offensichtlichkeit sind davon auch Verkehrsinfrastrukturen betroffen. Im politischen Diskurs weitgehend abwesend, wurde die Entwicklung von Infrastrukturen auch in den Geschichtswissenschaften lange Zeit wenig untersucht.¹

* DI Peter Größwagen, BA, ist Studierender im Masterstudium Geschichte an der Paris Lodron Universität Salzburg. Die vorliegende Arbeit wurde im Sommersemester 2018 bei Univ.-Prof. Dr. Martin Knoll als Seminararbeit eingereicht.

¹ Vgl. Dirk VAN LAAK, Infra-Strukturgeschichte, in: Geschichte und Gesellschaft 27/3 (2001), 367-393. Der Autor öffnet in seinem Übersichtsbeitrag ein Panoptikum der möglichen Betätigungsfelder für die Infrastrukturge-schichte.

Während des letzten Jahrzehnts hat die Straßengeschichte – im deutschsprachigen Raum insbesondere aufgrund der Arbeiten von Reiner Ruppmann² – einen Platz in der Forschungslandschaft gefunden. Zuletzt legte Magdalena Pernold eine überaus detailreiche Arbeit über den Brennerautobahndiskurs vor.³ Methodisch wandte sie dabei die historische Diskursanalyse nach Achim Landwehr an.⁴ Während Pernold insbesondere regionale Leitmedien untersuchte, wird in dieser Arbeit die Frage gestellt, wie die Widerstandsbewegung gegen den Ausbau der Pyhrnautobahn in österreichweiten Printmedien rezipiert wurde beziehungsweise ob das regionale Geschehen auf nationaler Ebene überhaupt Interesse fand.

Das Geschichtsbild über die Pyhrnautobahn ist vor allem durch Bernd Kreuzer bestimmt, der darüber sowohl dissertierte, als auch für die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (infolge kurz ASFINAG) und das Land Oberösterreich öffentlichkeitswirksam publizierte.⁵ Ein wesentlicher Aspekt, der zivile Widerstand gegen den Autobahnbau, wurde bis jetzt allerdings wenig untersucht. Aus kommunikationswissenschaftlicher Sicht wurde der Mediendiskurs über den Widerstand auf Basis der regionalen Blätter *Kleine Zeitung Graz* und *Oberösterreichische Nachrichten* (OÖN) bearbeitet.⁶ An diese Arbeiten soll mit dem vorliegenden Beitrag angeschlossen werden.

Zunächst werden die Methode der historischen Diskursanalyse und der Zugang zu den Quellen kurz erläutert. Es folgt ein kurzer Abriss über die Entwicklung der Autobahn im Allgemeinen und die Pyhrnautobahn im Speziellen (Kapitel 3). Der eigentliche Kern der Arbeit konzentriert sich auf die Ereignisse des Jahres 1987. Ausgehend von einer Ereignischronologie, werden Aspekte der nationalen medialen Rezeption untersucht (Kapitel 4).

² Vgl. Reiner RUPPMANN, Historiker entdecken die Straßengeschichte als Forschungsfeld. Betrachtungen zu einer verkehrsgeschichtlichen Tagung in Köln am 11. und 12. Mai 2006, in: *Bautechnik* 83/11 (2006), 788–791; Reiner RUPPMANN, Das Dritte Reich dauerhaft fest im Blick? Die Notwendigkeit einer erweiterten Perspektive in der Autobahngeschichte, in: *Historische Zeitschrift* 287 (2008), 91–105.

³ Vgl. Magdalena PERNOLD, *Traumstraße oder Transithölle? Eine Diskursgeschichte der Brennerautobahn in Tirol und Südtirol (1950–1980)*, Bielefeld 2016.

⁴ Vgl. Achim LANDWEHR, *Historische Diskursanalyse*, 2. Auflage, Frankfurt/Main / New York 2009.

⁵ Vgl. Bernd KREUZER, *Schnelle Straßen braucht das Land. Planung und Umsetzung der Autobahnen in Österreich seit den Zwanziger Jahren, gezeigt am Beispiel Oberösterreich*, phil. Dissertation Universität Wien 2007; Bernd KREUZER, *Tempo 130. Kultur- und Planungsgeschichte der Autobahnen in Oberösterreich*, Linz 2005; Bernd KREUZER, Der Bau der Autobahnen und Schnellstrassen in Österreich, in: ASFINAG, Hg., *Das Autobahnnetz in Österreich: 30 Jahre ASFINAG*, Stand Jänner 2012, Wien 2012, 11–120. Das ehemalige Vorstandsmitglied der Pyhrnautobahn AG (PAG), Edgar J. Bublik, legte ebenfalls eine Monographie vor, die aber wegen ihrer offensichtlichen Parteilichkeit und unzureichender Belege hier als Sekundärliteratur wenig geeignet erscheint. Vgl. Edgar J. BUBLIK, *Die Autobahn der grünen Wälder. Graz–Wels – Chronik einer Straße*, o. O. 2003.

⁶ Vgl. Andreas E. POINTNER, *Lesen ist Umweltschutz im Kopf? Die Pyhrnberichterstattung der „Oberösterreichischen Nachrichten“ und der „Kleinen Zeitung Graz“*. Eine Diskursanalyse, phil. Diplomarbeit, Universität Salzburg 1995.

2. Methodik und Quellenkorpus

2.1 Konstruktion von Wirklichkeiten

Nach Fritz Plasser ist „[p]olitische Realität [...] zum überwiegenden Teil massenmedial konstruierte und vermittelte Realität [...]. Politikbild und politische Urteilsfähigkeit der Staatsbürger sind von Faktizität und Qualität der massenmedialen Informationsangebote abhängig.“⁷ Ähnlich argumentiert Claus Reitan, wenn er meint, die Wirklichkeitswahrnehmung der Menschen sei durch die Massenmedien konstruiert und über sie vermittelt.⁸ Den Medienkonsumentinnen und -konsumenten meist nicht bewusst, ist es also journalistisches Selbstverständnis, nicht Wirklichkeit abzubilden, sondern konstruierte Wirklichkeiten zu vermitteln. Auch Geschichtsschreibung wird als Konstruktion von Vergangem mit Mitteln der Sprache begriffen. Die mediale Konstruktion der Realität sollte mit der historischen Diskursanalyse, bei der die Sprache in das Zentrum der Betrachtung rückt und nicht die historischen Ereignisse selbst, fassbar sein. Hier werden Elemente der historischen Diskursanalyse nach Achim Landwehr angewandt. Dieser geht, ähnlich wie die oben zitierten Kommunikationswissenschaftler, „grundsätzlich vom Konstruktionscharakter soziokultureller Wirklichkeiten“ aus und postuliert diese Wirklichkeiten erst als durch die Diskurse hervorgebracht.⁹ Die tatsächlichen Veränderungen der Wirklichkeiten können demnach vom Diskurs über diese Wirklichkeiten nicht getrennt werden.¹⁰ Von naturalisierten Diskursen wird gesprochen, wenn sie einen so hohen Grad an Selbstständigkeit erreicht haben, dass sie innerhalb des Systems nicht mehr in Frage gestellt werden können.¹¹ Diese, beziehungsweise auch die Frage nach Gründen, weshalb sich ein Diskurs nicht naturalisiert, sind von besonderem Interesse.

Landwehr schlägt die Untersuchungsschritte Korpusbildung, Kontextanalyse, Analyse der Aussagen, Analyse der Texte und Diskursanalyse vor.¹² Die Gesamtheit aller Äußerungen, die das Thema behandeln, wird als imaginärer Korpus bezeichnet. Davon ist nur ein Restbestand, das virtuelle Korpus, überliefert. Aus diesem wird ein, für die Beantwortung der Fragestellung relevantes, konkretes Korpus ausgewählt. Die Korpusbildung ist stark subjektiv

⁷ Fritz PLASSER, Massenmedien und politische Kommunikation, in: Herbert Dachs u. a., Hg., Politik in Österreich: Das Handbuch, Wien 2006, 525–537, hier 525.

⁸ Vgl. Claus REITAN, Medien, Märkte und Journalisten, in: Heinz Pürer u. a., Hg., Praktischer Journalismus: Presse, Radio, Fernsehen, Online. Inklusive CD-ROM mit journalistischen Beispielen, 5. Auflage, Konstanz 2004, 15–28, hier 17.

⁹ Vgl. LANDWEHR, Diskursanalyse, 98.

¹⁰ Vgl. ebd., 94.

¹¹ Vgl. ebd., 129.

¹² Ausführlich abgehandelt in ebd., 101–131.

beeinflusst und muss dokumentiert werden.¹³ Der Kontextanalyse wird hier kein eigenes Kapitel gewidmet. Sie in den Text einzuweben, schien in Anbetracht der Kürze der Abhandlung geeigneter. Im Rahmen der konkreten Analyse werden der Umfang und die zeitliche Verteilung der medialen Berichterstattung sowie die Themendistribution und Fragen der Personalisierung erörtert. Aufbauend darauf, wird den darin enthaltenen Diskursebenen nachgespürt.

2.2 Korpusbildung

Um ein konkretes Korpus bilden zu können, sind der Untersuchungszeitraum und die zu untersuchenden Medien festzulegen. Die hier interessierenden Widerstandsaktivitäten konzentrierten sich, wie in Kapitel 4.1 gezeigt wird, auf Mai bis Oktober 1987, weshalb auch der Untersuchungszeitraum auf diese Periode eingeschränkt werden kann. Als zu untersuchende Printmedien bieten sich vorrangig die Tagespresse und Wochenperiodika an, da diese ihre Beiträge auf aktuelle Ereignisse abstimmen. Magazine von Interessenvertretungen, die üblicherweise monatlich bis vierteljährlich erscheinen und sämtliche Mitglieder erreichen, könnten zusätzlich dazu, unabhängig von der Tagesaktualität, aufschlussreiche Informationen über die Sichtweise der Interessenverbände enthalten.¹⁴

Da der Frage nachgegangen werden soll, wie das regionale Geschehen auf nationaler Ebene rezipiert wurde, sind für das konkrete Korpus Printmedien von Interesse, die sich an Leser/-innen im gesamten Bundesgebiet richteten. Von der Einbeziehung von Bundesländerzeitungen, Bundesländerausgaben überregionaler Zeitungen und sonstigen Medien mit regionalem Fokus wird daher abgesehen.¹⁵ Aus pragmatisch-arbeitsökonomischen Gründen wird auf den Bestand der Universitätsbibliothek Salzburg zurückgegriffen und es werden *Die Presse*, die *Salzburger Nachrichten* (SN) und die *Wiener Zeitung* analysiert.¹⁶ Zwar handelt es sich bei den *Salzburger Nachrichten* um ein den OÖN vergleichbar regional verankertes Medium,

¹³ Vgl. ebd., 101–103.

¹⁴ Ich gehe dabei von der Arbeitshypothese aus, dass wegen der wirtschaftlichen Bedeutung der Autobahn Magazine von den Sozialpartnern zuzuordnenden Vereinigungen und wegen des Eingriffs in den Alpenraum Magazine von Alpinvereinen im Hinblick auf die Fragestellungen aussagekräftiges Material liefern können. Damit sollte die diskursive Rolle von gesellschaftlich relevanten Organisationen aus den Bereichen Wirtschaft, Arbeit und Freizeit transparent werden.

¹⁵ Das trifft auch für die umfangreich berichtenden OÖN zu, die allerdings für die Rekonstruktion des Ereignisablaufes als wertvolle Quelle herangezogen werden. Die Möglichkeit einer partiellen Berücksichtigung des Diskursbeitrages der OÖN eröffnet sich im Analyseteil durch Hinweise auf die Ergebnisse der diskursanalytischen Untersuchung der OÖN und der *Kleinen Zeitung* in POINTNER, Umweltschutz.

¹⁶ Für den auch in Frage kommenden *Kurier* weist der Bibliothekskatalog der Universität Salzburg im relevanten Zeitraum eine Lücke auf. Alle anderen Tageszeitungen erschienen im Untersuchungszeitraum entweder als Bundesländerausgaben, oder hatten überhaupt regionalen Charakter. Vgl. VERBAND ÖSTERREICHISCHER ZEITUNGSHERAUSGEBER UND ZEITUNGSVERLEGER, Hg., Pressehandbuch 1987, Wien 1987, 35–78.

sie erscheinen aber bundesweit und bieten sich für diese Studie insofern an, als sie nicht dem von Pointer untersuchten Korpus angehören. Im Untersuchungszeitraum erschienen wöchentliche Periodika in großer Zahl.¹⁷ Das Forschungsinteresse erfordert es, aus dieser Vielfalt Medien auszuwählen, die auch gesellschaftspolitische Anliegen behandeln. Mit *Profil* und *Furche* stehen zwei geeignete zur Verfügung, die sich auch in ihrer Ausrichtung deutlich unterscheiden.¹⁸ Die Magazine der Interessenverbände erscheinen zu einem beträchtlichen Teil in regionalen Ausgaben, weshalb in diesem Punkt das Korpus nicht im geplanten Umfang realisiert werden kann.¹⁹ Die Analyse war daher auf *Arbeit und Wirtschaft* (AK), *Solidarität* (ÖGB), *Der Naturfreund* (TVN) und die *Mitteilungen des österreichischen Alpenvereins* (ÖAV) zu beschränken. Das konkrete Korpus wurde systematisch aus relevanten Beiträgen dieser Medien gebildet.²⁰

Für die Rekonstruktion der Ereignisgeschichte von Mai bis Oktober 1987 wurden zusätzlich zur Sekundärliteratur das digitale Archiv der sehr dicht berichtenden OÖN und eine Publikation des Falter-Verlages herangezogen.²¹ Die OÖN verwendeten eine Sprache, die das Image der Autobahngegner/-innen negativ kodierte.²² Umgekehrt ist die Situation bei der Broschüre des Falter-Verlages, deren Herausgeber/-innen mit dem Anspruch antraten, „mit[zu]helfen, ‚die größte Macht im Staate‘ weiterzuschwächen“ und sich damit klar auf der

¹⁷ Vgl. VERBAND ÖSTERREICHISCHER ZEITUNGSHERAUSGEBER UND ZEITUNGSVERLEGER, Pressehandbuch 1987, 79-176.

¹⁸ Es kämen vor allem auch *Wochenpresse* und *Falter* in Frage; aber auch die *Neue Freie Zeitung* als Organ der FPÖ und verschiedene wirtschaftsnahe Wochenperiodika, oder auch *Die ganze Woche* als Boulevardblatt wären als Untersuchungsgegenstand denkbar.

¹⁹ Österreichweit erscheinende Magazine der WKO sowie der Landwirtschafts- und Ingenieurskammern konnten nicht aufgefunden werden. Die Landwirtschaftskammern sind föderal organisiert und verfügen über kein bundesweit erscheinendes Printorgan (E-Mail-Auskunft von Hrn. Siffert/Landwirtschaftskammer Österreich/Leiter Kommunikation, 12.02.2018). Auch bei der Wirtschaftskammer Österreich sind nur Wirtschaftskammer-Zeitungen der Bundesländerorganisationen verfügbar (E-Mail-Auskunft von Hrn. Fröhler/Wirtschaftskammer Österreich/Abteilung Recht und Organe, 15.02.2018). Für die Kammer der Ziviltechniker/-innen, Architektinnen und Architekten und Ingenieurinnen und Ingenieure scheint vergleichbares zu gelten. Im Katalog des Österreichischen Bibliothekenverbundes finden sich für den fraglichen Zeitraum nur länderspezifische Publikationen für jeweils zwei bis drei Bundesländer (z. B. Tirol/Vorarlberg). Eine E-Mail-Anfrage bei der Kammer zu möglichen weiteren Publikationen wurde nicht beantwortet. Auf die Bundesländerausgaben auszuweichen wäre eine wenig befriedigende Alternative, da dadurch Interpretationsprobleme beim Vergleich mit den österreichweiten Medien entstünden.

²⁰ Eine Kurzinformation zu den einzelnen Medientiteln ist im Anhang angefügt. Leser/-innenbriefe wurden in keinem Fall einbezogen. Bei der Sichtung der Tagespresse zeigte sich rasch, dass Berichte über die Pyhrnautobahn in den Rubriken Österreich-Chronik (*Die Presse*, *Salzburger Nachrichten*) und Chronik-Lokales (*Wiener Zeitung*) enthalten waren, die im Zeitraum vom 15. Mai bis 07. Oktober 1987 vollständig durchgesehen wurden. Bei *Profil* beschränkte sich die Durchsicht auf das Inhaltsverzeichnis. Bei nicht eindeutig zuordenbaren Titeln wurde zusätzlich nachgeschlagen. *Die Furche* wurde mit Ausnahme der Kunst- und Literaturseiten vollständig durchgesehen, ebenso die restlichen Magazine.

²¹ Vgl. Oberösterreichische Nachrichten, online unter: <http://www.nachrichten.at/archiv/> (15.02.2018); N. N., Chronik, in: Monika Auer / Irmtraud Egger, Hg., Thema Pyhrn: Autobahnprojekt und Widerstand, Wien o. J., 18 f. Die Recherche bei den OÖN war mittels einer Volltextsuche (Suchbegriff „Pyhrn*“) möglich.

²² Vgl. auch POINTNER, Umweltschutz, 112.

Seite der Protestierenden positionierten.²³ Von einer objektiven Berichterstattung kann daher bei beiden Quellen nicht ausgegangen werden.

3. Autobahngeschichte

3.1 Ein Überblick

Die Autobahn stellt nicht nur einen „integralen Bestandteil der Mobilitätsrevolution im 20. Jahrhundert dar“²⁴, sondern ist auch eine Erfindung des 20. Jahrhunderts, die der Brockhaus des Jahres 1928 noch nicht kannte.²⁵ Der Begriff der Autobahn im heutigen Verständnis als „Schnellverkehrsstraße, die mit getrennten Richtungsfahrbahnen kreuzungsfrei geführt wird“²⁶, entstand bei der Entwicklung von Verkehrskonzepten in der Weimarer Republik.²⁷ Die kollektive Vorstellung, die Autobahn sei erstens zum Zweck der effektiven Kriegsführung und zweitens von Hitler persönlich erfunden worden, verweist Ruppmann in den Bereich der Legenden.²⁸ Das Autobahnerbe des Dritten Reiches betrug dennoch 3900 km,²⁹ wovon auf dem Gebiet des heutigen Österreich lediglich 16,8 km³⁰ fertiggestellt worden waren. Umfangreiche Planungsarbeiten wurden zwischen 1939 und 1941 aber auch schon für die Strecke Wels-Liezen durchgeführt.³¹ Dabei ging es nicht nur um eine möglichst effiziente Beschleunigung des Verkehrs, sondern auch um das „erfahren“ einer besonders schönen Landschaft.³²

²³ Monika AUER / Irmtraud EGGER, Hg., Thema Pyhrn. Autobahnprojekt und Widerstand, Wien o. J., 1.

²⁴ Reiner RUPPMANN, Das System der Autobahnen und ihre kulturellen Mythen, in: Ralf Roth / Karl Schlögel, Hg., Neue Wege in ein neues Europa: Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert, Frankfurt/Main / New York 2009, 338–360, hier 338.

²⁵ Vgl. Brockhaus. Handbuch des Wissens in vier Bänden, Bd. 1: A–E, 6. Auflage von Brockhaus' kleinem Konversations-Lexikon, Leipzig 1928.

²⁶ N. N., Autobahn, in: Brockhaus. Enzyklopädie, Bd. 3: AUSW–BHAR, 21. Auflage, Leipzig / Mannheim 2006, 11.

²⁷ Vgl. PERNOLD, Traumstraße, 17; RUPPMANN, System, 341. Pernold benennt als Urheber des Begriffes „Autobahn“ Robert Otzen, den Vorsitzenden des „Verein[s] zur Vorbereitung der Autostraße Hamburg-Frankfurt-Basel“ im Jahr 1927.

²⁸ Vgl. ebd., 345. Ruppmann verweist hier ausdrücklich darauf, dass der Generalstab den Autobahnbau als militärisch nicht relevant einschätzte.

²⁹ Vgl. ebd., 348.

³⁰ Vgl. KREUZER, Straßen, 96.

³¹ Vgl. ebd., 102–104.

³² Vgl. ebd., 104. Bernd Kreuzer berichtet von einer Variante der Autobahn Wels – Liezen durch das Stodertal, um den Anblick der Prielgruppe genießen zu können. In vergleichenden Arbeiten zur Straßengeschichte Europas und der USA nennt Thomas Zeller dieses Phänomen „die Gleichzeitigkeit von Beschleunigung und Entschleunigung des Verkehrs“. Siehe dazu Thomas ZELLER, Der verlangsamte Verkehr: Die Herstellung von Landschaft durch Straßen im 20. Jahrhundert, in: Ralf Roth / Karl Schlögel, Hg., Neue Wege in ein neues Europa: Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert, Frankfurt/Main / New York 2009, 361–376, hier 362.

Diese Sichtweise begegnet auch nach dem Zweiten Weltkrieg wieder bei der Brennerautobahn, deren „Trassenführung [...] spektakuläre Panoramablicke auf die Bergwelt“ ermöglicht.³³

Nach dem Zweiten Weltkrieg versprach man sich durch das European Recovery Program eine Verbesserung der kriegsbedingt katastrophalen Mobilitätsinfrastruktur. Die Mittel für deren Auf- und Ausbau wurden allerdings in den meisten Staaten, so auch in Österreich, vorwiegend für die Bahninfrastruktur verwendet.³⁴ Die Versuche der Vereinigten Staaten, Änderungen des europäischen Mobilitätsverhaltens hin zur Straße zu bewirken, griffen (noch) nicht.³⁵ 1950 wurde die *Declaration on the Construction on Main International Traffic Arteries* verabschiedet, der Österreich bereits 1951 beitrug und durch die der Ausbau eines transeuropäischen Straßennetzes forciert werden sollte.³⁶ Obwohl Österreich aufgrund seiner geografischen Lage eine zentrale Rolle für die Alpenquerung zukam, führte dies in den frühen 1950er Jahren noch keineswegs zu einer zwingenden Errichtung von Autobahnen.³⁷ Mit dem zunehmenden Verkehr setzte sich jedoch letztlich die Autobahn durch, wobei für den Gütertransit die Brennerautobahn mit einem Anteil von annähernd 50 Prozent in den 1980er Jahren die bei weitem bedeutendste Alpenquerung war.³⁸ Ab den frühen 1990er Jahren wurden zur Entwicklung eines Trans-European Network (TEN) in der Europäischen Union Prioritäten für den weiteren Ausbau der Transportinfrastruktur festgelegt. Alpenquerende Straßenprojekte waren darin nicht mehr enthalten.³⁹

³³ PERNOLD, Traumstraße, 311.

³⁴ Vgl. Frank SCHIPPER, Changing the face of Europe. European road mobility during the Marshall Plan years, in: *The Journal of Transport History* 28/2 (2007), 211–228, hier 213–215.

³⁵ Vgl. ebd., 223.

³⁶ VGL. PERNOLD, Traumstraße, 62–64.

³⁷ Vgl. ebd., 68–74. Pernold zeigt hier die Bemühungen um den Ausbau der Brennerbahn und einer Schnellstraße anstelle der Autobahn.

³⁸ Vgl. Werner BÄTZING, *Die Alpen. Geschichte und Zukunft einer europäischen Kulturlandschaft*, 2. Auflage, München 2003, 204. Die Brennerstrecke war neben dem Mt. Blanc die einzige Strecke mit einem Transitanteil von über 50 Prozent. Auf allen anderen Strecken dominierte der Eigenverkehr. Für die Pyhrnstrecke gibt Werner Bätzing einen Transitanteil von lediglich 20 Prozent (1984) bis 25 Prozent (1989) an. Das rasante Wachstum des Verkehrsaufkommens zeigt Pernold sehr instruktiv am Beispiel des Brenners. Vgl. PERNOLD, Traumstraße, 41–60.

³⁹ Vgl. Michèle MERGER, *The Great European Infrastructure Projects and their Outcome*, in: Ralf Roth / Karl Schlögel, Hg., *Neue Wege in ein neues Europa: Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert*, Frankfurt/Main / New York 2009, 417–430, hier 420, 426.

3.2 Die Pyhrnautobahn

Die Pyhrnautobahn⁴⁰ ist die letzte der großen Alpentransversalen; eine weitere neue Autobahn ist aufgrund der Alpenkonvention seit dem Jahr 2000 vorerst nicht mehr möglich.⁴¹ Schon Anfang der 1970er Jahre lagen weitreichende Ausbaupläne für ein österreichisches Autobahn- und Schnellstraßennetz vor, in denen auch die Pyhrnautobahn (A9) eine wesentliche Rolle spielte.⁴² Interesse am Bau der Pyhrnautobahn hatten vor allem die Bundesländer Oberösterreich und Steiermark, die auch ab 1967 die ersten Verkehrsgutachten beauftragten.⁴³ Zu Beginn des Untersuchungszeitraumes war die Pyhrnautobahn im oberösterreichischen Teil, mit Ausnahme des für den Verkehr freigegebenen Abschnittes zwischen Windischgarsten und der Landesgrenze⁴⁴, noch nicht über das Planungsstadium hinausgekommen, während der steirische Teil bereits wesentlich weiter fortgeschritten war.⁴⁵

Bereits mit den ersten Planungen tauchten auch die ersten Widerstände auf. Die über Jahrzehnte anhaltenden Widerstände von Kommunen, Flurschutzgemeinschaften und Bürgerinitiativen führten zu einer Reihe von Planungsvarianten und Umplanungen, sodass das letzte Baulos erst 2001 in Angriff genommen werden konnte. Der Begriff Widerstand bedeutet hier nicht zwingend eine Ablehnung gegen die Autobahn an sich: Das Spektrum reichte von Änderungswünschen in der Trassenführung bis zur vollständigen Ablehnung.⁴⁶ Als Folge dessen zog sich die Fertigstellung der Autobahn bis zum Jahr 2004 hin (Tabelle 1).

⁴⁰ Der Begriff Pyhrnautobahn ist die gängigste Bezeichnung für die Autobahn zwischen dem Knoten Voralpenkreuz und Spielfeld/Grenzübergang (A9), die den österreichischen Teil der Europastraße E57 nach Ljubljana bildet. Nach Kreuzer wurde die Bezeichnung „Pyhrn Autobahn“ spätestens mit dem Bundesgesetz BGBl. 113/1968 verwendet. Er verweist allerdings auch auf die Verwendung des Begriffes „Pyhrnstrecke“ bereits während der Planungen im Dritten Reich. Vgl. KREUZER, Straßen, 263.

⁴¹ Vgl. BÄTZING, Alpen, 203.

⁴² Vgl. KREUZER, Bau, 22 f., sowie das Kartenmaterial in KREUZER, Straßen, 187, 189.

⁴³ Vgl. KREUZER, Straßen, 262.

⁴⁴ Das entspricht 21,5 von 68,8 km. Vgl. KREUZER, Tempo, 206.

⁴⁵ Vgl. KREUZER, Bau, 69.

⁴⁶ Vgl. ebd., 263–278. Kreuzer gibt hier einen zusammenfassenden Überblick über die Planungsgeschichte, unter Berücksichtigung der Widerstände.

Tabelle 1: Chronologie der Verkehrsfreigaben im oberösterreichischen Teil der Pyhrnautobahn⁴⁷

Datum	Streckenabschnitt	Bemerkung
21.10.1983	Spital am Pyhrn – Landesgrenze	linke Richtungsfahrbahn
17.12.1985	Windischgarsten – Spital am Pyhrn	linke Richtungsfahrbahn
05.08.1986	Windischgarsten – Spital am Pyhrn	rechte Richtungsfahrbahn
27.06.1990	Voralpenkreuz – Inzersdorf	
08.11.1997	St. Pankraz – Windischgarsten	
19.09.2003	Schön – St. Pankraz	Tunnelkette Klaus
17.12.2004	Inzersdorf – Schön	

4. Widerstand – Mai bis Oktober 1987

4.1 Ereignisgeschichte⁴⁸

Von Frühsommer bis Herbst 1987 kam es zu einer Reihe von Aktionen des zivilen Widerstandes im Zusammenhang mit dem Baubeginn für das Baulos „Voralpenkreuz/Inzersdorf“. Nachdem Bernd Kreuzer diese kurze Episode in seiner sehr detailreichen Dissertation nur am Rande streift,⁴⁹ war es für die hier behandelten Fragestellungen erforderlich, die Ereignisgeschichte etwas detaillierter zu rekonstruieren.⁵⁰ Nachdem zum Zeitpunkt der Proteste im Wesentlichen nur die eigentliche Alpenquerung fertiggestellt war, betrachteten die Autobahngegner/-innen das Baulos „Voralpenkreuz/Inzersdorf“ als entscheidende Bauetappe, deren Verhinderung die weiteren Ausbaupläne zu Fall bringen sollte.⁵¹

Für den Fall des Baubeginnes war der Wille zu aktiven Protesten einem interessierten Publikum bereits auf nationaler Ebene bekannt.⁵² Als die OÖN am 13. Mai den angeblich für

⁴⁷ Vgl. ebd. 261. Abweichend von Kreuzer wird in der obigen Tabelle die Ortsbezeichnung Windischgarsten anstelle von Roßleithen verwendet.

⁴⁸ Die Angaben in den verwendeten Quellen wurden nicht systematisch verifiziert. Abweichende Angaben in unterschiedlichen Quellen werden aber thematisiert, wenn eine Relevanz gegeben erscheint.

⁴⁹ Vgl. ebd., 270 f. Leider stützen sich seine Ausführungen hier auf eine nicht öffentlich zugängliche Seminararbeit.

⁵⁰ Eine tabellarische Zusammenfassung der Ereignischronologie ist im Anhang enthalten.

⁵¹ Vgl. Walter SCHWARZ, Verkehrspolitik. Die Schlacht am Pyhrn, in: Profil 18/2, 12.01.1987, 23–24, hier 24.

⁵² Vgl. Walter SCHWARZ, Pyhrnautobahn. "Man wird uns wegtragen müssen", in: Profil 18/14, 06.04.1987, 52.

Montag, den 18. Mai, geplanten Baubeginn meldeten, wurde eine Baustellenbesetzung angekündigt.⁵³ Die Autobahnegner/-innen versuchten mit Unterstützung der Grünen⁵⁴ den Diskurs durch eine Protestkundgebung (14. Mai) in Wien auf die nationale Ebene zu heben.⁵⁵ Die Pyhrnautobahn AG (infolge kurz PAG) hatte aber offensichtlich falsche Angaben durchsickern lassen und begann unbehelligt bereits am Freitag, dem 15. Mai, mit den Bauarbeiten bei Voitsdorf.⁵⁶

Die erste Baustellenbesetzung erfolgte daraufhin nicht spontan, sondern erst mit drei Tagen Verzögerung am 18. Mai. Dem dürfte ein Vorbereitungstreffen „von Leuten, die zu gewaltfreiem Widerstand bereit sind“⁵⁷ vorausgegangen sein. Die Besetzung durch die „zwanzig Demonstranten“, die „im Laufe des Tages von Abgeordneten der Grün-Alternative und anderen Sympathisanten unterstützt“ wurden, scheint friedlich verlaufen zu sein und die Gendarmeriepräsenz war gering.⁵⁸ Zur Räumung der Baustelle am Folgetag standen mehr als 70 Gendarmen unter Leitung des Bezirkshauptmannes Knut Spelitz und mehr als ein Dutzend Diensthunde bereit. Demonstrierende mussten zum Teil weggetragen werden und es kam zu einem Biss durch einen Diensthund und ein bis fünf Verhaftungen.⁵⁹

Am 22. Mai wurde durch die Bezirkshauptmannschaft ein Aufenthaltsverbot auf der Baustelle verhängt, weshalb eine dort geplante Traktorprotestfahrt nach Kirchdorf und Micheldorf verlegt wurde.⁶⁰ Zusätzlich kam es zu einer Protestaktion im Parlamentsklub der SPÖ, während der Umweltsprecher Peter Keppelmüller die SPÖ-Umweltpolitik vorstellte.⁶¹ Am 29. Mai wurde eine Demonstration am Dornleithenberg (B138 zwischen Kirchdorf und Voitsdorf) abgehalten, an der sich zwischen 300 und 700 Personen beteiligten. Zum Teil reisten

⁵³ Vgl. Friedrich SALMEN, Voitsdorf, in: Oberösterreichische Nachrichten, 13.05.1987, 7.

⁵⁴ Die Grüne Alternative-Liste Freda Meissner-Blau schaffte 1986 den Einzug in den Nationalrat. Die Organisationsstrukturen und die „grüne“ Bewegung/Parteienlandschaft waren aber noch etwas unübersichtlich. Vgl. Herbert DACHS, Grünalternative Parteien, in: Herbert Dachs u. a., Hg., Politik in Österreich: Das Handbuch, Wien 2006, 389–401, hier 390–392. Da hier die genauen Verhältnisse unerheblich sind werden diese Gruppen ohne genaue Differenzierung als „Grüne“ bezeichnet, wie übrigens häufig auch in den Medien.

⁵⁵ Vgl. Helmut WAHL, Linz, in: Oberösterreichische Nachrichten, 15.05.1987, 7.

⁵⁶ Vgl. N. N., Voitsdorf, in: Oberösterreichische Nachrichten, 16.05.1987, 1.

⁵⁷ N. N., Chronik, 18. Der Falter berichtet von von einem Vorbereitungstreffen am Sonntag von etwa 70–100 Personen. Vgl. ebd., 19.

⁵⁸ Johann STÖGMÜLLER, Ried im Traunkreis, in: Oberösterreichische Nachrichten, 19.05.1987, 9.

⁵⁹ Vgl. Johann STÖGMÜLLER, Voitsdorf, in: Oberösterreichische Nachrichten, 20.05.1987, 7; N. N., Chronik, 18).

⁶⁰ Vgl. Johann STÖGMÜLLER, Voitsdorf/Micheldorf, in: Oberösterreichische Nachrichten, 23.05.1987, 7.

⁶¹ Vgl. N. N., Protest gegen Ausbau der Pyhrn-Autobahn 1987, in: Bildarchiv Austria. Die Bildplattform der Österreichischen Nationalbibliothek, online unter: http://www.bildarchivaustria.at/Pages/ImageDetail.aspx?p_iBil-dID=14945480 (12.02.2018).

die Teilnehmer/-innen auch aus Wien an.⁶² Am Tag darauf fand während einer Rede der Umweltministerin Marilies Fleming bei der oberösterreichischen Landesausstellung in Steyr eine nicht genehmigte Demonstration statt, wobei drei Personen kurzzeitig verhaftet wurden.⁶³

Die zweite Besetzungsphase begann mit einer versuchten Besetzung am 1. Juni und vier Verhaftungen. Es folgte eine Besetzung am 3. Juni, bei der alle 14 daran beteiligten Personen festgenommen wurden.⁶⁴ Der Beginn der dritten Besetzung geht aus den Unterlagen nicht klar hervor, erfolgte aber höchstwahrscheinlich am Pfingstsonntag (7. Juni). Die 27 beteiligten Personen entfernten und verbrannten die auf der Baustelle eingeschlagenen Markierungspflöcke, bevor die Baustelle zwei Tage darauf (am 9. Juni) durch ein Großaufgebot der Gendarmerie geräumt und 21 Personen verhaftet wurden. Ob die Exekutive dabei übertriebene Gewalt einsetzte oder nicht, wurde von den unmittelbar Beteiligten unterschiedlich beurteilt.⁶⁵ Am 21. Juni hängten vier Aktivisten am Turm der Stadtpfarrkirche in Steyr ein Transparent gegen die Pyhrnautobahn auf.⁶⁶

Die vierte Baustellenbesetzung bestand aus mehreren Einzelaktionen und zog sich von Donnerstagabend, dem 9. Juli, bis zum darauffolgenden Samstag. Tägliche Verhaftungen führten, je nach Quelle, zu insgesamt 45 oder 65 Festnahmen. Der Gendarmerieeinsatz war mit etwa 100 Beamtinnen und Beamten sowie sieben Diensthunden wieder beträchtlich. Ein Demonstrant und ein Polizist wurden verletzt.⁶⁷ Am 18. Juli hissten Aktivistinnen und Aktivisten an einer Eisenbahnbrücke in Klaus ein Transparent. Am 24. Juli und am 25. September fanden Fahrraddemonstrationen statt, letztere unter dem prägnanten Titel „Pyhrn-Betonwurz-Ralley [sic!]“.⁶⁸

Bei der fünften und letzten Besetzung am 26. September standen etwa 100 Autobahngegner/-innen 30 Beamten und neun Hundeführern gegenüber. Die OÖN berichteten auch über Sachschäden an den Zaunanlagen der Baustelle und von drei Verletzten, davon zwei mit Bissverletzungen. Lediglich vier der „Demonstrierer“ seien ortsansässig gewesen, der Rest

⁶² Friedrich SALMEN, Wartberg/Krems, in: Oberösterreichische Nachrichten, 30.05.1987, 7.

⁶³ Vgl. N. N., Steyr, in: Oberösterreichische Nachrichten, 01.06.1987, 7.

⁶⁴ Vgl. N. N., Pyhrnautobahn, in: Die Presse, 03.06.1987, 11; N. N., Linz, in: Oberösterreichische Nachrichten, 05.06.1987, 7.

⁶⁵ Vgl. Maximilian HOFER, Kirchdorf, in: Oberösterreichische Nachrichten, 10.06.1987, 7.

⁶⁶ Vgl. N. N., Steyr, in: Oberösterreichische Nachrichten, 22.06.1987, 7.

⁶⁷ Vgl. Johann STÖGMÜLLER, Voitsdorf, in: Oberösterreichische Nachrichten, 11.07.1987, 7; N. N., Voitsdorf, in: Oberösterreichische Nachrichten, 11.07.1987, 1; N. N., Voitsdorf, in: Oberösterreichische Nachrichten, 13.07.1987, 8; N. N., Chronik, 18.

⁶⁸ Vgl. ebd., 18. Der Name spielt auf die Pyhrn-Eisenwurz-Rallye, ein jährlich in der Region durchgeführtes Motorsportevent, an.

überwiegend von Wien angereist. Je nach Quelle kam es zu 14 oder 21 Verhaftungen.⁶⁹ Mit dem Einbetonieren eines toten Baumes aus dem Kremstal vor dem Autobusbahnhof in Linz fand der „heiße Sommer“ am 30. Oktober ein Ende. Die nächste öffentlichkeitswirksame Protestaktion scheint erst wieder am 15. April 1988 stattgefunden zu haben.⁷⁰

Weiters wurde von verschiedenen Treffen der Autobahngegner/-innen, Festen und weiteren kleineren Aktionen berichtet. Dabei anwesend waren wiederholt von auswärts angereiste Demonstrantinnen und Demonstranten, darunter auch Abgeordnete der Grünen. Zu finden sind auch Angaben über Verwaltungsstrafen und Schadenersatzforderungen.⁷¹ Die Festnahmen erfolgten anscheinend ausnahmslos vorübergehend zum Zweck der Entfernung von der Baustelle und zur Feststellung der Personalien. Ob durch die Behörde verhängte Freiheitsstrafen tatsächlich rechtswirksam wurden, ist unklar.⁷² Mit Ausnahme der ausgerissenen Markierungspflöcke wurden nur geringe Sachbeschädigungen berichtet.

Aus den Berichten der OÖN ist zu schließen, dass an den Besetzungen meist wenige Menschen beteiligt waren.⁷³ Konkrete Zahlen lassen sich aus den Zeitungsberichten aber nicht erschließen. Auch in der Chronik des Falter-Verlages ist nur die Anzahl der Verhafteten angegeben. Eine Größenordnung von 100 Personen wird aber wohl kaum je wesentlich überschritten worden sein. In der Regel scheinen die Aktionen von wenigen zehn Aktivistinnen und Aktivisten durchgeführt worden zu sein. Die einzige größere Veranstaltung war die Demonstration am 29. Mai. Demnach dürfte die Anzahl der Gendarmen jene der Aktivistinnen und Aktivisten häufig überschritten haben. Bemerkenswert ist, wie selbstverständlich und unaufgeregert die OÖN über Bisse durch Polizeihunde schrieb. Aber selbst in diesen Fällen scheint es keine schweren Verletzungen gegeben zu haben. Solidaritätsaktionen wurden nur aus Steyr berichtet.

⁶⁹ Vgl. Helmut WAHL, Voitsdorf, in: Oberösterreichische Nachrichten, 28.09.1987, 9; N. N., Chronik, 18.

⁷⁰ Vgl. N. N., Kirchdorf, in: Oberösterreichische Nachrichten, 16.04.1988, 1.

⁷¹ Vgl. N. N., Chronik, 18 und OÖN.

⁷² Vgl. STÖGMÜLLER, Voitsdorf. Die OÖN berichteten hier unter anderem, dass ein „Berufsdemonstrant“ mit zwölf Tagen, jedoch noch nicht rechtskräftig, bestraft sei.

⁷³ Die genannten Zahlen sollten ganz allgemein mit Vorsicht betrachtet werden. Ein Beispiel zur Illustration: Während für den 19. Mai in den OÖN unverbindlich von unterstützenden Sympathisanten die Rede war, berichteten die *Salzburger Nachrichten* konkret von rund 40 mit dem Bus aus Wien angereisten Personen. Vgl. N. N., Grüne Abgeordnete unter den Baustellenbesetzern. Lage spitzte sich Dienstag Vormittag deutlich zu, in: *Salzburger Nachrichten* 43/116, 20.05.1987, 6.

4.2 Rezeption auf nationaler Ebene

4.2.1 Tagespresse

Umfang und Dichte der Berichterstattung in den drei untersuchten Tageszeitungen sind aus Abbildung 1 ersichtlich. Dargestellt sind der Umfang jedes einzelnen Zeitungsartikels mittels Angabe der Zeilenanzahl sowie alle Besetzungsaktionen und einige Demonstrationen der Autobahngegner/-innen, um den zeitlichen Zusammenhang mit der Berichterstattung zu visualisieren. Auf eine zeitlineare Darstellung wurde aus Gründen der Übersichtlichkeit verzichtet.

Die *Presse* berichtete zwischen dem 15. Mai und dem 7. Oktober in der Rubrik *Österreich-Chronik* 13 Mal auf insgesamt 324 Zeilen über Ereignisse, die im Zusammenhang mit den Protesten standen. Bei mehr als 60 Prozent der Beiträge handelte es sich um Kurznotizen von höchstens zwölf Zeilen oder um kurze Erwähnungen in einem verwandten Kontext (z. B. der Brennerblockade und der Eröffnung des Plabutschunnels/Graz). Nur zu Beginn der Proteste, kurz vor und kurz nach der ersten Besetzung, erschienen innerhalb einer Woche insgesamt drei Beiträge mit mehr als einer halben Spalte Länge, am 15. Mai auch mit Bild. Nach der zweiten und dritten Besetzung erschienen nur noch Kurznotizen.⁷⁴ Zu der vierten und fünften Besetzung wurden keine Beiträge mehr aufgefunden; gleiches gilt für die einzige größere Demonstration am 29. Mai.

Die Berichterstattung der *Salzburger Nachrichten* erstreckte sich mit 16 Beiträgen und insgesamt 326 Zeilen in der Rubrik *Österreich-Chronik* über den selben Zeitraum. Kurznotizen mit höchstens zwölf Zeilen dominierten auch hier und die längsten Artikel erreichten kaum eine halbe Spalte. Dichte und Länge der Beiträge verteilten sich bis zur vierten Besetzung jedoch wesentlich gleichmäßiger als in der *Presse*, während von der letzten Besetzung ebenfalls nicht mehr berichtet wurde. Die Hauptbeiträge standen, mit einer Ausnahme am 20. Juni,⁷⁵ im Zusammenhang mit den Besetzungen. Auch die *Salzburger Nachrichten* berichteten bereits am 14. Mai über die Demonstrationen in Wien (mit Bild).

Die *Wiener Zeitung* wies mit 15 Beiträgen und insgesamt 401 Zeilen in der Rubrik *Chronik – Lokales* die umfangreichste Berichterstattung auf. Die Beiträge erstrecken sich zeitlich, wie bei den *Salzburger Nachrichten* bis zur vierten Besetzung, ebenso standen die Hauptbeiträge

⁷⁴ Der einzige im Umfang etwas darüberhinausgehende Bericht am 20. Juni monierte die Kosten, die durch die Besetzungen dem Staat und der PAG entstanden seien.

⁷⁵ Dieser Bericht war im Zusammenhang ähnlich dem der *Presse* am selben Tag, wenngleich hinsichtlich Zeilenanzahl und der behandelten Themen etwas umfangreicher.

auch hier im Zusammenhang mit den Besetzungen. Am dichtesten berichtete die *Wiener Zeitung* unmittelbar nach der ersten Besetzung.⁷⁶

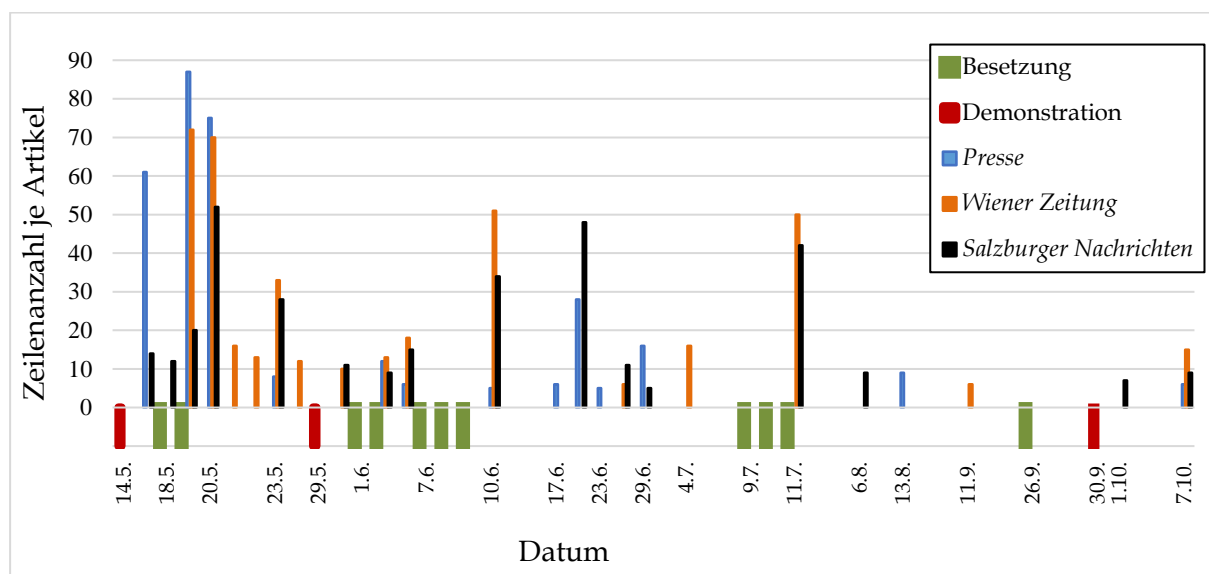


Abbildung 1: Umfang und zeitliche Verteilung sämtlicher Zeitungsartikel in Bezug zu Demonstrationen und Besetzungen.

Trotz der skizzierten Unterschiede sind vor allem die Parallelen in Dichte und Umfang der Berichterstattung über den gesamten Zeitraum hinweg überraschend. Berichtenswert waren beinahe ausschließlich die Vorgänge rund um die Besetzungen, wobei das Interesse rasch abnahm. In den untersuchten Medien (*Die Presse/Salzburger Nachrichten/Wiener Zeitung*) sind nur geringfügige Unterschiede hinsichtlich der Anzahl der Beiträge (13/16/15), deren gesamter Zeilenanzahl (324/326/401) und, mit geringen Abstrichen, auch für die durchschnittliche Länge der Artikel (25/20/27 Zeilen) festzustellen. Keine der Zeitungen berichtete über die fünfte Besetzung, während jede über die Gründung einer Bürgerinitiative für die Autobahn berichtete. Letzteres mutet vor allem bei *Wiener Zeitung* und *Presse* seltsam an, da die letzte Berichterstattung über den Konflikt dort schon vier beziehungsweise acht Wochen zurücklag.

Die Beiträge in der Tagespresse zeichneten sich durch einen durchwegs nüchternen Stil und neutrale Formulierungen aus. Aktivistinnen und Aktivisten sind lediglich im Einzelfall bei den *Salzburger Nachrichten* negativ konnotiert, wenn z. B. berichtet wird, unter den Demonstrierenden seien „sehr viele Studenten und arbeitslose Lehrer“ gewesen.⁷⁷ Unklar scheint die Konnotation, wenn in einem Bericht der *Presse* über eine Baustellenbesetzung erwähnt

⁷⁶ In sieben von zehn Ausgaben zwischen 19. und 30. Mai.

⁷⁷ N. N., Kirchdorf, in: *Salzburger Nachrichten* 43/129, 05.06.1987, 6.

wurde, dass sich zu den „Protestierenden, auch Mütter mit Kleinkindern gesellten“⁷⁸. Da sich diese aber, wie im selben Absatz zu lesen war, auf einer „illegalen, weil nicht angemeldeten Demonstration“ befanden, darf wohl, trotz der neutralen Wortwahl, von einem Vorwurf des Redakteurs in Richtung der Mütter ausgegangen werden. Auch ein Vergleich der Themendistribution gibt ein überraschend einheitliches Bild (Abbildung 2):

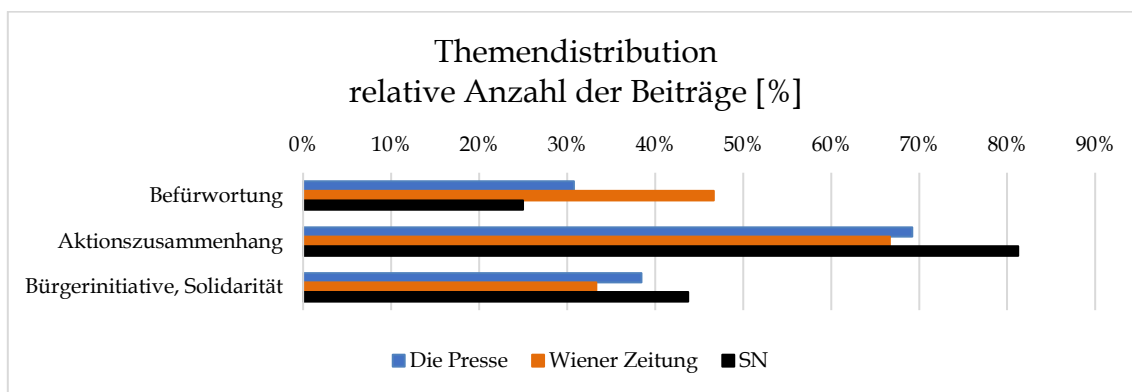


Abbildung 2: Themendistribution

Hinter den drei hier dargestellten „Großthemen“ verbirgt sich jeweils eine Reihe von spezifischen Einzelthemen. Manche der relevanten Zeitungsartikel sprachen mehrere dieser Großthemen gleichzeitig an und wurden gegebenenfalls auch mehrfach gezählt. Die Zuordnung zu *Befürwortung* erfolgte, wenn im Zeitungsartikel von Beteiligten berichtet wurde, die für den weiteren Ausbau der Pyhrnautobahn eintraten. Das waren z. B. lapidare Feststellungen von Bundes- und Landespolitikern, fallweise auch mit wirtschaftlichen Vorteilen begründet sowie die Behauptung, die betroffene Bevölkerung vor der Verkehrsbelastung schützen zu wollen. Unter *Aktionszusammenhang* wurden alle Berichte subsummiert, in denen konkrete Aktionen thematisiert wurden, die von den Autobahngegnerinnen und -gegnern ausgeführt wurden oder durch die sie betroffen waren. Das waren z. B. Besetzungen, Demonstrationen, Verhaftungen, Schadenersatzforderungen der PAG, Verwaltungsstrafen, etc. Die Kategorie *Bürgerinitiative, Solidarität* umfasst jene Artikel, in denen Bürgerinitiativen oder andere gesellschaftspolitisch aktive Gruppen erwähnt wurden, die die Proteste unterstützten, wie z. B. die Grünen und die Hochschülerschaften.

Wie aus Abbildung 2 ersichtlich, ist eine klare Dominanz der Artikel mit Aktionszusammenhang festzustellen, die einen Anteil von zwei Dritteln bis über 80 Prozent einnehmen. Die Hauptthemen waren dabei bei allen Zeitungen Besetzungen und Verhaftungen; in den

⁷⁸ Manfred KADI, Pyhrnautobahn-Besetzer: Klage auf Unterlassung, in: Die Presse, 19.05.1987, 11.

Salzburger Nachrichten und der *Wiener Zeitung* zusätzlich das Aufenthaltsverbot und Demonstrationen. Das einheitliche Gesamtbild wird nur von der *Wiener Zeitung* leicht gestört, die die Befürworter, beziehungsweise deren Argumente, öfter explizit erwähnte, und sich damit in der Themendistribution am ausgeglichensten präsentierte.

Am häufigsten namentlich genannt wurden der Bezirkshauptmann, Knut Spelitz, der Generaldirektor der PAG, Heinz Talirz, der Ökologe Bernd Lötsch, der Verkehrswissenschaftler Hermann Knoflacher und Politiker aller im Parlament vertretenen Parteien. Personen aus dem Kreis der Aktivistinnen und Aktivisten sowie der Bürgerinitiativen fanden dagegen in der Tagespresse keine namentliche Erwähnung.

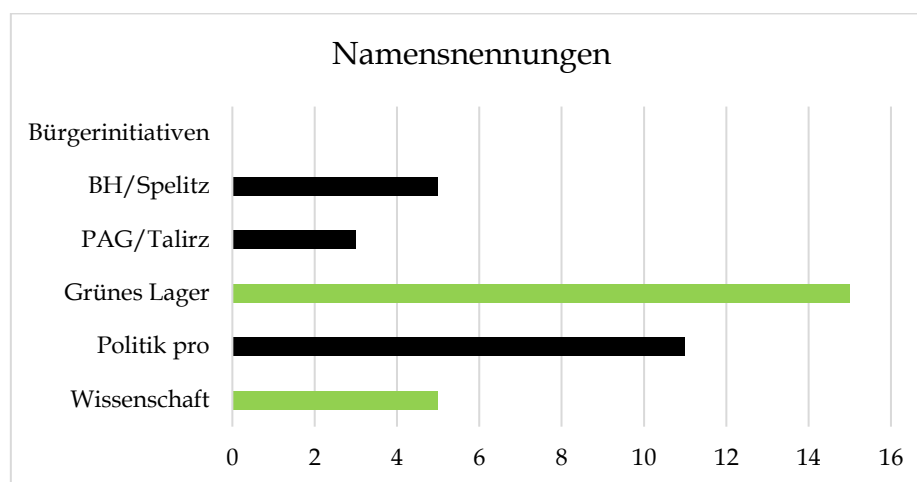


Abbildung 3: Anzahl der Namensnennungen. Die grünen Balken sind Sympathisanten der Autobahngegner/-innen zuzurechnen.

4.2.2 Wochenmagazine

Bereits zu Jahresbeginn griff das *Profil* mit dem Titel „Die Schlacht am Pyhrn“ in einer zweiseitigen Reportage die Thematik vergleichsweise prominent auf.⁷⁹ Walter Schwarz sprach mit der Geschichte vom Bauern und ÖVP-Mitglied Georg Wagenleitner, der sogar mit „Lausbuben und Marxisten“ zusammenarbeite, die Gemüter an.⁸⁰ Argumente und Gegenargumente vom „liebsten Feind der Auto- und Straßenbaulobby, Professor Hermann Knoflacher“ auf der einen und Heinz Talirz auf der anderen Seite, nahmen einen ebenso breiten Raum ein. Diese Gegenüberstellung wirkt ausgewogen, manche mögen den größeren für Hermann Knoflacher reservierten Raum als Hinweis auf Sympathien des Redakteurs für die Autobahngegner/-innen interpretieren. Für letztere war klar, „wenn Voitsdorf gebaut wird, haben wir die Schlacht

⁷⁹ Vgl. SCHWARZ, Verkehrspolitik, 23 f.

⁸⁰ Vgl. Ebd., 23.

verloren“.⁸¹ Inhaltlich ähnlich gelagert war ein zweiter kürzerer Artikel etwa sechs Wochen vor der ersten Besetzung, in dem vor allem die Argumente der Autobahngegner/-innen zu Wort kamen.⁸² Über die kurz darauf tatsächlich folgenden Protestaktionen konnte im *Profil* allerdings kein einziger Artikel gefunden werden.

Der Umstand, dass Umweltthemen im *Profil* zwischen Mai und Oktober 1987 überhaupt nur am Rande präsent waren, mag allein schon wegen der beiden zitierten Beiträge nicht als ausreichende Begründung dafür gelten. Dem Argument, dass den Redakteurinnen und Redakteuren des *Profils* solche regionalen Aktionen zu „unbedeutend“ oder zu „provinziell“ gewesen seien, wäre ein Beitrag über den Bau eines kleinen Kraftwerkes im Gesäuse entgegen zu halten.⁸³ Als aufschlussreicher könnten sich mehrere zwischen 16. Juni und 6. Juli erschienene Beiträge erweisen, die sich teils sehr polemisch gegen Umweltaktivistinnen und -aktivisten im Zusammenhang mit Kraftwerksausbauten östlich von Wien richteten.⁸⁴ Die Vermutung, Redaktion oder Herausgeber hätten letztlich schlicht kein Interesse an einer tendenziell positiven Berichterstattung über Umweltaktivismus gehabt, wie sie nach den ersten beiden Beiträgen zur Pyhrnautobahn zu erwarten gewesen wäre, ist nicht von der Hand zu weisen. Im Gegensatz zur Tagespresse kommt es im *Profil* aber durchaus zu Namensnennungen von Autobahngegnern.

In der *Furche* fragte sich der Rechtswissenschaftler und Vizepräsident der Österreichischen Gesellschaft für Natur- und Umweltschutz, Manfred Welan, weshalb „es hierzulande zu allen Zeiten weniger Widerstandskämpfer als anderswo“ gebe.⁸⁵ Die grundsätzliche theoretische Erkenntnis über die Bedeutung zivilen Widerstandes hatte jedoch keine Rezeption des konkreten Widerstandes gegen die Pyhrnautobahn zur Folge. Diese Rezeption fehlt nämlich praktisch vollständig.⁸⁶ Lediglich in der Ausgabe vom 26. Juni findet sich im Zusammenhang mit einem Dossier über die Steiermark ein kurzer Hinweis darauf, dass sich „im oberösterreichischen Voitsdorf Umweltschützer quer[legen]“ würden, was „wiederum die Steirer in

⁸¹ Ebd., 24.

⁸² Vgl. SCHWARZ, Pyhrnautobahn, 52.

⁸³ Vgl. Günther NENNING, Da tun Sie mit, Herr Abt? Das letzte intakte Enns-Katarakt, Kernstück des Gesäuses, soll verbaut werden, in: *Profil* 18/39, 28.09.1987, 61–62.

⁸⁴ Vgl. z. B. Jens TSCHEBULL, Teure Au. Ein Quadratmeter geretteter Auwald kostet 300 Schilling, in: *Profil* 18/24, 16.06.1987, 38.

⁸⁵ Manfred WELAN, Auch Widerstand ist Bürgerpflicht. Die Republik Österreich leidet am Mangel einer Tradition der Freiheit, in: *Die Furche* 43/25, 19.06.1987, 4.

⁸⁶ Hier könnte man einwenden, Welan habe vor allem auf den politischen Widerstand gegen unrechtmäßig handelnde Regime abgezielt. Mit der dem Artikel beigegebenen Abbildung eines Polizeieinsatzes in den Donauauen (vermutlich bei den Auseinandersetzungen im Winter 1984/85 aufgenommen) warf er aber auch die Frage nach dem zivilen Widerstand in einem demokratischen Staat auf. Insofern sprach Welan auch genau den Widerstand an, der gegen den weiteren Ausbau der Pyhrnautobahn praktiziert wurde.

Rage“ brächte.⁸⁷ Am 30. Oktober führte der Geschäftsführer der Landesgruppe Oberösterreich der Industriellenvereinigung in einem Dossier über das Bundesland die wirtschaftliche Bedeutung der Pyhrnautobahn für Oberösterreich und die Steiermark aus.⁸⁸

In Bezug auf *Die Furche* liegt eine ähnliche Argumentation wie im *Profil* nahe. Der Artikel von Welan zeigt sehr deutlich, dass ziviler Widerstand ein von der Redaktion aufgegriffenes Thema war. Die Pyhrnautobahn war auch der *Furche* nicht zu „provinziell“, wie die Beiträge in den zitierten Dossiers zeigen. Und es sind gerade auch diese Dossiers, die die Vermutung aufkeimen lassen, Meinungen mit einem Fokus auf die möglichen wirtschaftlichen Entwicklungen wären eher Blattlinie gewesen, als Berichte und Hintergründe über eine Bewegung, die diesen wirtschaftlichen Interessen diametral entgegen arbeitete.⁸⁹

Sowohl bei *Profil* als auch bei der *Furche* stellt sich nicht nur die Frage nach der Blattlinie oder dem Interesse, das man in den Redaktionen dem Thema entgegenbrachte, sondern auch nach möglichen wirtschaftlichen Abhängigkeiten und Zwängen, z. B. gegenüber den Interessen von Inseratenkunden.

4.2.3 Interessenvereinigungen

In *Arbeit und Wirtschaft* ist in den Ausgaben Mai bis November 1987 kein Beitrag mit Bezug zur Pyhrnautobahn enthalten. Zum Thema Verkehr erschienen lediglich zwei Artikel zur Zukunft der Eisenbahn (Mai, September). Ein Rückgriff auf die Ausgaben Mitte bis Ende 1984 zeigt, dass allerdings die Auseinandersetzungen um das bei Hainburg geplante Donaukraftwerk durch das Organ der Arbeiterkammer (AK) in zwei mehrseitigen Artikeln aufgegriffen wurden. Darin wurde zum Teil in sehr polemischer Weise klar Position für das Projekt bezogen.⁹⁰

⁸⁷ Hannes SCHOPF, Es ist höchste Eisenbahn. Die ungünstige Verkehrslage verschärft noch die steirischen Probleme, in: *Die Furche* Dossier 43/26, 26.06.1987, 21. Das Dossier der *Furche* bestand zu dieser Zeit aus wenigen Beiträgen zu einem Thema, die von „Fachleuten aus allen Bereichen“ geschrieben wurden. N. N., Deshalb Furche, in: *Die Furche* Dossier 43/44, 30.10.1987, 18.

⁸⁸ Vgl. Kurt PIESLINGER, Verkehrsader Pyhrnautobahn. Die Pyhrnrouten wird in Zukunft immer wichtiger, in: *Die Furche* Dossier 43/44, 30.10.1987, 17.

⁸⁹ Der Raum den *Die Furche* diesen wirtschaftlichen Interessen einräumte wird offensichtlich, wenn man sich die Autoren der Beiträge näher ansieht. Immerhin waren drei von sechs Autoren des Dossiers über Oberösterreich in leitender Funktion bei der Handelskammer und der Industriellenvereinigung, ein vierter in einer Führungsposition beim Amt der Oberösterreichischen Landesregierung tätig.

⁹⁰ Vgl. Otto KÖNIG, Mit Propaganda "den Gegner vernichten", in: *Arbeit und Wirtschaft* 41/12, Dezember 1984, 36–39. Ein äußerst untergriffener Artikel, in dem König den Gegner/-innen des Kraftwerksprojektes Nazi-Methoden unterstellte.

In der *Solidarität* ist ebenfalls kein Beitrag mit Bezug zur Pyhrnautobahn enthalten. Es wurde allerdings in jeder Ausgabe ein Artikel zur Thematik Technik und Umwelt gebracht.⁹¹ Argumentativ stand für den Österreichischen Gewerkschaftsbund (ÖGB) vor allem die Auflösung der Widersprüche im Themenkomplex Wirtschaft / Arbeit / Umwelt im Fokus der Überlegungen.⁹²

Der Naturfreund berichtete ebenfalls nicht über die Proteste. Ähnlich wie für den ÖGB war aber auch für den Touristenverein Naturfreunde (TVN) zu dieser Zeit das Spannungsfeld Arbeit und Umwelt ein zentraler Punkt der Auseinandersetzung, wie schon der Titel der Generalversammlung 1987 „Mensch-Arbeit-Umwelt“ deutlich macht.⁹³

Auch die *OEAV-Mitteilungen* enthielten 1987 keine Berichte über die Pyhrnautobahn, aber einige Artikel über zivilgesellschaftliche Naturschutzaktivitäten, wobei der eindeutige Schwerpunkt auf dem Nationalpark Hohe Tauern im Zusammenhang mit dem Widerstand gegen das geplante Speicherkraftwerk Dorfertal lag.⁹⁴ In einem Bericht über eine Tagung der Österreichischen Gesellschaft für Natur und Umweltschutz wurde auch das Thema Verkehr angesprochen. Als emissionsmindernde Forderungen wurden Tempolimits und Katalysatoren, jedoch nicht eine Reduktion des Verkehrsaufkommens oder der Straßenbauinvestitionen angesprochen.⁹⁵

4.3 Diskursebenen

Die Ergebnisse der Nationalratswahl 1986 und die damit einhergehende neue Politik werden heute als Zäsur in der politischen Entwicklung Österreichs gesehen. Für den Kontext dieser Arbeit relevant erscheinen dabei die Bildung einer SPÖ/ÖVP-Koalition mit einer Mandatsmehrheit von beinahe 86 Prozent und der angestrebte Beitritt zur Europäischen Gemeinschaft.⁹⁶ Die Sozialpartnerschaft hatte ihren Zenit zwar bereits überschritten und musste vor allem bei den Auseinandersetzungen um die geplanten Kraftwerksprojekte Zwentendorf und Hainburg ihre Grenzen erkennen, war aber immer noch eine relevante politische Größe mit

⁹¹ Die Themen waren z. B. Marchfeldkanal, Staustufe Wien, aber auch Beiträge allgemeinerer Natur.

⁹² Vgl. z. B. N. N., Grün gegen Beton?, in: *Solidarität* 1987/680, Mai 1987, 3–5.

⁹³ N. N., Mensch-Arbeit-Umwelt, in: *Der Naturfreund* 80/4, 1987, 12.

⁹⁴ Vgl. z. B. Louis OBERWALDER, Wir helfen Kals durch Patenschaft für den Nationalpark, in: *OEAV-Mitteilungen* 42 (112)/6 (1987), 17.

⁹⁵ Vgl. N. N., Österreichische Gesellschaft für Natur und Umweltschutz. Tagung: "Wald und Boden in Gefahr". Resolution, in: *OEAV-Mitteilungen* 42 (112)/4 (1987), 36.

⁹⁶ Vgl. Michael GEHLER, Die Zweite Republik – zwischen Konsens und Konflikt. Historischer Überblick (1945–2005), in: Herbert Dachs u. a., Hg., *Politik in Österreich: Das Handbuch*, Wien 2006, 35–51, hier 44.

den gemeinsamen Zielen Wirtschafts- und Beschäftigungswachstum.⁹⁷ Diese Ziele wurden auch durch den Straßenbau verfolgt. Zusätzlich waren die Landesregierungen der Steiermark und Oberösterreichs an einem raschen Ausbau der Pyhrnautobahn interessiert.⁹⁸ Auf dieser politischen Ebene ist ein stabiler, den Autobahnbau positiv wahrnehmender Diskurs, in dem abweichende Meinungen sofort sanktioniert wurden, evident.⁹⁹ Folglich war es nicht erforderlich, Argumente für einen weiteren Ausbau der Autobahnen in den Diskurs einzubringen. Die Tagespresse konnte sich in der Regel auf wenige Sätze, beziehungsweise auch nur Halbsätze, beschränken, um den in diesem Punkt weitgehend naturalisierten Diskurs transparent zu machen.

Die seit der Nationalratswahl 1986 erstmals im Parlament vertretenen Grünen hatten dagegen kein relevantes politisches Gegengewicht aufzubieten. Die Folge dieser Konstellationen waren denkbar ungünstige Rahmenbedingungen für die Gegner/-innen eines weiteren Ausbaus der Pyhrnautobahn und die Protestaktionen endeten für diese, nicht zuletzt auch mangels Mobilisierung von Protestwilligen, letztlich desaströs. Noch wenige Jahre zuvor, Ende 1984, konnte bei den Protesten gegen das Kraftwerk Hainburg trotz winterlicher Bedingungen äußerst erfolgreich zur Besetzung der Stopfenreuther Au mobilisiert werden. Dazu kam die Unterstützung von Massenmedien, wodurch ein massiver öffentlicher Druck aufgebaut wurde, der vor allem die SPÖ-geführte Regierung in die Defensive drängte.¹⁰⁰ Die Konstruktion einer gänzlich neuen politischen Realität im Sinne der obigen Bemerkungen zur Methodik scheint bei diesen Ereignissen gelungen zu sein.

Welche politische(n) Realität(en) wurde(n) nun im untersuchten Beispiel konstruiert und vermittelt? Die untersuchte Tagespresse hielt in Bezug auf die Proteste ein Informationsangebot bereit, das von Berichten zu den aktuellen Ereignissen geprägt war. Eingeflochten darin waren meist von Politikern getätigte Aussagen, dass man am Ausbau der Pyhrnautobahn festhalten werde und dieser erforderlich sei. Dadurch entstand, abgesehen von wenigen unterschwellig negativen Konnotationen in Richtung der Aktivistinnen und Aktivisten, vor-

⁹⁷ Vgl. Emmerich TÁLOS, Sozialpartnerschaft. Austrokorporatismus am Ende?, in: Herbert Dachs u. a., Hg., Politik in Österreich: Das Handbuch, Wien 2006, 425–442, hier 426–431.

⁹⁸ Diese Interessenslagen werden sehr instruktiv zusammengefasst von SCHOPF, Eisenbahn, 21; PIESLINGER, Verkehrsader, 17.

⁹⁹ Die einzige in den Presseberichten erkennbare „Abweichlerin“ in Bezug auf die Proteste gegen die Pyhrnautobahn ist Marilies Flemming, die dafür auch, ohne sie namentlich zu erwähnen, von ihrem Parteikollegen, Wirtschaftsminister Robert Graf, öffentlich gemaßregelt wurde. Vgl. N. N., Plabutsch-Tunnel. Kritik bei Eröffnung, in: Die Presse, 29.06.1987, 13.

¹⁰⁰ Vgl. Dieter PESENDORFER / Volkmar LAUBER, Umweltpolitik, in: Herbert Dachs u. a., Hg., Politik in Österreich: Das Handbuch, Wien 2006, 663–674, hier 667.

dergründig das Bild einer neutralen Berichterstattung; es zeigen sich also scheinbar zwei Diskursebene: Ein naturalisierter Pro-Autobahn Diskurs und eine Ebene, deren Ziel scheinbar die wertfreie Information der Leser/-innen war. Bei genauerer Betrachtung stellt sich die Sachlage allerdings komplexer dar, wobei zumindest die folgenden drei Aspekte zu beachten sind:

Erstens sollte nicht übersehen werden, dass die Berichterstattung über die Autobahngegner/-innen vorwiegend von negativ konnotierten Begriffen geprägt war (z. B. Verhaftung, Besetzung, Aufenthaltsverbot, Verwaltungsstrafen, Schadenersatzforderung, etc.). Welche Wertungen und Bedeutungsgehalte das Zielpublikum damit verbunden haben könnte, wäre mit einer Mikroanalyse auf Wortebene im Sinne Landwehrs zu untersuchen.¹⁰¹ Zweitens gab es parallele Diskurse, die sich auch hier wiederfinden lassen sollten. Themen, die dazu in Frage kommen, wären z. B. der Transitverkehr am Brenner, die wirtschaftliche Bedeutung von Autobahnen oder zeitlich parallele zivile Widerstandsbewegungen (beispielsweise gegen das Kraftwerk Dorfertal und die Wiederaufbereitungsanlage Wackersdorf). Drittens ist über weite Strecken auch die Abwesenheit eines Diskurses zu beobachten. Gerade auf dieses „Unterdrücken und Beschweigen von Diskursen zu achten“, sollte fruchtbar sein.¹⁰²

Magdalena Pernold konstatierte für die Brennerautobahn schon ab der zweiten Hälfte der 1970er Jahre einen sich zunehmend verstärkenden, tiefgreifenden Diskurswandel von der „Traumstraße zur Transithölle“.¹⁰³ Auch Werner Bätzing vertritt die These, dass sich die „Bewohner [der durch den Transitverkehr hoch belasteten] Täler seit Anfang der 1980er Jahre heftig dagegen wehren“.¹⁰⁴ Wie in Kapitel 3 angesprochen wurde, trifft dies, vor allem auf kommunaler Ebene, in einem gewissen Ausmaß auch für den oberösterreichischen Teil der Pyhrnautobahn zu. In der untersuchten Presse ist aber von einem Diskurs, der Probleme thematisiert, die der wachsende Transitverkehr auf der Pyhrnautobahn mit sich bringen würde, nichts zu bemerken. Eher ist das Gegenteil der Fall. Die Pyhrnstrecke war als berüchtigte, weil unfallträchtige „Gastarbeiterroute“¹⁰⁵ zu dieser Zeit bereits eine bedeutende europäische Alpentransversale und die Befürworter/-innen der Autobahn gingen von einer weiteren deutli-

¹⁰¹ Vgl. LANDWEHR, Diskursanalyse, 122 f.

¹⁰² Ebd., 128.

¹⁰³ PERNOLD, Traumstraße, 285.

¹⁰⁴ BÄTZING, Alpen, 207.

¹⁰⁵ Sowohl in den OÖN als auch in der untersuchten Tagespresse sind immer wieder Berichte über Unfälle auf dieser Route enthalten, wobei unter anderem auf die Gastarbeiter, die diese Strecke zur Heimreise von Deutschland auf den Balkan beziehungsweise die Türkei benutzen würden, und die Gefährlichkeit der Strecke verwiesen wurde. Diese Artikel wurden nicht systematisch erfasst, da sie nicht unmittelbar mit den Protesten in Zusammenhang stehen. Es ist aber nicht unwahrscheinlich, dass hier eine weitere Ebene eines naturalisierten Diskurses bestand, die den Pro-Autobahn-Diskurs entscheidend mitgeprägt haben könnte.

chen Steigerung des Verkehrsaufkommens aus. Vor diesem Hintergrund konnte die Autobahn unter anderem auch als Schutz der Bevölkerung vor dem Durchzugsverkehr propagiert werden.

Hinsichtlich des Transitverkehrs und seiner öffentlichen Rezeption im Allgemeinen ist für den Untersuchungszeitraum eine paradoxe Gemengelage zu beobachten. Einerseits war die Problematik auch auf Regierungsebene angekommen und eine Lösung der Transitfrage (insbesondere in Tirol) wurde in Aussicht gestellt.¹⁰⁶ Andererseits wurden die Veranstalter einer beabsichtigten Brennerblockade, die auf eben diese Problematik aufmerksam machen wollten, in die Nähe von „Berufsdemonstrierern“ gerückt.¹⁰⁷ Gleichzeitig wurde speziell ein Argument der Pyhrnautobahngegner/-innen, nämlich dass man die Autobahn wegen zu geringem Verkehrsaufkommen nicht benötige, immer wieder in den Diskurs eingebracht, womit signalisiert wurde, dass es bei der Pyhrnstrecke kein Transitproblem gäbe.¹⁰⁸ Eine klare Richtung des Diskurses ist hier jedenfalls nicht auszumachen.

Sehr eindeutig war der Diskurs hingegen hinsichtlich der Rezeption der wirtschaftlichen Bedeutung der Autobahn. Als zentrale Diskurselemente waren sowohl der Autobahnbau als unmittelbarer Wirtschaftsfaktor, als auch dessen indirekte wirtschaftsbelebenden Wirkungen im Allgemeinen und der notleidenden steirischen Industrie im Besonderen, auszumachen. Vor allem die als hoch eingeschätzte wirtschaftliche Bedeutung für die oberösterreichische und vor allem die steirische Industrie war in diesem Diskursstrang unzweifelhaft anerkannt. Hier trafen sich sicherlich die Interessen der beiden durch ÖVP-Politiker¹⁰⁹ geführten Länder mit denen der Bauwirtschaft und den SPÖ-nahen Gewerkschaften. Die hegemoniale Stellung der großen Koalition in Kombination mit den Sozialpartnern scheint hier keinen Platz für abweichende Meinungen gelassen zu haben.¹¹⁰

¹⁰⁶ Vgl. z. B. N. N., Transitbelastungen sollen entschärft werden. Regierungsklausur beendet - "Gutes Klima", in: Salzburger Nachrichten 43/134, 12.06.1987, 1. Der Umfang von 52 Zeilen und die Platzierung auf der Titelseite deuten darauf hin, dass dem Thema ein hoher Nachrichtenwert beigemessen wurde.

¹⁰⁷ Robert BENEDIKT / Manfred KADI, Härte, Verbote, Klagen. Straßen-Blockaden scheitern, in: Die Presse, 20.06.1987, 15.

¹⁰⁸ Diesem Argument der Gegner/-innen wohnte aus heutiger Sicht ein beträchtliches Bumerang-Potential inne, argumentierten doch gerade die Autobahnbefürworter mit den zu erwartenden Steigerungen im Verkehrsaufkommen. Das damals aktuelle Verkehrsaufkommen spielte für die Befürworter keine Rolle und Maßnahmen zur Begrenzung oder gar Reduktion des Verkehrsaufkommens fanden in den Diskurs so gut wie keinen Eingang.

¹⁰⁹ Die Landeshauptmänner Josef Ratzenböck (Oberösterreich) und Josef Krainer (Steiermark), zwei Schwergewichte der ÖVP und der Regionalpolitik, tauchten in den untersuchten Medien in Sachen Pyhrnautobahn allerdings nur am Rande und in Bezug auf die Proteste überhaupt nicht auf.

¹¹⁰ Dieses gemeinsame Verständnis von SPÖ und ÖVP über die Bedeutung des Autobahnbaus zeigt auch sehr schön die von politischen Interessen getriebene Dynamik von Diskursen, war doch für die SPÖ im Jahr 1953 der von der ÖVP propagierte Autobahnbau noch ein „Aprilscherz“. Vgl. KREUZER, Straßen, 179.

Der dritte Punkt, das Schweigen, tritt besonders deutlich hervor. Während die *Presse* über die erste Besetzung noch umfangreich berichtete, wurde auf konkrete Aktionen der Autobahngegner/-innen, wenn überhaupt, nur mehr mit Kurznotizen reagiert. Etwas kontinuierlicher, aber tendenziell ähnlich, war der Verlauf der Berichterstattung in der *Wiener Zeitung* und den *Salzburger Nachrichten*. Die sozialdemokratisch dominierten Interessenvertretungen ÖGB und AK, sowie der, ebenfalls der SPÖ zuzurechnende, TVN übten sich in ihren Publikationsorganen hinsichtlich des Pyhrnautobahnprotestes in Schweigen.¹¹¹ Gleiches gilt für die Wochenmagazine *Die Furche* und *Profil* sowie das Mitgliederorgan des ÖAV. Der politischen Öffentlichkeit wurde also nur ein marginales Informationsangebot zur Verfügung gestellt und die Aktivistinnen und Aktivisten sowie ihre Unterstützer/-innen waren nicht in der Lage, eine auch nur annähernd effiziente Mobilisierung zu erreichen. Die politische Realität scheint nicht zuletzt durch dieses „Beschweigen“ maßgeblich bestimmt und eine „Schweigespирale“, die letztlich zum vollständigen Verstummen des Protestes führte, in Gang gebracht worden zu sein.¹¹² In Bezug auf die Rezeption der Autobahngegner/-innen kann man durchaus von einem „Diskurs des Schweigens“ oder einer „naturalisierten Diskursverweigerung“ sprechen. Inwieweit auch der als bürgerlich verstandene ÖAV als Teil dieses hegemonialen „Beschweigens“ wirkte, bedürfte einer eigenen Untersuchung. Der ÖAV als Teil der zivilen Widerstandsbewegung gegen das Kraftwerk Dorfertal war zumindest im Jahr 1987 bemerkenswert still bezüglich Alpenverkehr im Allgemeinen und dem Transit im Besonderen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Aktivistinnen und Aktivisten die nationale Öffentlichkeit praktisch nicht erreichten und ein Diskurs über ihre Anliegen daher auf dieser Ebene auch nicht stattfand. Dieser Befund korreliert mit den Erkenntnissen von Andreas Pointner aus seiner Untersuchung des Diskurses in den Regionalblättern *OÖN* und *Kleine Zeitung Graz*.¹¹³ Er kam dabei zu dem Schluss, dass die Redakteurinnen und Redakteure der Zeitungen den Aktivistinnen und Aktivisten keine überregionale Bedeutung beimaßen.¹¹⁴ Im Vergleich zu erfolgreichen Bewegungen, wie jenen gegen die Kraftwerksprojekte in der

¹¹¹ AK und ÖGB waren klar von sozialdemokratischen Gewerkschafter/-innen dominiert. Vgl. Ferdinand KARLHOFER, Arbeitnehmerorganisationen, in: Herbert Dachs u. a., Hg., *Politik in Österreich: Das Handbuch*, Wien 2006, 462–479, hier 470–471. Der TVN galt seit jeher als Vorfeldorganisation der SPÖ und war als Mitglied der Arbeitsgemeinschaft für Sport und Körperkultur in Österreich (ASKÖ) auch in Entscheidungsgremien der SPÖ vertreten. Vgl. Karl UCAKAR, Sozialdemokratische Partei Österreichs, in: Herbert Dachs u. a., Hg., *Politik in Österreich: Das Handbuch*, Wien 2006, 322–340, hier 328; Manfred PILS, „Berg frei“. 100 Jahre Naturfreunde, Wien 1994, 8.

¹¹² Vgl. Roland BURKART, Wirkungen der Massenmedien, in: Heinz Pürer u. a., Hg., *Praktischer Journalismus: Presse, Radio, Fernsehen, Online*. Inklusiv CD-ROM mit journalistischen Beispielen, 5. Auflage, Konstanz 2004, 341–358, hier 353 f.

¹¹³ Vgl. die Zusammenfassung seiner Untersuchung in POINTNER, *Umweltschutz*, 113–117.

¹¹⁴ Vgl. ebd., 83.

Stopfenreuther Au und in den Hohen Tauern, mag das auch an den ungünstigeren Ausgangsvoraussetzungen gelegen haben. Im Gegensatz zu einem Auwald oder einem Hochgebirgstal erschließt sich Außenstehenden in der intensiv landwirtschaftlich genutzten Umgebung Voitsdorfs nicht unmittelbar ein Schutzziel. Außerdem sind Straßenbauvorhaben, wie auch das Extrembeispiel Brennerautobahn zeigt, wenig geeignet, über regionale Räume hinaus breiten Widerstand hervorzurufen, was sich auch im obigen Zitat von Werner Bätzing widerspiegelt, spricht er doch nur die Talbewohner an.

Eine eindeutig einzuordnende Diskursebene ist die Frage nach dem Geschlecht der Autobahngegner/-innen, verwenden doch sämtliche untersuchten Medien, dem zeitgenössischen Sprachgebrauch folgend, beinahe ausschließlich das generische Maskulinum. Damit kann das „Geschlecht der Widerstandsbewegung“ durch die Leser/-innen nur als eindeutig männlich erkannt werden. Unbeantwortet bleibt aber die Frage, ob die Widerstandsbewegung tatsächlich so „männlich“ war, wie sie sich darstellt. Aus den untersuchten Quellen ist der Anteil von Frauen und Männern an den Aktionen nicht ableitbar. Nähere Aufschlüsse könnten wohl Interviews mit damals Beteiligten, die ja zum Großteil noch leben sollten, liefern.

5. Zusammenfassung

Die in der Zwischenkriegszeit entstandene Idee der Autobahn trug besonders nach dem Zweiten Weltkrieg maßgeblich zur Bildung eines transeuropäischen Straßennetzes bei. Österreich hat aufgrund seiner geographischen Lage in diesem Netz vor allem wegen der Alpenquerungen eine hohe Bedeutung. Als erste große Alpentransversale entstand in den 1960er Jahren die Brennerautobahn, als letzte die erst 2004 fertiggestellte Pyhrnautobahn. Bereits ab den frühen 1990er Jahren räumte die Verkehrspolitik der Europäischen Union alpenquerenden Straßenprojekten keine Prioritäten mehr ein.

Im Jahr 1987 kam es zu massiven Protesten gegen den Lückenschluss im oberösterreichischen Teil der Pyhrnautobahn zwischen Voralpenkreuz und Windischgarsten. Die Ereignisgeschichte dieses Widerstandes wurde vor allem auf Basis von Berichten der Tagespresse in groben Zügen rekonstruiert. Der zeitliche Rahmen wurde durch eine erste Demonstration in Wien am 14. Mai 1987 und eine letzte Aktion in Linz am 30. September 1987 abgesteckt. Zentrale Elemente waren insgesamt fünf, je ein bis drei Tage dauernde, Besetzungsaktionen zwischen Mai und September auf der Baustelle bei Voitsdorf, die jeweils mit großem Gendarmereieinsatz beendet wurden. Der Weiterbau der Autobahn konnte zwar verzögert, aber nicht verhindert werden.

Vor diesem Hintergrund interessierte die Rezeption der Ereignisse in österreichweit erscheinenden Printmedien, wobei neben der Tagespresse und Wochenmagazinen auch Organe von Interessenvereinigungen berücksichtigt wurden. Die Proteste wurden ausschließlich in der Tagespresse rezipiert. Die untersuchten Tageszeitungen *Die Presse*, die *Salzburger Nachrichten* und die *Wiener Zeitung* zeigten hinsichtlich Umfang und Verlauf der Berichterstattung sowie der Themendistribution ein sehr einheitliches Bild. Trotz eines durchwegs nüchternen Berichtsstiles erscheinen die Aktivistinnen und Aktivisten, die immer anonym blieben, negativ konnotiert gewesen zu sein. Welche Wertungen und Bedeutungsgehalte dabei transportiert wurden, wäre durch eine Mikroanalyse näher zu untersuchen.

Die durch das Zusammenwirken von Großer Koalition, gemeinsamen wirtschafts- und beschäftigungspolitischen Zielen der Sozialpartnerschaft und den Straßenbauinteressen der Landesregierungen der Bundesländer Oberösterreich und Steiermark entstandenen hegemonialen Politikverhältnisse schufen äußerst ungünstige Rahmenbedingungen für die Autobahngegner/-innen. Auf dieser von SPÖ und ÖVP dominierten politischen Ebene kann von einem stabilen Pro-Pyhrnautobahn-Diskurs ausgegangen werden, der sich auch in der Tagespresse abbildete. Ein Diskurs, der zu erwartende Probleme durch den in Aussicht gestellten weiter zunehmenden Transitverkehr auf der Pyhrnstrecke thematisiert hätte, ist nicht feststellbar. Deutlich erkennbar ist demgegenüber ein „Diskurs des Schweigens“. Tendenziell schon in der im Zeitverlauf stark abnehmenden Berichterstattung in der Tagespresse zu bemerken, manifestiert sich dieser in einer gänzlichen Absenz des Themas in allen anderen untersuchten Medien. Dieses „Beschweigen“ drückte sich nicht zuletzt auch in der Anonymität der Aktivistinnen und Aktivisten aus. Es gelang ihnen und ihren Unterstützerinnen und Unterstützern weder, eine nennenswerte Zahl an Menschen zu mobilisieren, noch über die regionale Ebene hinaus in einem relevanten Maß Aufmerksamkeit zu generieren. Unter der Annahme, dass politische Realitäten maßgeblich durch die massenmediale Vermittlung geschaffen werden, musste alleine das zu einem Scheitern der Protestbewegung gegen den weiteren Ausbau der Pyhrnautobahn führen.

Anhang 1

Tabellarische Aufbereitung der Ereignischronologie und der Berichte über Protestaktionen

Tabelle 2: Ereignischronologie¹¹⁵

12.05.1987	Baubeginn in Voitsdorf wird für Montag 18. Mai lanciert
14.05.1987	Demonstration in Wien
15.05.1987	Baubeginn in Voitsdorf
17.05.1987	Vorbereitungstreffen von Autobahngegner/-innen in Oberschlierbach
18.05.1987	Besetzung der Baustelle
19.05.1987	Baustellenräumung, eine bis fünf Festnahmen
21.05.1987	Traktordemonstration wird nicht genehmigt
22.05.1987	Aufenthaltsverbot auf der Baustelle verfügt Traktorprotestfahrt in Kirchdorf und Micheldorf
22.05.1987	Protestaktion im Parlamentsklub der SPÖ
24.05.1987	Protestaktion Pettenbach. Landeshauptmann Ratzenböck erhält tod- kranke Äste überreicht
26.05.1987	Schmieraktionen in Linz
29.05.1987	Demonstration am Dornleithenberg (B138 zwischen Kirchdorf und Voi- tsdorf). 300 bis 700 Teilnehmer/-innen
30.05.1987	Nicht genehmigte Demonstration in Steyr
01.06.1987	Versuchte Besetzung der Baustelle, vier Verhaftungen
03.06.1987	Besetzung der Baustelle, 14 Verhaftungen
06.06.1987	Umweltministerin Marilies Flemming im Kremstal
07.06.1987	Besetzung der Baustelle („heiße Pfingsten“)
09.06.1987	21 Verhaftungen
10(?).06.1987	Solidaritätsadresse der Studierenden der Katholisch-Theologischen Hochschule in Linz
19.06.1987	Brenner-Blockade-Solidaritätsaktion
21.06.1987	Transparent auf der Stadtpfarrkirche Steyr
23.06.1987	Solidaritätsadresse der Studierenden der Universität für Bodenkultur, Wien
09.07.1987	Besetzung der Baustelle. Zwei Verhaftungen
10.07.1987	Besetzung der Baustelle. 58 Verhaftungen
11.07.1987	Besetzung der Baustelle. Sieben Verhaftungen
18.07.1987	Transparent in Klaus auf einer Eisenbahnbrücke gehisst
24.07.1987	Fahrraddemonstration
19.09.1987	Pyhrnfest im Pfarrsaal von Kirchdorf

¹¹⁵ Hinsichtlich der Belege wird auf den Text und Tabelle 3 verwiesen.

25.09.1987	Fahrraddemonstration. „Pyhrn-Betonwurzn-Ralley“
26.09.1987	Besetzung der Baustelle. Transparente auf Kran angebracht
30.09.1987	„toter Baum“ am Autobusbahnhof Linz einbetoniert
06(?).10.1987	Gründung einer Bürgerinitiative für die Pyhrnautobahn

Tabelle 3: Chronologie der Berichte über Protestaktionen, 15. Mai bis 7. Oktober 1987

Zeitung	Tag	Monat	Jahr	Ausgabe	Titel	Seite	Zeilenzahl	Bild
Presse	15	5	1987	11753	Land hält am Bau der Pyhrnautobahn fest. Arbeiten für Umfahrung Voitsdorf beginnen	11	61	1
SN	15	5	1987	112	Gegen Pyhrnautobahn	6	14	1
SN	18	5	1987	114	Kirchdorf/Umfahrung	6	12	
Presse	19	5	1987	11756	Pyhrnautobahn-Besetzer: Klage auf Unterlassung	11	87	
SN	19	5	1987	115	Demonstranten stoppten Autobahnbau	6	20	
Wiener Zeitung	19	5	1987	115	Demonstration gegen Pyhrnautobahn. Bauarbeiten blockiert	6	72	
Presse	20	5	1987	11757	Land „drückt“ Weiterbau der Pyhrnautobahn durch	11	75	
SN	20	5	1987	116	Abgeordnete der Grünen unter den Baustellenbesetzern. Lage spitzte sich am Dienstag deutlich zu	6	52	
Wiener Zeitung	20	5	1987	116	Konflikt um Pyhrnautobahn verschärft: Gendarmen räumten. Baustellenbesetzer weggetragen	7	70	
Wiener Zeitung	21	5	1987	117	Baustellenbesetzer	5	16	
Wiener Zeitung	22	5	1987	118	Pyhrnautobahn	7	13	
Presse	23	5	1987	11760	Voitsdorf	15	8	
SN	23	5	1987	119	Schutz für Baustelle. Aufenthaltsverbot als Maßnahme gegen Besetzer/-innen	6	28	
Wiener Zeitung	23	5	1987	119	Behörde erließ „Aufenthaltsverbot“. Pyhrnautobahn: Weiter Konflikt	6	33	
SN	27	5	1987	122	Linz/Pyhrnautobahn	6	11	
Wiener Zeitung	27	5	1987	122	Pyhrnautobahn	6	12	
SN	30	5	1987	124	Protest gegen „Pyhrn“. „Kein Bedarf“	6	11	
Wiener Zeitung	30	5	1987	124	Pyhrn	7	10	

Zeitung	Tag	Monat	Jahr	Ausgabe	Titel	Seite	Zeilenzahl	Bild
Presse	3	6	1987	11768	Pyhrnautobahn	11	12	
SN	3	6	1987	127	Kirchdorf/ Autobahn	6	9	
Wiener Zeitung	3	6	1987	127	Ziviltechniker für Pyhrnautobahn. Vier Demonstranten festgenommen	6	13	
Presse	5	6	1987	11770	Autobahnbesetzung	11	6	
SN	5	6	1987	129	Empfindliche Strafen	6	15	
Wiener Zeitung	5	6	1987	129	Strafen für Pyhrnautobahn-Gegner. Drei „Blaue“ für die Besetzung	6	18	
Presse	10	6	1987	11773	Pyhrnautobahn	11	5	
SN	10	6	1987	132	Pyhrnautobahn: Erneut Besetzer festgenommen. Begrenzungspflöcke der Trasse für Lagerfeuer ausgewiesen	6	34	
Wiener Zeitung	10	6	1987	132	Pyhrnautobahn: 21 Festnahmen	7	51	
Presse	17	6	1987	11779	Pyhrnautobahn	11	6	
Presse	20	6	1987	11781	Härte, Verbote, Klagen. Straßen-Blockaden scheitern. 1,4 Millionen Schilling Schaden für Pyhrnautobahn-Bauer	15	28	
SN	20	6	1987	140	Kein Rütteln am Ausbau der Pyhrnautobahn. Fertigstellung in OÖ. Möglicherweise schon 1993/94 Schäden durch Besetzer	6	48	
Presse	23	6	1987	11783	Pyhrnautobahn	11	5	
Wiener Zeitung	25	6	1987	144	Pyhrnautobahn	6	6	
Presse	29	6	1987	11788	Plabutsch-Tunnel. Kritik bei Eröffnung	13	16	
SN	29	6	1987	147	Graz: Freie Fahrt durch Plabutsch-Tunnel. Eröffnung des Großprojektes ohne Ausschreitungen	6	5	
Wiener Zeitung	4	7	1987	152	Autobahnblockade	5	16	
Wiener Zeitung	11	7	1987	158	Verwaltungsstrafen für Grünmandatare	7	50	
SN	11	7	1987	158	Massiver Protest gegen Pyhrnautobahn. Konfrontation mit der Exekutive. Rund 45 Demonstranten wurden festgenommen	6	42	
SN	6	8	1987	180	Linz/ Autobahnbau	6	9	
Presse	13	8	1987	11827	Pyhrnautobahn	11	9	
Wiener Zeitung	11	9	1987	210	Pyhrnautobahn	6	6	

Zeitung	Tag	Monat	Jahr	Ausgabe	Titel	Seite	Zeilenzahl	Bild
SN	1	10	1987	227	Linz/Pyhrnautobahn	6	7	
Presse	7	10	1987	11873	Autobahn	13	6	
SN	7	10	1987	232	Kirchdorf/ Autobahnbau	6	9	
Wiener Zeitung	7	10	1987	232	Für Pyhrnautobahn	6	15	

Charakterisierung der verwendeten Medien

*Die Presse:*¹¹⁶

Unabhängige Tageszeitung für Österreich

Herausgeber: Dr. Otto Schulmeister

Medieninhaber: Verein zur Förderung der freien bürgerlichen Presse in Österreich

Druckauflage: 75.000¹¹⁷

*Salzburger Nachrichten:*¹¹⁸

Unabhängige Tageszeitung für Österreich

Herausgeber: Salzburger Nachrichten VerlagsgesmbH & Co. KG, Dr. Max Dasch

Medieninhaber: Salzburger Nachrichten VerlagsgesmbH & Co. KG

Druckauflage: 73.000¹¹⁹

*Wiener Zeitung:*¹²⁰

mit dem Amtsblatt zur Wiener Zeitung

Herausgeber: Republik Österreich

Medieninhaber: Österreichische Staatsdruckerei

Druckauflage: 42.000¹²¹

*Die Furche:*¹²²

Österreichische Wochenzeitung für Gesellschaft, Politik, Wirtschaft und Kultur

¹¹⁶ VERBAND ÖSTERREICHISCHER ZEITUNGSHERAUSGEBER UND ZEITUNGSVERLEGER, Pressehandbuch 1987, 40.

¹¹⁷ Heinz PÜRER, Zur Lage der österreichischen Tagespresse in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre, in: Verband Österreichischer Zeitungsherausgeber und Zeitungsverleger, Hg., Pressehandbuch 1987, Wien 1987, 5–8, hier 7. Es handelt sich dabei um eine Rechengröße, die durch Gewichtung der verschiedenen Auflagen (Wochentag, Wochenende, etc.) ermittelt wurde (hier gerundet auf ganze Tausend).

¹¹⁸ VERBAND ÖSTERREICHISCHER ZEITUNGSHERAUSGEBER UND ZEITUNGSVERLEGER, Pressehandbuch 1987, 56.

¹¹⁹ PÜRER, Lage, 7.

¹²⁰ VERBAND ÖSTERREICHISCHER ZEITUNGSHERAUSGEBER UND ZEITUNGSVERLEGER, Pressehandbuch 1987, 42.

¹²¹ PÜRER, Lage, 7.

¹²² VERBAND ÖSTERREICHISCHER ZEITUNGSHERAUSGEBER UND ZEITUNGSVERLEGER, Pressehandbuch 1987, 80.

Herausgeber: Bertram Jäger, Dr. Felix Gamillscheg, Dr. Hanns Sassmann, Dr. Wolfgang Schmitz
 Medieninhaber: DIE FURCHE Zeitschriften-BetriebsgesmbH & Co. KG
 Auflage: 13.000

*Profil:*¹²³

Das unabhängige Nachrichtenmagazin Österreichs
 Herausgeber: Peter Michael Lingens
 Medieninhaber: Wirtschafts-trend Zeitschriftenverlagsges. mbH
 Erscheinungsweise: wöchentlich
 Auflage: 94.000

*Arbeit und Wirtschaft:*¹²⁴

Herausgeber: Österreichischer Arbeiterkammertag und Österreichischer Gewerkschaftsbund
 Erscheinungsweise: monatlich
 für Betriebsräte kostenlos

*Solidarität:*¹²⁵ Die Illustrierte des ÖGB

Herausgeber: Österreichischer Gewerkschaftsbund
 Erscheinungsweise: monatlich, Juli/August Doppelnummer
 für Mitglieder kostenlos

*Der Naturfreund:*¹²⁶

Herausgeber: Bundesleitung Österreichs des Touristenvereines
 „Die Naturfreunde“
 Erscheinungsweise: fünfmal jährlich
 für Mitglieder kostenlos

*Österreichischer Alpenverein (Mitteilungen):*¹²⁷

Herausgeber: Österreichischer Alpenverein, Verwaltungsausschuss
 Erscheinungsweise: sechsmal jährlich
 für Mitglieder kostenlos

¹²³ Ebd., 164.

¹²⁴ Ebd., 195.

¹²⁵ Ebd., 202.

¹²⁶ Ebd., 252.

¹²⁷ Ebd., 254. Hier kurz *Mitteilungen* benannt.

Anhang 2

Quellen

- Monika AUER / Irmtraud EGGER, Hg., Thema Pyhrn. Autobahnprojekt und Widerstand, Wien o. J.
- Robert BENEDIKT / Manfred KADI, Härte, Verbote, Klagen. Straßen-Blockaden scheitern, in: Die Presse, 20.06.1987, 15.
- Brockhaus. Handbuch des Wissens in vier Bänden, Bd. 1: A-E, 6. Auflage von Brockhaus' kleinem Konversations-Lexikon, Leipzig 1928.
- N. N., Autobahn, in: Brockhaus. Enzyklopädie, Bd. 3: AUSW-BHAR, 21. Auflage, Leipzig / Mannheim 2006, 11.
- Maximilian HOFER, Kirchdorf, in: Oberösterreichische Nachrichten, 10.06.1987, 7.
- Manfred KADI, Pyhrnautobahn-Besetzer: Klage auf Unterlassung, in: Die Presse, 19.05.1987, 11.
- Otto KÖNIG, Mit Propaganda „den Gegner vernichten“, in: Arbeit und Wirtschaft 41/12, Dezember 1984, 36-39.
- N. N., Chronik, in: Monika Auer / Irmtraud Egger, Hg., Thema Pyhrn: Autobahnprojekt und Widerstand, Wien o. J., 18-19.
- N. N., Protest gegen Ausbau der Pyhrn-Autobahn 1987, in: Bildarchiv Austria. Die Bildplattform der Österreichischen Nationalbibliothek, online unter: http://www.bildarchiv-austria.at/Pages/ImageDetail.aspx?p_iBildID=14945480 (12.02.2018).
- N. N., Mensch-Arbeit-Umwelt, in: Der Naturfreund 80/4, 1987, 12.
- N. N., Grün gegen Beton?, in: Solidarität, Mai 1987, 3-5.
- N. N., Voitsdorf, in: Oberösterreichische Nachrichten, 16.05.1987, 1.
- N. N., Grüne Abgeordnete unter den Baustellenbesetzern. Lage spitzte sich Dienstag Vormittag deutlich zu, in: Salzburger Nachrichten 43/116, 20.05.1987, 6.
- N. N., Steyr, in: Oberösterreichische Nachrichten, 01.06.1987, 7.
- N. N., Pyhrnautobahn, in: Die Presse, 03.06.1987, 11.
- N. N., Kirchdorf, in: Salzburger Nachrichten 43/129, 05.06.1987, 6.
- N. N., Linz, in: Oberösterreichische Nachrichten, 05.06.1987, 7.
- N. N., Transitbelastungen sollen entschärft werden. Regierungsklausur beendet - „Gutes Klima“, in: Salzburger Nachrichten 43/134, 12.06.1987, 1.
- N. N., Steyr, in: Oberösterreichische Nachrichten, 22.06.1987, 7.

- N. N., Plabutsch-Tunnel. Kritik bei Eröffnung, in: Die Presse, 29.06.1987, 13.
- N. N., Voitsdorf, in: Oberösterreichische Nachrichten, 11.07.1987, 1.
- N. N., Österreichische Gesellschaft für Natur und Umweltschutz. Tagung: „Wald und Boden in Gefahr“. Resolution, in: OEAV-Mitteilungen 42 (112)/4 (1987), 36.
- N. N., Deshalb Furche, in: Die Furche Dossier 43/44, 30.10.1987, 18.
- N. N., Voitsdorf, in: Oberösterreichische Nachrichten, 13.07.1987, 8.
- N. N., Kirchdorf, in: Oberösterreichische Nachrichten, 16.04.1988, 1.
- Günther NENNING, Da tun Sie mit, Herr Abt? Das letzte intakte Enns-Katarakt, Kernstück des Gesäuses, soll verbaut werden, in: Profil 18/39, 28.09.1987, 61–62.
- Louis OBERWALDER, Wir helfen Kals durch Patenschaft für den Nationalpark, in: OEAV-Mitteilungen 42 (112)/6 (1987), 17.
- Oberösterreichische Nachrichten, online unter: <http://www.nachrichten.at/archiv/> (15.02.2018).
- Kurt PIESLINGER, Verkehrsader Pyhrnautobahn. Die Pyhrnrouten wird in Zukunft immer wichtiger, in: Die Furche Dossier 43/44, 30.10.1987, 17.
- Friedrich SALMEN, Voitsdorf, in: Oberösterreichische Nachrichten, 13.05.1987, 7.
- Friedrich SALMEN, Wartberg/Krems, in: Oberösterreichische Nachrichten, 30.05.1987, 7.
- Hannes SCHOPF, Es ist höchste Eisenbahn. Die ungünstige Verkehrslage verschärft noch die steirischen Probleme, in: Die Furche Dossier 43/26, 26.06.1987, 21.
- Walter SCHWARZ, Verkehrspolitik. Die Schlacht am Pyhrn, in: Profil 18/2, 12.01.1987, 23–24.
- Walter SCHWARZ, Pyhrnautobahn. „Man wird uns wegtragen müssen“, in: Profil 18/14, 06.04.1987, 52.
- Johann STÖGMÜLLER, Ried im Traunkreis, in: Oberösterreichische Nachrichten, 19.05.1987, 9.
- Johann STÖGMÜLLER, Voitsdorf, in: Oberösterreichische Nachrichten, 20.05.1987, 7.
- Johann STÖGMÜLLER, Voitsdorf/Micheldorf, in: Oberösterreichische Nachrichten, 23.05.1987, 7.
- Johann STÖGMÜLLER, Voitsdorf, in: Oberösterreichische Nachrichten, 11.07.1987, 7.
- Jens TSCHEBULL, Teure Au. Ein Quadratmeter geretteter Auwald kostet 300 Schilling, in: Profil 18/24, 16.06.1987, 38.
- Helmut WAHL, Linz, in: Oberösterreichische Nachrichten, 15.05.1987, 7.
- Helmut WAHL, Voitsdorf, in: Oberösterreichische Nachrichten, 28.09.1987, 9.
- Manfried WELAN, Auch Widerstand ist Bürgerpflicht. Die Republik Österreich leidet am Mangel einer Tradition der Freiheit, in: Die Furche 43/25, 19.06.1987, 4.

Literatur

- Werner BÄTZING, Die Alpen. Geschichte und Zukunft einer europäischen Kulturlandschaft, 2. Auflage, München 2003.
- Edgar J. BUBLIK, Die Autobahn der grünen Wälder. Graz-Wels – Chronik einer Straße, o. O. 2003.
- Roland BURKART, Wirkungen der Massenmedien, in: Heinz Pürer u. a., Hg., Praktischer Journalismus: Presse, Radio, Fernsehen, Online. Inklusive CD-ROM mit journalistischen Beispielen, 5. Auflage, Konstanz 2004, 341–358.
- Herbert DACHS, Grünalternative Parteien, in: Herbert Dachs u. a., Hg., Politik in Österreich: Das Handbuch, Wien 2006, 389–401.
- Michael GEHLER, Die Zweite Republik – zwischen Konsens und Konflikt. Historischer Überblick (1945–2005), in: Herbert Dachs u. a., Hg., Politik in Österreich: Das Handbuch, Wien 2006, 35–51.
- Ferdinand KARLHOFER, Arbeitnehmerorganisationen, in: Herbert Dachs u. a., Hg., Politik in Österreich: Das Handbuch, Wien 2006, 462–479.
- Bernd KREUZER, Tempo 130. Kultur- und Planungsgeschichte der Autobahnen in Oberösterreich, Linz 2005.
- Bernd KREUZER, Schnelle Straßen braucht das Land. Planung und Umsetzung der Autobahnen in Österreich seit den Zwanziger Jahren, gezeigt am Beispiel Oberösterreich, phil. Dissertation, Universität Wien 2007.
- Bernd KREUZER, Der Bau der Autobahnen und Schnellstrassen in Österreich, in: ASFINAG, Hg., Das Autobahnnetz in Österreich: 30 Jahre ASFINAG, Stand Jänner 2012, Wien 2012, 11–120.
- Dirk VAN LAAK, Infra-Strukturgeschichte, in: Geschichte und Gesellschaft 27/3 (2001), 367–393.
- Achim LANDWEHR, Historische Diskursanalyse, 2. Auflage, Frankfurt/Main / New York 2009.
- Michèle MERGER, The Great European Infrastructure Projects and their Outcome, in: Ralf Roth / Karl Schlögel, Hg., Neue Wege in ein neues Europa: Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert, Frankfurt/Main / New York 2009, 417–430.
- Magdalena PERNOLD, Traumstraße oder Transithölle? Eine Diskursgeschichte der Brennerautobahn in Tirol und Südtirol (1950–1980), Bielefeld 2016.

- Dieter PESENDORFER / Volkmar LAUBER, Umweltpolitik, in: Herbert Dachs u. a., Hg., Politik in Österreich: Das Handbuch, Wien 2006, 663–674.
- Manfred PILS, „Berg frei“. 100 Jahre Naturfreunde, Wien 1994.
- Fritz PLASSER, Massenmedien und politische Kommunikation, in: Herbert Dachs u. a., Hg., Politik in Österreich: Das Handbuch, Wien 2006, 525–537.
- Andreas E. POINTNER, Lesen ist Umweltschutz im Kopf? Die Pyhrnberichterstattung der „Oberösterreichischen Nachrichten“ und der „Kleinen Zeitung Graz“. Eine Diskursanalyse, phil. Diplomarbeit, Universität Salzburg 1995.
- Heinz PÜRER, Zur Lage der österreichischen Tagespresse in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre, in: Verband Österreichischer Zeitungsherausgeber und Zeitungsverleger, Hg., Pressehandbuch 1987, Wien 1987, 5–8.
- Claus REITAN, Medien, Märkte und Journalisten, in: Heinz Pürer u. a., Hg., Praktischer Journalismus: Presse, Radio, Fernsehen, Online. Inklusive CD-ROM mit journalistischen Beispielen, 5. Auflage, Konstanz 2004, 15–28.
- Reiner RUPPMANN, Historiker entdecken die Straßengeschichte als Forschungsfeld. Betrachtungen zu einer verkehrsgeschichtlichen Tagung in Köln am 11. und 12. Mai 2006, in: Bautechnik 83/11 (2006), 788–791.
- Reiner RUPPMANN, Das Dritte Reich dauerhaft fest im Blick? Die Notwendigkeit einer erweiterten Perspektive in der Autobahngeschichte, in: Historische Zeitschrift 287 (2008), 91–105.
- Reiner RUPPMANN, Das System der Autobahnen und ihre kulturellen Mythen, in: Ralf Roth / Karl Schlögel, Hg., Neue Wege in ein neues Europa: Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert, Frankfurt/Main, New York 2009, 338–360.
- Frank SCHIPPER, Changing the face of Europe. European road mobility during the Marshall Plan years, in: The Journal of Transport History 28/2 (2007), 211–228.
- Emmerich TÁLOS, Sozialpartnerschaft. Austrokorporatismus am Ende?, in: Herbert Dachs u. a., Hg., Politik in Österreich: Das Handbuch, Wien 2006, 425–442.
- Karl UCAKAR, Sozialdemokratische Partei Österreichs, in: Herbert Dachs u. a., Hg., Politik in Österreich: Das Handbuch, Wien 2006, 322–340.
- VERBAND ÖSTERREICHISCHER ZEITUNGSHER AUSGEBER UND ZEITUNGSVERLEGER, Hg., Pressehandbuch 1987, Wien 1987.
- Thomas ZELLER, Der verlangsamte Verkehr: Die Herstellung von Landschaft durch Straßen im 20. Jahrhundert, in: Ralf Roth / Karl Schlögel, Hg., Neue Wege in ein neues Europa:

Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert, Frankfurt/Main / New York 2009, 361–376.

Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1: Umfang und zeitliche Verteilung sämtlicher Zeitungsartikel in Bezug zu Demonstrationen und Besetzungen.

Abbildung 2: Themendistribution

Abbildung 3: Anzahl der Namensnennungen. Die grünen Balken sind Sympathisanten der Autobahngegner/-innen zuzurechnen.

Tabelle 1: Chronologie der Verkehrsfreigaben im oberösterreichischen Teil der Pyhrnautobahn

Tabelle 2: Ereignischronologie

Tabelle 3: Chronologie der Berichte über Protestaktionen, 15. Mai bis 7. Oktober 1987

Empfohlene Zitierweise:

Peter GRÖßWAGEN, Schweigen im (Blätter-)Walde? Ein Beitrag zur Geschichte des Widerstandes gegen die Pyhrnautobahn, in: *historioPLUS* 6 (2019), 40–74, online unter: <http://www.historioplus.at/?p=1141>.

Bitte setzen Sie beim Zitieren dieses Beitrags hinter der URL-Angabe in runden Klammern das Datum Ihres letzten Besuchs dieser Online-Adresse.