

Auszug aus FÖHN bei Context XXI

(<http://contextxxi.org/militarstrassen-und-militarbahnen.html>)

erstellt am: 26. Oktober 2020

Datum dieses Beitrags: Januar 1987

Militärstraßen und Militärbahnen in Tirol

■ MARKUS WILHELM

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 Nachschubwege 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 Zugsverkehr 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 Dien-

sten 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 Autobahnrouten Achensee-Brenner und Fernpaß-Reschen) für eine „Inntal-Verbindungsline von 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 Matriei am Brenner angestellt. „Von Matriei 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 Matriei standen dabei zur Auswahl. Die Entscheidung fiel zugunsten einer westseitigen Trassierung südlich von Matriei. 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 verflossenen Jahrhunderts, Fürst Bismarck, zu dem Aussprache veranlaßte, daß ihm die Fernbahn lieber gewesen wäre, als die Gotthardbahn.“ (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 Umführungsstraße 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 Gewände wirtschaftlicher Erfordernisse auf. Wenn die »Tiroler Tageszeitung« am 8. September 1962 schreibt, „daß eine New Yorker Bankengruppe telefonisch 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 waffenstarrten 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 Kempton 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, plombiert 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 Gütertransporte, wie etwa Beförderungen von Kriegsmaterial ohne die hierfür gesetzlich vorgesehenen Bewilligungen, nichts bekannt ist“ (Brief vom 15. Oktober 1986). Das heißt nicht mehr und nicht weniger, als daß es bewilligte Transittransporte voll 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.

Markus Wilhelm: Geboren 1956, von Beruf Zuspitzer in Sölden im Ötztal, Mitbegründer des FCEHN (1978-1981), Wiedergründer und Herausgeber des FCEHN (1984-1998). Seit 2004 Betreiber der

Website *dietiwag.org* (bis 2005 unter *dietiwag.at*), Landwirt.

Lizenz dieses Beitrags
Copyright
© Copyright liegt beim Autor / bei

der Autorin des Artikels