

S O C I A L E C O L O G Y W O R K I N G P A P E R 1 0 5

**Michael Paler**

**Umweltpolitische Prozesse aus  
diskurstheoretischer Perspektive:**

**Eine Analyse des Südtiroler Feinstaub-  
problems von der Problemkonstruktion  
bis zur Umsetzung von Regulierungsmaßnahmen**

Michael Paler, 2008:  
Umweltpolitische Prozesse aus diskurstheoretischer Perspektive: Eine Analyse  
des Südtiroler Feinstaubproblems von der Problemkonstruktion bis zur  
Umsetzung von Regulierungsmaßnahmen

Social Ecology Working Paper 105, Vienna

Social Ecology Working Paper 105  
Vienna, July 2008

ISSN 1726-3816

Institute of Social Ecology  
IFF - Faculty for Interdisciplinary Studies (Klagenfurt, Graz, Vienna)  
Klagenfurt University  
Schottenfeldgasse 29  
A-1070 Vienna  
+43-(0)1-522 40 00-401  
[www.uni-klu.ac.at/socec](http://www.uni-klu.ac.at/socec)  
[iff.socec@uni-klu.ac.at](mailto:iff.socec@uni-klu.ac.at)

© 2008 by IFF – Social Ecology

**Umweltpolitische Prozesse aus  
diskurstheoretischer Perspektive:  
Eine Analyse des Südtiroler Feinstaubproblems von der  
Problemkonstruktion bis zur Umsetzung von  
Regulierungsmaßnahmen\***

*von*

Michael Paler

*\* Diplomarbeit im Fachbereich Soziologie (Universität Wien), betreut von Univ.-Prof. Dr. Marina Fischer-Kowalski.*



## Inhaltsverzeichnis

<b>ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....</b>	<b>II</b>
<b>VORWORT .....</b>	<b>1</b>
<b>1. DAS FEINSTAUB-PROBLEM ALS DISKURS .....</b>	<b>3</b>
1.1 DER PROBLEMAUFRISS: DAS FEINSTAUB-PROBLEM IN SÜDTIROL .....	3
1.2 DIE WAHL DER METHODE: WARUM „ARGUMENTATIVE DISKURSANALYSE“? .....	4
1.2.1 Die Forschungsfrage.....	5
1.2.2 Wozu Diskursanalyse? .....	6
1.2.3 Was ist ein „Diskurs“?.....	7
1.2.4 Diskurstheorie bei Michel Foucault.....	8
1.2.5 Die sozial-interaktive Diskurstheorie .....	9
1.2.6 Die argumentative Diskursanalyse: Storylines und Diskurskoalitionen.....	10
1.3 ARGUMENTATIVE DISKURSANALYSE ALS FORSCHUNGSINSTRUMENT .....	12
1.4 VOM TEXT ZUM DISKURS: AUSWERTUNGSVERFAHREN.....	13
1.4.1 Induktive Kategorienbildung durch Zusammenfassung .....	15
1.4.2 Kontextanalyse durch explizierende Inhaltsanalyse .....	16
<b>2. DIE MEILENSTEINE DER SÜDTIROLER FEINSTAUB-GESCHICHTE .....</b>	<b>17</b>
2.1 DIE GESCHICHTE DER LUFTVERSCHMUTZUNG IN SÜDTIROL.....	17
2.2 DER BEGINN DER SÜDTIROLER FEINSTAUBDEBATTE .....	20
2.3 „PM <sub>10</sub> -SUPERSTAR“: MEDIEN UND DIE FEINSTAUBDEBATTE .....	22
2.4 AKTEURE UND SCHLÜSSELAKTEURE.....	23
2.5 DAS LUFTMESSSYSTEM DER AUTONOMEN PROVINZ BOZEN.....	25
2.6 DAS FEINSTAUB-„PROBLEM“ IN ZAHLEN: .....	27
2.7 DIE INSTITUTIONALISIERUNG DES FEINSTAUBDISKURSES.....	31
2.7.1 Das Feinstaub-Programm des Landes.....	33
2.7.2 Die Maßnahmen der Gemeinden .....	34
<b>3. STRUKTUR UND DYNAMIK DES SÜDTIROLER FEINSTAUB-DISKURSES.....</b>	<b>37</b>
3.1 DIE KONTROVERSEN DER FEINSTAUB-DEBATTE .....	38
3.1.1 Feinstaub als legales Problem der öffentlichen Verwaltung oder Feinstaub als Teil eines politischen Problems?.....	38
3.1.2 Die Frage der Gerechtigkeit in der Umweltdebatte: Verursacherprinzip versus Prinzip der sozialen Gerechtigkeit.....	53
3.1.3 Verkehrssperrungen als reduzierende oder „pädagogische“ Maßnahmen .....	64
<b>EIN RESÜMEE ODER: WAS DISKURSANALYSE IN DER SOZIALEN ÖKOLOGIE LEISTEN KANN.....</b>	<b>67</b>
<b>LITERATURLISTE .....</b>	<b>69</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Autonome Provinz Bozen - Südtirol .....	3
Abbildung 2: Feinstaub-Artikel in der Tageszeitung Dolomiten .....	23
Abbildung 3: Frequenzanalyse der Beiträge nach Akteuren, Tageszeitung Dolomiten .....	24
Abbildung 4: Medienpräsenz der Schlüsselakteure in der Tageszeitung Dolomiten .....	25
Abbildung 5: Ortsfestes Luftmessnetz in Südtirol.....	26
Abbildung 6: Ortsfeste Messstationen in Südtirol (Funktion, Messbereich).....	27
Abbildung 7: Jahresmittelwerte für PM <sub>10</sub> seit 1991 .....	28
Abbildung 8: Überschreitungen des Grenzwertes 2001-2006 Quelle: Landesagentur für Umwelt.....	28
Abbildung 9: Monatsverläufe für PM <sub>10</sub> ab 2001 .....	29
Abbildung 10: Emissionsquellen für PM <sub>10</sub> in Südtirol 2004 Quelle: Landesagentur für Umwelt.....	29
Abbildung 11: Emissionsquellen für PM <sub>10</sub> in Bozen/Stadt 2004 Quelle: Landesagentur für Umwelt .....	30
Abbildung 12: Emissionen der A22 im Vergleich mit anderen Quellen .....	30
Abbildung 13: Emissionen an PM <sub>10</sub> an der Autobahn Quelle: Landesagentur für Umwelt .....	31
Abbildung 14: Luftqualitätsklassen in Südtirol .....	52
Abbildung 15: Gebietseinteilung zur Anwendung des Aktionsplanes .....	52

## Vorwort

Seit Jahren wirbeln feine Stube durch die regionale Medienlandschaft und die Köpfe von Landes- und Stadträten, jeder Winter bringt – neben voll belegten Gästebetten und obligaten Weihnachtsgeschenken – die Umweltkrise nach Südtirol. Die Warnschwelle für die Feinstaubkonzentration in der Luft wird regelmäßig überschritten, seit 2003 werden in den größeren Städten (vor allem in Bozen und in Meran) Fahrverbote verhängt, um des Problems Herr zu werden. Was sich jeden Sommer aus dem Medienecho bereits erahnen lässt: Es wird bereits eifrig an einer Lösung für den kommenden Winter getüftelt. Der Feinstaub hat sich hierzulande in den letzten Jahren zu einem Synonym, wenn schon nicht für „Umweltproblem“, so doch wenigstens für „Luftverschmutzung“ entwickelt. Wenn noch vor wenigen Jahren die hohen Emissionswerte für Schwefeldioxid und Stickstoffoxide, bodennahes Ozon oder die drohende Klimakatastrophe für Sorge und Entrüstung gesorgt haben, so ist mittlerweile der Feinstaub in den Fokus der Aufmerksamkeit gerückt und hat zu lebhaften Kontroversen geführt, was die Ursachen und VerursacherInnen, Folgen und Regulationsmöglichkeiten des Problems betrifft.

Die umweltpolitischen Prozesse, die sich um das Südtiroler Feinstaubproblem entwickelt haben und wohl noch einige Zeit ablaufen werden, sollen hier in erster Linie als *Beispiel* dienen, wie Gesellschaft Umweltproblemen begegnet. Auf regionaler Ebene soll die Dynamik durchleuchtet werden, die um eine manifest gewordene Bedrohung von Umwelt und Gesundheit entstanden ist. Die folgende Analyse wird aus diskurstheoretischer Perspektive durchgeführt werden, um das Problem in seiner Ganzheit fassen zu können. Aus meiner Sicht verkürzen einerseits der vorherrschende „realistische Blick“ auf Umweltprobleme, der ihre Definition und den Weg vom Erkennen des Problems zu seiner Bearbeitung als gegeben ansieht, sowie andererseits auch eine politische Analyse, die den Kampf widerstreitender Interessen in den Mittelpunkt stellt (als dessen Resultat sich letzten Endes die – zumeist ökonomisch – Stärkeren durchsetzen können) eine umfassende Betrachtung des Phänomens. Darum soll hier der Fokus auf die sehr viel subtileren mikro- oder subpolitischen Prozesse gelegt werden, die entscheidend dafür sind, wie umweltpolitische Probleme formuliert und definiert werden, welche Lösungsvorschläge in Betracht gezogen werden und nicht zuletzt welche Interessen überhaupt als legitime presentiert werden können. Dieses Untersuchungsfeld der „Mikromachte“, die vielfach im subpolitischen Bereich angesiedelt sind und Grenzen des Denkens und Handelns in Bezug auf ein konkretes Umweltproblem setzen, aber auch bestimmte Möglichkeiten des Umganges schaffen, scheint durch eine Diskursanalyse sehr gut fassbar zu sein. Die Arbeit von Maarten Hajer<sup>1</sup> hat gezeigt, wie wertvoll die Diskursanalyse für ein besseres Verständnis von umweltpolitischen Prozessen sein kann und soll nicht zuletzt deshalb ein Vorbild für die vorliegende Arbeit sein. Hajer untersucht anhand seiner „argumentativen Diskursanalyse“ in einer vergleichenden Studie die Kontroversen zum Problem „Saurer Regen“ in den Niederlanden und Großbritannien und kann die Entstehung der unterschiedlichen umweltpolitischen Ansätze der beiden Länder sehr genau und plausibel nachzeichnen und bietet mit dem erweiterten Einblick in politische Prozesse um Umweltprobleme auch Hinweise auf Möglichkeiten und Grenzen umweltpolitischen Handelns.

---

<sup>1</sup> Hajer, 1995.

Für die hier entstehende Arbeit wird das Analyseinstrument Hajers, die argumentative Diskursanalyse und ihr theoretischer Unterbau, verwendet, allerdings auf ein neues Untersuchungsfeld und einen neuen thematischen Kontext bezogen. Ziel soll in erster Linie die Analyse des regionalen Diskurses um den Feinstaub und die Prüfung der Anwendbarkeit des herangezogenen Analyseinstrumentes auf einen regionalen Diskurs sein. Ein weiteres, aber nachrangiges Ziel der Arbeit soll auch sein, die Basis für einen Vergleich mit umweltpolitischen Prozessen anderer Regionen zum Thema Feinstaub oder anderen regionalen umweltpolitischen Diskursen zu schaffen. Zweck der vergleichenden Analysen könnte sein, einige allgemeine Charakteristika von umweltpolitischen Prozessen abstrahieren zu können.

Mein besonderer Dank gilt Prof. Dr. Marina Fischer-Kowalski für die Betreuung dieses Projektes, sowie all jenen, die mich mit Rat und Tat unterstützt haben.

Diese Arbeit möchte *Fundgrube* für am Thema interessierte sein, die den *anderen* Blick auf das bekannte Problem werfen wollen, *Hilfe* für diejenigen, die in der Praxis am Thema arbeiten, um das Geflecht an Beziehungen, Wechselwirkungen und Prozessen besser verstehen zu können und so neue Strategien entwickeln zu können und *Unterstützung* für all die Kleinen, die sich dem Kampf für eine bessere Zukunft verschrieben haben und an die Veränderung glauben.

# 1. Das Feinstaub-Problem als Diskurs

## *Zur Methode der Untersuchung*

### 1.1 Der Problemaufriss: Das Feinstaub-Problem in Südtirol

Seit einigen Jahren ist in Südtirol (und nicht nur dort) das Feinstaubproblem in aller Munde. Ab 2001 haben die lokalen Zeitungen begonnen, darüber zu berichten und die Menschen sind auf das Problem aufmerksam geworden. Vor allem deshalb, weil in den größeren Städten Südtirols: Bozen, Meran, Bruneck, Brixen regelmäßig die vom Europäischen Rat festgelegte Warnschwelle für die Feinstaubkonzentration überschritten wird. Seit 2003 werden in den Städten immer wieder Fahrverbote verhängt, was zu einer zusätzlichen Verschärfung des Problems geführt hat.

Die Grenzwertüberschreitungen konzentrieren sich in Südtirol hauptsächlich auf die Wintermonate, in denen sich bei anhaltendem Schönwetter so genannte Inversionswetterlagen bilden, die den Luftaustausch zwischen höher und tiefer gelegenen Luftschichten unterbinden und so die angesammelten Luftschadstoffe in den Tallagen über Tage festhalten. Begünstigt werden austauscharme Wetterlagen durch die geografische Lage des Landes, das südlich des Alpenhauptkammes liegt und im Prinzip eine zusammenhängende Tallandschaft im südalpinen Gebirge bildet. Die größeren Ballungszentren liegen in den Haupttälern bzw. in Talkesseln, was das Phänomen Feinstaub anscheinend „begünstigt“. Dabei werden auch schon Schadstoffkonzentrationen erreicht, die den vom Europäischen Rat festgelegten Warnschwellenwert um das vierfache übersteigen. In Bozen und Meran, den mit ca. 100.000 und 35.000 Einwohnern größten Städten Südtirols, wurde der Warnschwellenwert in den letzten Jahren immer wieder überschritten.

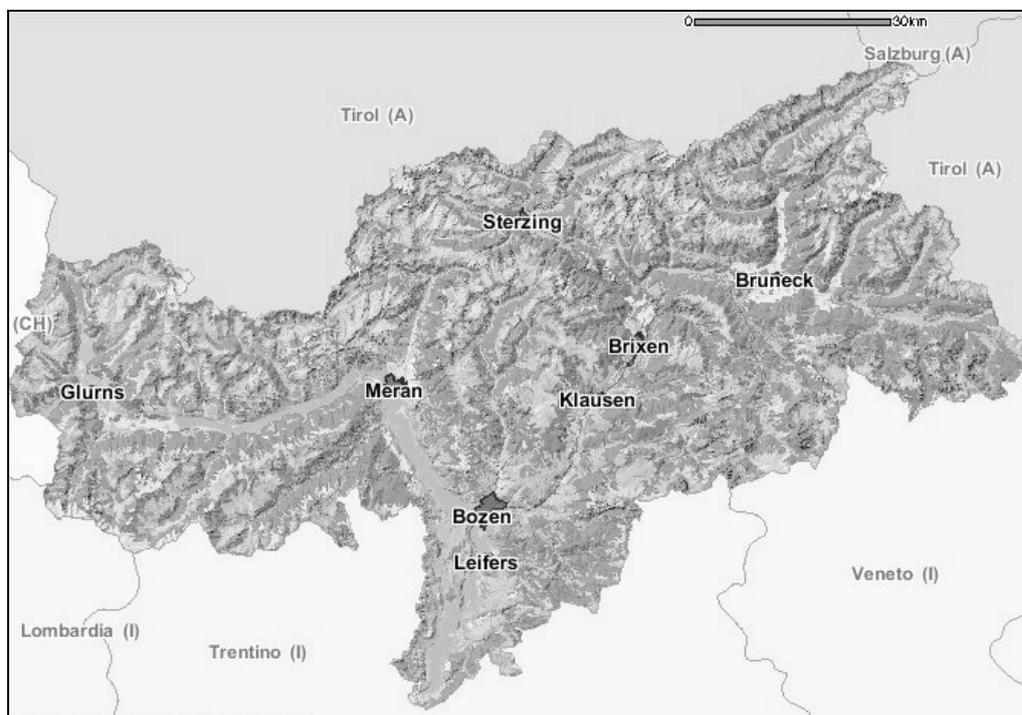


Abbildung 1: Autonome Provinz Bozen - Südtirol

Der Europäische Rat hat für das Jahr 2005 Konzentrationsgrenzwerte von maximal  $40\mu\text{g}/\text{m}^3$  als Jahresmittelwert und  $50\mu\text{g}/\text{m}^3$  als Tagesmittelwert festgelegt. In Meran liegt der für 2003 gemessene Jahresmittelwert um nur einen halben Prozentpunkt unter dem Grenzwert, der höchstzulässige Tagesmittelwert wurde fast 100 Mal überschritten. Die EU-Richtlinien erlauben momentan nur 35 Überschreitungen pro Jahr. In Bozen ist die Situation ähnlich, die Jahresmittelwerte liegen relativ knapp unter dem zulässigen Grenzwert, die Tagesmittelwerte lagen rund 60 Mal pro Jahr über dem momentan gültigen Grenzwert.

2004 wurde in Meran der Tagesmittelwert rund 70 Mal überschritten, in Bozen 50 Mal. Dass die Südtiroler Ballungszentren nicht allein da stehen zeigt ein Vergleich mit Graz, wo die Grenzwerte für das Tagesmittel rund 150 Mal im Jahr überschritten werden oder mit Mailand, wo Tageskonzentrationswerte um das 6fache des Grenzwertes gemessen werden. Auch in anderen Gemeinden, in Brixen, Bruneck, Sterzing, Latsch kommt es regelmäßig zu Überschreitungen der Grenzwerte, allerdings noch im Rahmen der 35 zulässigen Überschreitungen.

Als Konsequenz haben die betroffenen Gemeinden und auch die Landesregierung ab 2003 eine Reihe von Maßnahmen zur Bekämpfung des Problems gesetzt, die von Fahrverboten in den Städten (über die Zeit der problematischen Wintermonate und nach Nummernschild-Endziffer alternierend oder nach Abgasklasse der Fahrzeuge), Förderung des Partikelfiltereinbaus bzw. alternativer Antriebssysteme, Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes bis zur stärkeren Kontrolle von Industriebetrieben und privaten Heizanlagen reichen. Und auch die teilweise umstrittenen Maßnahmen haben zusätzlich „Staub aufgewirbelt“: die nicht enden wollende Diskussion um Sinn und Unsinn der getroffenen Maßnahmen und das permanente Lamento der „geplagten“ AutofahrerInnen und Geschäftsleute füllen regelmäßig Seiten in den Lokalblättern.

## **1.2 Die Wahl der Methode: Warum „argumentative Diskursanalyse“?**

Das „Problem Feinstaub“ hat sich ab Winter 2002/2003 doch recht „plötzlich“ in die öffentliche Diskussion – sei es in den Tageszeitungen, den Gemeinderäten, dem Südtiroler Landtag, den „think-tanks“ der verschiedenen Umweltgruppen oder dem ganz normalen Alltagsgespräch – gedrängt. Aus der Perspektive verschiedener Umweltverbände sind in der Folge schwache, widersprüchliche Maßnahmen entwickelt und umgesetzt worden, die oft mehr als Spiegelfechtereie denn als echte Kampfansage gegen die „feinen Stäube“ aufgenommen wurden. Andererseits sind die in Südtirol getroffenen Maßnahmen im nationalen und internationalen Vergleich mit Regionen die mit einer ähnlichen oder sehr viel schlimmeren Situation konfrontiert sind, als durchaus „rigide“ und „nachdrücklich“ einzustufen.

Vor dem Hintergrund der zwiespältigen (äußerlichen) Betrachtung und Bewertung der Vorgänge um den Feinstaub in Südtirol drängen sich gleich mehrere Fragen auf:

*Warum kommt es in Südtirol zu einem im Vergleich frühen und brachialen Einbrechen des Themas in die öffentliche Diskussion und politische Debatte?*

*Warum werden in Südtirol – verglichen mit anderen Regionen mit einer ähnlichen oder schlimmeren Problemlage – relativ zeitig Maßnahmen ergriffen, die noch dazu sehr „streng“ zu sein scheinen?*

*Warum werden gerade diese Maßnahmen – (vorbeugende) Verkehrssperrungen für bestimmte Fahrzeugtypen, Förderung alternativer Antriebssysteme, Unterstützung des öffentlichen Verkehrs - ergriffen und nicht andere?*

*Warum zeigt sich die Gestaltung der Maßnahmen so dynamisch, dass beinahe alljährlich neue Lösungen gesucht und gefunden werden?*

In diesem Problemfeld soll diese Arbeit angesiedelt werden und die genannten Fragen, die lediglich eine kleine Auswahl bilden mögen, auf wissenschaftlich-analytischem Weg einer Antwort zugeführt werden.

### 1.2.1 Die Forschungsfrage

Offensichtlich beginnt die Debatte um den Feinstaub in Südtirol mit mehrjähriger Verspätung: die Richtlinie des Europäischen Rates 1999/30/EG, welche dem Problem die entscheidende rechtliche Rahmung gibt, stammt aus dem Jahr 1999. In Südtirol spielt sich das Thema erstmals 2001 in die Medien, ab 2003 gelangt das Thema tatsächlich auf die Agenda der Regional- und Kommunalpolitik. Wir können also behaupten, dass das Thema erst mit zeitlicher Verzögerung in der „Politik“<sup>2</sup> angekommen ist. Das „objektive“ Problem Feinstaub (die Belege der Gesundheitsschädlichkeit in den Berichten der WHO, die Grenzwerte der Richtlinie des Europäischen Rates, die messtechnische Registrierung von Grenzwertüberschreitung) in Südtirol scheint sich - zumindest was den zeitlichen Aspekt betrifft - von der Problematisierung des Phänomens auf „politischer“ bzw. gesellschaftlicher Ebene zu unterscheiden.

*Warum und vor allem: Wie wird Feinstaub zum politischen und sozialen Problem?*

Ebenso deutlich zeigt sich, dass sowohl innerhalb Südtirols, wie auch in den Städten und Regionen mit ähnlicher Problemlage völlig unterschiedliche Strategien zur Regulierung des Problems herangezogen werden. Hier können wir fragen:

*Wie kommt es, dass bei scheinbar objektiv gleicher Problemlage (ähnlich hohe Konzentrationswerte für PM<sub>10</sub>, ähnliche geografische Rahmenbedingungen, ähnliche Emissionsfaktoren) so unterschiedliche Lösungsversuche zustande kommen?*

Ausgehend von den wissenssoziologischen Analysen von Peter L. Berger und Thomas Luckmann lassen sich Prozesse wie die Etablierung politischer Probleme als *Prozesse der sozialen Konstruktion* beschreiben: soziale bzw. politische Probleme (im weiteren Sinne: „Wirklichkeit“) werden *gesellschaftlich konstruiert*.<sup>3</sup>

In Bezug auf das vorliegende Problemfeld kann diese Annahme zum Verständnis beitragen, wie und warum das Thema Feinstaub *überhaupt* als Problem wahrgenommen bzw. definiert wird, während andere (umweltpolitische) Themen in den Hintergrund gedrängt werden. Zweitens bietet uns die Theorie des sozialen Konstruktivismus Hinweise bei der Beantwortung der Frage, wie es dazu kommt, dass *bestimmte* Definitionen oder Wahrnehmungsweisen eines Problems in den politischen Prozess einbezogen werden (d.h. bearbeitet oder als Grundlage für Regulierung herangezogen werden), während andere

<sup>2</sup> An dieser Stelle wollen wir Politik nicht auf die Debatten in Landtag und Gemeinderäten beschränken, sondern auf das gesellschaftliche „Arbeiten“ an einem Thema, sei es etwa in der Definition und Ausgestaltung, wie auch in Versuchen der Lösung des Problems, beziehen.

<sup>3</sup> Berger/Luckmann, 1966 (1977), S. 1 ff.

Definitionen des selben Problems aus dem politischen Diskurs ausgeschlossen werden.<sup>4</sup>  
Vor diesem theoretischen Hintergrund können wir nun fragen:

*Was kennzeichnet die Problemwahrnehmung zum Thema Feinstaub in Südtirol?*

*Wie ist es zu genau dieser Problemwahrnehmung gekommen?*

*Wie hängt die vorherrschende Problemwahrnehmung mit den politischen*

*Regulierungsmaßnahmen zusammen?*

Und weiter:

*Wie kommt es dazu, dass eine bestimmte Wahrnehmung des Feinstaubproblems in Südtirol in den politischen Prozess einbezogen wird (d.h. bearbeitet und der Regulierung zugeführt wird)), während alternative Problemwahrnehmungen aus dem politischen Diskurs ausgeschlossen werden?*

## 1.2.2 Wozu Diskursanalyse?

Die traditionelle („positivistische“) Erklärung für diesen und ähnliche Sachverhalte liefert das aktive, strategische Handeln von Akteuren, die ihre je eigenen Problemdefinitionen (im Zusammenspiel mit ihren jeweiligen Interessen) durchsetzen können. Diese Darstellung weist allerdings nicht zu vernachlässigende Lücken auf, wie etwa die fehlende Thematisierung der strukturellen Voraussetzungen, welche die (erfolgreichen) Akteure zu (erfolgreichem) Handeln befähigen oder die Legitimität von Interessen überhaupt begründen.<sup>5</sup>

Die *Diskursanalyse* bietet sich als Instrument an, das eine Möglichkeit bietet verstehen zu können, wie bzw. warum ein bestimmtes Verständnis eines (Umwelt-)Problems zu einem bestimmten Zeitpunkt dominant werden kann, während andere Problemwahrnehmungen unglaublich, unwirklich erscheinen und aus dem politischen Handlungsfeld verschwinden.<sup>6</sup> Eine Vielzahl „klassischer“ diskursanalytische Studien (zum Beispiel: *Überwachen und Strafen. Die Geburt des Gefängnisses*.<sup>7</sup> Oder: *Sexualität und Wahrheit. Der Wille zum Wissen*<sup>8</sup> von Michel Foucault), aber auch ihre Weiterentwicklung zu einem gesicherten qualitativen Analyseinstrument und dessen Anwendung in Studien zu Umweltproblemen (zum Beispiel: *The Politics of Environmental Discourse. Ecological Modernization and the Policy Process*<sup>9</sup> von Maarten Hajer oder *Von der Hypothese zur Katastrophe. Der anthropogene Klimawandel im Diskurs zwischen Wissenschaft, Politik und Massenmedien*<sup>10</sup> von Peter Weingart, Anita Engels und Petra Pansegrau) zeigen den Wert der Diskursanalyse in dieser oder ähnlich gelagerten Problemstellungen bzw. Fragestellungen.

Diskurs ist in diesem Zusammenhang nicht mit Diskussion oder Gespräch gleich zu setzen, sondern viel mehr als „institutionalisierte und geregelte Redeweisen“ (nach Jürgen Link) oder „institutionalisierte Form der Textproduktion“ zu betrachten: *nicht so sehr das einzelne Sprech- oder Äußerungsereignis steht im Fokus der Analyse, sondern allgemeine*

---

<sup>4</sup> Vgl. Hajer, 1995, S. 43f.

<sup>5</sup> Vgl. Hajer, 2003, S. 272.

<sup>6</sup> Hajer, 1995, S. 44.

<sup>7</sup> Foucault, 1994.

<sup>8</sup> Foucault, 1983.

<sup>9</sup> Hajer, 1995.

<sup>10</sup> Weingart/Engels/Pansegrau, 2002.

*Regeln, Muster, Strukturen*, welche dem einzelnen, tatsächlich getätigten Redebeitrag zu Grunde liegen und zu seiner Äußerung geführt haben.

Die Aufgaben der Diskursanalyse liegen darin

- die Regeln des Diskurses zu identifizieren
- den sozialen Hintergrund der Regeln zu beleuchten
- die sozialen Auswirkungen der Regeln zu bestimmen.<sup>11</sup>

Der Fokus der Analyse liegt folglich darauf

- in welchem Kontext Äußerungen getätigt werden und an wen sie gerichtet sind (= die Analyse der *sozialen Praktiken*, in denen ein Diskurs produziert und reproduziert wird)
- was geäußert wird: der *Inhalt des Diskurses* (= die Analyse des Diskurses als Ensemble von Ideen, Konzepten und Kategorien)<sup>12</sup>

### 1.2.3 Was ist ein „Diskurs“?

Maarten Hajer bestimmt *Diskurs als Ensemble von Ideen, Konzepten und Kategorien, das in einem spezifischen Set sozialer Praktiken produziert, reproduziert und transformiert wird und durch das die physikalische und soziale Wirklichkeit Bedeutung gewinnt*.<sup>13</sup>

Im Rahmen einer Diskursanalyse ist es möglich oder sogar erforderlich, verschiedene Spezialdiskurse innerhalb eines thematisch homogenen Diskurses zu unterscheiden. Das Zusammentreffen verschiedener Spezialdiskurse, die nicht nur aus verschiedenen (natur-)wissenschaftlichen Fachgebieten stammen, können wir als typisches Kennzeichen der Debatten um ein spezifisches Umweltproblem betrachten. Allein die Komplexität der behandelten Phänomene und die Unsicherheit der jeweiligen Spezialdiskurse (in Bezug auf unser regionales Feinstaub-Problem zum Beispiel die nach wie vor nicht vollständigen und stringenten Erklärungsmodelle des Phänomens auf umweltphysikalischer Ebene) machen es notwendig, Beiträge aus den verschiedenen Spezialdiskursen zusammen zu führen und zu ergänzen, die jeweils einen Teil des Problems beschreiben können (beispielsweise der naturwissenschaftlich-physikalische Diskurs, der ökonomische Diskurs, der technische Diskurs, der ethische Diskurs etc.).<sup>14</sup>

Im „Spezialfall Umweltpolitik“ treffen eine Vielzahl verschiedener Akteure, die in jeweils verschiedene Diskurse eingebunden sind (etwa PolitikerInnen auf Landes- oder Kommunalebene, WissenschaftlerInnen der Umweltämter, UnternehmerInnen ...) aufeinander. Das „*communicative miracle of environmental politics*“<sup>15</sup> besteht in der Tatsache, dass sich offensichtlich die Akteure untereinander verständigen können, einander zu verstehen scheinen und Beiträge zu einer Diskussion liefern können, die jenseits der eigenen Fachgrenzen liegt. Die eingebrachten Ideen und Konzepte entstammen zumeist dem jeweiligen (ökonomischen, wissenschaftlichen, ethischen...) Teildiskurs, in dem sie Sinn machen, und werden nun zu Elementen in einer Debatte, an der eine Vielzahl von Akteuren anderer Fachgebiete teilnimmt, die anderen Kontexten zugehören, denen wiederum andere soziale Praktiken inhärent sind, die der diskursiven Logik des ursprünglichen Diskurses nicht unbedingt entsprechen.

<sup>11</sup> Vgl. Keller, 1997, S. 311.

<sup>12</sup> Vgl. Hajer, 2003, S. 281.

<sup>13</sup> Vgl. Hajer, 2003, S. 278.

<sup>14</sup> Vgl. Hajer, 2003, S. 279f.

<sup>15</sup> Hajer, 1995, S. 46.

*Umweltprobleme sind also als inter-diskursive Probleme zu betrachten.*<sup>16</sup> Vor diesem Hintergrund rücken folgende Fragen ins Zentrum:

Wie kommt überhaupt Kommunikation zwischen den verschiedenen Akteuren zustande?  
Wie können sich die einzelnen Elemente aus verschiedenen Diskursen zu einem vorherrschenden Problemverständnis verbinden?

Wie erlangt ein dominanter Diskurs Beständigkeit und wodurch wird „sozialer Wandel“ möglich?

Der diskurstheoretische Ansatz von *Maarten Hajer* geht im Wesentlichen auf die zu unterscheidenden Arbeiten von *Michel Foucault* einerseits und *Michael Billig/Rom Harré* zurück. Zweck der Synthese beider Ansätze zu einer *argumentativen Diskurstheorie* bzw. -analyse ist, eine Möglichkeit zur Analyse von Diskursen „mittlerer Reichweite“ (auf konkret-politischer Ebene) zu schaffen.<sup>17</sup>

#### 1.2.4 Diskurstheorie bei Michel Foucault

Im Zentrum des späteren Werkes von Michel Foucault steht die Beleuchtung der (oft) verborgenen Mechanismen und Techniken der Macht („Disziplinen“), die hinter dem Funktionieren großer institutioneller Arrangements stehen. Er analysiert eine Vielzahl von Diskursen und ihre Beziehungen und Verbindungen zueinander (zum Beispiel die Diskurse von Recht, Verbrechen und Strafe in *Überwachen und Strafen* oder die Diskurse von Sexualität und Körper in *Sexualität und Wahrheit*).

Von Bedeutung ist das besondere Verhältnis von Subjekt und Diskurs: Foucault verwirft die (humanistische) Idee des souveränen Subjekts, das passive diskursive Strukturen schafft und „benutzt“. An seine Stelle tritt ein „passives“ Subjekt, das in bestehenden diskursiven Feldern erst als Subjekt konstituiert wird, dort einen bestimmten Platz einnimmt und seine „Funktion“ hat. Die Foucault'schen Diskurse sind also nicht bloße Zeichensysteme, sondern basieren auf inneren Regeln, welche das Verhalten und Handeln der Menschen, die sich in ihnen bewegen, strukturieren und so *Macht* ausüben: in Form der Ermächtigung zum Handeln und gleichzeitig in Form von Zwang zu einer bestimmten Art und Weise zu Sprechen und zu Handeln (Anthony Giddens spricht von einer „*Dualität der Struktur*“).<sup>18</sup>

In diesem Sinne sind Diskurse nicht Mittel, mit denen autonome Subjekte die Welt bearbeiten können, sondern haben eine eigene Realität, sind Teil der Welt und konstituieren das diskursive Subjekt erst! Der institutionelle Hintergrund, ökonomische Macht oder (persönliche) Interessen als Erklärung für gesellschaftliche Zustände oder Handlungsergebnisse politischer Prozesse sind insofern *zirkuläre Erklärungen*: die Macht von Personen, Institutionen, Argumenten oder Interessen existiert nur, insofern sie in Diskursen als mächtiger, glaubwürdiger, gewichtiger gegenüber anderen positioniert werden.<sup>19</sup>

---

<sup>16</sup> Vgl. Hajer, 1995, S. 45f.

<sup>17</sup> Vgl. Hajer, 1995, S. 52.

<sup>18</sup> Vgl. Hajer, 1995, S. 50.

<sup>19</sup> Vgl. Hajer, 1995, S. 51.

### 1.2.5 Die sozial-interaktive Diskurstheorie

Bei aller Bedeutung der Analyse der „Mikrophysik der Macht“ mit dem Schwerpunkt auf Mechanismen des Zwanges und der Unterwerfung weisen die Arbeiten von Foucault auch Schwachstellen oder Lücken in der Erklärung konkreter politischer Vorgänge und der Beiträge der Subjekte bei der Gestaltung von Diskursen auf. Hajer findet in der *sozial-interaktiven Diskurstheorie* eine wichtige Ergänzung der Diskurstheorie Foucaults. Autoren wie *Michael Billig* oder *Rom Harré*<sup>20</sup> richten den Blick viel stärker auf das Niveau der interpersonalen (Inter-) Aktion. *Interaktion* gilt hier als Austausch von Argumenten, die dazu dienen, jeweils anderen die eigenen Realitätsvorstellungen zu vermitteln oder „aufzuzwingen“. Ziel der diskursanalytischen Forschungsarbeit soll die *Beleuchtung der sozialen Praktiken* bilden, anhand derer die Akteure versuchen, andere zu überzeugen, die Welt in der Weise zu verstehen, zu interpretieren, wie es ihre eigene ist.

Hajer wertet diesen Ansatz als „*argumentative turn*“ (in Analogie zum „linguistic turn“ im Sinne eines Paradigmenwechsels in der Philosophie und Sozialwissenschaft des 20. Jahrhunderts): *Äußerungen, Texte müssen in ihrem argumentativen Kontext gelesen werden, um ihren vollen Gehalt verstehen zu können.*<sup>21</sup>

Wenn wir umweltpolitische Kontroversen betrachten, finden wir nur selten Akteure in festgeschriebenen Rollen (UmweltaktivistInnen, PolitikerInnen, WissenschaftlerInnen etc.), die sich in fixen Positionen gegenüber stehen; selten lässt sich auch beobachten, dass sich ein einziger Akteur mit seiner Sichtweise der Dinge durchsetzen kann und die Richtung der politischen Regulierung bestimmt. Vielmehr lässt sich ein „argumentativer Kampf“ beobachten, in dem die Akteure laufend versuchen, andere von ihrer Sichtweise des Problems zu überzeugen und andere Akteure auf eine bestimmte Art und Weise zu positionieren. *Die argumentative Interaktion bildet die Grundlage der Diskursformation.*

Im Unterschied zur Diskurstheorie Foucaults rücken in diesem Ansatz die *menschlichen Akteure ins Zentrum*. Sie betreiben aktiv Auswahl, Veränderung, Produktion von Ideen im ständigen Kampf um die argumentative Überlegenheit gegenüber anderen Akteuren. In diesem Kampf um die argumentative (Deutungs-) Hoheit bilden sich *legitime argumentative Formate* heraus, die einen bestimmten Sachbereich strukturieren.<sup>22</sup>

Die Aufgabe der Diskursanalyse ist hier zu untersuchen, wie eine bestimmte Form des argumentativen Austausches einige Elemente als gegeben oder angemessen produziert, andere Elemente hingegen problematisiert oder als ungültige disqualifiziert. In diesem Zusammenhang lassen sich Argumente klassifizieren: Argumente die ein Problem homogenisieren („schließen“) und Argumente, welche die Öffnung etablierter diskursiver Kategorien fördern, also Problemdefinitionen heterogenisieren.<sup>23</sup>

Hinzu kommt, dass Regeln, legitime Ausdrucksformen, Konventionen, welche die Struktur in einem Bereich ausmachen, in aktuellen Sprechsituationen laufend reproduziert und bestätigt werden müssen, um nicht ihre Wirkung zu verlieren. Der interpersonalen Interaktion kommt bei der Aufrechterhaltung bestimmter Realitätsvorstellungen, aber auch dem Wandel oder dem Wechsel von Realitätsvorstellungen hohe Bedeutung zu. Unter Berücksichtigung der „Dualität der Struktur“ müssen wir aber im Auge behalten, dass die handelnden Akteure zwar eine zentrale Rolle in der Produktion, Reproduktion und

<sup>20</sup> Zum Beispiel Davies/Harré, 1990.

<sup>21</sup> Vgl. Hajer, 1995, S. 52f.

<sup>22</sup> Vgl. Hajer, 1995, S. 56 und 58f.

<sup>23</sup> Vgl. Hajer, 1995, S. 62.

Transformation der Diskurse spielen, andererseits in ihrem Handeln aber nicht völlig frei, sondern immer in ein Netz von Bedeutungen eingespannt sind, welches Handeln mitbestimmt. Die sozial-interaktive Diskurstheorie kombiniert die Bedeutung von routinisierten (Welt-) Verständnissen mit der Möglichkeit der Akteure, in einem gegebenen Rahmen Ansichten, Positionen, Interpretationen in Abhängigkeit der ihnen zur Verfügung stehenden Praktiken zu wählen.<sup>24</sup>

### 1.2.6 Die argumentative Diskursanalyse: Storylines und Diskurskoalitionen

Die argumentative Diskurstheorie nach Hajer erkennt die zentrale Rolle der Subjekte an, die aber gleichzeitig immer in die „Dualität der Struktur“ eingebettet ist: gesellschaftliche Zustände und Wandel gründen im Handeln von kreativen Menschen, die aber gleichzeitig immer in einen Kontext von Strukturen eingebunden sind, die *Handeln einerseits überhaupt erst ermöglichen, andererseits einschränken, kanalisieren*. Soziale Konstrukte sind also keine Funktionen von Interessen einer Gruppe von Akteuren: (legitime) Interessen bilden lediglich Elemente in einer diskursiven Formation, die *in interaktiven Prozessen produziert* wird. Politik ist als Kampf um diskursive Hegemonie zu verstehen, in dem Akteure versuchen, Unterstützung für ihre Definition von Wirklichkeit zu gewinnen. Dominante Problemkonstruktionen und Regulationsweisen zeugen von gemeinsam geteilten Welt- bzw. Realitätsvorstellungen einer großen Zahl von Menschen und weniger vom „Durchsetzen der Interessen“ einiger weniger.

Die argumentative Diskurstheorie geht davon aus, dass die politische Macht eines Textes, Argumentes, Problemverständnisses nicht (nur) von seiner Konsistenz abhängt, sondern vor allem von seiner *Multi-Interpretabilität*.<sup>25</sup> Viele Akteure sind an einer Debatte um ein (Umwelt-) Problem beteiligt und jeder trägt aus seinem Fachgebiet etwas dazu bei. Aber nur sehr wenige (wenn überhaupt) Akteure können von sich sagen, das Problem in all seinen Facetten, in seiner ganzen Komplexität zu kennen und zu begreifen. Für gegenseitiges Verständnis und politische Relevanz muss deshalb Wissen aus bestimmten Spezialdiskursen, im Fall eines Umweltproblems zumeist aus (natur-) wissenschaftlichen Diskursen, auf eine allgemein verständliche, nichtwissenschaftliche Ebene transportiert, sowie dort reproduziert, erhalten, bewahrt werden. Bei dieser Aufgabe spielen *generative Metaphern* als Vermittlerinnen verschiedener Spezialdiskurse eine wichtige Rolle: sie bieten für die Akteure die Möglichkeit, ein (allgemeines, umfassendes) Verständnis des Problems zu schaffen, indem verschiedenste Elemente des Wissens, die jenseits der Grenzen einzelner Spezialdisziplinen liegen, so kombiniert werden, dass sich ein konsistentes Gesamtbild ergibt.<sup>26</sup> Dieser Prozess wird *diskursive Schließung* genannt. Dabei werden *komplexe Problemstellungen auf ein griffiges Statement, einen Satz, ein Bild reduziert*. *Es kommt einerseits zu einem Verlust von Bedeutung, andererseits verschwinden gerade dadurch die Unsicherheiten und Vorbedingungen des ursprünglichen Wissens, was zur diskursiven Schließung des Problems führt*. Die argumentative Diskurstheorie zeigt,

---

<sup>24</sup> Vgl. Hajer, 1995, S. 53f.

<sup>25</sup> Vgl. Hajer, 1995, S. 61f.

<sup>26</sup> Ibid.

dass („erfolgreiche“) Regulation von (Umwelt-) Problemen gerade von diesem Verlust von Bedeutung und der Multi-Interpretabilität von Texten oder Äußerungen abhängt.<sup>27</sup>

„*Story-Lines*“ erfüllen gerade diese Funktion: *sie sind Narrative über die soziale Realität, die Elemente aus verschiedenen Bereichen kombinieren und so den involvierten Akteuren ein Set an symbolischen Referenzen bieten, die zu einem gemeinsamen Verständnis des Phänomens führen. Sie können Fragmentierung überwinden und diskursive Schließung erreichen.*

*Story-Lines sind in der argumentativen Diskursanalyse „knackige Statements“, einfache Bilder oder „Geschichten“, die verschiedene Beiträge und Argumente zusammenfassen und die von den Akteuren als Kurzform in der Diskussion benutzt werden. Akteure sind dadurch auch dann gemeinsam zu sinnvollen politischen Interventionen in der Lage, wenn sie einander nicht gänzlich verstehen.*<sup>28</sup>

Wichtige Merkmale von Story-Lines sind:

- sie haben die Funktion, die Komplexität eines Problems zu reduzieren und Problemschließung zu erreichen
- sie bekommen bei weitgehender Akzeptanz und Verwendung quasi-rituellen Charakter, was dem hegemonialen Diskurs Beständigkeit verleiht
- sie erlauben verschiedenen Akteuren, ihr eigenes Problemverständnis und ihre Kompetenz auf Bereiche jenseits ihres „Stammdiskurses“ zu erweitern bzw. auszuweiten.<sup>29</sup>

Story-Lines dienen also der Zusammenführung von Wissen in einer bestimmten Anordnung, was die Bildung von *diskursiven Koalitionen* erleichtert: Eine Gruppe von Akteuren aus möglicherweise verschiedenen Fachbereichen kann aus verschiedenen (!) Gründen (Interessenslagen, Motiven, Strategien) ein gegebenes Set an Story-Lines verwenden.

Hajer definiert Diskurskoalitionen als Ensemble aus

- einem bestimmten Set an Story-Lines
- den Akteuren, die dieses Set an Story-Lines verwendet
- den Praktiken, auf denen die diskursive Aktivität der Akteure beruht<sup>30</sup>

Storylines bilden den *diskursiven Zement*, der eine Diskurskoalition zusammen hält. Die Reproduktion einer bestimmten Struktur gründet in der *Routinisierung* einer bestimmten Art der Zusammenführung von verschiedenen Wissensselementen in den Diskurskoalitionen, die in den Story-Lines formuliert sind.

Neben dem Effekt, Diskurskoalitionen zu ermöglichen oder zu erleichtern und eine gegebene Problemwahrnehmung zu festigen, bilden Story-Lines gleichzeitig auch die *Hauptmedien für sozialen Wandel bzw. Veränderung*. Wenn neue Story-Lines auftauchen, die gegebene Wissensselemente neu kombinieren oder neue Wissensselemente in den Diskurs einführen, welche die hegemoniale diskursive Ordnung in Frage stellen, kann die Wahrnehmung von physischen oder sozialen Phänomenen verändert werden.<sup>31</sup>

---

<sup>27</sup> Ibid.

<sup>28</sup> Hajer, 2003, S. 277.

<sup>29</sup> Vgl. Hajer, 1995, S. 63f.

<sup>30</sup> Vgl. Hajer, 2003, S. 280.

<sup>31</sup> Ibid.

## 1.3 Argumentative Diskursanalyse als Forschungsinstrument

### *Die Werkzeugkiste für eine Diskursanalyse*

Für die Durchführung einer argumentativen Diskursanalyse zur Bearbeitung der Fragestellung wurde folgender Leitfaden verwendet, den Maarten Hajer<sup>32</sup> vorschlägt und der dem Zweck dient, die wichtigsten Arbeitbereiche zusammen zu fassen:

#### **Zeitungsanalyse:**

Hajer schlägt die Zeitungsanalyse zur Überblicksgewinnung vor, aus der eine Chronologie und erste Interpretation der Ereignisse erstellt werden kann. Im Zuge der vorliegenden Arbeit wurde der Zeitungsanalyse sehr viel höherer Wert beigemessen: Auf Grund der hohen Medienpräsenz des Themas und einer außerordentlichen Menge an spezifischen Artikeln, in denen die konkurrierenden Positionen und Argumente sehr vieler Akteure dokumentiert sind, bildet die Zeitungsanalyse (neben der Analyse von Dokumenten) eine der zwei Grundsäulen der Analyse. Für die systematische Analyse wurden die zwei „großen“ regionalen Tageszeitungen herangezogen: die in deutscher Sprache erscheinende Tageszeitung „Dolomiten“ und die in italienischer Sprache erscheinende Tageszeitung „Alto Adige – Il Corriere delle Alpi“. Beide Medien zeichnen sich durch einen enormen Diffusionsgrad in der entsprechenden Sprachgruppe aus. Die zwei weiteren regionalen Tageszeitungen, die „Neue Südtiroler Tageszeitung“ und „Il Corriere dell' Alto Adige“ wurden – wie auch die Wochenzeitung „ff Südtiroler Wochenmagazin“ und Meldungen des Landespresseamtes unsystematisch in die Analyse einbezogen.

Ein *Dossier* aus themenbezogenen Meldungen dient im Weiteren zur Ermittlung der wichtigsten Akteure (Frequenzanalyse) sowie zur Feststellung der Argumente/Positionen der Akteure. Zu diesem Zweck wurde ein *Aussagenkatalog* erstellt, in dem die Äußerungen der Akteure festgehalten sind (Zitate bevorzugt, in seltenen Fällen die Paraphrase der JournalistInnen) und der als Grundlage für die weitere Analyse dient.

Die Zeitungsanalyse bietet ebenso Möglichkeiten, den Kontext des Gesagten sowie die Argumentationsarenen feststellen zu können.

#### **Analyse von Dokumenten:**

Dieser Schritt dient – ebenso wie die Zeitungsanalyse – der Ermittlung der Ideen, Konzepte, Kategorien des Diskurses, der Beleuchtung des Handlungs- bzw. Äußerungskontextes sowie der Diskursarenen. Am Ende der Analyse sollte die Struktur des Diskurses (die bedeutendsten Story-Lines und Diskurskoalitionen) erkennbar sein. Die bedeutendsten Dokumente, die einer eingehenden Analyse unterzogen wurden, sind Wortprotokolle aus dem Südtiroler Landtag, Mitteilungen und Aussendungen verschiedener politischer Parteien und Veröffentlichungen der Landesregierung bzw. der Gemeinden und der Umweltagentur des Landes (allen voran der Luftqualitätsplan).

---

<sup>32</sup> Vgl. Hajer, 2003, S. 281ff.

***Schlüsselereignisse:***

Dieser Arbeitsschritt dient der Identifizierung der Schlüsselereignisse, welche wesentlich für das Verstehen der Diskursdynamik sind. Diese Ereignisse werden so weit als möglich beschrieben, um weitere Einsichten über ihr Zustandekommen, ihren Kontext und ihre politischen Effekte zu gewinnen.

***Analyse der Positionierungsprozesse:***

In den laufenden Debatten versuchen Akteure, andere und sich selbst zu positionieren: aktive Regierende, die in der Lage sind, die anfallenden Probleme zu lösen; Schuldzuweisungen an politisch Verantwortliche oder FahrzeuginhaberInnen; PolitikerInnen als UmweltschützerInnen... Manche Äußerungen von Akteuren lassen sich nicht zuletzt auf die momentane Positionierung zurückführen.

***Analyse der Praktiken in spezifischen Argumentationskontexten:***

Statt Kohärenz und fixe Positionen/Argumente der Akteure zu unterstellen, soll untersucht werden, ob die Bedeutung dessen was geäußert wurde, auf die Praktiken oder Umstände zurückgeführt werden kann, in denen die Äußerung stattgefunden hat.

***Zusammenführende Interpretation der ermittelten Teilergebnisse:***

Die in den einzelnen Arbeitsbereichen ermittelten Ergebnisse müssen in einem abschließenden Arbeitsschritt zusammengeführt werden, sodass einerseits die Struktur des Diskurses beschrieben werden kann, andererseits durch das Einbeziehen einer Analyse der Praktiken, Diskurs-Orte, Schlüsselereignisse die Dynamik der Produktion und Veränderung des Diskurses erahnt werden kann.

## **1.4 Vom Text zum Diskurs: Auswertungsverfahren**

Die gestellte Aufgabe umfasst im Wesentlichen zwei – mehr auf analytischer als auf praktischer Ebene - zu unterscheidende Arbeitsschritte:

- Zur Ermittlung der Struktur des regionalen Feinstaub-Diskurses müssen die Ideen, Konzepte, Kategorien des Diskurses herausgelöst und beschrieben werden.
- Die Analyse der Struktur muss um den dynamischen Aspekt ergänzt werden, um die Bedingungen, Ursachen, Kontexte des Entstehens und Veränderns einer bestimmten diskursiven Ordnung begreifen zu können: Schlüsselereignisse, wechselseitige Positionierung, Analyse der sozialen Praktiken.

Im Unterschied zu Hajer<sup>33</sup>, der wesentliche Konzepte bzw. die „großen“ konkurrierenden Storylines aus bestehender Theorie ableitet, sollen in dieser Untersuchung alle Kategorien erst aus dem vorhandenen Datenmaterial abgeleitet werden. Es soll also darum gehen, Theorie zu generieren und weniger bestehende theoretische Konzepte in ihrer Entwicklung an einem bestimmten Thema zu untersuchen. Für diese Aufgabenstellung bietet sich die *zusammenfassende Inhaltsanalyse* nach Philipp Mayring<sup>34</sup> an, die eine gute Möglichkeit zu

---

<sup>33</sup> Hajer, 1995.

<sup>34</sup> Vgl. Mayring, 2003, S. 59.

einer regelgeleiteten, systematischen induktiven Kategorienbildung bietet. Dieses Auswertungsverfahren soll hauptsächlich in der Zeitungsanalyse sowie der Analyse von Dokumenten zur Anwendung kommen, um die zentralen Konzepte und Kategorien herauszulösen, welche die Debatten strukturieren.<sup>35</sup>

Durch weitere Zusammenfassung soll versucht werden, die Resultate in Form von Konzepten und Kategorien einigen „großen“ Story-Lines zuzuordnen: Kategorien klassifizieren. Die Analyse muss folglich mehrere Abstraktionsebenen umfassen: Einige, wenige Story-Lines auf abstrakter Ebene und ihre konkreteren Unterkategorien bzw. Unterkonzepte. Ein Interessenschwerpunkt soll hier sicherlich auf der Frage liegen, wie viele und welche Story-Lines im regionalen Feinstaub-Diskurs auftreten, welche Akteure sich um sie gruppieren und welche Diskurskoalitionen sich ausbilden.

Sind die bedeutendsten Story-Lines identifiziert, müssen sie unter Rückgriff auf ihren Entstehungskontext (vor allem die Schlüsselereignisse sowie das Geflecht an sozialen Praktiken, in denen sich die Akteure bewegen und argumentieren) durch *Explikation* vertieft werden. Hier ist vor allem zu untersuchen:

- die historischen Wurzeln der Konzepte; aus welchen Disziplinen sie stammen; welche institutionellen Hintergründe sie besitzen
- ob und wann neue Elemente eingebracht werden bzw. Konzepte verändert werden
- welchen Teildiskursen sich die jeweiligen Konzepte zuordnen lassen
- welche Effekte durch die Verwendung bestimmter Konzepte auftreten (vor allem Positionierungseffekte)
- in welchen Argumentationsarenen die Konzepte verwendet, eingeführt oder verändert werden

Im Zuge dieses Arbeitsschrittes können wir folgende Fragen als „Leitfaden“ im Hinterkopf behalten:

- *Wie werden die jeweiligen Story-Lines von den verschiedenen Akteuren verwendet, aufgenommen, gestaltet, verändert, abgelehnt?*
- *Wie unterscheidet sich die Artikulation einer Story-Line zwischen den Akteuren einer Diskurskoalition? Warum?*
- *Welche Rolle spielen die sozialen Praktiken, institutionelle Routinen, argumentative Strategien?*<sup>36</sup>
- *Was macht die Dominanz und/oder Permanenz einiger Story-Lines aus?*
- *Welche politischen Effekte zeigen die hegemonialen Story-Lines? Welche technischen und institutionellen Arrangements ergeben sich?*

Die Aufgabe dieses Abschnittes der Untersuchung ist, *die wichtigen Themen, die Gegenstand der argumentativen Kämpfe zwischen Akteuren/Diskurskoalitionen sind, herauszulösen und herauszufinden, welche Rolle soziale Praktiken und der soziale/historische Kontext bei der Entstehung, Erhaltung, Veränderung einer Problemsicht spielen und umgekehrt welchen Veränderungen soziale bzw. institutionelle Praktiken selbst unterworfen sind, was die Ursachen dafür sind und welche Effekte dadurch entstehen.*

<sup>35</sup> Hajer, 2003, S. 282.

<sup>36</sup> Vgl. Hajer, 2003, S. 283 bzw. Hajer, 1995, S. 125.

### 1.4.1 Induktive Kategorienbildung durch Zusammenfassung

Induktive Kategorienbildung meint die Ableitung der Konzepte/Kategorien direkt aus dem Material durch Verallgemeinerung, ohne auf theoretisch erarbeitete Konzepte zurückgreifen zu müssen. Das Grundprinzip der qualitativen induktiven Kategorienbildung wurde bereits im Rahmen der „Grounded Theory“ erarbeitet und in der Beschreibung der Techniken des „offenen Codierens“ festgelegt.<sup>37</sup> Die qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring versucht diesen Prozess nun weiter zu systematisieren, indem genau festgelegte, reduktive Prozeduren eingesetzt werden.<sup>38</sup>

„In der Logik der Inhaltsanalyse muss vorab das Thema der Kategorienbildung theoriegeleitet bestimmt werden, also ein Selektionskriterium eingeführt werden, das bestimmt, welches Material Ausgangspunkt der Kategoriendefinition sein soll. Dadurch wird Unwesentliches, Ausschmückendes, vom Thema Abweichendes ausgeschlossen. Die Fragestellung der Analyse gibt dabei die Richtung an.“<sup>39</sup>

Als Materialbasis für die Analyse wurde aus den gesammelten Daten<sup>40</sup> ein Dossier („Aussagenkatalog“) erstellt, für das folgende Selektionskriterien angewendet wurden:

1. Es interessieren die Aussagen, Positionen, Argumente der Akteure selbst und nicht, wie darüber berichtet wird.
2. Es werden, wenn möglich, Zitate der Akteure verwendet (wohl wissend um die Verzerrungen, ungenaue Zitierung durch JournalistInnen; aus diesem Grund ist Vorsicht vor zu „tiefer“, „interpretativer“ Analyse geboten); nur in Ausnahmefällen werden Paraphrasen der JournalistInnen verwendet, die den Inhalt der Aussagen wiedergeben
3. Es finden nur inhaltliche Aussagen zum Thema Eingang in den Katalog; „technische“ Aussagen werden nicht berücksichtigt (z.B. Angabe von Luftmesswerten oder Straßensperrungen)
4. Aus den Aussagen soll der Äußerungskontext hervorgehen bzw. angegeben werden können.

„Nach dieser Festlegung wird das Material Zeile für Zeile durchgearbeitet. Wenn das erste Mal das Selektionskriterium im Material erfüllt ist, wird möglichst nahe an der Textformulierung [...] die erste Kategorie als Begriff oder Kurzsatz formuliert. Wenn das nächste Mal das Selektionskriterium erfüllt ist, wird entschieden, ob die Textstelle unter die bereits gebildete Kategorie fällt (Subsumption) oder eine neue Kategorie zu bilden ist.“<sup>41</sup>

Nach Erhalten eines Systems an Kategorien (verbunden mit konkreten Textpassagen) werden induktiv (durch weitere Zusammenfassung) Hauptkategorien („Story-Lines“) gebildet.<sup>42</sup>

---

<sup>37</sup> Zum Beispiel: Strauss/Corbin, 2003, S. 51ff. oder Glaser/Strauss, 1998.

<sup>38</sup> Vgl. Mayring, 2003, S. 75f.

<sup>39</sup> Mayring, 2003, S. 76.

<sup>40</sup> Eine Vorauswahl – betreffend die Zeitungsanalyse – wurde computergestützt durchgeführt. Die Selektionskriterien bildeten der Zeitraum (1.1.2000 bis 30.3.2006) sowie das Vorkommen des Suchbegriffes „Feinstaub“.

<sup>41</sup> Mayring, 2003, S. 76.

<sup>42</sup> Ibid.

## 1.4.2 Kontextanalyse durch explizierende Inhaltsanalyse

Die durch Reduktion ermittelten Kategorien bzw. Story-Lines sollen zwecks weiterer Erklärung und Erläuterung durch das Hinzuziehen zusätzlichen Materials expliziert werden. Es soll hier also darum gehen, die jeweiligen Äußerungen in ihrem Entstehungskontext, im Rahmen der sozialen Praktiken, in denen sie getätigt werden, zu untersuchen. Gerade dies macht ja den eigentlichen Sinn einer *argumentativen* Diskursanalyse aus. Wir wollen hier also festlegen:

*Ein Argument ist eine Äußerung oder ein Text, der im Kontext anderer Äußerungen oder Texte und sozialer Praktiken betrachtet wird.*<sup>43</sup>

Die qualitative Inhaltsanalyse unterscheidet zwischen der Analyse des *engeren* oder *weiteren* Äußerungskontextes. Die enge Kontextanalyse lässt nur Material aus dem Text selbst zu.<sup>44</sup> Hier können wir in erster Linie Information zur „Argumentationsarena“ (dem jeweiligen Ort und Umstand der Äußerung: Kongress, Debatte im Landtag, Protestkundgebung....) finden, aber auch argumentative Strategien der Akteure (zum Beispiel Schuld zuweisen, Glaubwürdigkeit erzeugen, Handlungsfähigkeit demonstrieren...) und soziale Praktiken (zum Beispiel das Anpassen an das anwesende Publikum, das „Vertrauen“ in wissenschaftliche Messergebnisse...) identifizieren.

„Bei der weiteren Kontextanalyse wird nun auch Material gesammelt, das über den eigentlichen Text hinausgeht. Dies können Informationen sein über den Textverfasser [...], Informationen über die Entstehungsbedingungen des Textes [...]. Die weiteste Form einer Kontextanalyse lässt den gesamten Verstehenshintergrund des oder der Interpreten zur Explikation zu.“<sup>45</sup>

Dieser Arbeitsschritt kann wichtige Informationen zu den historischen und politischen Vor- und Rahmenbedingungen, sowie die (möglicherweise mehrfache) Einbindung von Akteuren in Organisationen und bestimmte institutionelle Kontexte, die Geschichte von involvierten Organisationen und Routinen bieten.

---

<sup>43</sup> Es handelt sich also weniger um eine Typisierung von Aussagen im Sinne: „Argument“ bzw. „kein Argument“, sondern viel eher um eine methodische Herangehensweise oder Grundhaltung im Hinblick auf eine oder mehrere Aussagen.

<sup>44</sup> Mayring, 2003, S. 79.

<sup>45</sup> Mayring, 2003, *ibid.*

## 2. Die Meilensteine der Südtiroler Feinstaub-Geschichte

*Ein Überblick über die Geschehnisse, getroffenen Maßnahmen und Akteure*

### 2.1 Die Geschichte der Luftverschmutzung in Südtirol

Mit dem Einzug der Diskussion über Feinstaub (PM<sub>10</sub>) wird ein neues Kapitel im regionalen Luftverschmutzungs- bzw. Luftschutzdiskurs aufgeschlagen. Um verstehen zu können, warum und auf welche Weise sich der Diskurs um das Feinstaubproblem etablieren konnte ist es von Bedeutung, das Terrain kennen zu lernen, auf das der neue Diskurs hereinbricht. Die Geschichte der Luftverschmutzung, die Traditionen des Umganges mit den aufgeworfenen Problemen, die Positionen der verschiedenen Akteure bilden die Substanz, die materielle und diskursive Basis für die Resonanz des Themas Feinstaub.

Ab ungefähr 1964 hat sich in Südtirol so etwas wie ein öffentlicher Diskurs zur Luftbelastung entwickelt, der auch Niederschlag in den (Print-) Medien gefunden hat. Nach der Expansion der Aluminiumwerke in der Bozner Industriezone beklagt die Bevölkerung neben allgemeinen Beschwerden und Ernteaussfällen über 300 schwer erkrankte Kinder. Die Diagnose lautete auf Fluoridvergiftung, die den Industrieemissionen zuzuschreiben war. Die nachdrücklichen Proteste der Bauern von 1967 und eine Reihe von wissenschaftlichen Untersuchungen zwangen letztendlich die Industriebetriebe 1972 zum Einbau von Rauchfiltern und hohen Schadenersatzzahlungen, doch erst die Aluminiumkrise Anfang der 80er Jahre mit einem drastischen Rückgang der Produktionsmenge in Bozen brachte das Thema Fluoridbelastung endgültig vom Tisch. In etwa dieselbe Zeit fällt die zunehmende Kritik an der Müllbewirtschaftung in Südtirol samt Verbrennungsöfen. Schon lange symbolisieren rauchende Schloten nicht mehr Aufschwung und Wirtschaftswunder, sondern ökologische und gesundheitliche Belastung. Obwohl ab 1981 Elektrofilter in die Verbrennungsöfen in Bozen eingebaut wurden, mehrten sich die Proteste der erstarkenden Umweltbewegung, welche den fortlaufenden Zank um die Müllverbrennung in Südtirol fortan ständig begleiteten.<sup>46</sup>

Erst zu Beginn der 80er Jahre machte sich auch in Südtirol das Thema „Saurer Regen“ breit, nachdem es etwa in Deutschland, Schweden oder den Niederlanden schon seit gut einem halben Jahrzehnt auf der Agenda von Umweltgruppen und Politik stand und intensiv diskutiert wurde. Sichtbare Schäden am Waldbestand in Oberfennberg, Truden, Ritten, Jenesien und im Abteital begannen auch in Südtirol die Menschen zu ängstigen und die Gefahren der allgegenwärtigen Verschmutzung der Luft drangen endlich auch in das Bewusstsein der nicht direkt von Schäden betroffenen SüdtirolerInnen.<sup>47</sup> Angesichts der geringen und praktisch auf die Industriezone Bozen beschränkten Industrieproduktion in Südtirol, der verordneten Abgasfilteranlagen sowie der „offensichtlich“<sup>48</sup> weit verbreiteten

<sup>46</sup> Vgl. Jutta Kusstatscher: Das Müll-Monster. Südtiroler Müllgeschichte, Teil 2; in: ff, Südtiroler Wochenmagazin vom 28. September 2006, Nr. 39, S. 48 ff.

<sup>47</sup> Auch wenn die Schäden an den Bäumen in Südtirol mit hoher Wahrscheinlichkeit Insektenbefall und der Klimaveränderung zuzuschreiben sind: vgl. Hinterwaldner, 2003, S. 152.

<sup>48</sup> Siehe Fußnote 47.

und verstreuten Umweltschäden ließen sich bald andere Schuldige ausfindig machen: Emissionen aus Heizanlagen und dem Verkehr waren, vor allem in den Städten, für die „dicke Luft“ verantwortlich. Und wie: In den Wintermonaten zu Beginn der 80er Jahre wurden in Bozen und Meran die Grenzwerte für Schwefeldioxid und Stickstoffdioxid regelmäßig überschritten.

Brennstoffseitige Verbesserungen konnten zwar bis Ende der 80er Jahre das Schwefeldioxid-Problem einigermaßen lösen, die Emissionen des stetig zunehmenden Verkehrs bleiben aber das Sorgenkind der jungen Umweltbewegung.<sup>49</sup>

An dieser Stelle sollten wir einen kurzen Ausflug in eines der bedeutendsten Kapitel der Südtiroler Verkehrsgeschichte unternehmen: den Bau der Brennerautobahn, der Südtirol zum Durchzugsgebiet einer der wichtigsten Transitstrecken Europas gemacht hat. Die Brennerautobahn, die in ihrem österreichischen Teilstück A13 und in Italien A22 heißt, quert den Alpenhauptkamm am Brennerpass, der mit 1375 Metern einen der niedrigsten Alpenpässe bildet und gilt als wichtigste Verbindung zwischen dem süddeutschen Raum und Oberitalien. Auf italienischem Staatsgebiet führt die Autobahn vom Brenner über das Eisacktal, Bozen, Trient und Verona nach Modena, wo sie in die A1 mündet. Der Bau der Autobahn begann im Jahr 1963 und wurde 1974 mit der Fertigstellung des Teilstücks Klausen - Bozen beendet.<sup>50</sup> Seitdem misst die A22 (Autostrada del Brennero oder Brennerautobahn) 313 km und gilt als eines der wichtigsten Verkehrsprojekte Italiens der Nachkriegszeit, da die Verbindung für die wirtschaftliche Mobilität in Oberitalien, nicht zuletzt mit der Entwicklung eines gesamteuropäischen Binnenmarktes, von unschätzbarem Wert ist. Die, auch in Südtirol, lange als „Traumstraße der Alpen“<sup>51</sup> bezeichnete und als technisches Wunderwerk bestaunte Autobahn, zeigte bald auch ihre Schattenseiten. Der „Segen Mobilität“ begann, die erträglichen Maße zu übersteigen: 1975 wurden 14.571 Lkw und 34.309 Pkw pro Tag verzeichnet, im Jahr 2000 waren es bereits 40.932 Lkw und 112.895 Pkw pro Tag.<sup>52</sup> Vor allem die „Anrainergemeinden“ im Wipp- und Eisacktal, aber auch Bozen und die Städte im Südtiroler Unterland wurden sich der enormen und ständig steigenden Belastung durch Lärm und Luftverschmutzung gewahr. Vor allem das enorme Transitvolumen, das über den Brennerpass abgewickelt wird und als eine der Hauptquellen für die Luftverschmutzung in Südtirol angesehen wird, wird zunehmend zur Zielscheibe der Kritik von Umweltverbänden.

Ab dem 15. April 1982 stand mit dem neu gegründeten Dachverband für Natur- und Umweltschutz ein erster landesweiter Verband an vorderster Front, der die einzelnen, kleineren Umweltschutzgruppen bzw. Vereine<sup>53</sup>, die sich mit Umwelt- und Naturschutz befassten, in ein größeres Bündnis integrierte. Steckenpferd des Dachverbandes war seit seiner Gründung die Kritik an den expansiven Verkehrsprojekten des Landes<sup>54</sup> und der Transitbelastung auf der Brennerautobahn. Die Kritik an der ungehemmten

<sup>49</sup> Vgl. Hinterwaldner, 2003, S. 155.

<sup>50</sup> Vgl. z.B. [#](http://de.wikipedia.org/wiki/A22_%28Italien%29)

(am 4.10.06), <http://de.wikipedia.org/wiki/Brennerautobahn> (am 4.10.06) oder Hinterwaldner, 2003, S. 250

<sup>51</sup> Vgl. Hinterwaldner, 2003, S. 250.

<sup>52</sup> Vgl. Alexander, 2003, S. 154.

<sup>53</sup> 1982 waren dies der Alpenverein, die Arbeitsgemeinschaft für Vogelkunde und Vogelschutz in Südtirol, die Arbeitsgemeinschaft für Natur- und Umweltschutz Pustertal, der Landesverband für Heimatpflege, die Lia per la Natura y Usanzas, der Tierschutzverband und die Umweltschutzgruppe Vinschgau.

<sup>54</sup> Nach dem Bau der Brennerautobahn waren neben dem Ausbau von Straßen im Vinschgau und Pustertal, sowie Eggen- und Sarntal auch lange Zeit die Autobahnprojekte Mailand-München und/oder Venedig-München („Alemagna“) im Gespräch.

wirtschaftlichen Expansion und der damit einher gehenden Verkehrspolitik auf Kosten von Natur und Gesundheit war von der ersten Stunde an<sup>55</sup> Thema des Dachverbandes für Natur- und Umweltschutz.<sup>56</sup>

Ende der 80er und Anfang der 90er Jahre verschieben die internationalen Debatten um die Luft- und Umweltverschmutzung den Fokus auf die Emissionen von Blei und Cadmium sowie Kohlenmonoxid, deren Gefahren und Bekämpfung auch in Südtirol – wenn auch zurückhaltend – diskutiert werden. Erst Ende der 90er Jahre scheint das Problem in Südtirol gelöst, nachdem auch in Italien Gesetze die Verbleiung von Benzin regulierten (was in Deutschland und Österreich schon einige Jahre zuvor passiert ist) und neuere Fahrzeuge serienmäßig mit Katalysatoren ausgerüstet wurden.

Die Verschnaufpause für die Umweltbewegung und die mittlerweile auch in Südtirol institutionalisierten Umweltbehörden währte nicht lange: Bereits Mitte der 90er Jahre findet das Problem bodennahen Ozons den Weg in die Tageszeitungen, vor allem im Hochsommer werden regelmäßig Grenzwerte überschritten und Menschen mit Atemproblemen aufgefordert, bei Windstille körperliche Anstrengungen im Freien zu vermeiden. Die Hauptschuld trägt auch in diesem Falle der Verkehr, in erster Linie Benzinmotoren ohne Katalysator. Nach einem ersten Ozon-„Hype“ Ende der 90er Jahre beruhigt sich die Diskussion, obwohl es nach wie vor Grenzwertüberschreitungen gibt. Mittlerweile hat es ein anderes Thema an die Spitze des Luft- und Umweltschutzdiskurses geschafft: der Feinstaub.

Die Freude über die „Erfolgsgeschichte“ in der Bekämpfung von Schwefeldioxid und Blei währte tatsächlich nicht lange. Mit der neuen Richtlinie 1999/30/EG des Europäischen Rates von 22. April 1999 wird das „neue“ Problem Feinstaub definiert, sowie Grenzwerte und die Verpflichtung zu Gegenmaßnahmen festgelegt. Fast schon resignierend stellt Dr. Luigi Minach, damals Direktor des Landesamtes für physikalische Chemie, lapidar fest: „Ein Problem wurde gelöst und fast gleichzeitig ist ein anderes entstanden.“<sup>57</sup>

Auch wenn die zuständigen Experten der Landesämter, allen voran die Umweltagentur des Landes, das „Problem“ Feinstaub kennen und sich damit auseinander zu setzen beginnen, findet PM<sub>10</sub> noch im Landesgesetz von 16. März 2000, Nr. 8 keinen Eintrag als Bezugsstoff für Maßnahmen. Erst ab Jänner 2001 wird das Luftmessnetz in Südtirol dahin gehend umgestellt, regelmäßig Feinstaub (PM<sub>10</sub>) zu messen. Bis zu diesem Zeitpunkt wurde lediglich Schwebestaub gemessen. Angemerkt sei hier, dass Italien erst mit dem Ministerialdekret vom 2. April 2002, n. 60 die gesetzliche Voraussetzung für die Umsetzung der EU-Richtlinie 1999/30/EG schafft und die Provinz Südtirol insofern vorausseilend das Messsystem umgestellt hat. Insgesamt sind zu diesem Zeitpunkt 7 fixe Luftmessstationen (plus eine mobile Station) in Betrieb, welche von der Umweltagentur des Landes betreut werden. Diese Anzahl übertrifft das vom italienischen Gesetz geforderte Verhältnis von einer Luftmessstation pro 250.000 Einwohner.<sup>58</sup>

---

<sup>55</sup> „Wir wehren uns gegen eine Wirtschaft, bei der das Gewinnstreben einziges Ziel ist. Viele Großkonzerne scheren sich nur um Macht, Gewinn und Kapital und denken sich ‚Nach uns die Pleite‘. Wir hingegen sagen ‚Nach uns die Zukunft‘.“ (Florin Florineth, erster Vorsitzender des Dachverbandes für Natur- und Umweltschutz), zitiert bei: Hinterwaldner, 2003, S. 152f.

<sup>56</sup> Vgl. Hinterwaldner, 2003, S. 152.

<sup>57</sup> Vgl. *Dolomiten* am 22.2.2003.

<sup>58</sup> Vgl. Minach in *Dolomiten* am 27.2.2003.

Bereits im Dezember 2000, also vor der Umstellung des Messsystems auf die Registrierung der Feinstaubkonzentration, führt der Dachverband für Natur- und Umweltschutz zusammen mit den Gruppen „Für ein lebendiges Wipptal“ und „Legambiente/Umweltbund“ die Protestaktion „Mal’aria“<sup>59</sup> durch, um auf die Luft- und Lärmbelastung durch den Transitverkehr aufmerksam zu machen. Als gewichtiges Argument wird, soweit zumindest aus der Südtiroler Medienlandschaft zu recherchieren ist, erstmals das Problem hoher Feinstaubkonzentrationen entlang der Transitstrecken angeführt.<sup>60</sup>

Erst mit dem Dekret des Landeshauptmanns vom 31. März 2003, Nr. 7 wird eine Durchführungsverordnung zur Luftqualität erlassen, die PM<sub>10</sub> als Bezugsstoff für Maßnahmen im Rahmen eines Aktionsplanes und den zu erstellenden Luftqualitätsplan des Landes vorsieht. Ab diesem Zeitpunkt sind die betroffenen Gemeindeverwaltungen per Gesetz verpflichtet, Gegenmaßnahmen, vorerst bei mehrmaliger Überschreitung von Tageshöchstwerten für PM<sub>10</sub> (und einer Reihe anderer Luftschadstoffe) bzw. der Überschreitung von festgelegten Jahresmittelwerten und einer bestimmten Anzahl an Überschreitungen der Tageshöchstwerte pro Jahr, zu ergreifen. Im Grunde werden in diesem Dekret dieselben Grenz- und Schwellenwerte für Feinstaub (wie auch für andere Luftschadstoffe) festgelegt, wie von der EU-Richtlinie 1999/30/EG vorgesehen sind. Einzelne Parameter, wie etwa die maximale Anzahl von Überschreitungen des Tagesgrenzwertes pro Jahr, werden sogar tiefer angesetzt (30 zulässige Überschreitungen pro Jahr anstatt 35) als vom Europäischen Rat gefordert. Am 6. Juni 2005 tritt der von der Landesregierung (in Zusammenarbeit mit der Umweltagentur) erarbeitete „Luftqualitätsplan“ in Kraft, der vom Dekret des Landeshauptmanns gefordert wurde. Der Luftqualitätsplan gilt als verbindliches Instrument zur Umsetzung der gesetzlich geforderten Maßnahmen, die neben dem Aktionsplan als „Notpflaster“ bei anhaltenden Grenzwertüberschreitungen auch Vorbeugung groß schreiben. Mit der Erstellung des Luftqualitätsplanes sind vor allem die Gemeinden, in welchen Grenzwerte überschritten wurden, verpflichtet, Vorbeuge- und Reduktionsprogramme zu erstellen, die erstmals im Winter 2004/05 zur Anwendung kommen. Neben einer Reihe von Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs (Umrüstung der Stadtbusse auf Methantrieb, Neuschaffung von Busverbindungen in mehreren Ortschaften...), werden erstmals Verkehrssperrungen für bestimmte Fahrzeugtypen zu den Hauptverkehrszeiten beschlossen. Fahrzeuge der Abgasklassen Euro 0 und Euro 1 werden in den Städten Meran, Bozen, Bruneck und Brixen ausgesperrt.

## 2.2 Der Beginn der Südtiroler Feinstaubdebatte

In den ersten Monaten des Jahres 2002 beginnt in Südtirol die Feinstaubdebatte öffentlich zu werden. Erste diesbezügliche Medienberichte bringen das Thema auf den Tisch, allerdings in völlig anderer Form, als wir dem Thema bereits zwei Jahre später begegnen werden, mitten in der landesweiten Feinstaub-Hysterie.

---

<sup>59</sup> Anm: Sinngemäß „Schlechte Luft“ unter Anspielung auf die Krankheit „Malaria“.

<sup>60</sup> Dr. Norbert Lantschner, damals gleichzeitig Direktor des Amtes für Luft und Lärm und Vizepräsident des Dachverbandes für Natur- und Umweltschutz, verweist diesbezüglich auf Studien der Schweizer Umweltbehörde; vgl. *Dolomiten* am 4.12.2000.

Zu Beginn der Debatte bricht das Thema auf zwei unterschiedlichen Ebenen und aus zwei verschiedenen Gründen in das öffentliche Bewusstsein: Feinstaub als Symbol für die durch den aus allen Maßen laufenden Transitverkehr auf der Brennerachse verursachte Luftverschmutzung und Feinstaub als akutes Gesundheitsproblem, das durch industrielle Emissionen im städtischen Bereich entsteht.

Gerade die Diskussion um Gesundheitsgefährdung durch industriellen Feinstaub drängt sich plötzlich in die Schlagzeilen, auch wenn bereits Jahre zuvor auf die Luftverschmutzung im Zusammenhang mit der in Bozen angesiedelten Stahlindustrie hingewiesen worden war. Das „Urerlebnis“, das Bevölkerung und PolitikerInnen wachgerüttelt und auf die Barrikaden getrieben hat (bzw. Druck auf die zuständigen Landesämter ausgeübt hat und gerichtliche Untersuchungen nach sich gezogen hat), waren sichtbare Staubablagerungen im betroffenen Stadtviertel Oberau. Im Oktober 2001 hat eine aus den Bozner Stahlwerken „Valbruna“ stammende Staubwolke die Industriezone und das angrenzende Stadtviertel eingehüllt und deutlich sichtbare Schäden an Häuserfassaden und geparkten Autos hinterlassen. Über Nacht war die Gefahr, die schon immer in den Stahlwerken vermutet wurde, plötzlich greifbar geworden.

Das zuständige Landesamt (Umweltagentur des Landes) hat zwar ständig die Konzentrationswerte für Feinstaub in der näheren Umgebung der Industriebetriebe gemessen und auch tendenziell höhere Werte als in der Innenstadt beobachtet<sup>61</sup> und diese sogar den Emissionen der Stahlwerke zugeordnet. Ein in dieser Dimension öffentlich diskutiertes Thema wurde das Problem, das zu diesem Zeitpunkt noch keines war, nicht. Dazu war anscheinend die *unmittelbare Sichtbarkeit* der Gefahr vonnöten, die BürgerInnen und lokale PolitikerInnen dazu bewegten, eine Veränderung der institutionellen Problemsicht und Problembehandlung durch die Umweltagentur und des Umweltressorts der Landesregierung anzustoßen. Die *sichtbare und unmittelbar sinnliche Wahrnehmbarkeit der Gefahr ist hier ein entscheidender Grund für die Konstitution eines (politischen) Problems und nicht nur erhöhte Messwerte* oder die wissenschaftliche Feststellung von Toxizität oder „Ungefährlichkeit“ der feinen Stäube.<sup>62</sup>

Nach dieser ersten, starken Präsenz geistert das Thema noch einige Monate durch die Lokalpresse, schafft es aber nicht, sich einen Spitzenplatz auf der sich etablierenden Feinstaub-Agenda zu sichern. Der gerichtliche Prozess zu den Feinstaubemissionen des Valbruna-Werks erregt zwar noch weiter einiges Aufsehen, wird aber nicht länger mit dem „allgemeinen“ Feinstaubproblem in Südtirol verbunden. Im allgemeinen Feinstaubdiskurs hat längst der Verkehr als Hauptursache der Luftverschmutzung seine bis heute dominante Position eingenommen, die praktisch alle anderen Themen überlagert. Wissenschaftliche Untersuchungen<sup>63</sup> relativieren die Schuldzuweisungen an die Stahlbetriebe ebenso wie die permanent hohen Messwerte in Meran (wo größere Industriegebiete fehlen), die am 17. Februar 2003 erstmals zu Verkehrssperrungen führen. Das Argument „Industrie als wichtiger Verursacher von Feinstaub“ wird in der Folge fast ausschließlich von GegnerInnen der verkehrsbeschränkenden Maßnahmen vorgebracht.<sup>64</sup>

<sup>61</sup> Vgl. Minach in *Dolomiten* am 17.1.2003.

<sup>62</sup> Vgl. Huber in *Dolomiten* am 9.3.2002.

<sup>63</sup> Vgl. Minach in *Dolomiten* am 17.1.2003.

<sup>64</sup> Zum Beispiel der Verband für Kaufleute und Dienstleister in *Dolomiten* am 8.2.2003 oder Duzzi in *Dolomiten* am 21.3.2006.

In ungefähr demselben zeitlichen Rahmen wird Feinstaub in einem anderen Zusammenhang zum Problem erkoren: KritikerInnen des wachsenden Lkw-Transitaufkommens auf der Brenner-Route beginnen, Besorgnis erregende Zahlen und Messwerte zur PM<sub>10</sub>-Belastung entlang der Autobahn zu präsentieren.<sup>65</sup> Die Aktivität der TransitgegnerInnen ist zu diesem Zeitpunkt mit Sicherheit nicht neu, sondern hat schon Jahre zuvor ihren Anfang genommen. Waren jedoch bis dahin die allgemeine, nicht näher spezifizierte Luft- und Lärmbelastung oder hohe NO<sub>x</sub>-Werte die geläufigen Argumente gegen den Lkw-Transit, drängt sich jetzt erstmals PM<sub>10</sub> als Referenzstoff für Anklagen und Beschwerden ins Gespräch. Eine ganze Reihe von Protestkundgebungen, Informationsveranstaltungen und Presseaussendungen dokumentiert die Aktivität der TransitgegnerInnen ab 2001.

Erst im Winter 2002/2003 kommt auch das Thema der städtischen Luftverschmutzung im Diskurs um den Feinstaub an. Regelmäßige Grenzwertüberschreitungen, vor allem in den Städten Bozen und Meran, bringen diese neue Dimension des Problems in die Schlagzeilen. In Bozen werden die Proteste von Bürgerinitiativen in besonders stark betroffenen Stadtvierteln immer lauter, die Stadtverwaltung gibt der Forderung auf Verkehrsverminderung nach.<sup>66</sup> Praktisch zur selben Zeit, am 16. Februar 2003, lässt der damalige Meraner Bürgermeister Franz Alber die Stadt für den Verkehr sperren, um auf eine siebentägige Überschreitung des Grenzwertes für PM<sub>10</sub><sup>67</sup> zu reagieren. Die, wenn auch vorhersehbare, aber doch unerwartete totale Sperrung der Innenstadt der zweitgrößten Stadt Südtirols hinterlässt im Diskurs über Luftverschmutzung und Feinstaub tiefe Spuren. Fortan dreht sich der größte Teil des Südtiroler Feinstaubdiskurses um das Problem des städtischen Verkehrs und die Möglichkeiten, Maßnahmen in diesem Bereich zu finden.

## 2.3 „PM<sub>10</sub>-Superstar“: Medien und die Feinstaubdebatte

Die mediale Präsenz des Themas „Feinstaub“ in Südtirol kann nicht nur als „Abbildung“ des Diskurses um den Feinstaub verstanden werden sondern bildet mithin ein wesentliches Element in der Produktion und Reproduktion des Diskurses selbst. Vor allem die großen Tageszeitungen der Provinz, die deutschsprachige *Dolomiten* und der italienischsprachige *Alto Adige – Il Corriere delle Alpi*<sup>68</sup>, zeichnen und prägen das Thema in bestimmten Begriffen und Ausformungen, die teilweise von Akteuren als Diskussions- und Argumentationsbasis verwendet werden.<sup>69</sup> Einige Akteure sind sich dieser Tatsache

---

<sup>65</sup> Vgl. Lantschner in *Dolomiten* am 7.5.2002.

<sup>66</sup> Vgl. Pichler-Rolle in *Dolomiten* am 29.1.2003.

<sup>67</sup> Im Jahr 2003 60 µg/m<sup>3</sup>.

<sup>68</sup> *Dolomiten* hat eine durchschnittliche Auflage von rund 60.000, *Alto Adige – Il Corriere delle Alpi* von rund 40.000 Exemplaren.

<sup>69</sup> Als Beispiel mag hier die Einführung und Verwendung des Begriffes „Dreckschleuder“ für Dieselfahrzeuge älterer Bauart bzw. Diesel-Lkw dienen, der sich als Sinnbild oder Symbol für die Luftverschmutzung (vor allem) durch den Transitverkehr etabliert und im Sinne einer „Storyline“ als Verknüpfungspunkt verschiedener Elemente des Diskurses fungiert. Die Tageszeitung *Dolomiten* ist an der Schöpfung und Weiterführung des Begriffes wesentlich beteiligt.

durchaus bewusst und wählen ihre Argumentationsstrategie auch im Hinblick auf die Eigendynamik der Medienberichterstattung.<sup>70</sup>

Bei der Betrachtung der Frequenz themenbezogener Artikel in den großen Tageszeitungen lässt sich feststellen, dass die Berichterstattung erst im Frühjahr 2003 anzurollen beginnt – just zum Zeitpunkt, als die ersten Verkehrssperrungen wegen erhöhter Feinstaubwerte in Meran durchgeführt werden müssen. Den vorläufigen Höhepunkt erreicht das Thema im Herbst und Winter 2005/06, als die Debatten um die „neuen“ vorbeugenden Verkehrsbeschränkungen sehr emotional und kontrovers geführt werden. Interessante Aufschlüsse bietet auch die Betrachtung der zeitlichen Verteilung der themenbezogenen Artikel in den Tageszeitungen: Feinstaub ist kein Thema für das „Sommerloch“. Im Gegenteil: Die Berichterstattung zum Problem Feinstaub spielt sich hauptsächlich in den Wintermonaten ab, was am jahreszeitlich bedingten Auftreten der Grenzwertüberschreitungen und den damit zusammen hängenden Fahrverboten liegen mag.

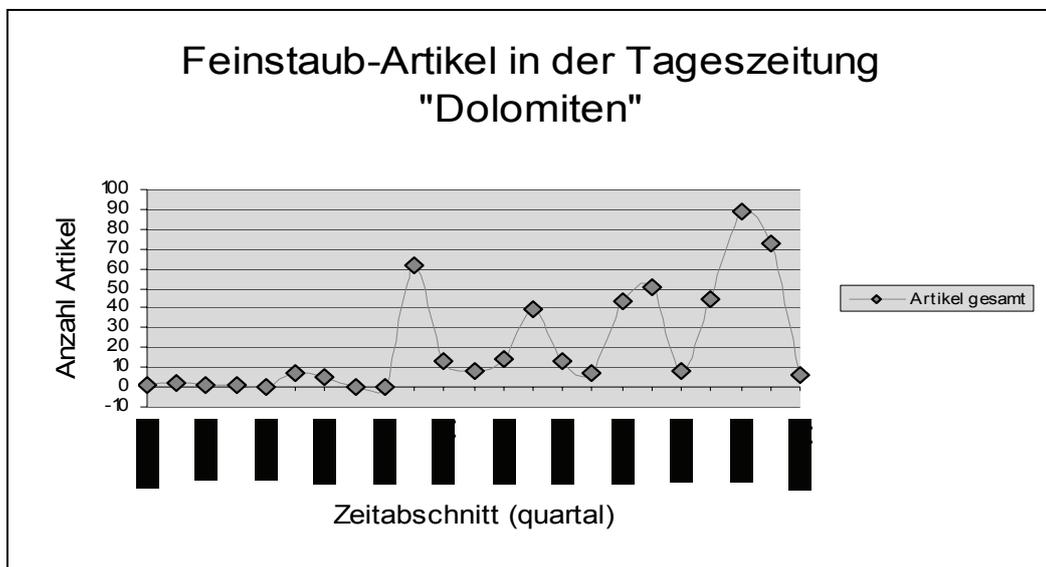


Abbildung 2: Feinstaub-Artikel in der Tageszeitung Dolomiten

Neben den „großen“ Tageszeitungen finden sich in der Südtiroler Medienlandschaft noch die zwei „kleinen“ Tageszeitungen *Neue Südtiroler Tageszeitung* und *Corriere dell'Alto Adige* sowie das Wochenmagazin *FF – Südtiroler Illustrierte*, der Fernseh- und Radiosender *RAI Sender Bozen* und das Nachrichtenmagazin *Südtirol heute* des ORF (Landesstudio Tirol) und eine Reihe von Radiosendern, welche auf Grund der Häufigkeit und Art der Berichterstattung nur marginalen Einfluss auf den Feinstaub-Diskurs haben dürften.

## 2.4 Akteure und Schlüsselakteure

Insgesamt nehmen in den Tageszeitungen *Dolomiten* und *Alto Adige – Il Corriere delle Alpi* rund 160 Personen an der Debatte zum Thema Feinstaub teil.<sup>71</sup> Die Zahl der

<sup>70</sup> Vgl. Minach im persönlichen Gespräch am 18. Oktober 2006.

argumentativen Beiträge dieser Akteure schwankt zwischen 1 und 80, jeweils im Zeitraum von 2002 bis Sommer 2006. Wenn die Akteure und ihre Argumente näher betrachtet werden, fällt auf, dass nur 20 Personen „regelmäßig“<sup>72</sup> an der öffentlichen Debatte beteiligt sind.

Akteur	Institution/Funktion	Beiträge
Alber, Franz	Bürgermeister Meran, SVP (bis 2005)	21
Dalbosco, Marco	Stadtrat Meran, Grüne (bis 2005)	16
Durnwalder, Luis	Landeshauptmann	16
Fattor, Alessandro	Stadtrat Bozen, Grüne (bis 2005)	17
Frick, Werner	Landesrat, SVP	11
Grünen/Verdi/Vërc	Die Grünen/Verdi/Vërc	17
Huber, Walter	Umweltagentur	15
Januth, Günther	Bürgermeister Meran, SVP (ab 2005)	16
Ladinser, Klaus	Stadtrat Bozen (ab 2005)	10
Laimer, Michl	Landesrat, SVP	52
Lantschner, Norbert	Umweltagentur	44
Minach, Luigi	Umweltagentur	80
Pichler-Rolle, Elmar	Stadtrat + Vizebürgermeister Bozen, SVP	16
Pürgstaller, Albert	Bürgermeister Brixen, SVP (ab 2005)	10
Rossi, Daniela	Stadträtin Meran, DS (bis 2005)	10
Salghetti-Drioli, Giovanni	Bürgermeister Bozen (bis 2005)	11
Transitinitiative Südtirol	Transitinitiative Südtirol	10
Tschurtschenthaler, Christian	Bürgermeister Bruneck	10
Widmann, Thomas	Landesrat, SVP	18

Abbildung 3: Frequenzanalyse der Beiträge nach Akteuren, Tageszeitung Dolomiten

Zusätzlich zu den „quantitativ“ bedeutsamen Akteuren lassen sich noch Personen oder Institutionen wie etwa der Verband der Kaufleute und Dienstleister, Hanspeter Munter (LVH<sup>73</sup>, SVP<sup>74</sup>), Maria Serena Pompili (Regierungskommissarin) oder Alleanza Nazionale (AN<sup>75</sup>) hervorheben, die von „qualitativer“ Bedeutung sind, da sie neue Elemente, alternative Deutungen oder oppositionelle Argumente in die Debatte eingebracht haben.

Aus der quantitativen Auflistung der Akteure lassen sich eindeutig die „Schlüsselakteure“ des Diskurses benennen:

*Dr. Luigi Minach* ist als Physiker Direktor des Amtes für Physikalische Chemie und seit 2005 Leiter der Umweltagentur. Kein anderer Akteur hat die Form des Diskurses und den Verlauf der Debatte so entscheidend geprägt wie Minach, dem die Organisation und Betreuung des Luftmesssystems der Autonomen Provinz Bozen obliegt und der die wichtigste Beratungsinstanz bei der Erarbeitung von Maßnahmen bildet. Nicht zuletzt darum hat Minach von der Tageszeitung *Dolomiten* den Titel „Feinstaub-Papst“ verliehen bekommen.

*Dr. Michl Laimer* (SVP) ist Landesrat für Raumordnung, Umwelt und Energie und somit vor allem für die Koordination und Erstellung der Maßnahmen gegen die Feinstaubbelastung auf Landesebene verantwortlich. Die Umweltagentur gehört formell

<sup>71</sup> Diese Angabe bezieht sich auf Personen, die in irgendeiner Form in Institutionen eingebunden sind (Gemeindeverwaltung, Landesregierung, Landtag, Parteien, Umweltverbände...) und nicht auf Kommentare von Privatpersonen (z.B. Leserbriefe).

<sup>72</sup> 10 Beiträge oder mehr im genannten Zeitraum.

<sup>73</sup> Anm.: Landesverband der Handwerker.

<sup>74</sup> Anm.: Südtiroler Volkspartei.

<sup>75</sup> Anm.: „Nationale Allianz“, nationale italienische Partei die dem Rechtsbündnis „Haus der Freiheit“ (Casa della Libertà) angehört und in Südtirol Oppositionspartei im Landtag ist.

zur Landesverwaltung und ist politisch dem Ressort für Raumordnung, Umwelt und Energie unterstellt.

Dr. Norbert Lantschner ist Direktor des Amtes für Luft und Lärm (Umweltagentur) und damit für die Überwachung bestimmter Emissionsquellen und die Erstellung von Richtlinien, Standards und Normen auf Landesebene verantwortlich. Der Luftqualitätsplan des Landes wurde vom Amt für Luft und Lärm verfasst und koordiniert. Zudem war Norbert Lantschner stellvertretender Vorsitzender des Dachverbandes für Natur- und Umweltschutz.

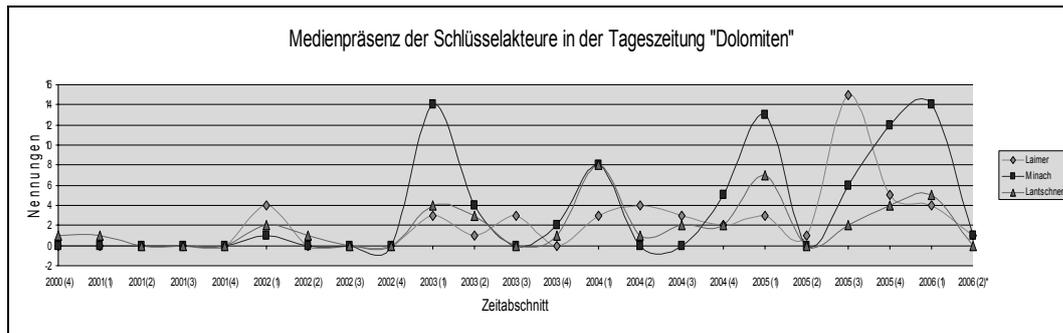


Abbildung 4: Medienpräsenz der Schlüsselakteure in der Tageszeitung Dolomiten

## 2.5 Das Luftmesssystem der Autonomen Provinz Bozen

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt<sup>76</sup> betreibt die Landesumweltagentur – Labor für physikalische Chemie 14 ortsfeste Luftmessstationen, von denen 11 Stationen die Konzentration von PM<sub>10</sub> messen.<sup>77</sup> Zusätzlich verfügt die Umweltagentur über eine mobile Messstation zur Durchführung von Messkampagnen an Orten, an denen fixe Messstationen nicht zwingend erforderlich sind.<sup>78</sup> Was die „Dichte“ des Messstellennetzes betrifft, erfüllt Südtirol die staatlichen Richtlinien<sup>79</sup> bei weitem:

*„Allgemein gilt der Grundsatz, dass in den Ballungsräumen oder Gebieten bis zu 250.000 Einwohner eine ortsfeste Messstelle ausreicht. Angesichts der besonderen orografischen Bedingungen und meteorologischen Bedingungen der Gebiete werden alle Gemeinden Südtirols mit mehr als 13.000 Einwohnern als Ballungsräume (laut EU-Richtlinie) angesehen und somit mit einer ortsfesten Messstation ausgestattet.“<sup>80</sup>*

Da sich mit dem Ministerialdekret von 2. April 2002, Nr. 60 die staatlichen Bestimmungen zur Überwachung der Luftqualität geändert haben<sup>81</sup>, war auch das Luftmesssystem in Südtirol sowohl in seiner räumlichen Verteilung als auch in der Anzahl der Messstationen - in einem rund zweijährigem Umstrukturierungsprozess - deutlicher Veränderung unterworfen. Bis 2002 war die gesetzliche Vorgabe, Messungen an den Orten mit höchsten Konzentrationen – vor allem in den Ballungsgebieten und dort an verkehrsexponierten

<sup>76</sup> Oktober 2006.

<sup>77</sup> Vgl. [http://www.provinz.bz.it/umweltagentur/2908/luftsituation/index\\_d.asp](http://www.provinz.bz.it/umweltagentur/2908/luftsituation/index_d.asp) (21.11.06).

<sup>78</sup> Vgl. Luftqualitätsplan – Allgemeiner Teil, S. 11.

<sup>79</sup> Vgl. Decreto Ministeriale 2 aprile 2002, n. 60, Allegato IX.

<sup>80</sup> Luftqualitätsplan – Allgemeiner Teil, S. 10.

<sup>81</sup> Vgl. Decreto Ministeriale 2 aprile 2002, n. 60, Allegato IIIV bzw. Minach auf der Umweltmedizinischen Fachtagung „Fokus Feinstaub“ am 30. 9. 2005, persönliches Protokoll.

Stellen – durchzuführen. Mit dem erwähnten Ministerialdekret erfolgt eine deutliche Trendwende in der „Luftmesspolitik“: Erst jetzt wird neben der maximalen Schadstoffbelastung (Orte an denen Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind) auch die mittlere Schadstoffbelastung für die *gesamte* Bevölkerung eines Gebietes ermittelt.<sup>82</sup> Anstatt ausschließlich in den Städten und an verkehrsexponierten Stellen zu messen, wird nun zwischen Stationen zur Beurteilung der maximalen Belastung und Stationen zur Beurteilung der Hintergrundbelastung („Background“) unterschieden. Einige Stationen des Messsystems wurden aufgegeben, neue errichtet. Von Bedeutung ist mit Sicherheit die Errichtung der zwei Background-Messstationen in der Galizienstraße in Leifers (LS1) sowie in der Grünau bei Meran (EL1), welche die Berechnung der mittleren Belastung für den Bozner bzw. den Meraner Talkessel zulassen.

Im Zuge der Umstrukturierung des Messsystems wurden auch erstmals fixe Messstellen entlang der Autobahn A22 errichtet (im Mai 2004 in Schrambach und im Januar 2006 in Neumarkt).<sup>83</sup>

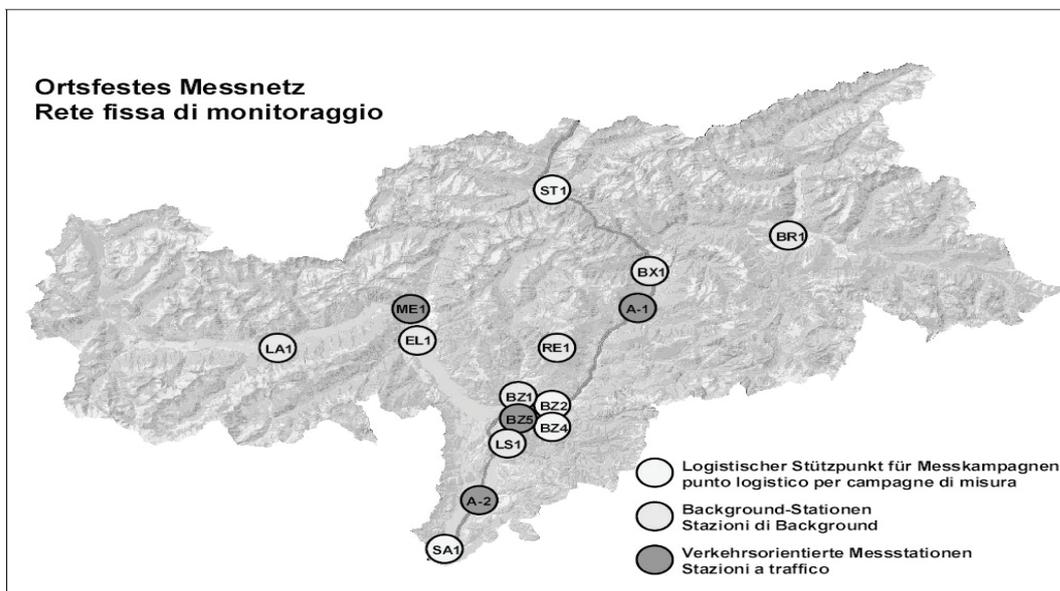


Abbildung 5: Ortsfestes Luftmessnetz in Südtirol<sup>84</sup>

<sup>82</sup> Vgl. Decreto Ministeriale 2 aprile 2002, n. 60, Allegato IIIV/I a) oder Minach auf der Umweltmedizinischen Fachtagung „Fokus Feinstaub“ am 30. 9. 2005, persönliches Protokoll, Tagungsunterlagen.

<sup>83</sup> Vgl. Luftqualitätsplan – Allgemeiner Teil, S. 56 ff.

<sup>84</sup> Luftqualitätsplan – Allgemeiner Teil, S. 57.

STATION	GEMEINDE	BEGINN	ENDE	ART DER MESSTATION	NOX	PM <sub>10</sub>	C <sub>6</sub> H <sub>6</sub>	SO <sub>2</sub>	CO	O <sub>3</sub>	Pb e PAK
BZ1	Bozen	bestätigt	-	Background	X					X	
BZ2	Bozen	-	31.12.2005	Verkehr	X	X			X		
BZ4	Bozen	-	31.12.2005	Verkehr	X	X	X		X		X
BZ5	Bozen	bestätigt	-	Verkehr	X	X	X	X	X		X
ME1	Meran	bestätigt	-	Verkehr	X	X	X		X		
BX1	Brixen	bestätigt	-	Background	X	X				X <sup>(1)</sup>	
BR1	Bruneck	bestätigt	-	Background	X	X		X	X		
LA1	Latsch	bestätigt	-	Background	X	X <sup>(2)</sup>				X	
LS1	Leifers	1.1.2006	-	Background	X	X				X	
EL1	Zubestimmen	1.1.2006	-	Background	X	X				X	
A-1	Schrambach	bestätigt	-	Verkehr	X	X			X		
A-2	Neumarkt	1.1.2005	-	Verkehr	X	X			X		
ST1	Sterzing	-	31.12.2006	Background	X	X		X	X	X	
RE1	Ritten	bestätigt	-	Background	X					X	
SA1	Salurn	bestätigt	-	experimentell	X					X	

Abbildung 6: Ortsfeste Messstationen in Südtirol (Funktion, Messbereich)<sup>85</sup>

## 2.6 Das Feinstaub-„Problem“ in Zahlen:

### *Messergebnisse und Grenzwertüberschreitungen*

Die Messung des Problemstoffes Feinstaub nimmt in Südtirol im Jahr 2001 ihren Anfang, vorher wurde lediglich der Gesamtstaub (TSP) ermittelt. Zur Beurteilung eines längeren Zeitraumes wird der erhobene Gesamtstaub TSP in PM<sub>10</sub> umgerechnet (F = 1,2; TSP besteht durchschnittlich aus rund 80% PM<sub>10</sub> und wiederum zu 70-80% aus PM<sub>2,5</sub>).<sup>86</sup> Aus den errechneten Langzeitmodellen lässt sich beobachten, dass bis 1995 in praktisch allen Ballungsräumen des Landes Grenzwerte<sup>87</sup>, wie etwa jener des höchstzulässigen Jahresmittelwertes von 40µg/m<sup>3</sup> (PM<sub>10</sub>) deutlich überschritten worden sind. Ab Mitte der Neunziger Jahre lässt sich ein deutlicher Rückgang der Partikelemissionen feststellen, ab der Jahrtausendwende stagnieren bzw. steigen die Werte wieder leicht an. Die Umweltagentur macht für diese Trendumkehr hauptsächlich die relative Zunahme von Dieselfahrzeugen verantwortlich, da im gleichen Zeitraum die Benzolwerte konstant im Sinken begriffen sind.<sup>88</sup>

<sup>85</sup> Luftqualitätsplan – Allgemeiner Teil, S. 56.

<sup>86</sup> Vgl. Luftqualitätsplan – Allgemeiner Teil, S. 20.

<sup>87</sup> NB: die erst in der Richtlinie 1999/30/EG definiert werden!

<sup>88</sup> Vgl. Luftqualitätsplan – Allgemeiner Teil, S. 20.

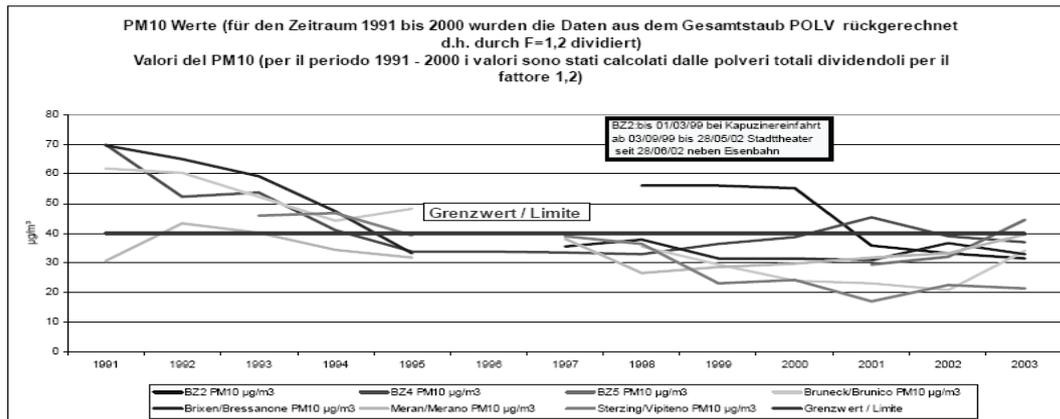


Abbildung 7: Jahresmittelwerte für PM<sub>10</sub> seit 1991<sup>89</sup>

Die Anzahl an Überschreitungen der Grenzwerte für die mittlere Tageskonzentration an PM<sub>10</sub> in den verschiedenen Ballungsgebieten zeigt ein relativ klares Bild der Problematik: Vor allem in Bozen, Meran, Leifers sowie an den Messstellen an der Autobahn wird der Grenzwert für das Tagesmittel ohne Ausnahme öfter als 35 Mal pro Jahr überschritten, Brixen und Bruneck können hingegen seit 2005 „aufatmen“ und einen tendenziellen Rückgang der Grenzwertüberschreitungen verzeichnen.

Grenze	Messstation													
35	BZ2	BZ4	BZ5	LS1	BZK	ME1	ME2	MEK	LA1	BR1	ST1	BX1	AB1	AB2
2001	50	116	47			57				30	12	51		
2002	60	78	56			55				24	17	58		
2003	59	75	84*			97				53	12	63		
2004	63	57	62			70			19	49	28	20	43	
2005	18*	59	38	14*	15*	86	6*	11*	37	22	22	34	52	19*
30														
2006	X	56	34	43	34	62	23	43	29	9	27	23	38	33

\* weniger als 75% gültige Werte

Abbildung 8: Überschreitungen des Grenzwertes 2001-2006

Quelle: Landesagentur für Umwelt

Anhand der Monatsverläufe kann eindeutig festgestellt werden, dass die Grenzwerte für PM<sub>10</sub> fast ausschließlich in den Wintermonaten überschritten werden. Bei Hochdruckwetterlage und Windstille bilden sich in der kalten Jahreszeit Inversionslagen, welche durch den fehlenden Austausch zwischen höheren und tieferen Luftschichten die Konzentrationswerte in die Höhe schnellen lassen.

<sup>89</sup> Luftqualitätsplan – Allgemeiner Teil, S 21.

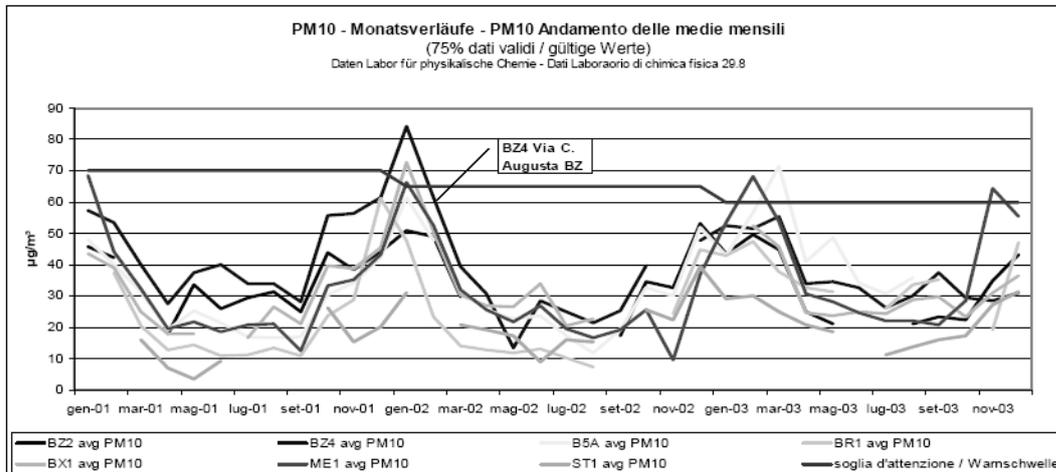


Abbildung 9: Monatsverläufe für PM<sub>10</sub> ab 2001

Neben der Ermittlung der Schadstoffkonzentrationen erstellt die Umweltagentur des Landes ein Emissionskataster, um die hauptsächlichen Emissionsquellen für die einzelnen Luftschadstoffe festhalten zu können. Zweck des Emissionskatasters ist hauptsächlich die zielführende Erarbeitung von Reduzierungs- und Vorbeugungsprogrammen. Die Werte werden nur in seltenen Fällen direkt gemessen (vor allem bei Industrieanlagen möglich). Üblicherweise wird auf der Grundlage von quantitativen Daten geprüfter Betriebe und anhand von festgelegten Berechnungsfaktoren geschätzt.<sup>90</sup>

Aus der unten stehenden Grafik können wir ablesen, dass für ganz Südtirol gerechnet, der Straßenverkehr mit 31% vor dem Hausbrand (24%), der Industrie (20%) und der Landwirtschaft (8%) die wichtigste Emissionsquelle bildet. Im städtischen Bereich ändert sich die Bedeutung der einzelnen Emissionsfaktoren deutlich. Das Emissionskataster für Bozen hebt beispielsweise die relativ hohe Bedeutung des Straßenverkehrs (58%) im Vergleich zum Hausbrand (10%) in den urbanen Ballungsräumen hervor.

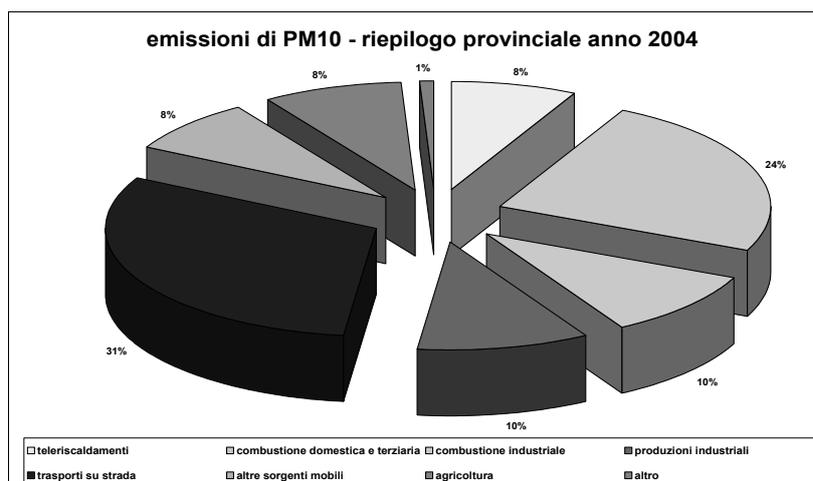


Abbildung 10: Emissionsquellen für PM<sub>10</sub> in Südtirol 2004  
 Quelle: Landesagentur für Umwelt

<sup>90</sup> Vgl. Luftqualitätsplan – Allgemeiner Teil, S. 25.

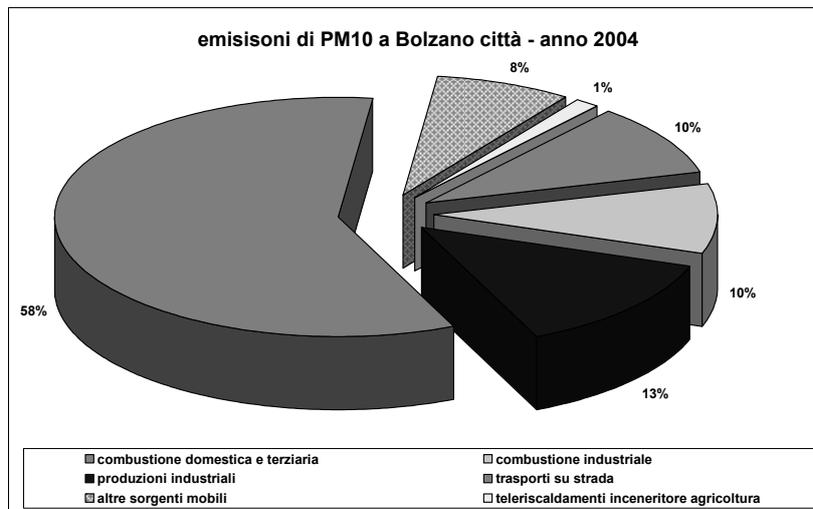


Abbildung 11: Emissionsquellen für PM<sub>10</sub> in Bozen/Stadt 2004  
 Quelle: Landesagentur für Umwelt

Die Aufschlüsselung nach Fahrzeugtypen zeigt, dass vor allem Schwerfahrzeuge (39%), Pkw (25%) und leichte Nutzfahrzeuge (14%) verkehrsbedingte Feinstäube verursachen. Daneben sind auch Abriebprozesse (Bremsen, Reifen, Fahrbahnbelag) zu rund 13% an der Produktion der verkehrsbedingten Feinstäube verantwortlich.<sup>91</sup> Abschließend soll noch ein Blick auf den Emissionsfaktor Autobahn geworfen werden. Gerade beim Problemstoff PM<sub>10</sub> kann festgestellt werden, dass die A22 (Brennerautobahn) den Ausgangsort von 35% des verkehrsbedingten Feinstaubes (20% der Gesamtemissionen) darstellt, obwohl sie nur ca. 1,3% des gesamten Straßennetzes ausmacht.<sup>92</sup>

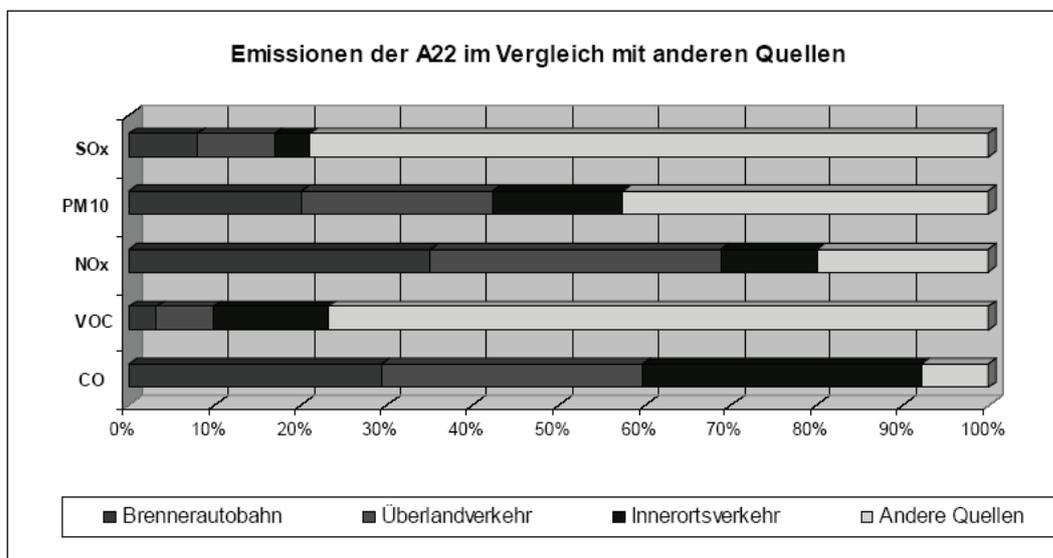


Abbildung 12: Emissionen der A22 im Vergleich mit anderen Quellen<sup>93</sup>

<sup>91</sup> Vgl. Luftqualitätsplan – Allgemeiner Teil, S. 28.

<sup>92</sup> Vgl. Luftqualitätsplan – Allgemeiner Teil, S. 29.

<sup>93</sup> Luftqualitätsplan – Allgemeiner Teil, S. 29.

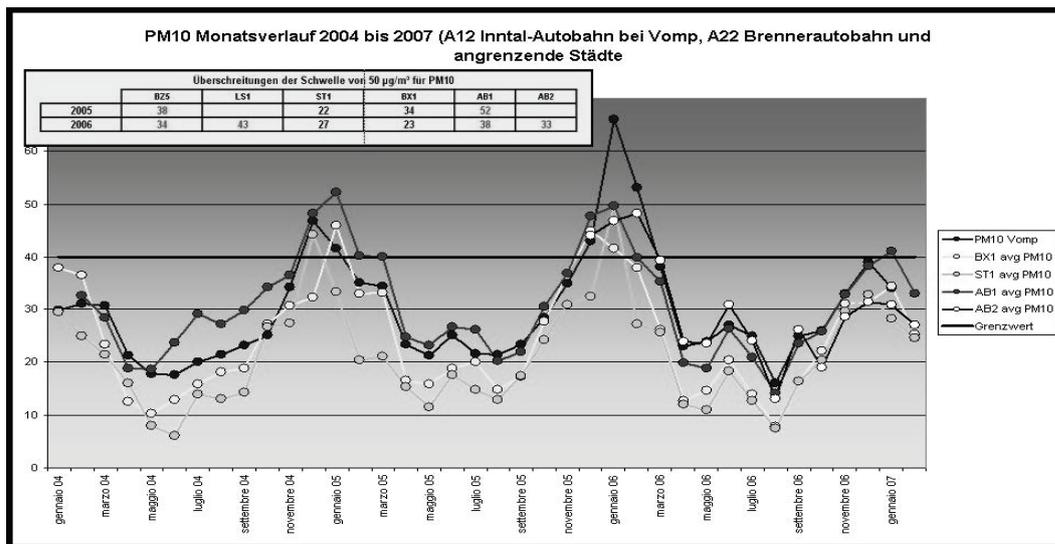


Abbildung 13: Emissionen an PM<sub>10</sub> an der Autobahn

Quelle: Landesagentur für Umwelt

## 2.7 Die Institutionalisierung des Feinstaubdiskurses

### *Die Maßnahmen zur Bekämpfung des Feinstaubproblems*

Nach dem Eindringen des Problems „Feinstaub“ in den politischen Diskurs oder besser: nach der Etablierung des Themas „Feinstaub“ als politisches Problem beginnt ein neuer Abschnitt, in dem der neue, noch „körperlose“ Diskurs in institutionelle Arrangements übersetzt wird. Es beginnt ein Prozess, in dessen Zuge die mittlerweile Anerkannten und von den meisten Akteuren geteilten, gesprochenen und gedachten Ideen und Konzepte in politische Maßnahmen, Programme, Gesetze gegossen werden und mithin bestehende institutionelle Gebilde umstrukturiert werden.<sup>94</sup> Erst mit diesem Schritt der *Diskursinstitutionalisierung* wird die bis dahin „erfolgreiche“ *Diskursstrukturierung* (die Ideen und Konzepte des Diskurses werden von den Akteuren geteilt, als gegeben akzeptiert und bilden die Grundlage für die Argumentation) komplettiert: *Mit der physischen Manifestation wird der Diskurs hegemonial.*<sup>95</sup>

Die Prozesse der Diskursstrukturierung und Diskursinstitutionalisierung dürfen allerdings nicht als voneinander getrennt oder in zeitlicher Folge begriffen werden. Es handelt sich um zusammenwirkende, sich verstärkende Vorgänge, die erst in ihrer Wechselwirkung die Vorherrschaft des Feinstaubdiskurses produzieren und reproduzieren.

<sup>94</sup> Das muss im gegebenen Kontext nicht heißen, dass neue Institutionen geschaffen werden oder physisch umorganisiert werden, sondern dass mitunter eine neue „Kultur“, eine neue Arbeits- oder Herangehensweise in den bestehenden Institutionen Einzug hält.

<sup>95</sup> Vgl. Hajer, 2003, S. 279.

Der erste Schritt der Institutionalisierung des Feinstaubdiskurses erfolgt in einer sehr frühen Phase und kann als eine wesentliche Ursache für die folgende Debatte und Strukturierung verstanden werden. Nach dem ersten Kontakt mit dem im Entstehen begriffenen Problem durch den Beschluss des Europäischen Rates und der Richtlinie 1999/30/EG sieht sich die Umweltagentur des Landes gezwungen, ihr Messsystem umzustellen. Erst ab diesem Zeitpunkt um das Jahr 2001 wird der neue Problemstoff PM<sub>10</sub> in Südtirol mess- und somit sichtbar. Diese technische und auch organisatorische Umgestaltung des Luftmesssystems kann als Element der Diskursinstitutionalisierung begriffen werden, das den entscheidenden Impuls für das Aufkommen der Debatten in Südtirol ausgemacht hat. Es ist zu beachten, dass sich in der Umstrukturierung des Messsystems und der Messtechnik nicht der regionale Diskurs, der ja noch in den Kinderschuhen steckt, manifestiert. Ausgangspunkt dafür ist der internationale, wissenschaftliche, umweltmedizinische Diskurs<sup>96</sup>, der die Entwicklung des regionalen Diskurses anstößt.

Die erste Welle der Übersetzung des regionalen Diskurses findet mit den frühen, noch etwas unkoordinierten Maßnahmen in den betroffenen Gemeinden statt. Den Anfang setzt die Gemeinde Meran, die am 16. Februar 2003 die Straßen der Innenstadt für den Verkehr sperren lässt, um auf die anhaltend hohen Feinstaubwerte zu reagieren. In der Folge ziehen auch die Landeshauptstadt Bozen und andere größere Gemeinden nach, die Landesregierung schafft die gesetzliche Grundlage für weitere Maßnahmen und präsentiert den von der Umweltagentur erarbeiteten programmatischen Luftqualitätsplan, der das weitere Vorgehen regeln soll.

Die erste feinstaubbedingte Verkehrssperrung in Meran erfolgt noch per Verordnung des Bürgermeisters, der nach Einsicht in die Daten des Landeslabors für Physikalische Chemie nach siebentägiger Überschreitung des Warnschwellenwerts von 60 µg/m<sup>3</sup> die Straßen der Innenstadt für den motorisierten Verkehr sperrt. Die gesetzliche Basis für diese Maßnahme ist in dieser Phase noch etwas dünn: Der Staat Italien hat mit dem Ministerialdekret von 2. April 2002, Nr. 60 die Grenzwerte für Luftschadstoffe aus der Richtlinie 1999/30/EG, darunter auch PM<sub>10</sub>, übernommen. Weiters sind in Italien die BürgermeisterInnen der Gemeinden per Gesetz dazu verpflichtet, bei Gefährdung der Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger Gegenmaßnahmen zu setzen. Im Prinzip sind somit jene BürgermeisterInnen, die bei Überschreitung der Grenzwerte für Luftschadstoffe nichts unternehmen, klagbar. Im Gegensatz zur Verantwortungszuweisung und den Grenzwerten für Luftschadstoffe sind die Möglichkeiten, Gegenmaßnahmen zu setzen, nicht per Gesetz definiert. Die Wahl der Maßnahmen bleibt den Gemeinden überlassen.

Im Zeitraum der ersten Verkehrssperrung ist ein diesbezügliches Landesgesetz erst in Arbeit, welches verkehrsreduzierende Maßnahmen nach ununterbrochener siebenmaliger Grenzwertüberschreitung vorsieht<sup>97</sup>, was die Arbeit der vielfach überforderten GemeindeverwalterInnen erschwert. Der Alarmplan des Landes, der Maßnahmen bei Überschreitung der Grenzwerte für Luftschadstoffe vorsieht, ist prinzipiell schon seit März 2000 in Kraft. Was fehlt ist die Verankerung von Feinstaub als Bezugsstoff, sodass mit Bezug auf den Alarmplan Fahrverbote ausgesprochen werden „müssen“.

<sup>96</sup> Der etwa in den Berichten der WHO zum Tragen kommt und letztendlich die Behandlung des Themas auf europäischer Ebene erzwungen hat.

<sup>97</sup> Vgl. Minach in *Dolomiten* am 17.2.2003.

## 2.7.1 Das Feinstaub-Programm des Landes

Die gesetzliche Grundlage des Handelns gegen Luftverschmutzung im Allgemeinen und gegen die erhöhten Feinstaubkonzentration im Speziellen, sei es nun auf Landes- oder Gemeindeebene, ist hauptsächlich im Landesgesetz vom 16. März 2000, Nr. 8 zu sehen. Nach diesem Gesetz sind Maßnahmen bei Überschreitung der Problemstoffe Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid, Schwebstaub, Kohlenmonoxid und Ozon erforderlich. Hauptinstrument ist ein „Alarmplan“, der Maßnahmen bei Grenzwertüberschreitungen und anhaltender austauscharmer Wetterlage vorsieht. Im Prinzip ist damit die Basis des legalen Handelns festgelegt. Was fehlt, ist die Einbeziehung von PM<sub>10</sub> als Bezugsstoff für verpflichtende Maßnahmen bzw. die Einarbeitung der Richtlinie 1999/30/EG, die Grenzwerte und Höchstmengen an Grenzwertüberschreitungen bis 2010 vorgibt. Die gesetzliche Verpflichtung zu Gegenmaßnahmen, vor allem in Form von Verkehrssperrungen durch die Einbeziehung von PM<sub>10</sub> als Bezugsstoff, wird im Südtiroler Landtag vor allem von den Grünen/Verdi/Vërc vorangetrieben.<sup>98</sup> Erst am 10. März 2003 reagiert die Landesregierung mit einem Beschluss (Nr. 747), den Landeshauptmann Luis Durnwalder am 31. März 2003 per Dekret in einer Durchführungsverordnung (Nr. 7) umsetzt. Zweck der Verordnung ist die Erweiterung des Landesgesetzes vom 16.3.2000, Nr. 8 und die Umsetzung der Richtlinie 1996/62/EG zur Beurteilung der Kontrolle der Luftqualität sowie der Richtlinien 1999/30/EG, 2000/69/EG und 2002/3/EG über die Grenzwerte zu Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid, Stickstoffoxide, Partikeln, Blei, Benzol, Kohlenmonoxid und Ozon in der Luft.<sup>99</sup> Erst mit diesem Schritt wird PM<sub>10</sub> („Partikel“) Bezugsstoff der vorgesehenen Maßnahmen im Alarmplan.

Als hauptsächliches Instrument zur Definition und Umsetzung spezifischer Maßnahmen wird in der Durchführungsverordnung der Luftqualitätsplan angeführt, der von der Landesagentur für Umwelt erstellt werden soll.

Ein weiteres Jahr vergeht, bis der Luftqualitätsplan ausgearbeitet ist und erstmals am 6. Juli 2004 vom Landesrat für Umwelt und Energie Dr. Michl Laimer vorgestellt wird. Nach einer Phase der Begutachtung durch die Gemeinden, die einen großen Teil der im Plan vorgesehenen Maßnahmen umsetzen müssen, wird der Luftqualitätsplan am 6. Juni 2005 durch den Beschluss der Landesregierung Nr. 1992 endgültig genehmigt. Das im Plan festgelegte Maßnahmenpaket auf Landes- und Gemeindeebene ist ab 1. Januar 2006 verbindlich umzusetzen. Neben dem Alarmplan zur Reaktion auf „akute“ Grenzwertüberschreitungen der Problemstoffe findet sich auch ein breites Programm, das auf Vorbeugung und reduzierende Maßnahmen zielt sowie Luftreinhalteprogramme der einzelnen betroffenen Gemeinden fordert.

Ein weiteres bedeutendes Novum bildet die Festlegung der Kriterien zur Einteilung des Landes in Luftqualitätsgebiete. Nach dieser Vorgabe<sup>100</sup> soll Südtirol in Zonen mit homogener Luftqualität eingeteilt werden, was Erleichterungen bei der Kontrolle der

<sup>98</sup> Angenommener Antrag im Landtag am 9. Oktober 2002; Vgl. Pressemitteilung der Grünen/Verdi/Vërc vom 17.2.2003.

<sup>99</sup> Vgl. Amtsblatt Nr. 20/I-II vom 20.05.2003.

<sup>100</sup> Die im Übrigen von einer Richtlinie des italienischen Umweltministeriums (Ministerialdekret vom 1. Oktober 2002, Nr. 261) gefordert wird.

Luftqualität schaffen soll und andererseits die Festlegung der Luftqualitätsziele für jedes einzelne Gebiet sowie *einheitliche Maßnahmen* für jede Zone vorantreiben kann.<sup>101</sup>

## 2.7.2 Die Maßnahmen der Gemeinden

Wie erwähnt, sieht sich der Bürgermeister von Meran am 16. und 17. Februar 2003 erstmals gezwungen, die Innenstadt für den motorisierten Verkehr zu sperren, um auf die anhaltende Überschreitung des Grenzwertes für PM<sub>10</sub> zu reagieren. Insgesamt zieht die Gemeindeverwaltung von Meran bis Mitte 2005 9 Mal die „Notbremse“ und greift zur äußerst unpopulären Maßnahme Verkehrssperrung (darunter 4 mehrtägige Verkehrsverbote).<sup>102</sup> Auch die Städte Bozen und Bruneck ziehen nach und sperren ihrerseits 3 bzw. 1 Mal die Ortskerne.<sup>103</sup>

Mit der ersten Verkehrssperrung in Meran, der ständigen Drohung auf Wiederholung und äußerst heftiger Unmutsbekundungen eines Teils der Bevölkerung beginnen die Gemeinden „Notfallpläne“ zu schmieden. Meran macht den Anfang: Verkehrsstadtrat Marco Dalbosco (Grünen/Verdi/Verc), die linksdemokratische Umweltstadträtin Daniela Rossi (DS<sup>104</sup>) und Bürgermeister Franz Alber (SVP) präsentieren am 20. Februar 2003 die weitere Vorgehensweise der Gemeinde, die Verkehrsbeschränkungen nach ununterbrochener, viertägiger Überschreitung der Warnschwelle für PM<sub>10</sub><sup>105</sup> vorsieht. Im November des selben Jahres wird ein Maßnahmenpaket verordnet, das ein generelles Verkehrsverbot ab 15. Dezember 2003 für Fahrzeuge vorsieht, die vor dem 1.10.1994 (Euro 0) zugelassen wurden. Diese Maßnahme hat eindeutig vorbeugenden Charakter und sollte verhindern, dass im bevorstehenden Winter Grenzwerte für PM<sub>10</sub> erneut überschritten werden. Im Falle von Grenzwertüberschreitungen sollten ab dem 4. Tag die Medien über eine bevorstehende Erweiterung des Verbots benachrichtigt, ab dem 6. Tag auch Fahrzeuge der Klasse Euro 1, alle Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter sowie Motorräder aus dem Verkehr gezogen werden. Der Bezug auf die im März 2003 in Kraft getretene Durchführungsverordnung des Landeshauptmanns ist deutlich erkennbar<sup>106</sup>, die Gemeinden versuchen in erster Linie die Empfehlungen der Landesagentur für Umwelt umzusetzen.

Fast dieselben Maßnahmen erlassen in der Folge auch die feinstaubgeplagten Gemeinden von Bozen und Leifers, die mit der Gemeinde Meran eine Arbeitsgruppe zur Ausarbeitung von gemeinsamen Maßnahmen bilden. Neben den Fahrverboten für Fahrzeuge mit hohen Emissionswerten wird auch an Alternativen gebastelt, die letztendlich die Emissionsreduktion auf freiwilliger Basis ermöglichen sollen: Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes, Ausweitung des Radnetzsystems, kostenlose Abonnements für den öffentlichen Nahverkehr für ArbeiterInnen und Angestellte der Industriezone Bozen,

---

<sup>101</sup> Vgl. Luftqualitätsplan – Allgemeiner Teil, S. 8.

<sup>102</sup> Meran sperrte am 16./17. Februar 2003, 25./26. Februar 2003, 27. November 2003, 7. Februar 2004, 16. Jänner 2005, 23. Jänner 2005, 25./26. Jänner 2005, 12. Februar 2005 und 19./20. Februar 2005.

<sup>103</sup> Bozen sperrte am 10. Oktober 2004, 15./16. Jänner 2005 die Innenstadt für den Verkehr, Bruneck Anfang Februar 2004.

<sup>104</sup> Anm.: Linksdemokratische Partei (Democratici di Sinistra).

<sup>105</sup> Im Jahr 2003 gemäß der Richtlinie 1999/30/EG 60µg/m<sup>3</sup>.

<sup>106</sup> Vgl. *Dolomiten* am 26.11.2003.

Umrüstung der Stadtbusse auf Methangasantrieb und die Errichtung einer Mobilitätszentrale für die umweltfreundliche Warenzustellung innerhalb von Meran.<sup>107</sup>

Am 2. Februar 2004 zieht auch Brixens Bürgermeister Klaus Seebacher nach und setzt per Dekret Maßnahmen für den Fall von Grenzwert-Überschreitungen nach dem Vorbild der anderen Städte fest.<sup>108</sup>

Mit dem 15. Oktober 2004 werden erstmals gemeinsame, vorbeugende Fahrverbote in den Städten Bozen, Meran, Brixen und Bruneck beschlossen. Die uniformen Maßnahmen in allen großen Gemeinden des Landes entstanden auf Initiative der Umweltagentur des Landes, welche den Beschluss wohlwollend aufgenommen hat. Hauptziel der Vereinheitlichung war die bessere Übersichtlichkeit für die betroffenen BürgerInnen und die politisch relevante Demonstration der gemeinsamen Arbeit an einer gemeinsamen Sache.<sup>109</sup> Doch die gemeinsame Lösung war letztendlich ein Kompromiss, der kleinste gemeinsame Nenner, auf den sich die Gemeindeoberhäupter einigen konnten. Die Interessen der einzelnen Gemeinden waren angesichts der unterschiedlichen Luftqualitätswerte, unterschiedlich gewichteter Emissionsquellen und politischer Gegebenheiten oft nur schwer unter einen Hut zu bringen. Bozen und Meran, die mit 48 und 67 Überschreitungen der Warnschwelle im Jahr 2003<sup>110</sup> und bereits rund 30 Überschreitungen bis Herbst 2004 konfrontiert waren, standen mit dem Rücken zur Wand und hätten rigidere Maßnahmen befürwortet, Brixen und Bruneck mit deutlich weniger Überschreitungen wollten vor allem Protesten der BürgerInnen und Wirtschaftstreibenden vorbeugen. Letzten Endes unterschieden sich die Maßnahmen für den Winter 2004/05 wenig von denen des vorhergehenden Winters in Bozen und Meran: Von 1. Dezember 2004 bis 1. April 2005 durften in 5 Städten Fahrzeuge der Abgasklasse Euro 0 sowie Zweitaktmopeds zu Stoßzeiten (Montag bis Samstag zwischen 7 und 9 Uhr, 12 und 14 Uhr sowie 17 und 19 Uhr) nicht zirkulieren.

Die Durchzugsstraßen sowie die Autobahn und die umliegenden Gemeinden blieben vom Verbot ausgeklammert. Bei mehrmaliger aufeinander folgender Überschreitung des Grenzwertes sollte dann ab dem 7. Tag der Aktionsplan (Stufe 1) zum Tragen kommen: durchgehende Fahrverbote von 7 bis 19 Uhr für Dieselfahrzeuge, Lkw und Mopeds mit Erstimmatrikulation vor 31. Dezember 2000 (Euro 0, Euro 1, Euro 2) sowie Benzinfahrzeuge der Klasse Euro 0. Das vorbeugende Fahrverbot setzt im Prinzip denselben Schwerpunkt wie die Verordnungen in Bozen und Meran im vorangehenden Winter: ältere und damit stärker verschmutzende Fahrzeuge sollen zu Belastungsspitzen aus dem Verkehr gezogen werden um hohe Feinstaubkonzentrationen zu verhindern. Auch der Aktionsplan (Stufe 1) verfolgt dieselbe Stoßrichtung, indem vor allem Dieselfahrzeuge mit Verkehrsverboten belegt werden. Trotz der Vorbeugemaßnahmen wurden die Grenzwerte für PM<sub>10</sub> vor allem in Meran und Bozen weiterhin relativ häufig überschritten, die Erfolge lassen sich für die Landesverwaltung allerdings im „geänderten Fahrverhalten

<sup>107</sup> Vgl. WIKU am 21.1.2004.

<sup>108</sup> Vgl. *Dolomiten* am 3.2.2004

<sup>109</sup> Persönliches Gespräch mit Dr. Minach am 18.10.2006.

<sup>110</sup> Bezogen auf den Grenzwert von 60µg/m<sup>3</sup>, vgl. Tab. 4.6 im Luftqualitätsplan, S. 34.

der Bürger“ und in einem langsameren Erreichen der Schwellenwerte<sup>111</sup> sowie dem gestiegenen Druck zur Umrüstung der Fahrzeuge mit Partikelfilter<sup>112</sup> festmachen. Angesichts der Umstellung des Messsystems auf die Messung der „mittleren Belastung“ (durch die Inbetriebnahme der Hintergrund-Messstationen)<sup>113</sup> wagt die Umweltagentur bereits im Sommer 2005 einen Vorstoß und schlägt eine Verschärfung der vorbeugenden Fahrverbote vor. Um nicht die Verbesserung der Luftqualität bzw. den Anreiz auf Umrüstung durch den Versuch einer Verkehrsreduktion durch die bloße Umstellung des Messsystems zunichte zu machen, lautet der Vorschlag auf die zeitliche Ausdehnung (Beginn bereits ab Anfang November 2005) und Durchgängigkeit (von 7 bis 19 Uhr) des Fahrverbots, sowie die Ausweitung auf Dieselfahrzeuge der Klassen Euro 3 und Euro 4. Zur Abmilderung der negativen Effekte auf sozial Schwächere mit älteren Fahrzeugen soll das Verbot alternierend jeweils an Mittwoch und Donnerstag stattfinden. Die Ausweitung des Verbotes sollte trotz Umstellung des Messsystems eine ähnliche Anzahl von „verkehrsfreien“ Tagen zur Folge haben.<sup>114</sup>

Eine gemeinsame Lösung für alle betroffenen Städte rückt in weite Ferne, als die Verwalter von Brixen und Bruneck erklären, am Vorbeugemodell des Vorjahres festhalten zu wollen, während Bozen<sup>115</sup>, das zu dieser Zeit unter kommissarischer Verwaltung steht, alternierende Fahrverbote für alle Fahrzeuge und die ganze Woche propagiert.<sup>116</sup> Auch das Treffen von Vertretern der Gemeinden, der Landesregierung und der Umweltagentur zur Vereinbarung des definitiven Maßnahmenpaketes am 16. September 2005 bringt nichts Neues: Brixen und Bruneck wiederholen die vorbeugende Maßnahme des Winters 2004/05 und sperren ab Dezember die Innenstädte für Fahrzeuge der Klasse Euro 0, während Meran das durchgehende alternierende Fahrverbot an zwei Wochentagen für Fahrzeuge bis Euro 4 (ohne Partikelfilter) beschließt.<sup>117</sup> Das Verbot gilt ab Dezember von 8 bis 18 Uhr, zusätzlich werden Fahrzeuge der Klasse Euro 0 werktags von 9 bis 11 Uhr vom Verkehr ausgesperrt. Von allen Verboten ausgenommen bleiben „umweltfreundliche“ Fahrzeuge mit Partikelfiltern, Methan- oder Hybridmotoren. Nach zähen Verhandlungen willigt eine Woche später auch Bozen ein, das Programm von Meran zu übernehmen. Neu ist auch die Verkürzung der Zeiträume im Aktionsplan bei mehrtägiger Überschreitung der Grenzwerte: ab Herbst 2005 soll bereits ab dem 6. Tag ein erweitertes Zirkulationsverbot greifen.

---

<sup>111</sup> Vgl. zum Beispiel Huber in *Dolomiten* am 31.3.2005.

<sup>112</sup> Vgl. zum Beispiel Laimer in *Dolomiten* am 27.7.2005 (obwohl die Anzahl der Nachrüstungen zu diesem Zeitpunkt keineswegs berauschend ist).

<sup>113</sup> Vgl. Luftqualitätsplan S. 11.

<sup>114</sup> Vgl. *Dolomiten* am 27.7.2005.

<sup>115</sup> Für Bozen und Meran ist der Handlungsdruck ungleich höher, da in beiden Städten bereits im August 2005 die Anzahl der maximal erlaubten Überschreitungen des Tagesmittelwertes (35) bereits überschritten ist, was für Brixen und Bruneck nicht gilt.

<sup>116</sup> Vgl. *Dolomiten* am 23. 8. 2005.

<sup>117</sup> Vgl. *Dolomiten* am 17. 9. 2005.

### 3. Struktur und Dynamik des Südtiroler Feinstaub-Diskurses

#### *Regeln, Story-Lines und Bedeutungen in der Debatte um das Südtiroler Feinstaub-Problem*

Ein erster Einblick in die Geschehnisse und die Versuche, das Phänomen Feinstaub zu regulieren zeigt, wie das „Problem Feinstaub“ vor allem als legales Problem von außen auf Südtirol herein bricht: In der Hauptsache „zwingt“ die europäische Richtlinie 1999/30/EG und das darauf folgende nationale Ministerialdekret von 2 April 2002, n. 60 Südtirol bzw. die Südtiroler Gemeinden (wie auch alle anderen Provinzen bzw. Gemeinden in Italien) zur Messung, laufenden Kontrolle und Regulierung der Feinstaubkonzentration in der Luft. Damit ist ein wesentlicher Teil der Problemdefinition sowie die Art und Weise der technischen, politischen und rechtlichen Rahmung des Problems vorgegeben, die Handlungsspielräume der Akteure in Südtirol sind, vor allem auf Grund der besonderen rechtlichen Situation in Italien<sup>118</sup>, sehr eng. Wir wollen uns hier trotzdem die Frage stellen, wie das („vorkonstruierte“) Problem in Südtirol aufgenommen, aufgeworfen und regional konstruiert wird. Und in der weiteren Folge wollen wir uns mit den spezifischen Auswirkungen dieser regionalen Problemkonstruktion beschäftigen.

Die regionale Diskussion um das Problem Feinstaub spielt sich im beobachteten Zeitraum von 2002 bis 2006 hauptsächlich in drei großen Kontroversen ab, welche die Debatte strukturieren. Es soll und kann hier nicht behauptet werden, dass sich die gesamte Struktur und der gesamte Verlauf der Debatte auf diese Kontroversen zurückführen lassen. Wahrscheinlich lässt sich noch eine Vielzahl an „Nebenschauplätzen“: Kontroversen, Themen und Problemfelder bestimmen, die den Verlauf der Diskussion um den Feinstaub beeinflusst haben. Trotzdem können wir davon ausgehen, dass folgende Kontroversen einen großen Teil der Struktur der „argumentativen Kämpfe“ zwischen den Akteuren bilden, die sich um die Definition und Regulierung des Problems entwickelt haben.

Eine Zusammenstellung der Personen, die an den Diskussionen zum Thema Feinstaub teilnehmen<sup>119</sup> zeigt eine große Zahl an Akteuren, die aus verschiedensten Interessen und Motiven an der Debatte teilnehmen und bestimmte Positionen vertreten. Im Grunde lassen sich aber jeweils konkurrierende „Diskurskoalitionen“ ausmachen, in denen beinahe alle Akteure in ihrer Verschiedenheit um unterschiedliche Storylines gruppiert sind. Jede der drei nachfolgend beschriebenen Kontroversen besteht im Prinzip aus zwei konkurrierenden Storylines, um die sich jeweils eine Koalition aus Akteuren bildet. Die Akteure äußern in ihren Beiträgen oder Argumenten Elemente dieser Storylines und reproduzieren mit jedem Element, jedem Konzept, jeder Kategorie die gesamte Storyline und festigen (oder usurpieren) die Struktur des Problemfeldes.<sup>120</sup>

<sup>118</sup> In Italien sind die BürgermeisterInnen der Gemeinden per Gesetz dazu verpflichtet, bei Gefährdung der Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger Gegenmaßnahmen zu setzen. Im Prinzip sind somit jene BürgermeisterInnen, die bei Überschreitung der Grenzwerte für Luftschadstoffe nichts unternehmen, klagbar.

<sup>119</sup> Siehe Abbildung 3, S. 37.

<sup>120</sup> Vgl. Hajer, 1995, S. 111f.

## 3.1 Die Kontroversen der Feinstaub-Debatte

### 3.1.1 Feinstaub als legales Problem der öffentlichen Verwaltung oder Feinstaub als Teil eines politischen Problems?

Die Wintersaison 2002/03 können wir als Zäsur im Südtiroler Feinstaubdiskurs betrachten. Das „alte“ Erklärungsmodell, wonach Industrieemissionen einen wesentlichen Teil des Problems ausmachen, verliert an Bedeutung<sup>121</sup>, die Debatte um das Problem Feinstaub konzentriert sich in der Folge fast ausschließlich auf den Verkehr als Ursache.

Bereits aus der Anfangsphase des Diskurses kennen wir das Erklärungs- und Lösungsmodell der TransitgegnerInnen. Die Anklage gegen das stetig wachsende Lkw-Transitaufkommen entlang der Brenner-Achse hat seit Beginn des Jahres 2002 einen neuen Ansatz- und Kondensationspunkt gefunden: PM<sub>10</sub>. Seit 1999 ist die neue Richtlinie des Europäischen Rates im Umlauf, die neue Grenzwerte und Referenzstoffe zur Beurteilung der Luftgüte benennt. 2001 beginnen die kontinuierlichen Messungen in Südtirol, im April 2002 setzt Italien die EU-Richtlinie per Dekret um. Obwohl Messergebnisse entlang der A22 zu diesem Zeitpunkt rar sind (es gibt noch keine fixe Messstationen entlang der Autobahn) scheinen Modellrechnungen<sup>122</sup> bzw. vergleichbare Luftmessqualitätsmessungen in Österreich deutlich zu belegen, dass PM<sub>10</sub> neben NO<sub>x</sub> zu den bedeutendsten Problemstoffen entlang der Transitroute durch Südtirol gehört und die Bevölkerung in den anliegenden Gemeinden hohe Belastung der Atemluft ertragen muss. Die bisher vage Klage gegen die „schlechte Luft“ (und den verursachten Lärm) hat im nun eindeutig messbaren und zu beurteilenden Feinstaub an *Konkretheit und Anschaulichkeit* gewonnen. Die wichtigsten Protagonisten der Transitkritik sind der Dachverband für Natur- und Umweltschutz und die kürzlich aus der Taufe gehobene Transitinitiative Südtirol, aber auch die Bürgermeister der Anrainergemeinden der Autobahn (allen voran der damalige Bürgermeister von Brixen Klaus Seebacher), die Grünen/Verdi/Vërc und eine Reihe von Heimatschutzverbänden.

Wie unschwer zu erkennen ist, fällt der neu eingewanderte Feinstaub-Diskurs im bestehenden Anti-Transit-Diskurs auf fruchtbaren Boden. PM<sub>10</sub> bildet nicht das „ureigene“ Problem der Koalition gegen den Transit, sondern dient als willkommenes *Anschauungsbeispiel* für oft nicht unmittelbar greif- und sichtbare Phänomene.

Dieser Zugang zum regionalen Problem PM<sub>10</sub> kann damit beschrieben werden, dass Feinstaub nicht als isoliertes Problem verstanden wird, sondern vielmehr **als Teil eines viel weiteren politischen Problems gehandhabt wird**. Zur Debatte steht nicht ein einzelner Problemstoff sondern die gesamte Verkehrspolitik des Landes (und im Weiteren des Staates und der Europäischen Union, auch wenn das hier nicht so stark akzentuiert wird) allgemein und die Politik in Bezug auf den Transitverkehr im Besonderen.<sup>123</sup> Feinstaub ist

---

<sup>121</sup> Daran haben die Einhüttung der staubemittierenden Quellen sowie neuere wissenschaftliche Untersuchungen (wie oben beschrieben) einen bedeutenden Anteil, andererseits müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass zu diesem Zeitpunkt ein neues Erklärungsmodell hegemonial wird.

<sup>122</sup> Z.B. Künzli in *Dolomiten* am 31.5.2001.

<sup>123</sup> Obwohl der alpenquerende Transitverkehr sicherlich das dominierende Problem bildet, sollen hier auch jene Akteure Platz finden, die PM<sub>10</sub> in Zusammenhang mit Kritik an der regionalen Verkehrspolitik setzen

aus dieser „politischen“ Perspektive das *Symbol für verfehlte Verkehrspolitik schlechthin*. Der Vorwurf verfehlter Verkehrspolitik zielt in der Südtiroler Feinstaubdebatte in zwei grundsätzlich verschiedene Richtungen. Zum einen werden die politischen Sünden „der EU“ angelastet, deren Bestrebungen nach freiem Warenverkehr im europäischen Binnenmarkt mitsamt passender Verkehrspolitik die Hauptschuld am steigenden Transitaufkommen auf der Brennerautobahn gegeben wird. Die Reaktionen auf das Ende der Ökopunkte-Regelung im Februar 2003 verdeutlichen diese Position eindrucksvoll: Dr. Norbert Lantschner, zu dieser Zeit stellvertretender Vorsitzender des Dachverbandes für Natur- und Umweltschutz und Direktor des Amtes für Luft und Lärm, kritisiert die Schwerpunktsetzung der europäischen Verkehrspolitik auf den Vorrang des freien Warenverkehrs, obwohl die Wichtigkeit des Zusammenspiels von Verkehr und Nachhaltigkeit bereits anerkannt ist.<sup>124</sup> Damit verbunden ist die Forderung nach Anerkennung der Alpen als ökosensible Zone durch die Europäische Union und entsprechende Maßnahmen zur Reduzierung des alpenquerenden Verkehrs.<sup>125</sup> Klaus Seebacher, ehemaliger Bürgermeister der autobahngeplagten Stadt Brixen, mokiert in Folge der ersten Verkehrssperrung in Meran, dass die Gemeinde<sup>126</sup> „von Brüssel“ abhängig sei, wo oft „die rechte Hand nicht weiß, was die linke tut.“ Während einerseits die Schadstoffgrenzwerte gesenkt wurden, sodass die Werte in Brixen fast immer über den Grenzwerten liegen, „schickt uns Brüssel gleichzeitig immer mehr Lkw“.<sup>127</sup>

Eine weitere, für die Analyse des regionalen Problemfeldes wesentlich interessantere Variante des Aufzeigens politischer Verfehlungen im Zusammenhang mit dem Luftverschmutzungsdiskurs wendet sich gegen die grundsätzliche verkehrspolitische Marschrichtung innerhalb Südtirols. Es geht dabei nicht um die Kritik an Einzelmaßnahmen, sondern viel mehr um eine Kritik der umfassenden verkehrspolitischen Konzepte der Südtiroler Landesregierung. Transitinitiative Südtirol, die Plattform Pro Pustertal, der Dachverband für Natur- und Umweltschutz, sowie die Grünen/Verdi/Vërc, eine ganze Reihe lokaler Umweltgruppen und Heimatschützer (Exponenten der Union für Südtirol, des Südtiroler Schützenbundes und des Heimatpflegeverbandes) treffen sich in ihrer Kritik an Projekten wie den Ausbau der Brennerautobahn auf 3 Fahrspuren, den Umfahrungsstraßen im Pustertal und Vinschgau, der Westumfahrung Meran samt Tunnel, dem Fahrsicherheitszentrum in der Frizzi Au und vor allem am Megaprojekt Brennerbasistunnel. Alle Projekte zeigen für die Koalition um den Feinstaub als Teil eines politischen Problems die falsche Ausrichtung der regionalen Verkehrspolitik, die durch den Ausbau des Straßennetzes und fehlende Einschränkungen mehr Verkehr, Umwelt- und Gesundheitsbelastung produzieren, obwohl sie nach Plan der (SVP-dominierten) Landesregierung eigentlich Verkehr entwirren und reduzieren sollten. Der Vorwurf geht direkt an die (in Form der seit über 50 Jahren mit absoluter Mehrheit regierenden Südtiroler Volkspartei) institutionalisierte Politik. Diese Kritik ist insofern „radikal“, wie sie nicht nach Lösungen oder Anpassungen innerhalb der (verkehrs-) politischen Tradition sucht, sondern den Versuch unternimmt, gänzlich mit ihr zu brechen, nach einem Wandel des gesamten verkehrspolitischen Konzeptes verlangt und damit auch den individuellen

---

(zum Beispiel die Grünen/Verdi/Vërc im Aufgreifen des Themas „hausgemachter Verkehr“ als Ursache für hohe Feinstaubwerte, vgl. Kury/Niederkofler (Grüne/Verdi/Vërc) in *Dolomiten* am 22.2.2003)

<sup>124</sup> Lantschner in *Dolomiten* am 13.2.2003.

<sup>125</sup> Unter anderen Lantschner *ibid.* oder Kury (Grüne/Verdi/Vërc) in *Dolomiten* am 22.2.2003.

<sup>126</sup> Anm.: Brixen.

<sup>127</sup> Seebacher in *Dolomiten* am 28.2.2003.

politischen „Trägern“ dieser verkehrspolitischen Tradition die Legitimation zu entziehen versucht.

Trotz dieser fundamentalen Kritik am verkehrspolitischen Gesamtkonzept gelingt es der Koalition nur sehr selten, diese Linie auch in der Forderung nach konkreten Maßnahmen durchzuhalten, sodass letzten Endes die FundamentalkritikerInnen mit einem guten Teil des etablierten politischen Systems in Bezug auf konkrete Maßnahmen auf gemeinsame Nenner kommen<sup>128</sup> (zum Beispiel in den Forderungen nach einer Mauterhöhung auf der A22 oder dem Fahrverbot für bestimmte Lkw-Klassen, Tageszeiten oder Wirtschaftssektoren).

Die Stoßrichtung bzw. die Zielsetzung der „politisch-ökologischen Koalition“ ist in erster Linie ein *nachhaltig verändertes, umweltfreundliches Mobilitätsverhalten durch politische Maßnahmen* (Straßenbaupolitik, Verkehrsberuhigung in den Städten, Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene...). Wenn erhöhte Messwerte von PM<sub>10</sub> als Symptom für ausufernden Verkehr betrachtet werden liegt es für die Akteure der Koalition nahe, regulierend auf den Verkehr einzugreifen um das Problem Feinstaub sowie eine ganze Reihe weiterer verkehrsbezogener Probleme zu lösen. Die Palette an geforderten Maßnahmen reicht von der Reduzierung des Transitverkehrs auf der Autobahn und „klassischen“ Verkehrssperren in den Städten bis hin zu „strukturellen Lösungen“ bzw. „ökologischen Strukturveränderungen“<sup>129</sup>: hier geht es um die ökologisch vorteilhafte Veränderung von Verkehrsstrukturen. Voraussetzung dafür sind politische und soziale Willensakte und Kapazitäten<sup>130</sup>, welche der Landesregierung abgerungen werden müssen. Knackpunkt der Argumentation um einen verkehrspolitischen Umschwung sind neben der ökologischen Effektivität die *ökonomischen Auswirkungen* der starken oder „radikalen“ Lösungsvorschläge: Die Bevölkerung des Landes muss davon überzeugt werden, dass eine Reduzierung des lokalen wie überregionalen Verkehrs nicht nur eine Verbesserung der Lebensqualität und der Umweltsituation bringt, sondern mitunter ökonomisch sinnvoll ist. Der gemeinhin anerkannte positive Zusammenhang zwischen Verkehrszunahme und ökonomischem Gewinn wird in Frage gestellt und die positiven Impulse der verkehrsreduzierenden Alternativen auf die regionale wirtschaftliche Entwicklung hervorgehoben. Markus Lobis, Mitbegründer der Transitinitiative Südtirol und Gemeinderat der grünen Bürgerliste in Brixen, versucht etwa auf einer Reihe von Informationsveranstaltungen im Februar 2003 den Nimbus der „Wirtschaftsfeindlichkeit“ der Forderung nach einer Beschränkung des Transitverkehrs los zu werden, indem argumentiert wird, dass der enorme internationale Warentransport nicht nur „die Gesundheit der Bevölkerung sondern auch Arbeitsplätze gefährde“<sup>131</sup> und „Einschränkungen auf der Straße die heimische Wirtschaft sogar fördern“<sup>132</sup> könne. In einem Brief an die Handwerker schreibt die Transitinitiative:

*„Wir wollen es nicht mehr länger hinnehmen, dass wir systematisch vergiftet werden, dass unsere Kinder und wir erkranken und dass 100 bis 200 Südtiroler jährlich an den*

<sup>128</sup> In Begriffen der argumentativen Diskursanalyse könnten wir umschreiben: Die kleine politisch-ökologische Koalition übernimmt den dominanten Diskurs und „erwirbt“ dadurch eine gewisse Legitimation der Einflussnahme um den Preis der eigentlich „radikaleren“ Ambitionen.

<sup>129</sup> Vgl. Jänicke, 2003, S. 127ff.

<sup>130</sup> Vgl. Jänicke, 2001, S. 4.

<sup>131</sup> Lobis auf einer Informationsveranstaltung im Eisacktal in: *Dolomiten* am 20.2.2003.

<sup>132</sup> Lobis auf einem Informationsabend der Umweltgruppe Wipptal in: *Dolomiten* am 25.2.2003.

*Auswirkungen des Verkehrs sterben. Wir halten es für grundfalsch, wenn nun versucht wird, unsere Tätigkeit als Angriff auf die Wirtschaft darzustellen.*“ Die Transitgegner seien keine Gegner der Wirtschaft, sie seien vielmehr die „*natürlichen Verbündeten der klein- und mittelständisch strukturierten Regionalwirtschaft*“. Im Transportwesen könne man erkennen, wie hart es die Kleinen haben, im Wettbewerb zu bestehen. Schuld daran sei u. a. die systematische Verbilligung des Straßentransports. „*Wir kommen angesichts des Transitwahnsinns zum Schluss, dass mit unserem ganzen Wirtschaftssystem etwas nicht mehr stimmt und dass diese Entwicklung letztendlich auch für Ihre Existenz bedrohlich werden könnte.*“<sup>133</sup>

Ein weiteres Kennzeichen der „politisch-ökologischen“ Koalition um die Storyline „Feinstaub als Teil eines politischen Problems“ ist der relativ *frühe Zeitpunkt der Problemerkennung*. Die Aktivität vor allem der transitkritischen Kräfte wie etwa des Dachverbandes für Natur- und Umweltschutz, geht bis in die 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts zurück, die Implementierung des „neuen Sorgenkindes“ PM<sub>10</sub> in die eigene Argumentation erfolgt unmittelbar nach der Problemdefinition durch die Richtlinie des Europäischen Rates. Bereits im Jahr 2000, als Gemeindeväter und Landespolitiker das Problem Feinstaub noch nicht einmal am Rande beschäftigt hat und sich lediglich die wissenschaftlichen Experten der Umweltagentur Gedanken über die Umgestaltung des Luftmessnetzes gemacht haben, ist Feinstaub bereits auf der Tagesordnung der Umweltverbände.<sup>134</sup> Als Referenz werden Studien der WHO und der Schweizer Umweltbehörde zitiert, Messergebnisse zu den betroffenen Gebieten in Südtirol liegen noch keine vor. *Die Problemerkennung der Koalition funktioniert also auch unter Verzicht auf wissenschaftliche Sicherheit in Form von kontinuierlichen Messungen* und ist möglicherweise auch deshalb schon 2 bis 3 Jahre vor der Problematisierung durch die Gemeindeverwaltungen, der Landesregierung und der Medien erfolgt.

Im Gegensatz zur (historisch) weiter zurückreichenden und relativ früh argumentierten Storyline „Feinstaub als Teil eines politischen Problems“ formiert sich die oppositionelle Position wesentlich später, im Grunde erst in der Saison 2002/2003, als erstmals Städte wegen anhaltend hoher Feinstaubwerte für den Verkehr gesperrt werden müssen. Vor allem die Bürgermeister der betroffenen Gemeinden sowie Politiker der Landesregierung (und zunehmend auch die Umweltagentur des Landes) fassen das Thema Feinstaub in einem völlig anderen Rahmen und definieren wesentliche Konzepte der Diskussion gänzlich anders als die VertreterInnen der politisch-ökologischen Fraktion. Feinstaub wird in einem viel engeren Kontext zum Problem. Kopfzerbrechen bereitet den Akteuren im Gegensatz zu den „politisch-ökologisch“ orientierten Koalitionären *einzig der Problemstoff Feinstaub*<sup>135</sup>, der die kürzlich vorgegebenen Grenzwerte permanent übersteigt<sup>136</sup> und die Gemeinden auf Grund der gesetzlichen Lage zum Handeln zwingt. **Feinstaub** bildet in dieser Rahmung hauptsächlich **ein legales Problem der öffentlichen Verwaltung**.

<sup>133</sup> Brief der Transitinitiative an die Handwerker in: *Dolomiten* am 8.2.2003.

<sup>134</sup> Etwa auf der Mahnwache an der Mautstelle Sterzing des Dachverbandes für Natur- und Umweltschutz, der Umweltbundes/Legambiente und der Gruppe „Für ein lebendiges Wipptal“ im Rahmen der nationalen Aktion „Mal’aria“ am 3.12.2000.

<sup>135</sup> Im Unterschied zur konkurrierenden Problemdefinition bilden andere Luftschadstoffe oder die verkehrsbedingte Lärmbelastung praktisch keine Rolle.

<sup>136</sup> Vgl. zum Beispiel Luftqualitätsplan, Allgemeiner Teil, S. 32 oder Huber in *Dolomiten* am 20.5.2003.

Die Bürgermeister der Gemeinden, in denen Grenzwerte (regelmäßig) überschritten werden, sind nach italienischem Recht für die Gesundheit der Bevölkerung verantwortlich und verpflichtet, Gegenmaßnahmen zu treffen. Dieser Umstand mag als hauptsächlicher Grund dafür angesehen werden, dass – nicht nur in Südtirol sondern in einer ganzen Reihe italienischer Städte – Fahrverbote durch die Bürgermeister ausgesprochen worden sind.<sup>137</sup>

Den Hintergrund für den juristischen Zwang zu Handeln bildet natürlich die einschlägige Richtlinie 1999/30/EG des Europäischen Rates, welche die Grenzwerte und die höchst zulässige Anzahl an jährlichen Überschreitungen der Grenzwerte festlegt. Die Umsetzung der neuen Bestimmungen erfolgt in Italien erst mit dem Ministerialdekret von 2. April 2002, Nr. 60, das in der „Durchführungsverordnung zur Luftqualität“ von 31. März 2003 seinen Niederschlag findet. Im Prinzip beinhaltet die nationale sowie regionale Gesetzgebung eine Abbildung der Richtlinie des Europäischen Rates mit marginalen Abweichungen. Darin werden – in Bezug auf unser Problem - in der Hauptsache die Grenzwerte für den Problemstoff PM<sub>10</sub> bis 2010 festgesetzt: Die Warnschwelle für den Tagesmittelwert beträgt 2003 noch 60 µg/m<sup>3</sup> und wird bis 2005 auf 50 µg/m<sup>3</sup> abgesenkt; dürfen bis 2005 die Tagesmittelwerte noch bis zu 35 bzw. 30 Mal<sup>138</sup> pro Kalenderjahr überschritten werden, sollen bis 2010 höchstens 7 bzw. 5 Überschreitungen im Jahr zulässig sein; die Grenze für den Jahresmittelwert von 40 µg/m<sup>3</sup> soll auf 20 µg/m<sup>3</sup> bis 2010 gesenkt werden.<sup>139</sup> Die nationale Gesetzgebung bildet auch den ersten Rahmen<sup>140</sup> für die Erhebung der Luftqualität durch die Umweltagentur des Landes. Bereits ab Jänner 2001<sup>141</sup> führt die Umweltagentur kontinuierliche Messungen von PM<sub>10</sub> in Anlehnung an die europäischen Bestimmungen durch.<sup>142</sup>

Vor allem für die Bürgermeister der Gemeinden Bozen und Meran, in denen die Messwerte für PM<sub>10</sub> deutlich über den Grenzwerten liegen bzw. mehr als jährlich zulässige Überschreitungen des Grenzwertes stattfinden, wird die Situation seit der eindeutigen gesetzlichen Regelung von 2002 brenzlicher.<sup>143</sup> Neben Bürgermeistern und wissenschaftlichen Experten der Umweltagentur beginnen auch die Medien auf die täglichen Messwerte zu schielen. Die Umweltagentur – ihr obliegt die kontinuierliche Messung und Beurteilung der Luftqualität - liefert die wissenschaftliche Basis der Entscheidungen, welche die Bürgermeister letztendlich zu treffen haben. Darüber hinaus entwickelt sich die Umweltagentur, allen voran Dr. Luigi Minach vom Amt für physikalische Chemie<sup>144</sup>, zur ersten Beratungsinstanz bei der Beurteilung der Situation und der Erstellung von Maßnahmen. Die *wissenschaftliche Sicherheit* in Bezug auf die Feststellung des Problems und der Rat wissenschaftlicher Experten ist ein wesentliches

<sup>137</sup> Vgl. Minach in einem persönlichen Gespräch am 18.10.2006.

<sup>138</sup> 35 zulässige Überschreitungen sind in der Richtlinie des Europäischen Rates und dem Ministerialdekret Nr. 60 von 2. April 2002 definiert, 30 in der Durchführungsverordnung zur Luftqualität der Autonomen Provinz Bozen.

<sup>139</sup> Vgl. Amtsblatt Nr. 20/I-II vom 20.5.2003, S. 39 oder Decreto Ministeriale del 2 aprile 2002, n. 60, Allegato III.

<sup>140</sup> Die Bestimmungen durch regionale Gesetzgebung und vor allem den Luftqualitätsplan folgen erst ab 2003 bzw. 2004.

<sup>141</sup> Und damit deutlich vor der nationalen gesetzlichen Verpflichtung.

<sup>142</sup> Vgl. Minach in einem persönlichen Gespräch am 18.10.2006.

<sup>143</sup> Zum Beispiel Dalbosco in *Dolomiten* am 26.11.2003.

<sup>144</sup> Ab 2005 Leiter der Umweltagentur.

Merkmal dieses Zugangs zum Problem Feinstaub. Die unwissenschaftlich-sinnlich-subjektive Wahrnehmung von „schlechter Luft“, die vor allem für die TransitgegnerInnen einen Teil des Problems erklären kann, spielt für die Entstehung eines „Problems“ auf dieser Ebene keine Rolle. In diesem Kontext wird verständlich, warum der Umweltagentur (hauptsächlich in Person des späteren Leiters Dr. Luigi Minach) so hohe Bedeutung in der Debatte zukommt: Sie bildet die „wissenschaftliche Basis“ für das „legale Problemverständnis“.

Wie wichtig die legale Definition des Problems Feinstaub und das Vorliegen des wissenschaftlichen Beweises für Grenzwertüberschreitungen in der Storyline „Feinstaub als legales Problem der öffentlichen Verwaltung“ für die *Problemerkennung* ist, zeigt ein Beitrag von Fabrizio Oliver, Umweltstadtrat von Leifers, der für den Zeitraum vor der kontinuierlichen Messung des Feinstaub in seiner Gemeinde im Feinstaub kein großes Problem für die Luft feststellen kann.<sup>145</sup> In eine ähnliche Richtung weisen zahlreiche Äußerungen, die sich kritisch mit der EU-Richtlinie auseinandersetzen. Walter Huber, damals Leiter der Umweltagentur, meint am 19.5.2003 in einem Referat vor dem Bezirksrat Eisacktal, dass „die EU-Verordnung, mit der die Grenzwerte für Feinstaub gesenkt wurden, etwas voreilig gewesen“ sei.<sup>146</sup> Auch Minach referiert auf einer Pressekonferenz, „dass die EU-Richtlinien in Sachen Feinstaub von Jahr zu Jahr strengere Grenzwerte vorsehen und damit auch in Südtirol Handlungsbedarf bestehe“<sup>147</sup> und an anderer Stelle, dass sich das Feinstaubproblem trotz erster Maßnahmen verschärfen wird, „weil die Grenzwerte von der EU ab 1. Jänner 2004 auf 55 Mikrogramm herabgesetzt werden“<sup>148</sup>. Hier wird deutlich, welche Bedeutung Grenzwerte und deren Einhaltung für die Erkennung bzw. Definition des Problems in der beschriebenen Storyline haben. Problematisiert wird nicht die Verminderung der Luftqualität prinzipiell durch Feinstaub oder andere Schadstoffe sondern hauptsächlich die Überschreitung der vorgegebenen Grenzwerte.

In diesem Zusammenhang können wir auch beobachten, dass im Rahmen der „legalen“ Problemkonstruktion natürlichen und unbeeinflussbaren Phänomenen bei der Beschreibung des Feinstaub-Problems eine bedeutende Rolle zukommt. Das Vorherrschen von Inversionswetterlagen in den Wintermonaten, fehlender Wind zur Verteilung des Feinstaubes oder die besondere geografische Beschaffenheit des Landes (enge Täler und weite Talkessel um die Ballungsgebiete) bildet in dieser Auffassung einen wesentlichen Teil des Problems. Das zeigt einerseits die Fixierung auf den Problemstoff PM<sub>10</sub> (eine Reihe anderer verkehrsbezogener Luftschadstoffe sowie Lärm werden von den genannten Faktoren kaum beeinflusst) und unterstreicht andererseits die Bedeutung der Grenzwerte bzw. deren Überschreitung in dieser Storyline. Meteorologische Phänomene unterstützen die regelmäßige Überschreitung der vorgegebenen Grenzwerte und bilden dadurch einen Teil des Problems, gegen den freilich nicht viel unternommen werden kann. Die ständige und von unbeeinflussbaren Phänomenen unabhängige Belastung durch den motorisierten Verkehr spielt eine untergeordnete Rolle, sofern keine Grenzwerte überschritten werden.<sup>149</sup>

<sup>145</sup> Vgl. *Dolomiten* am 23.4.2003.

<sup>146</sup> Huber in einem Referat vor dem Bezirksrat Eisacktal am 19.5.2003.

<sup>147</sup> Minach auf einer Pressekonferenz mit Landesrat Laimer, zitiert in: *Dolomiten* am 26.4.2003.

<sup>148</sup> Minach in *Dolomiten* am 6.3.2003.

<sup>149</sup> Zum Beispiel Lantschner in *Dolomiten* am 14.5.2003.

Ein weiteres Merkmal der Storyline „Feinstaub als legales Problem der öffentlichen Verwaltung“ finden wir, wenn wir uns die „*Problem-Orte*“ anschauen. Die frühesten Maßnahmen gegen das Feinstaub-Problem werden in den Städten Meran und Bozen (ab Frühjahr 2003) gesetzt, für den Winter 2003/2004 beschließen alle großen Städte vorbeugende Maßnahmen gegen erhöhte Feinstaubkonzentration. Wir erkennen, dass in diesem Kontext Feinstaub als ein hauptsächlich *städtisches Problem* erkannt wird. Die größeren Ballungsräume sind die Orte, an denen mehr oder weniger regelmäßig erhöhte Feinstaubkonzentrationen gemessen werden und deren Bürgermeister zu Maßnahmen verpflichtet sind. Die umliegenden Gemeinden werden erst mit dem Luftqualitätsplan, der 2005 veröffentlicht wird, im Rahmen der Zoneneinteilung nach ähnlicher Luftqualität zur Ausarbeitung von Maßnahmen gezwungen. Erst ab 2006 nehmen die meisten Umlandgemeinden an der Umsetzung der vorbeugenden Fahrverbote teil. Trotz früh formulierter Kritik („Der Feinstaub macht an den Gemeindegrenzen nicht halt“<sup>150</sup>) bringen erst Luftmesskampagnen in der Peripherie bzw. den Dörfern und die Umsetzung des Luftqualitätsplanes den Umschwung. Hier zeigt sich die Schwierigkeit der *Problemerkennung*, die in vielen betroffenen Gemeinden erst mit Verspätung einsetzt und zudem einen Impuls von Außen benötigt. Problemerkennung ist – vor allem in der „legalen“ Problemsicht – nur durch den wissenschaftlich-technischen Nachweis von Grenzwertüberschreitungen<sup>151</sup> und den entsprechenden legalen Rahmen möglich.

Die Autobahn A22 spielt für die Erstellung von Maßnahmen bis 2007 eine untergeordnete Rolle: obwohl auch die zuständigen Landesräte von der prekären Situation wissen, scheuen sie lange Zeit die Erarbeitung konkreter Maßnahmen. Zum einen fürchtet die Landesregierung eine Anfechtung der Maßnahmen vor dem Europäischen Gerichtshof (was etwa Nordtirol zur Aufhebung des sektoralen Fahrverbotes im Herbst 2005 gezwungen hatte), andererseits sitzen der Landesregierung die heimischen Wirtschaftslobbys, allen voran der Landesverband der Handwerker (LVH)<sup>152</sup> mit einem eigenen Verband der Frachtunternehmer, arg im Nacken. Die im Urteil des EuGH zum sektoralen Fahrverbot in Tirol erstmals festgehaltene Möglichkeit von Verkehrsbeschränkungen aus Gründen des Schutzes der Umwelt und der Bevölkerung (bei eindeutig wissenschaftlich belegbarer Sachlage) und die Besorgnis erregenden Daten der 2004 bzw. 2005 aktivierten Luftmessstationen in Schrambach und Neumarkt bringen einen kleinen Umschwung, der mit 1. Jänner 2007 zum sehr „milden“ Fahrverbot für Lkw der Klassen Euro 0 und Euro 1 auf der Autobahn führt.

Gerade in der Debatte um Einschränkungen des Transitverkehrs, aber auch in den Diskussionen um mehr oder weniger strenge Fahrverbote in den Städten wird deutlich, welche Bedeutung die Auffassung eines *positiven Zusammenhanges zwischen Verkehr und ökonomischem Gewinn bzw. Wohlstand* hat. Am vehementesten vertreten erwartungsgemäß die Vertreter der Wirtschaft, LVH, SWR<sup>153</sup>, Verband der Kaufleute und

<sup>150</sup> Vgl. Daniela Rossi in *Dolomiten* am 13.10.2004, Luigi Minach am 4.2.2004 oder Tschurtschenthaler am 18.3.2004.

<sup>151</sup> Vgl. etwa Riedl am 13.12.05 und vor allem Minach am 9.11.05: Seit der Umstellung des Messnetzes unter Miteinbeziehung von Hintergrundmessstationen (neue gesetzliche Grundlage in Italien; im Oktober 2004 von Minach erwähnt) besteht erst die messtechnische Voraussetzung für die Problemerkennung in den Umlandgemeinden der Städte.

<sup>152</sup> Vgl. Hanspeter Munter, Vorsitzender des LVH, in einer Stellungnahme im *Wirtschaftskurier* am 15.1.2003 oder Michael Burger, Geschäftsführer des Südtiroler Wirtschaftsringes (SWR) im *Wirtschaftskurier* am 17.3.2004.

<sup>153</sup> Anm.: Südtiroler Wirtschaftsring.

Dienstleister, HGV<sup>154</sup> und Tourismusverbände die Position, dass Beschränkungen der Mobilität, sei es auf der Autobahn wie auch in den Städten, negative ökonomische Effekte mit sich bringen und zahlreiche Unternehmen in den wirtschaftlichen Ruin treiben würden. Aus diesem Grund seien Verkehrsbeschränkungen zu unterlassen oder diese äußerst sparsam anzusetzen. „Keiner will Verkehr, aber jeder braucht ihn“, meint Hanspeter Munter (LVH) in einer Stellungnahme: „Transport ist dort, wo Menschen leben. Und mit dem Transport von Waren und Personen ist unser aller Wohlstand gewachsen. Was kauft man alles ein, was zuvor erst mittels Lkw herbeigeschafft werden musste? Ich denke an unseren Handwerksstand, beispielsweise an einen Maler, der seine Farben und Lacke im Grunde aus Holland bezieht, an den Mechaniker, dessen Schrauben nicht auf unseren Bäumen wachsen. Wohl aber auch an unsere Äpfel – was sollten wir mit unseren Rekorderten jedes Jahr machen, wenn wir diese nicht ins Ausland verkaufen könnten? Auch ich ärgere mich oft über einen Lkw vor mir auf der Autobahn, doch im Grunde ist das Transportwesen doch eine Dienstleistung, die allein aufgrund unserer Nachfrage erbracht wird. [...] Was wir brauchen sind konstruktive Lösungsvorschläge auf allen Ebenen, nicht nur Einschränkungen und Belastungen in einem Teilbereich, der lediglich zwei Prozent ausmacht. Verkehr ist ein Problem, und da kann jeder zuhause bei sich selbst anfangen. Was wir brauchen, sind endlich Maßnahmen, die den notwendigen Transport effizient, umweltschonend und mit wirtschaftlicher Vernunft gewährleisten. Arbeitsplätze und Wirtschaftsstandorte sollen berücksichtigt werden. Wir brauchen keine Hetzkampagnen und Schikanen einzelner Gruppen.“<sup>155</sup> „Derartige Maßnahmen haben keine Wirkung, sondern schwächen und gefährden in enormem Ausmaß den Standort Bozen mit seinen zahlreichen Betrieben und die Attraktivität der Landeshauptstadt für Einheimische und Gäste“, argumentiert an anderer Stelle Dado Duzzi vom Verband der Kaufleute und Dienstleister mit Bezug auf die angekündigten Fahrverbote in Bozen.<sup>156</sup>

Die Annahme einer positiven Verknüpfung von Verkehr und ökonomischem Wohlstand bildet über die Interessen vieler Unternehmen hinaus einen weitgehenden gesellschaftlichen Konsens, der mit einem gewichtiger Grund für die Dominanz der „legalen“ Problemsicht bildet. Dieser Umstand verhindert eo ipso eine politische Mehrheit für die prinzipielle Reduzierung des gesamten Verkehrsaufkommens in den Städten und auf der Autobahn durch strukturelle Maßnahmen, was ein konstitutives Element in der politisch-ökologischen Storyline bildet.

In diesem Sinne agieren auch die Gemeindeverwaltungen und auch die Landesregierung, wenn es darum geht, Maßnahmen zur Reduzierung der Feinstaubkonzentration zu erstellen. Verkehrssperrungen seien vor allem aus ökonomischen Gründen so sparsam wie möglich und in Absprache mit den Wirtschaftsverbänden anzusetzen. Die bevorzugte Variante des „Wirtschaftsflügels“ das Problem Feinstaub zu lösen, bildet die Förderung von Filtertechnik und öffentlichem Verkehr, um nach Möglichkeit einen „freiwilligen“ Verzicht auf das Fahrzeug zu erreichen. Die (wirtschaftliche) Begünstigung der Durchsetzung emissionsärmerer Fahrzeuge findet in den (teils mehrjährigen) KFZ-Steuerbefreiungen für den Einbau von Partikelfiltern oder den Ankauf von Fahrzeugen mit

<sup>154</sup> Anm.: Hotelier- und Gastwirteverband.

<sup>155</sup> Hanspeter Munter, Vorsitzender des LVH, in einer Stellungnahme im *Wirtschaftskurier* am 15.1.2003.

<sup>156</sup> Duzzi, Rizzoli und Defant in einer Aussendung, zitiert in *Dolomiten* am 21.3.2006; in die gleiche Bresche schlägt Michl Frasnelli, Vorsitzender des SVP-Wirtschaftsausschusses Meran, in einem Kommentar zur Verschärfung der Fahrverbote in Meran, zitiert in: *Dolomiten* am 24.3.2006.

serienmäßig eingebauten Partikelfiltern, Methan-, GPL- oder Elektroantrieb ihren Niederschlag. *Marktwirtschaftliche Instrumente* im Sinne von steuerlichen Begünstigungen zur Förderung umweltangepasster Technik sind Maßnahmen, die dem von Jänicke und anderen als „ökologische Modernisierung“ beschriebenen Prozess entsprechen.<sup>157</sup> Diese Maßnahmen haben im Gegensatz zu Verkehrssperrungen auf Grund anhaltender Grenzwertüberschreitungen *vorsorgenden* Charakter und setzen darauf, das Problem *langfristig* lösen zu können. Doch die meisten Akteure (mit Ausnahme der Wirtschaftsverbände) der Diskurskoalition um die „legale“ Problemdefinition erkennen auch die Grenzen der marktwirtschaftlichen und hauptsächlich auf Freiwilligkeit basierenden Maßnahmen.<sup>158</sup> Gegen akute Grenzwertüberschreitungen nützen nur *ordnungsrechtliche Instrumente*<sup>159</sup> wie Fahrverbote in Phasen permanent hoher Feinstaubkonzentration. *Vorbeugende Fahrverbote* in den Wintermonaten müssen die lange Anlaufzeit der technischen Umrüstung überbrücken<sup>160</sup> und bilden das wichtigste Instrument zur Bekämpfung der städtischen Luftverschmutzung. Trotzdem ist die Tendenz zu beobachten, die vorbeugenden Fahrverbote dahin gehend zu konstruieren, die *Diffusion umweltangepasster Technik zu erleichtern*. Zahlreiche Ausnahmeregelungen für Fahrzeuge mit Partikelfiltern oder alternativen Treibstoffen (Methan, Flüssiggas, elektrischer Strom), die trotz Fahrverboten am Verkehr teilnehmen dürfen, bilden positive Anreize zu Umrüstung oder Neukauf. Das ordnungsrechtliche Instrument „Fahrverbot“ erfüllt neben dem Zweck der unmittelbaren Senkung der PM<sub>10</sub>-Konzentration auch eine „*pädagogische Funktion*“:

„Denn es geht nicht nur um die [steuerliche, Anm.d.V.] Vergünstigung, sondern auch darum, dass Diesel-Autos mit Filtern bei Fahrverboten benutzt werden dürfen. Und wenn die Fahrverbote auch bisher noch nicht zur Belastung wurden, wird der Leidensdruck bei einer tageweisen Sperrung noch so groß werden, dass die Leute reagieren werden.“<sup>161</sup>

Feinstaub als legales Problem der öffentlichen Verwaltung kann als der hegemoniale Problemzugang im Südtiroler Feinstaubdiskurs begriffen werden. Dabei handelt es sich um die *Schließung des Problems* in Form einer *Reduktion* auf Vorgegebenheiten, die von außen (EU-Richtlinie, nationale Gesetzgebung) als Grenzwerte, wissenschaftliche Methoden der Messung und Beurteilung sowie Zuteilung der legalen Verantwortung herein brechen, die das Problem beschreiben und regulieren. Einerseits wird das Problemfeld dadurch stark eingengt, zahlreiche Zusammenhänge des unmittelbaren Problems Feinstaub mit politischen, ökonomischen bzw. infrastrukturellen Gegebenheiten werden ausgeblendet. Damit „verschwindet“ eine Reihe von möglichen Lösungsstrategien als legitime Mittel der Regulation aus der Diskussion (vor allem strukturelle Lösungen mit dem Ziel einer langfristigen Reduzierung des motorisierten Individual- und Transitverkehrs, die weit reichendes politisches Umdenken erfordern). Andererseits kann gezeigt werden, dass die Einengung des Problems auch Möglichkeiten des Handelns schafft: Diskurse „verbieten“ zwar bestimmte Zugänge zu einem Phänomen und „zwingen“ die Akteure in einen engen Handlungsrahmen, schaffen aber andererseits

<sup>157</sup> Vgl. Jänicke, 2003, S. 125 ff.

<sup>158</sup> Zum Beispiel Minach in *Dolomiten* am 28.12.2005.

<sup>159</sup> Vgl. Jänicke, 2003, S. 102 f.

<sup>160</sup> „Die Bestellungen stagnieren“, meint Walter Pichler, Obmann der Kfz-Mechaniker im LVH zum Absatz der zugelassenen Partikelfilter-Nachrüstungen am 17.1.2005 gegenüber der Tageszeitung *Dolomiten*.

<sup>161</sup> Landesrat Michl Laimer in *Dolomiten* am 21.1.2004.

dadurch erst die Möglichkeit überhaupt zu handeln („constraining and enabling“), indem sie den Akteuren „Werkzeuge“ in Form gemeinsamer Ideen, Konzepte, Begriffe zur Verfügung stellen, anhand derer sie sich verständigen, verhandeln und agieren bzw. das Problem einer Lösung zuführen können.

Trotz des guten Überblicks über die Struktur der Diskussion um das Problem Feinstaub, die uns die beschriebenen Storylines bieten, dürfen wir nicht aus den Augen verlieren, dass es sich dabei um *idealtypische Konstrukte* handelt. Die Storylines sind *keine statischen oder fixen Gebilde* aus einer Reihe vorgegebener Argumente, welche den Akteuren ihre Konzepte lediglich „aufzwingen“. Vielmehr zählt es sich aus, unsere Storylines und ihre Elemente im *Kontext des „argumentativen Spiels“ zwischen den Akteuren* zu betrachten, in denen sie entstehen, sich laufend verändern, neu aufgegriffen und verworfen werden.

Wir werden die beschriebenen Storylines auch nur selten in ihrer „Ganzheit“ antreffen: üblicherweise verwenden Akteure einzelne Elemente einer Storyline, die aber immer *im Kontext der gesamten Storyline verstanden werden*. Ein komplexer Sachverhalt mit zahlreichen Querverweisen auf andere Themen, Bezüge und Anspielungen, den eine Storyline abbildet, kann so über einzelne Elemente bzw. die Kombination weniger Elemente „transportiert“ und verstanden werden, ohne die Storyline vollständig zu äußern oder gar zu argumentieren<sup>162</sup>.

Wir müssen auch Abstand nehmen von der Annahme, dass die Storylines an bestimmte Akteure „gebunden“ sind, welche sie konsistent benutzen und argumentieren. Vielmehr fällt auf, dass die meisten Akteure auch durchaus Konzepte der konkurrierenden Koalition bzw. gegensätzliche Argumente äußern.<sup>163</sup>

Mehr Erfolg als die Storylines in Beziehung zu einzelnen Akteuren und deren Interessen zu setzen, verspricht die Betrachtung der Storylines im Kontext der *sozialen Praktiken, in denen sie produziert, reproduziert und verändert werden*. Häufig lassen sich gegensätzliche Äußerungen oder inkonsistente Argumentationsmuster auf unterschiedliche soziale und argumentative Situationen zurückführen, in denen sich die jeweiligen Akteure befinden.<sup>164</sup>

Die beschriebenen Storylines geben zwar die Struktur der Debatte vor, den Akteuren bleibt trotzdem die Freiheit, in bestimmten interaktiven Situationen ihre Interessen oder ihre Glaubwürdigkeit zu wahren, indem sie ihre Argumente an die vorgefundene Situation „anpassen“.

Die Argumentative Diskursanalyse schlägt aus diesem Grund vor, *die sozialen Praktiken und interaktiven Situationen zu untersuchen, in denen sich die Akteure bewegen und in denen Storylines produziert, geäußert, reproduziert und verändert werden*.<sup>165</sup>

Bis hierher haben wir anhand der Beschreibung der Storylines lediglich versucht, den *Diskurs abzubilden*. Jetzt müssen wir uns anschauen, *wann, wo und warum ein bestimmter Diskurs entsteht* und Akteure bestimmte Storylines bzw. ihre Elemente äußern und reproduzieren, um das *Funktionieren des Diskurses* verstehen zu können.

---

<sup>162</sup> Vgl. Hajer, 1995, S. 120 ff.

<sup>163</sup> Vgl. Hajer, 1995, S. 123 f.

<sup>164</sup> Vgl. Hajer, 1995, S. 123 f.

<sup>165</sup> Vgl. Hajer, 1995, S. 125.

### 3.1.1.1 Präludium: Wer bekommt den schwarzen Peter? - Der Kampf um die Schuld am Feinstaub und Auswirkungen auf Rahmung und Regulierung des Problems

Bis Februar 2002 wird Feinstaub – zumindest was die Debatte in Tageszeitungen und Fernsehen betrifft – ausschließlich als Problem des Transitverkehrs einerseits und der städtischen Industrie andererseits betrachtet. Mit der neuen Interpretation der Messwerte um den Jahreswechsel 2002/03<sup>166</sup> beginnt das „alte“ Erklärungsmodell zu wanken: BürgerInnenverbände – allen voran jene im Bozner Stadtteil Oberau – haben zwar schon seit Jahren darauf hin gewiesen, dass die Verkehrssituation im betroffenen Bezirk prekär sei und in Folge dessen hohe Luft- und Lärmbelastung entstehe. In dieser Phase des Diskurses ist allerdings dem vorherrschenden Erklärungsmodell „Industrie als Ursache städtischer Luftverschmutzung“ kaum etwas entgegen zu setzen. Gerade nach dem medienwirksamen Ereignis (wir können hier auch von einem *diskursiven* Ereignis sprechen) der Industriestaubwolke ist es für alternative Deutungsversuche beinahe unmöglich gehört zu werden. Verkehrsbeschränkende Maßnahmen, wie sie nur wenige Monate später von der Gemeindeverwaltung beschlossen werden, sind zu diesem Zeitpunkt undenkbar.

In dieser argumentativen Sachlage wiegen zudem die Argumente der Gegner von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen (in der Hauptsache die Kaufleute des Viertels) zu schwer: die Schuld an den schlechten Luftwerten ist scheinbar eindeutig zuzuweisen, der Bereich, in dem Maßnahmen getroffen werden müssen ebenso. Maßnahmen in Form von Verkehrssperrungen würden *ungerechtfertigte* ökonomische Einbußen der betroffenen Geschäftsleute mit sich bringen. Hier muss klar festgehalten werden, dass der Umstand „schlechter“ Luft nicht bestritten wird, ebenso wenig wie die Notwendigkeit auf die Situation zu reagieren. Das (Gegen-) Argument ökonomischer Einbußen oder negativer ökonomischer Effekte der Maßnahmen gilt hier nur eingeschränkt, sofern das allgemein propagierte und unterstützte „Recht auf Gesundheit“ bzw. „Recht auf saubere Luft“ höher eingeschätzt wird. Die Argumentation der GegnerInnen verkehrsbeschränkender Maßnahmen kann sich in dieser Spielsituation zwischen den Akteuren nur gegen *ungerechtfertigte* ökonomische Einbußen richten und *muss* deshalb an der Definition der Ursache bzw. der Hauptschuldtragenden ansetzen. Die einzige Möglichkeit, gegen verkehrsbeschränkende Maßnahmen zur Bekämpfung der Luftverschmutzung zu argumentieren, bleibt der Versuch, die Quellen der Luftverschmutzung anders oder neu zu bestimmen und die damit zusammen hängende *falsche* Wahl der Maßnahmen anzuklagen, die *negative ökonomische Effekte* zeitigt. Die Option, ausschließlich auf die (eigenen) ökonomischen Defizite zu verweisen oder gar die Bekämpfung der Luftbelastung in Frage zu stellen, *stellt sich in diesem diskursiven Kontext nicht*: diese Alternative kann de facto von keinem Akteur vorgebracht werden, weil es dem jeweiligen Akteur jegliche *Glaubwürdigkeit* und *Legitimität* *entziehen* würde. Die Argumentationslinie, die realiter von den GegnerInnen der letztendlich getroffenen Maßnahmen gefahren wurde, unterliegt einerseits zwar dem oben genannten *Zwang*, bietet aber gleichzeitig eine *Möglichkeit* für legitimes Handeln. Diese Möglichkeit und ihre Erfolgsperspektiven sind eng an die Stärke von Diskursen geknüpft, die ihren Ursprung zumeist gar nicht im Luftverschmutzungsdiskurs haben:

<sup>166</sup> Vgl Minach in *Dolomiten* am 17.1.2003.

- Die negativen ökonomischen Effekte der Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs
- Gesundheit als oberstes Gut, das über ökonomischen Erfolg und das Recht auf individuelle Mobilität zu stellen ist
- Falsche Maßnahmen bringen nicht nur keinen Erfolg im Hinblick auf die Lösung der Probleme, sondern bringen gleichzeitig negative ökonomische Effekte mit sich

Richtige Maßnahmen sind legitim und bringen keine ökonomischen Nachteile. Erst *wissenschaftliche Zweifel* an der Hauptschuld der Industriebetriebe beginnen, die feste Verknüpfung zwischen der städtischen Luftverschmutzung und den Staubemissionen der Industrie zu schwächen<sup>167</sup> und die Kräfteverhältnisse zwischen den verschiedenen Erklärungsmodellen zu verschieben.

Erst ab diesem Zeitpunkt beginnt Feinstaub als Problem des städtischen Verkehrs seinen großen Aufstieg.

Die Proteste der Bürgerinitiativen gewinnen an Vehemenz<sup>168</sup>, die Verwaltung der Stadt Bozen sieht sich gezwungen einzulenken.<sup>169</sup> Praktisch zur selben Zeit, am 16. Februar 2003, lässt der Meraner Bürgermeister Franz Alber die Stadt für den Verkehr sperren, um auf eine siebentägige Überschreitung des Grenzwertes für PM<sub>10</sub><sup>170</sup> zu reagieren. Die, wenn auch vorhersehbare, aber doch unerwartete totale Sperrung der Innenstadt der zweitgrößten Stadt Südtirols hinterlässt im Diskurs über Luftverschmutzung und Feinstaub tiefe Spuren. Fortan dreht sich der größte Teil des Südtiroler Feinstaubdiskurses um das Problem des städtischen Verkehrs und die Möglichkeiten, Maßnahmen in diesem Bereich zu finden.

### 3.1.1.2 „Feinstaub-Orte“

Wie oben beschrieben, fußt das „legale Problemverständnis“ unter anderem auf einer weitgehenden Einschränkung des Problems auf einen bestimmten (physischen) Raum, in dem das Phänomen stattfindet und folglich auch bekämpft werden muss: die städtischen Ballungsgebiete des Landes bilden die hauptsächlichen „Feinstaub-Orte“.

Wie schon mehrfach ausgeführt, „entsteht“ Feinstaub als legales Problem der öffentlichen Verwaltung erst mit dem Beginn der regelmäßigen Überwachung des Problemstoffes durch die Umweltagentur des Landes. Erst ab dem Zeitpunkt der wissenschaftlichen Registrierung der Grenzwertüberschreitungen wird das Problem den jeweiligen Stadtverwaltungen sowie der breiten Öffentlichkeit bewusst und die Storyline beginnt sich zu formieren. Wir erkennen auch in diesem Zusammenhang die hohe Bedeutung wissenschaftlicher Messung für die Entwicklung dieses Diskursstranges. Gerade deshalb müssen wir unseren Blick auf die Praxis der wissenschaftlichen Kontrolle der Luftqualität werfen, um verstehen zu können, wie die Städte so nachhaltig ins Zentrum der Debatte um Entstehung und Bekämpfung von Feinstaub gerückt sind.

---

<sup>167</sup> Zudem hat sich Valbruna dazu verpflichten müssen, die Staub emittierenden Quellen einzuhausen, was auch innerhalb 2003 passiert ist.

<sup>168</sup> Vgl. *Dolomiten* am 28.1.2003.

<sup>169</sup> Vgl. Pichler-Rolle in *Dolomiten* am 29.1.2003.

<sup>170</sup> Im Jahr 2003 60 µg/m<sup>3</sup>.

Die regelmäßige Überwachung der Feinstaubkonzentration im Jahr 2001 erfolgt in „vorausseilender Gehorsam“ noch bevor die staatliche Gesetzgebung die einschlägige Richtlinie 1999/30/EG übernommen hat:

*„Obwohl in Italien noch keine neuen Grenzwerte erlassen wurden, haben wir in Südtirol im Jänner 2001 alle Messstationen auf die Feinstaubmessung PM<sub>10</sub> umgerüstet, und seit einem Jahr wird Feinstaub kontinuierlich gemessen.“<sup>171</sup>*

Ab 2002 regelt das Ministerialdekret Nr. 60 vom 2. April 2002 den Umfang und die Ausrichtung der Luftmesssysteme in Italien und legt die Positionen der ortsfesten Messstellen fest. Gemessen wird in Ballungsgebieten und zugehörigen Zonen und hier vor allem an (verkehrs-)exponierten Stellen, aber auch an Stellen der durchschnittlichen Belastung für die BürgerInnen im Stadtgebiet.<sup>172</sup>

*„Mit dem staatlichen Dekret Nr. 60 aus dem Jahr 2002, Anlage Nr. 8, sind die Kriterien festgeschrieben worden, an welchen Stellen in den Städten Messungen durchgeführt werden müssen. Damit man Daten vergleichen kann, muss man das Gleiche messen und außerdem müssen dieselben Voraussetzungen bestehen. Dementsprechend haben wir die Messstationen in Südtirol stationiert.“<sup>173</sup>*

2002 betreibt das Labor für Physikalische Chemie (Landesumweltagentur) 10 ortsfeste Messstationen zur Kontrolle der Luftqualität, von denen 7 PM<sub>10</sub> registrieren. Die Stationen stehen in Bozen (Verdiplatz, Claudia-Augusta-Straße, Hadrianplatz), Meran (Trogmannstraße), Brixen (Parkplatz der Villa Adele), Sterzing (Margheritastraße) und Bruneck (Kapuzinerplatz). *Die ortsfesten Luftmessstationen in Südtirol, mit denen die PM<sub>10</sub>-Konzentration überwacht wird, stehen ohne Ausnahme in Ballungsgebieten und dort an verkehrsexponierten Stellen.*

*„Da die Messstationen mehr oder weniger überall an zentralen Stellen der Städte errichtet wurden, wird überwiegend die vom städtischen Autoverkehr erzeugte Schadstoffbelastung gemessen.“<sup>174</sup>*

Der Blick auf die an verschiedenen Orten durchgeführten Messkampagnen mit der mobilen Messstation zeigt ein ähnliches Bild: im Zeitraum 2001 bis 2003 finden die Messkampagnen fast ausschließlich in den Ballungsgebieten statt. Von 15 durchgeführten Messkampagnen finden 6 in Bozen, 2 in Meran und eine in Brixen statt, mit Leifers, Salurn und Kaltern kommen weitere Orte mit erhöhter Verkehrsexposition hinzu.<sup>175</sup>

In dieser Situation ist es den Behörden wie auch den Messtechnikern praktisch unmöglich, Feinstaub auch als Problem der umliegenden ländlichen Gemeinden zu *begreifen*. Maßnahmen müssen lediglich die Hauptgemeinden, in denen auch

---

<sup>171</sup> Minach in *Dolomiten* am 9.3.2002 als Reaktion auf Kritik der grünen Landtagsabgeordneten Cristina Kury.

<sup>172</sup> Vgl. Decreto ministeriale 2 aprile 2002, n. 60, Allegato VIII: Ubicazione dei punti di campionamento per la misurazione in siti fissi dei livelli di biossido di zolfo, biossido di azoto, ossidi di azoto, materiale articolato, piombo, benzene e monossido di carbonio nell'aria ambiente.

<sup>173</sup> Landesrat Dr. Michl Laimer in der 69. Sitzung des Südtiroler Landtages am 8.11.2005 (Wortprotokoll).

<sup>174</sup> Vgl. Luftqualitätsplan – Allgemeiner Teil, S. 16.

<sup>175</sup> Vgl. Luftqualitätsplan – Allgemeiner Teil, S. 21.

Grenzwertüberschreitungen gemessen werden treffen, manchmal auch zum Ärger der betroffenen Stadtverwaltung:

*„Es ist schließlich absurd, wenn wir die Stadt Meran für den Verkehr sperren und in Lana oder Algund weitergefahren wird bzw. diese Gemeinden noch unter einem verstärkten Verkehrsaufkommen leiden.“<sup>176</sup>*

Mit der Kritik an den nur teilweise von Erfolg gekrönten Verkehrsspernungen, die ausschließlich in den Innenstädten durchgeführt wurden, beginnen auch zunehmend Zweifel an der Fokussierung auf die Städte laut zu werden. Vor allem VertreterInnen der betroffenen Städte Bozen und Meran versuchen, den „Problem-Ort“ auszuweiten um einen einsamen und wirkungslosen Kampf gegen die erhöhten Feinstaubwerte zu verhindern und auch die umliegenden Gemeinden in die Pflicht zu nehmen, die - so ihre Annahme - an der Entstehung des Problems maßgeblichen Anteil haben.

*„Es ist wichtig, dass die umliegenden Gemeinden mit Meran an einem Strick ziehen und ebenfalls verantwortungsbewusste Entscheidungen treffen. Denn die schlechte Luft macht nicht an den Stadtgrenzen halt.“<sup>177</sup>*

Doch erst im Lauf des Jahres 2004, als das Dekret vom 2. April 2002 Nr. 60 umformuliert wird, kommt neue Bewegung in die regionale Messpraxis.

*„Dieses Dekret ist abgeändert worden. Nun gilt die Regel, dass es in einem Einzugsgebiet, wie es der Raum Bozen ist, zwei Messstationen geben muss: Eine Messstation muss sich an einer exponierten Lage befinden – in unserem Fall befindet sie sich am Hadrianplatz - und eine zweite Messstation muss eine so genannte Background-Station sein. Letztere ist in Leifers errichtet worden, und zwar als fixe Messstation.“<sup>178</sup>*

Eine weitere Background-Station wird in der Burggräfler „Grünau“ aufgestellt, um die Hintergrundbelastung außerhalb des Ballungsraumes zu messen und in Relation zu den Werten an exponierten Stellen zu setzen. Im Gegenzug werden „überflüssige“ Stationen in Bozen abgebaut. Die neue Messstrategie ist darauf ausgerichtet, die mittlere Belastung der Bevölkerung in einem größeren Gebiet abschätzen zu können und Details zur Verteilung der Luftschadstoffe zu ermitteln. Bald wird deutlich, dass die neuen Stationen im „Grünen“ oft ähnlich hohe Werte wie jene an den exponierten Stellen in den Städten anzeigen.

*„Sie [die neue Station in der Leiferer Sportzone, Anm. d. V.] ist seit wenigen Wochen in Betrieb, und man kann feststellen, dass es mehr oder weniger die gleichen Messwerte gibt, was deutlich zum Ausdruck bringt, dass die Schadstoffe nicht an exponierten Punkten Halt machen, sondern sich im Großraum Bozen verteilen. Das hat unsere Vermutungen bestätigt.“<sup>179</sup>*

---

<sup>176</sup> Dalbosco in „Dolomiten“ am 21.1.2004 zur angekündigten Zoneneinteilung im kommenden Luftqualitätsplan.

<sup>177</sup> Rossi in „Dolomiten“ am 13.10.2004 und ähnlich Tschurtschenthaler am 17.3.2004 bei einem Treffen der Bürgermeister oder Defranceschi in einer Stellungnahme in „Dolomiten“ am 21.1.2004

<sup>178</sup> Landesrat Dr. Michl Laimer in der 69. Sitzung des Südtiroler Landtages am 8.11.2005 (Wortprotokoll).

<sup>179</sup> Landesrat Dr. Michl Laimer in der 69. Sitzung des Südtiroler Landtages am 8.11.2005 (Wortprotokoll), ähnlich auch Minach in *Dolomiten* am 9.11.2005.

Mit der Änderung der Messstrategie ab 2004 bekommt das Problem Feinstaub eine weitere, *neue Dimension*, die bisher in der „legalen“ Betrachtungsweise des Problems noch keine Rolle gespielt hat bzw. sich nicht durchsetzen konnte. Erst jetzt wird erkannt, dass Feinstaub nicht nur ein Problem der größeren Städte ist, in denen bisher erhöhte Feinstaubkonzentrationen gemessen worden sind, sondern eben auch der umliegenden, ländlichen Gemeinden.

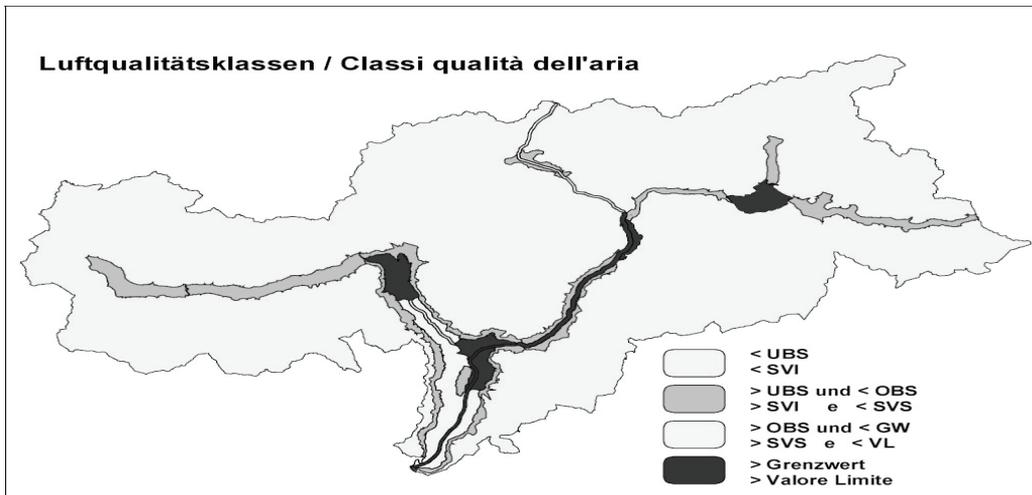


Abbildung 14: Luftqualitätsklassen in Südtirol<sup>180</sup>

Es wird klar, dass mit dieser neuen Bestimmung der hauptsächlichen „Problem-Orte“ auch die bisher angewandten Maßnahmen zu überarbeiten sind. Vor allem was Verkehrssperren betrifft müssen ab Herbst 2005 auch die umliegenden Gemeinden mitziehen, wie im „neuen“ Luftqualitätsplan vorgesehen ist.<sup>181</sup>

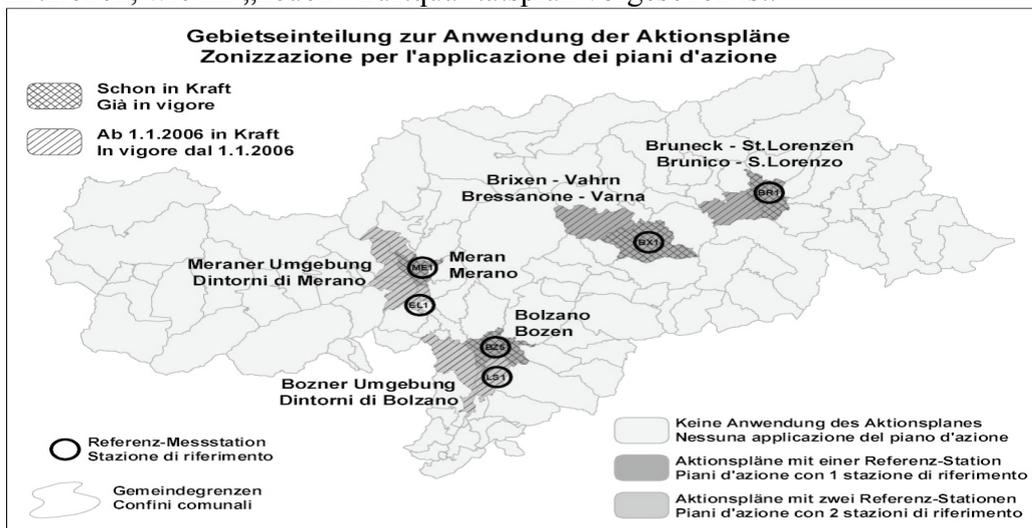


Abbildung 15: Gebietseinteilung zur Anwendung des Aktionsplanes<sup>182</sup>

<sup>180</sup> Luftqualitätsplan – Allgemeiner Teil, S. 41.

<sup>181</sup> Vor allem durch die Einteilung in „Zonen mit homogener Luftqualität“ und die Zuteilung von Maßnahmenprogrammen für Gebiete mit Grenzwertüberschreitungen; vgl. Luftqualitätsplan – Allgemeiner Teil, S. 8.

<sup>182</sup> Luftqualitätsplan – Allgemeiner Teil, S. 53.

Ein durchaus vergleichbares Szenario entwickelt sich durch die Inbetriebnahme der (von den Umweltverbänden und Anrainergemeinden) seit Langem geforderten Messstationen entlang der Autobahn A22. Erst im Mai 2004 wird in Schrambach die erste ortsfeste Messstation entlang der Autobahn errichtet, die Station in Neumarkt hingegen liefert mit einiger Verspätung erst ab Dezember 2005 regelmäßig Messwerte. Und die Messungen zeigen – obwohl doch nicht ganz unerwartet – eindrucksvoll, dass auch entlang der Autobahn in Besorgnis erregender Regelmäßigkeit Grenzwerte überschritten werden. Auch in diesem Fall zeigt sich, dass erst mit dem wissenschaftlich-technischen Nachweis von Grenzwertüberschreitungen das „Problem Autobahn“ im „legalen Problemverständnis“ einen prominenten Platz findet. Obwohl das Thema Autobahn bereits zu Beginn der Feinstaubdebatte in Südtirol von der Koalition um „Feinstaub als politisches Problem“ auf die Agenda gesetzt wurde und sich nach und nach auch die Umweltagentur des Landes, die Landesregierung sowie die betroffenen Gemeinden des Problems bewusst wurden, wird die Lösung des Problems erst mit dem – sehr späten – Vorliegen der Messwerte angegangen. Erst 2006 wird „offiziell“, dass sich die an den Messstationen Schrambach und Neumarkt erhobenen Werte kaum von jenen der jenseits des Brenners gelegenen Station in Vomp unterscheiden und zudem die Messungen in weiterer Entfernung zur Autobahn (etwa in den Zentren von Sterzing, Brixen oder Salurn) ähnliche PM<sub>10</sub>-Werte liefern wie direkt an der Fahrspur. „Die Daten zeigen uns, dass die Feinstaubwerte in den Dörfern und Städten sich von jenen entlang der Autobahn nicht wesentlich unterscheiden“, stellt Minach fest.<sup>183</sup>

Einerseits wird auch an diesem Beispiel deutlich, wie wichtig wissenschaftliche „Beweise“ für die Entwicklung und Veränderung der Problemsicht in der „legalen“ Storyline sind und andererseits, *wie sehr die Definition von Feinstaub als „städtisches Problem“ an eine bestimmte Messpraxis gebunden ist.*

Mit dem 1.1.2007 führt die Landesregierung ein Fahrverbot auf der Autobahn für Lkw der Schadstoffklassen Euro 0 und Euro 1 während der Wintermonate ein, was direkt mit den erhobenen Messwerten in Verbindung steht. Grund für das lange Zaudern war unter anderem der enge Handlungsspielraum der Landesregierung durch nationale und internationale Gesetzgebung in Verbindung mit dem Fehlen genauer wissenschaftlichen Daten. Mit dem Verweis auf die erfolgreiche Anfechtung der sektoralen Fahrverbote in Nordtirol vor dem EuGH sah sich die Landesregierung zur Untätigkeit „gezwungen“, sodass erst das Vorliegen des wissenschaftlichen Beweises der Gesundheitsgefährdung der Bevölkerung die längst notwendigen Maßnahmen bringt.

### **3.1.2 Die Frage der Gerechtigkeit in der Umweltdebatte: Verursacherprinzip versus Prinzip der sozialen Gerechtigkeit**

*„Wir Deutsche gehen nach dem Verursacherprinzip, die Italiener legen mehr Wert auf eine Lastenverteilung. Nur so ist der Bozner Vorstoß zu erklären: Aus Sicht der Umwelt ist es nicht nachzuvollziehen, dass am selben Tag ein hochwertiger Benziner nicht fahren darf, der alte Dieselstinker aber schon.“<sup>184</sup>*

<sup>183</sup> Vgl. Minach in einer Pressemitteilung des Landespresseamtes am 23.2.2006.

<sup>184</sup> Landesrat Michl Laimer in *Dolomiten* am 23.8.2005.

Ein weiteres Paar konkurrierender Storylines, die den Südtiroler Feinstaubdiskurs kennzeichnen, bilden das „**Verursacherprinzip**“ einerseits und das „**Prinzip der sozialen Gerechtigkeit**“ (oder auch das „Prinzip der sozialen Ausgewogenheit“) andererseits. Beide Prinzipien beziehen sich auf die Ausgestaltung der Maßnahmen in Form von Verkehrsbeschränkungen zur Bekämpfung des Feinstaub-Problems.

Das Verursacherprinzip bildet mit Sicherheit das hegemoniale Konzept in der Südtiroler Feinstaubdebatte. In der Ausarbeitung der Maßnahmen gegen die Feinstaubbelastung finden sich zwar „Anpassungen“ des Verursacherprinzips hinsichtlich seiner sozialen Auswirkungen, das „Egalitätsprinzip“ (in seiner Reinform sicherlich in den ausschließlich alternierenden Fahrverboten zu erkennen) als bestimmendes Prinzip für die Festlegung der Maßnahmen kann sich nicht durchsetzen. Die weitere Umsetzung des Verursacherprinzips mit der Ausweitung der vorbeugenden Fahrverbote auf alle Euro-2- und Euro-3-Fahrzeuge ab November 2005 wird allerdings in Meran und Bozen von einer „Anpassung“ im Sinne des „Egalitätsprinzips“ begleitet.

Auch in der Debatte um eventuelle Fahrverbote für Lkw kommt das Verursacherprinzip deutlich zur Geltung: die Forderung, Lkw älterer Bauart von Straße und Autobahn zu verbannen, wird von einem breiten Konsens getragen und auch in seiner Umsetzung vorangetrieben, sofern es der gesetzliche Rahmen (vor allem die EU-Regelungen über die Möglichkeit von Transporteinschränkungen) erlaubt. Auch die Städte Brixen und Bruneck halten konsequent am Verursacherprinzip fest, sodass bis in die Feinstaub-Saison 2005/06 nur die am stärksten verschmutzenden Fahrzeugklassen Euro 0 und Euro 1 zu den Hauptverkehrszeiten mit einem Fahrverbot belegt werden.

Die VertreterInnen des „Verursacherprinzips“ fordern im Fall von Fahrverboten vor allem jene Fahrzeuge aus dem Verkehr zu ziehen, die hohe Emissionswerte für PM<sub>10</sub> aufweisen. Die Umweltagentur weist seit Beginn der verkehrsbezogenen Debatte (etwa ab dem Jahreswechsel 2002/03) darauf hin, dass in erster Linie ältere Fahrzeugmodelle, Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter und Zweitaktmotoren (Mopeds, Motorräder) für einen guten Teil der Verschmutzung der Luft mit PM<sub>10</sub> verantwortlich sind. Als logische Konsequenz seien Maßnahmen zu erlassen, welche diesem Umstand Rechnung tragen und diese „*Dreckschleudern*“ mit einem Zirkulationsverbot in den Städten (und im weiteren Sinne auch auf der Autobahn) belegen. „Umweltfreundliche“ Fahrzeuge wie neuere Fahrzeugtypen, mit Partikelfiltern aus- oder nachgerüstete Fahrzeuge, Fahrzeuge mit Methan-, GPL- und Elektroantrieb sollen hingegen ungehindert am Verkehr teilnehmen dürfen. Das hier beschriebene Prinzip entspricht großteils dem in der Literatur beschriebenen „Verursacherprinzip“ als (einem von mehreren) Grundsatz des Umweltschutzes<sup>185</sup> bzw. Prinzip des Umweltrechts<sup>186</sup>:

*„Das Verursacherprinzip besagt, daß grundsätzlich derjenige für die Vermeidung von Umweltbelastungen bzw. die Beseitigung von Umweltschäden aufzukommen hat, der sie verursacht hat, daher die Bezeichnung polluter-pays-Prinzip (PPP).“<sup>187</sup>*

Analog dazu zum Beispiel die Stellungnahme einer Arbeitsgruppe der SVP im Zuge der Verhandlungen um das Maßnahmenpaket für 2005/06:

<sup>185</sup> Vgl. Altmann, 1997, S. 118 ff.

<sup>186</sup> Vgl. Jänicke, 2003, S. 185 ff.

<sup>187</sup> Altmann, 1997, S. 118.

„Bei dieser Thematik muss auf jeden Fall das Verursacherprinzip gelten und mehr Transparenz gewährleistet werden, das heißt, wer verschmutzt, soll auf sein Fahrzeug verzichten.“<sup>188</sup>

Wie erwähnt, findet das Verursacherprinzip in der Umweltagentur des Landes ihre stärkste Verfechterin, die in ihrer Rolle als Beratungsinstanz für die Landesregierung und für die Bürgermeister der betroffenen Gemeinden hohen Einfluss auf die Gestaltung der letztlich getroffenen Maßnahmen hat. Die (mit Ausnahme des Bürgermeisters von Bozen durchwegs deutschsprachigen) Bürgermeister der Städte übernehmen das Verursacherprinzip als plausibelsten weil effektivsten Leitgedanken zur Regulierung des Problems. Im Vordergrund der Argumentation steht die *relativ eindeutige Schuldfrage belegt durch wissenschaftliche Messdaten*: Der Unterschied bei den Feinstaubemissionen zwischen der Euro-1- und der Euro-4-Klasse (Diesel-Lkw) beträgt 95%. Ebenso deutlich fällt die Emissionsrechnung zu Ungunsten der Dieselmotoren aus: „Einerseits ist der Stickoxide-Ausstoß (NO<sub>x</sub>) beim Dieselmotor um den Faktor zehn höher als beim Benzinmotor, und andererseits sind die Staubemissionen um ein Zig-faches höher.“<sup>189</sup> Eine ähnliche Einschätzung trifft auch Walter Huber, damaliger Leiter der Umweltagentur, in einem Referat vor dem Bezirksrat Eisacktal: Die Hauptquelle des Feinstaubes sei der Verkehr und da wiederum die Diesel- und Zweitaktmotoren.<sup>190</sup>

In diesem Zusammenhang dürfen wir auch nicht die VertreterInnen der Anti-Transit-Bewegung als Stützen des Verursacherprinzips vergessen: Gerade jene Transit-Lkw, die ohnehin schon im Fadenkreuz der Kritik stehen, weisen enorm hohe Emissionswerte für PM<sub>10</sub> auf.

Auf der Basis der eindeutigen Schuldfrage empfindet ein großer Teil der in die Debatte involvierten Akteure das *Verursacherprinzip als gerechter*. Warum auch sollten die BesitzerInnen von Fahrzeugen neuerer Bauart, vielleicht sogar mit Partikelfilter, am Verkehr gehindert werden, wenn sie kaum zur Verschmutzung der Luft beitragen?

„Ein alternierendes Fahrverbot bestraft jemanden, unabhängig davon, ob er die Luft verschmutzt oder nicht.“<sup>191</sup>

„Das [alternierende Fahrverbot, Anm. d. V.] ist das Ungerechteste, was nur irgendwie möglich ist.“<sup>192</sup>

Bemerkenswert scheint in diesem Zusammenhang auch die ethnische Komponente in diesem moralischen Teildiskurs: Vor allem die VertreterInnen der deutschen Sprachgruppe stützen aus Überlegungen der Gerechtigkeit das Verursacherprinzip während ein Großteil der politischen VertreterInnen der italienischen Sprachgruppe umgekehrt aus Gründen „sozialer Gerechtigkeit“ für alternierender Fahrverbote argumentiert.<sup>193</sup>

<sup>188</sup> Stellungnahme der SVP-Arbeitsgruppe in *Dolomiten* am 9.9.2005.

<sup>189</sup> Lantschner im *Wirtschaftskurier* am 21.1.2004.

<sup>190</sup> Huber in einem Referat vor dem Bezirksrat Eisacktal am 19.5.2003.

<sup>191</sup> Minach in *Dolomiten* am 1.12.2004; ähnlich ist auch die Aussage von Landesrat Laimer am Beginn dieses Abschnittes zu interpretieren.

<sup>192</sup> Landeshauptmann Luis Durnwalder in *Dolomiten* am 19.9.2005.

<sup>193</sup> Am deutlichsten kommt dieses Phänomen in der Aussage von Landesrat Laimer am Beginn dieses Abschnittes zu Tage; doch auch ein oberflächlicher Vergleich in Ausrichtung der Berichterstattung zwischen der deutschsprachigen Tageszeitung *Dolomiten* und der italienischsprachigen *Alto Adige – Il Corriere delle*

Das Verursacherprinzip zeichnet sich im Weiteren durch seine *Orientierung an einer langfristigen Problemlösung* aus, die zum Beispiel rein alternierende Fahrverbote als Vergegenständlichung des Prinzips sozialer Ausgewogenheit nicht bieten können. Die Sanktionierung der unmittelbaren VerursacherInnen bietet in dieser Argumentation einen starken *Anreiz zur technischen Lösung des Problems*, indem AutofahrerInnen durch Fahrverbote für ältere Fahrzeuge oder Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter dazu gedrängt werden ältere Fahrzeugmodelle durch neuere, umweltfreundlichere auszutauschen oder mit Partikelfiltern nachzurüsten.

*„Denn es geht nicht nur um die Vergünstigung, sondern auch darum, dass Diesel-Autos mit Filtern bei Fahrverboten benutzt werden dürfen. Und wenn die Fahrverbote auch bisher noch nicht zur Belastung wurden, wird der Leidensdruck bei einer tageweisen Sperrung noch so groß werden, dass die Leute reagieren werden.“*<sup>194</sup>

*„Fahrverbote sind für besonders luftverschmutzende Fahrzeuge gedacht. Für umweltverträglichere Fahrzeuge wie Dieselautos mit Partikelfilter oder mit Methan oder Gpl betriebene Autos muss es eine Ausnahme geben. [...] Es hätte keinen Sinn, dass das Land aus Umweltschutzgründen eine Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer für den Kauf von Autos mit Partikelfilter bzw. deren Nachrüstung oder gas- oder gpl-betriebene Fahrzeuge einführt, wenn diese Fahrzeuge dann doch nicht verkehren dürfen.“*<sup>195</sup>

Das Verursacherprinzip erfüllt damit in dieser Variante die Funktion der Förderung der Diffusion umweltangepasster Technik, die ein wesentliches Element des Konzeptes der ökologischen Modernisierung bildet.<sup>196</sup>

Im Gegensatz dazu bezieht eine zugegebene „interessante“ Koalition aus italienischen Rechtsparteien (allen voran die postfaschistische Alleanza Nazionale, aber auch die konservativ-wirtschaftsliberale Partei „Forza Italia“ des damaligen Premierministers Berlusconi), einer kommunistischen Partei (Comunisti Italiani), Gewerkschaftern und Teilen des sozialdemokratisch orientierten Arbeitnehmerflügels der SVP gegen das „Verursacherprinzip“ Stellung. Abgesehen von der *zweifelhaften Wirkung* auf die Luftqualität sind Fahrverbote für ältere Fahrzeuge *sozial ungerecht*. Aus dieser Sicht ist absolut nicht nachvollziehbar, dass sozial schwächere Menschen, die ohnehin benachteiligt und zudem oft auf ihr Fahrzeug angewiesen sind und sich auch keine neueren Fahrzeuge leisten können, zusätzlich durch Fahrverbote „bestraft“ werden sollen.

Georg Pardeller, Vorsitzender des Südtiroler Gewerkschaftsbundes ASGB und Landtagsabgeordneter der SVP meint in einer Stellungnahme: „Die Luftverschmutzung

---

*Alpi* weist auf die konträren Gerechtigkeitsvorstellungen der Sprachgruppen hin. Trotz dieser Feststellung muss festgehalten werden, dass ich Abstand von einer pauschalen „Trennung“ der Bevölkerung in „ItalienerInnen“ und „Deutsche“ mit jeweils unterschiedlichen Eigenschaften nehmen möchte. Wie weiter unten beschrieben finden sich auch Beispiele deutschsprachiger Akteure, die aus moralischen Gründen das Prinzip der sozialen Ausgewogenheit favorisieren.

<sup>194</sup> Landesrat Laimer in einer Stellungnahme in *Dolomiten* am 21.1.2004.

<sup>195</sup> Landesrat Frick in *Dolomiten* am 8.9.2005.

<sup>196</sup> Vgl. Jänicke, 2001 und auch Altmann, 1997, S. 118: „Werden als Folge der Anwendung des Verursacherprinzips externe Kosten internalisiert, also in die Kostenstruktur und damit in den Marktpreis einbezogen, dann wird der Wettbewerbsvorteil umweltintensiv (d.h. umweltbelastend) hergestellter Güter aufgehoben und ein Anreiz geschaffen, weniger umweltintensive Produkte bzw. Produktionsverfahren zu entwickeln.“

durch Feinstaub hat nicht nur eine gesundheitsgefährdende Seite, sondern auch eine soziale. [...] Die Einschränkung des privaten Verkehrs wird vor allem Arbeiter und Angestellte treffen, die das Auto brauchen, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen, weil der öffentliche Verkehr nicht in der Lage ist, diese Funktion zu erfüllen.“ Das Auto zweiter oder dritter Hand sei für den Arbeiter die einzige Möglichkeit, sich die notwendige Mobilität zu verschaffen. Viele seien finanziell nicht in der Lage, sich neue Autos anzuschaffen.<sup>197</sup> In die selbe Kerbe schlägt auch die deutschsprachige rechtskonservative Junge Union: „Wenn diese Maßnahme, die gerade diejenigen trifft, die sich aufgrund ihrer wirtschaftlichen Lage keinen Neukauf eines neuen Wagens leisten können, nicht greift und es trotzdem PM<sub>10</sub>-Überschreitungen gibt, behält die Junge Union es sich vor, ein Referendum für die Aufhebung dieser Beschränkung zu initiieren.“ Die Junge Union bezeichnet die Beschränkung als nicht zielführend, da es nicht die alten Pkw seien, welche die Luft so sehr verschmutzen, „sondern vielmehr die Lkw, die landwirtschaftlichen Maschinen und die Maschinen im Baugewerbe ohne Rußpartikelfilter, sowie alte Busse.“<sup>198</sup> Mauro Minniti, Landtagsabgeordneter der Alleanza Nazionale avanciert unter anderem zum Fürsprecher der über 100 RekursstellerInnen, die 2004/2005 vor dem Verwaltungsgericht die Aussetzung der Fahrverbote für Fahrzeuge der Abgasklassen Euro 0 und Euro 1 erzwingen wollen. Die RekursstellerInnen sehen sich als „Geschädigte“ durch den Wertverlust ihrer alten Fahrzeuge und argumentieren auch mit der Wirkungslosigkeit der Maßnahme sowie der Benachteiligung finanziell minderbemittelter BürgerInnen.<sup>199</sup>

Vor allem die italienischen Parteien setzen als Alternative auf die in zahlreichen anderen italienischen Städten erprobten *alternierenden Fahrverbote*: abwechselnd nach gerader bzw. ungerader Endziffer des Autokennzeichens müssen die Fahrzeuge an zwei oder mehreren Wochentagen zu bestimmten Uhrzeiten in der Garage bleiben. Den großen Vorzug der alternierenden Fahrverbote (ohne Ausnahme bestimmter Fahrzeugtypen) bildet allerdings die *soziale Ausgewogenheit*: alle BürgerInnen sind in gleichem Maß von der Maßnahme betroffen.

Der Verweis auf das Beispiel anderer italienischer Städte gilt als weitere wichtige Legitimation der geforderten Maßnahme, die vor allem für die italienischen Parteien von Bedeutung ist.<sup>200</sup> An diesem Punkt können wir auch die weiter oben angesprochene „*ethnische Komponente*“ der Debatte näher präzisieren. Vor allem für die VertreterInnen der nationalen italienischen Parteien spielt der Blick über die südliche Grenze der Provinz Bozen bei der Wahl adäquater Maßnahmen eine wesentlich wichtigere Rolle als bei den lokalen Parteien der deutschsprachigen Bevölkerung. Die Zustimmung zum „italienischen“ Prinzip der sozialen Ausgewogenheit in Form der alternierenden Fahrverbote bei der italienischsprachigen Bevölkerung Südtirols (die – wenn wir so wollen – innerhalb Südtirols eine „Minderheit“ bildet) ist deutlich größer als zur „autonomen“ Südtiroler Lösung.

Die Bedeutung oder Vormachtstellung bestimmter Argumente gegenüber anderen ergibt sich aus der Konstellation bzw. dem argumentativen Zusammenspiel einer Reihe von

<sup>197</sup> Vgl. Pardeller in *Dolomiten* am 24.11.2004.

<sup>198</sup> Vgl. Junge Union in *Dolomiten* am 29.11.2004.

<sup>199</sup> Vgl. Minniti in *Dolomiten* am 26.1.2005.

<sup>200</sup> Vgl. Minniti *ibid.* aber auch Dalbosco in *Dolomiten* am 18.2.2003.

Elementen im Diskurs. Am Beispiel der Wirkmächtigkeit des Verursacherprinzips (vor allem im direkten Vergleich mit dem Prinzip der sozialen Ausgewogenheit) können wir erkennen, wie viele Argumente, die vielleicht auf den ersten Blick nicht unbedingt den Kern des Prinzips tangieren, in ihrem Zusammenspiel seine Bedeutung ausmachen. Die in Bezug auf das Verursacherprinzip wichtigen Elemente sind:

- Die „eindeutige“ Schuldzuweisung an ältere (Diesel)Fahrzeuge<sup>201</sup> und die wissenschaftliche Bestimmung der Emissionsquellen: ältere Dieselfahrzeuge als Symbole für die Feinstaubbelastung („Dreckschleudern“)
- Die Legitimierung durch wissenschaftliche Untersuchungen und „neutrale“ WissenschaftlerInnen<sup>202</sup>
- In der Sprache verfestigte Urteile über den Zusammenhang zwischen Luftverschmutzung und dem Alter von Fahrzeugen: „alte Stinker“ oder „Dreckschleudern“ als Standard-Formulierungen, die Schuld eindeutig zuweisen und kaum Widerspruch erlauben
- Gesundheit als unantastbar oberstes Grundrecht
- Die argumentative Struktur, dass „gerechtfertigte Maßnahmen“ legitim sind, auch wenn (ökonomische, soziale) Nachteile entstehen
- Die Suche nach einer längerfristigen Problemlösung

Im Folgenden wollen wir auch hier versuchen, beispielhaft die diskursiven Mechanismen freizulegen, die den regionalen Diskurs zum Thema Feinstaub entscheidend mitprägen. Wir wollen uns anhand dreier Beispiele das Funktionieren sozialer Praktiken vor Augen führen, welche die Etablierung oder Veränderung der genannten Storylines entscheidend beeinflussen.

### 3.1.2.1 „Dreckschleudern“

In diesem Abschnitt möchten wir zeigen, wie sehr sprachliche Figuren, Metaphern oder „Gemeinplätze“ in der Lage sind, den Diskurs zu strukturieren und einer Position im Spiel der Argumente Legitimität verleihen, während anderen Positionen Glaubwürdigkeit „entzogen“ wird. Vorausgeschickt sei bemerkt, dass es sich nicht immer um ausschließlich sprachliche Figuren oder Redewendungen ohne empirische „Realität“ handelt, sondern dass durchaus wissenschaftliche Erkenntnisse die Grundlage der Metaphern oder Sprachfiguren bilden können.

Hier möchten wir uns die in der Sprache verfestigte Urteile über den Zusammenhang zwischen Luftverschmutzung und dem Alter von Fahrzeugen genauer anschauen, welchen hohe Bedeutung bei der Stützung des „Verursacherprinzips“ zukommt. Konkret soll es hier um sprachliche Wendungen wie „Dreckschleudern“ oder „alte Stinker“ gehen die sich in der Debatte als Standard-Formulierungen etablieren, vor allem ältere (Diesel-)Fahrzeuge als Symbole für das Feinstaubproblem installieren, Schuld an der misslichen Situation eindeutig zuweisen und praktisch keinen Widerspruch erlauben.

Die relativ eindeutige Zuweisung von Schuld an der hohen Feinstaubbelastung erfolgt in einem ersten Moment durch wissenschaftliche Analysen zur genauen Bestimmung der

<sup>201</sup> Vgl zum Beispiel Minach am 1.12.2004.

<sup>202</sup> Vgl. zum Beispiel Marco Capello, Anwalt der Gemeinde Bozen im Rekursfall zur Aussetzung der Fahrverbote in Bozen am 26.1.2005.

Emissionsquellen. Hier wird deutlich, dass in Südtirol hauptsächlich der motorisierte Verkehr und dabei zu einem großen Teil ältere und dieselbetriebene Fahrzeuge bedeutende Emissionsfaktoren für PM<sub>10</sub> bilden.<sup>203</sup>

Im Frühling 2003 taucht erstmals der Begriff „Dreckschleudern“ für ältere und/oder dieselbetriebene Fahrzeuge (Pkw und Lkw) in der Berichterstattung der Tageszeitung *Dolomiten* auf.

*„Lkw und Mofa größere Dreckschleudern als Pkw“<sup>204</sup>*

*Dolomiten* bildet in der Folge das wichtigste Verbreitungs-Medium des Begriffes, der beinahe endlos *wiederholt* wird und sich als *Redewendung* in die Alltagssprache einschreibt und auch in der Argumentation der Akteure eine prägende Rolle spielt.

*„Die Diskussion über den Transitverkehr und die „Dreckschleudern“ auf Südtirols Straßen haben in den vergangenen Monaten fast vergessen lassen, dass auch in den Städten selbst allzu viele „Stinker“ unterwegs sind. [...] [Notwendig wäre] ein Fahrverbot für Lkw der Klassen Euro 0 und Euro 1 – also jene Schwerfahrzeuge, die sich im allgemeinen Zeitungs-Jargon mittlerweile als „Dreckschleudern“ etabliert haben. Wesentlich einfacher ist es dagegen seit kurzem, die „Dreckschleudern“ des Individualverkehrs – sprich Dieselfahrzeuge ohne Rußpartikelfilter, Benziner, die vor 1996 zugelassen wurden, sowie Mofas und Mopeds – in den Städten Bozen, Meran und Leifers aus dem Verkehr zu ziehen.“<sup>205</sup>*

Diese Redewendung zeichnet ein eindrucksvolles Bild eines alten Fahrzeuges, das dichte, schwarze Rauchschwaden in die Luft bläst und „eindeutig“ am Feinstaubproblem Schuld hat. Der Ausdruck ist die *Zusammenfassung einer ganzen Geschichte*, einer „Erzählung“ über die *Ursachen, Möglichkeiten der Schuldzuweisung, Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit und die Lösungsmöglichkeiten* des Problems. „Dreckschleudern“ wird in der Debatte als Kurzform für die ganze Erzählung verwendet, an der ein ganzer „Rattenschwanz“ an Bedeutungen hängt. Wer von „Dreckschleudern“ spricht, positioniert sich selbst (zum Beispiel als legitimEn VertreterIn des Verursacherprinzips) und andere (etwa die Speditionsfirmen als Schuldige) in einer bestimmten Art und Weise und weist eben auch auf eine bestimmte Möglichkeit zur Lösung des Problems (etwa durch die „Entfernung“ der „Dreckschleudern“ aus dem Verkehr) hin.

*„Ein alternierendes Fahrverbot bestraft jemanden unabhängig davon, ob er die Luft verschmutzt oder nicht. Jetzt hingegen ziehen wir die Autos der Klasse Euro 0 aus dem Verkehr. Das sind die größten Dreckschleudern, und es ist richtig, dass man mit ihnen anfängt.“<sup>206</sup>*

*„Wir Deutsche gehen nach dem Verursacherprinzip, die Italiener legen mehr Wert auf eine Lastenverteilung. Nur so ist der Bozner Vorstoß zu erklären: Aus Sicht der Umwelt ist*

<sup>203</sup> Vgl zum Beispiel. Minach in *Dolomiten* am 1.12.2004 oder Luftqualitätsplan – Allgemeiner Teil, S. 28.

<sup>204</sup> Titel in *Dolomiten* am 26.4.2003.

<sup>205</sup> Pitro in *Dolomiten* am 21.1.2004.

<sup>206</sup> Minach in *Dolomiten* am 1.12.2004.

*es nicht nachzuvollziehen, dass am selben Tag ein hochwertiger Benziner nicht fahren darf, der alte Dieselstinker aber schon.*<sup>207</sup>

„Dreckschleuder“ wird als Teil einer größeren Argumentationskette geäußert, die aber *eine Reihe von Voraussetzungen und Konsequenzen* „mitmeint“. Im Prinzip ist der gesamte Komplex des „Verursacherprinzips“ im sehr plausiblen, weil wissenschaftlich gestützten und in der Sprache verfestigten, Argument enthalten und wird in jeder Äußerung neu unterstrichen und verfestigt. „Dreckschleuder“ bildet somit eines der wichtigsten Elemente zur permanenten (Re-)Konstruktion der Storyline „Verursacherprinzip“.

Hier müssen wir auch festhalten, dass sich der Code „Dreckschleudern“ anscheinend nur in der *deutschen* Alltagssprache etabliert hat, wohingegen im Italienischen – wenigstens in diesem Zusammenhang und soweit aus der Analyse ersichtlich – kein Pendant dazu existiert. Dieser Umstand mag mit einer Rolle für die relative Schwäche des Verursacherprinzips innerhalb der italienischsprachigen Bevölkerungsgruppe spielen.

Hier soll und kann nicht behauptet werden, dass die diskutierte Sprachfigur kausal für die Etablierung des Verursacherprinzips verantwortlich ist. Vielmehr scheint „Dreckschleudern“ die Zusammenfassung des Prinzips zu bilden, die maßgeblich daran beteiligt ist, diese Storyline in der Debatte permanent zu reproduzieren, zu festigen und auszubauen. Anhand eines einfachen, bildhaften und einleuchtenden Begriffes wird eine gemeinsame Kommunikationsbasis für eine ganze Reihe von Akteuren geschaffen, die dadurch in die Lage versetzt werden, *sich zu verstehen*, auch wenn die ursprüngliche Interessenslage, Motivation und Problemsicht der einzelnen Akteure oft sehr unterschiedlich ist. „Dreckschleudern“ ist ein wichtiges diskursives Element, das die *Bildung einer Diskurskoalition* aus verschiedensten Akteuren fördert bzw. erst *überhaupt möglich macht*.<sup>208</sup>

Zum Schluss müssen wir noch darauf hinweisen, dass „Dreckschleudern“ in der Debatte in zweifacher Weise verwendet wird und jeweils unterscheidbare Positionen benennt. „Dreckschleudern“ oder „Stinker“ bezeichnen einerseits die Lkw auf der Autobahn und mit ihnen den ganzen Komplex der Transitproblematik samt Auswirkungen auf das Feinstaubproblem und andererseits die Fahrzeuge älteren Baujahrs, vor allem Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter und Mopeds, im Stadtverkehr. Wohlgermerkt stützen beide Arten der Verwendung das Verursacherprinzip, allerdings bezeichnen sie jeweils *unterschiedliche Problem-Orte, Schuldige und Lösungsstrategien*.

<sup>207</sup> Laimer in *Dolomiten* am 23.8.2005.

<sup>208</sup> Maarten Hajer meint in Bezug auf den „Saurer Regen“ und die Bedeutung des Begriffs als Zusammenfassung: „Meist gehen die Akteure, wenn sie die Worte ‚Saurer Regen‘ verwenden, davon aus, dass die Hörer bzw. Leser wissen, was sie damit meinen; d.h. sie unterstellen, dass die mehr oder weniger komplexe Geschichte im Gedächtnis des Hörers, des Lesers vorhanden ist. Aber dies ist genau der Punkt, an dem interessante soziale Effekte auftreten. Oft wird angenommen, dass die Bedeutung, die der Empfänger ‚liest‘, die gleiche sei wie die, die der Sender in seine Botschaft legen wollte. Die Argumentative Diskursanalyse vertritt hier eine andere Position, weil sie davon ausgeht, dass eine solche Sichtweise sehr viel mehr wechselseitiges Verständnis unterstellt, als realistisch anzunehmen ist. [...] Vielmehr basiert Kommunikation häufig auf interpretativen Lesarten, die Statements danach bemessen, ob sie korrekt klingen. [...] Vielmehr lässt sich zeigen, dass Leute auch dann gemeinsam zu sinnvollen politischen Interventionen in der Lage sind, wenn sie *einander nachweislich nicht gänzlich verstehen* [Hervorhebung im Original, Anm. d. V.]“ (Hajer, 2003, S.277). An anderer Stelle spricht Hajer von einem „communicative miracle“, durch das eine Vielzahl verschiedenster Akteure mit unterschiedlichen Interessen, Motiven und Strategien einander scheinbar verstehen können (Hajer 1995, S. 46).

*„Die Bozner Stadtverwaltung fordert deshalb alle Bürger auf, nach Möglichkeit das Auto (besonders die Dreckschleudern) stehen zu lassen und die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen.“<sup>209</sup>*

Während die „Dreckschleudern“ im Privatverkehr Bezug auf die Städte als Problem-Orte nehmen, InhaberInnen älterer Fahrzeugmodelle die Hauptschuld zuweisen, die BürgerInnen und Gemeindeverwaltungen als für eine Lösung Verantwortliche festschreiben und eine besondere Ausgestaltung der städtischen Fahrverbote fordern<sup>210</sup>, zeichnet „Stinker auf der Autobahn“ eine andere Problemstruktur.

*„Raus mit den Dreckschleudern von Kufstein bis Ala“<sup>211</sup>*

*„Es wäre nun höchste Zeit, auch den „Stinkern“ auf der Brennerautobahn mit strikten Fahrverboten zu Leibe zu rücken, zumal die erhobenen Daten bei der Autobahnmessstation Schrambach die Überschreitung der Grenzwerte eindeutig belegen.“<sup>212</sup>*

„[Der Bürgermeister Klaus, Anm. d. V.] Seebacher findet es „lächerlich“, in Brixen Fahrverbote für alte Fahrzeuge zu verhängen, wenn daneben auf der Autobahn dann die Stinker zuhauf vorbeidonnern. Auch die A22 müsste gesperrt werden.“<sup>213</sup>

Anhand der Beispiele können wir erkennen, dass hier das Transitproblem im Zentrum der Argumentation steht, die „Stinkerlaster“ des internationalen Warentransportes sowie dessen politisch Verantwortliche (vor allem „die EU“ in ihrer Doppelrolle als Förderin des freien Warenverkehrs und als Regelsetzerin in Bezug auf die Feinstaub-Grenzwerte; vgl. Abschnitt „Feinstaub als legales Problem der öffentlichen Verwaltung oder Feinstaub als Teil eines politischen Problems?“) als Schuldige feststehen und die Handlungsebene von den Gemeinden auf die Landesregierung bzw. die Europäische Union verschoben wird. Als realistischer Lösungsansatz gilt – gemäß dem Verursacherprinzip - ein Fahrverbot für die Lkw-Klassen Euro 0 und Euro 1, auch wenn auf Grund des geringen Anteils der „alten“ Lkw am gesamten Verkehrsaufkommen kaum eine Verbesserung der Situation zu erwarten ist und damit das Transitproblem nicht im Ansatz einer Lösung zugeführt wird.

### **3.1.2.2 Politischer „Ausnahmestand“ und die Wahl der Maßnahmen**

In Meran und Bozen hingegen findet ab Sommer 2005 eine bemerkenswerte Lockerung des bis dahin uneingeschränkt dominierenden Verursacherprinzips statt: Nachdem die interimistische Gemeindeverwaltung von Bozen unter der stellvertretenden Regierungskommissarin Maria Serena Pompili lange Zeit auf einem rein alternierenden Fahrverbot für die Saison 2005/2006 bestanden hatte, konnte letztendlich doch eine Einigung mit der Verwaltung von Meran, dem Landesrat für Umwelt sowie der Umweltagentur erzielt werden. Diese „Kompromisslösung“ bestand in einem vorbeugenden Fahrverbot an 2 Wochentagen, das in *alternierender Form* (nach

<sup>209</sup> Dolomiten am 20.11.2004.

<sup>210</sup> Im obigen Beispiel erkennen wir den „Aufruf zu freiwilligem Verzicht“ bzw. „freiwilligem Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel“ als eine weitere Lösungsstrategie.

<sup>211</sup> Laimer in Dolomiten am 17.9.2005.

<sup>212</sup> Grüne/Verdi/Verc in einer Stellungnahme am 29.7.2005.

<sup>213</sup> Dolomiten am 24.2.2005.

Nummernschild-Endziffer) stattgefunden, aber „umweltfreundliche“ Fahrzeuge (der Fahrzeugklassen Euro 4 und Euro 5) vom Verbot ausgenommen hat.

Dieser etwas plötzliche und verstörende „Umschwung“ ist sicherlich zu einem Teil den argumentativen Teilerfolgen der KritikerInnen der ausschließlich an älteren Fahrzeugen orientierten Verkehrsbeschränkungen zuzurechnen, die anscheinend vor allem in der eher konservativ ausgerichteten, italienischsprachigen Bevölkerung großen Anklang fand.<sup>214</sup> Den entscheidenden Ausschlag gibt aber die besondere, im Hinblick auf das Feinstaub-Problem jedenfalls kontingente, politische Situation in der Landeshauptstadt Bozen.

Nachdem sich der rechtskonservative Kandidat Giovanni Benussi bei den Bürgermeisterwahlen im Mai 2005 überraschend durchsetzen konnte, aber im Gemeinderat über keine Mehrheit verfügte, mussten für November 2005 Neuwahlen angesetzt werden. In dieser *politischen „Ausnahmesituation“* wurde die stellvertretende Regierungskommissarin Maria Serena Pompili mit der provisorischen Verwaltung der Stadt betraut. Pompili, die *zufällig* und vor allem als einzige *nicht gewählte Verwalterin* in die Verhandlungen um die neuen Maßnahmen zur PM<sub>10</sub>-Bekämpfung gespült wurde, war ein wesentliches „Einfallstor“ für das bis dato (außer eben in der politischen Opposition) kaum eine Rolle spielende „Prinzip der sozialen Ausgewogenheit“. Pompili, selbst kaum in den Südtiroler Luftschutzdiskurs involviert<sup>215</sup> und auch keinen WählerInnen verantwortlich, setzte das auf die Bozner Agenda, was in den meisten anderen (nord-)italienischen Städten in ähnlichen (oder oft weitaus schlimmeren) Situationen angewandt wurde: ausschließlich alternierende Fahrverbote ohne Ausnahme umweltfreundlicher Fahrzeuge. Dieser plötzliche *Bruch* in der bisherigen politischen Strategie<sup>216</sup>, des Problems Herr zu werden, ist nur in dieser besonderen Situation einer provisorischen kommissarischen Verwaltung denkbar. Die vollständige Aufgabe der jahrelang argumentativ gewachsenen Lösungsstrategie, bei den am meisten verschmutzenden Fahrzeugen anzusetzen und somit Druck zur technischen Erneuerung des Fuhrparks auszuüben, ist praktisch nur aus einer Position möglich, die *außerhalb* des regionalen Feinstaubdiskurses liegt.

Obwohl die stellvertretende Regierungskommissarin im November 2005 ihre interimistische Funktion an den neu gewählten Bürgermeister Luigi Spagnoli übergibt und nach zähen Verhandlungen im Sommer 2005 einer Kompromisslösung zugestimmt hat<sup>217</sup>, verändert ihr Auftreten den Feinstaubdiskurs nachhaltig. Erstmals steht das bis dahin dominante Verursacherprinzip in Frage und kommt in einer zweifelhaften „Mischform“ mit einem Fahrverbot nach Kennzeichenendziffer zur Umsetzung.

Hier können wir erkennen, wie sehr eine Veränderung des politisch-sozialen Kontextes die Struktur des Feinstaubproblems beeinflussen kann, eigentlich etablierte und gefestigte Argumentationsstrukturen aufbrechen kann und neue Elemente in den Diskurs integrieren kann. Die besondere politische Situation vor bzw. zwischen den administrativen Wahlen in

---

<sup>214</sup> Vgl. hierzu das erfolgreiche Wahlprogramm von Bürgermeister Giovanni Benussi, in dem, wenn überhaupt, alternierende Fahrverbote vorgesehen waren oder die doch breite Unterstützung des Rekursantrages gegen die Fahrverbote durch die Partei „Alleanza Nazionale“.

<sup>215</sup> Pompili war zu diesem Zeitpunkt seit 5 Jahren stellvertretende Regierungskommissarin in Bozen.

<sup>216</sup> Vgl. Laimer in *Dolomiten* am 9.9.2005.

<sup>217</sup> Siehe zum Beispiel *Dolomiten* am 23.9.2005.

Bozen spült unerwartet neue Lösungsansätze an die Oberfläche, die auch in Form eines Kompromisses in Maßnahmen gegossen werden und nach dem Wegfallen der politischen „Ausnahmesituation“ wieder „verschwinden“.<sup>218</sup>

### 3.1.2.3 Gesundheit als unantastbares Grundrecht

*„Das Recht auf Gesundheit ist mit Sicherheit höher einzustufen als das Recht auf Mobilität!“<sup>219</sup>*

In der Diskussion um die Berechtigung des Verursacherprinzips bzw. des Prinzips der sozialen Ausgewogenheit kommt dem Argument „Grundrecht auf Gesundheit“ entscheidende Bedeutung zu, indem es die „Schwachstellen“ des Verursacherprinzips überlagert bzw. die Einwände in Bezug auf seine negativen sozialen Auswirkungen relativiert. Wir finden hier deutliche Parallelen zu der an anderer Stelle beschriebenen<sup>220</sup> argumentative Struktur, dass „gerechtfertigte Maßnahmen“ legitim sind, auch wenn (ökonomische, soziale) Nachteile entstehen.

Norbert Lantschner fordert beispielsweise, dass die Gesundheit des Menschen Vorrang vor den Mobilitätswünschen des Einzelnen haben müsse. Aus diesem Grund müssten Maßnahmen – und seien sie noch so drastisch – getroffen werden um sich in Zukunft nicht den Vorwurf gefallen lassen zu müssen, man habe die Augen vor bekannten Problemen verschlossen.<sup>221</sup>

Die durchaus nachvollziehbaren Einwände gegen das Verursacherprinzip werden durch das absolute „Gesundheitsargument“, das *von einem enormen gesellschaftlichen Konsens getragen* wird, fast völlig beiseite geschoben. Die hervorragende Bedeutung von Gesundheit in der gesellschaftlichen Werteskala, die in gesellschaftlichen Prozessen produziert wurde, die nicht im geringsten mit dem diskutierten regionalen Feinstaubproblem zu tun haben, bildet in diesem Kontext ein wichtiges Element der Beschreibung und Erklärung des Problems. Wir bewegen uns hier auf dem Feld gesellschaftlicher Moralvorstellungen bzw. moralischer Diskurse, die neben naturwissenschaftlichen Fakten und ökonomischen Fragen eben auch den regionalen Feinstaubdiskurs tangieren und entscheidend mitformen.<sup>222</sup>

*„Es geht bei diesen Maßnahmen ganz konkret um unsere Gesundheit und nicht um soziale Ungerechtigkeiten oder um die nächsten Gemeinderatswahlen.“<sup>223</sup>*

*„Wo es um unsere Gesundheit geht, dürfen keine Kompromisse gemacht werden. Es ist mittlerweile erwiesen, dass Feinstaub unsere Gesundheit, und vor allem die unserer Kinder und Senioren gefährdet [...] Die Gesundheit als unser vorrangigstes Grundrecht*

<sup>218</sup> Vgl. auch Minach im persönlichen Gespräch am 18.10.2006.

<sup>219</sup> Umweltgruppe Eppan in einer Stellungnahme am 29.11.2005.

<sup>220</sup> Siehe Abschnitt „Präludium: Wer bekommt den schwarzen Peter? - Der Kampf um die Schuld am Feinstaub und Auswirkungen auf Rahmung und Regulierung des Problems“.

<sup>221</sup> Lantschner auf einer Regionaltagung der Lungenfachärzte am 20.11.2005, zitiert in *Dolomiten* am 21.11.2005.

<sup>222</sup> Vgl. Hajer, 1995, S. 45.

<sup>223</sup> Edmund Mussner, Sprecher der Arbeitsgruppe Umwelt und Gesundheit in der Südtiroler Ärztekammer, in *Dolomiten* am 30.11.2004.

*muss gegen alle kurzsichtigen Handlungen geschützt und verteidigt werden und darf keinen faulen Kompromissen zum Opfer fallen.*<sup>224</sup>

### 3.1.3 Verkehrssperrungen als reduzierende oder „pädagogische“ Maßnahmen

*„Die bisherigen Maßnahmen gegen die erhöhte Feinstaubkonzentration bringen fast gar nichts. Sie haben aber hohen erzieherischen Charakter.“*<sup>225</sup>

Zum Schluss wollen wir uns noch zwei weitere Storylines ansehen, welche die Feinstaub-Debatte in Südtirol mitbestimmen und mitprägen.

Ab dem Frühjahr 2003 beginnen verschiedene Städte Südtirols – beginnend mit Meran am 17. Februar 2003 – konkrete Maßnahmen zur Bekämpfung der anhaltend hohen Feinstaubwerte zu setzen. Die getroffenen Maßnahmen: ein- oder zweitägige Verkehrssperrungen, sind hauptsächlich als **reduzierende Maßnahmen** angesetzt. Zweck der kurzfristig anberaumten Aktionen durch die jeweilige Stadtverwaltung (Bürgermeister, Verkehrs- und UmweltstadträtInnen) ist die *unmittelbare Absenkung* der permanent hohen Messwerte für PM<sub>10</sub>. Die Anwendung dieser Maßnahme erklärt sich einerseits aus dem *gesetzlichen Zwang zu Gegenhandlungen* bei Gefährdung der Gesundheit der Bevölkerung<sup>226</sup> in einer Situation, auf welche die Gemeindeverwaltungen zu diesem Zeitpunkt nicht bzw. schlecht vorbereitet waren (was sich schwer verheimlichen ließ und mit dazu geführt hat, den Eindruck unkoordinierter und überhasteter Maßnahmen in der Bevölkerung zu festigen). Andererseits rechtfertigen *wissenschaftliche Beobachtungen der Umweltagentur*<sup>227</sup> und die *Vorbildfunktion mehrerer anderer Städte*<sup>228</sup> in Norditalien, welche Verkehrssperren verhängt hatten, das Vorgehen der Gemeinden. In dieser Phase können wir die getroffenen Maßnahmen aufgrund der relativen Neuartigkeit des Problems, der Überforderung der GemeindeverwalterInnen, der dünnen wissenschaftlichen Datenbasis bei gleichzeitigem gesetzlichem Zwang durchaus als „*Notlösung*“ sehen, deren Einschränkungen vielen Akteuren durchaus bewusst waren, wobei gleichzeitig Alternativen fehlten.

Wir können diese frühen Maßnahmen auch als „*symbolische Politik*“<sup>229</sup> begreifen: noch bevor dem bislang abstrakten, breiten und schlecht erforschten Problem<sup>230</sup> der

---

<sup>224</sup> Veronika Stirner-Brantsch (ehemalige Präsidentin des Südtiroler Landtages, SVP) als Reaktion auf die Stellungnahme ihres Parteikollegen Georg Pardeller, der die Umsetzung des Verursacherprinzips mit Verweis auf dessen negative soziale Konsequenzen kritisiert hatte; in: *Dolomiten* am 25.11.2004.

<sup>225</sup> Minach am 10.4.2003 im Zuge eines Treffens mit den Meraner Stadträten nach Verordnung von Fahrverboten, in: *Dolomiten* am 11.4.2003.

<sup>226</sup> Siehe auch Abschnitt: „Feinstaub als legales Problem der öffentlichen Verwaltung oder Feinstaub als Teil eines politischen Problems?“.

<sup>227</sup> Anzuführen sind zu diesem Zeitpunkt vor allem die Beobachtungen, dass an Wochenenden mit sehr wenig Stadtverkehr die PM<sub>10</sub>-Werte (bei gleich bleibenden Witterungsverhältnissen) deutlich absinken (mit Ausnahme von Bruneck, wo am Wochenende auf Grund des Skitourismus deutlich mehr Verkehr herrscht als Werktags – Luftqualitätsplan – Allgemeiner Teil, S. 24f.) sowie die Absenkung der Feinstaubwerte nach den ersten Fahrverboten in Meran, Bozen und Bruneck um 10-55%: Luftqualitätsplan – Allgemeiner Teil, S. 34f.

<sup>228</sup> Zum Beispiel Fattor in *Dolomiten* am 18.2.2003.

<sup>229</sup> Vgl. Hajer, 2003, S. 293.

<sup>230</sup> Zum Beispiel Luftqualitätsplan – Allgemeiner Teil, S. 32.

Feinstaubbelastung mit einem angemessenen, umfassenden, auf mehreren Ebenen angesiedelten Maßnahmenpaket begegnet wird, wird versucht, durch eine *einfache, eindimensionale und greifbare Lösung Handlungsbereitschaft und Verantwortungsbewusstsein*<sup>231</sup> zu demonstrieren und den gesetzlichen Zwängen zu entsprechen.

Gleichzeitig sind sich die VerantwortungsträgerInnen bereits zu diesem Zeitpunkt bewusst, das Problem mit „nachsorgenden“ Maßnahmen zur Absenkung hoher Feinstaubwerte langfristig nicht in den Griff bekommen zu können.

*„Ein Wochenende ohne Autos ist nur ein kleiner Hebel, sozusagen eine Notbremse. Um die Feinstäube wirklich zu vermindern, bräuchte es ein grundsätzlich neues Konzept.“*<sup>232</sup>

Bereits nach dem Ende der turbulenten „Wintersaison“ 2002/03 beginnt die kurze „Erfolgsgeschichte“ der Verkehrssperren zur Reduktion von Feinstaub zu bröckeln. Vor dem Hintergrund der vehementen Kritik von Seiten der betroffenen und verständnislosen AutofahrerInnen sowie vieler Handwerker und Geschäftsleute beginnen die Akteure, die bisher Verkehrssperren verhängt bzw. als notwendige Maßnahme bei anhaltenden Grenzwertüberschreitungen empfohlen haben (Bürgermeister, StadträtInnen, Umweltagentur), den Erfolg der Verkehrssperrungen nicht mehr in der erfolgreichen (wenn auch kurzfristigen) Absenkung der Feinstaubwerte zu sehen, sondern viel mehr in ihrer *„erzieherischen“ Qualität*. Auch wenn die Umweltagentur nach wie vor messbare „Erfolge“ liefern kann, verlieren diese die Glaubwürdigkeit in der Bevölkerung. Vor allem der Umstand, dass trotz Verkehrssperrungen die Grenzwerte nach wie vor regelmäßig überschritten werden (obwohl die verkehrsarmen Tage die Messwerte nachweislich absenken) gilt bald als geläufiges Argument dafür, dass die unpopuläre Maßnahme „nichts nützt“. *Trotz eindeutiger wissenschaftlicher Datenlage kann „Erfolg“ in diesem Fall nicht erkannt werden* und bildet einen gewichtigen Grund, die bestehende Maßnahme zu modifizieren bzw. „umzuschreiben“.

Weiteren Druck zur Veränderung übt die *Untauglichkeit der Maßnahme für eine langfristige und nachhaltige Problemlösung* aus.

Eine erste argumentative Reaktion der EntscheidungsträgerInnen besteht darin, den „Erfolg“ der getroffenen Maßnahmen *umzudefinieren*: Nicht mehr die Absenkung der Messwerte von PM<sub>10</sub> gilt als primärer Zweck der Verkehrssperrungen, sondern vielmehr ihr *„erzieherischer“ bzw. „pädagogischer“ Effekt*.

*„Die Wirkung der Verbote liegt weniger in der Verbesserung der Luftqualität als vielmehr darin, die Leute zum Umrüsten zu bewegen und sie beim Neukauf zu sensibilisieren.“*<sup>233</sup>

Neben der Annahme, dass die BürgerInnen durch Fahrverbote zum Überdenken und Verändern ihres individuellen Mobilitätsverhaltens angeregt und öfter auf Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel umsteigen würden, kann sich die Funktion und Legitimation durchsetzen, dass (*selektive*) *Fahrverbote Druck zur Diffusion umweltangepasster Technik*

<sup>231</sup> Angesichts der sich häufenden Proteste gegen die „Untätigkeit“ der Gemeinden und der Landesregierung wegen der Grenzwertüberschreitungen: vgl. zum Beispiel Kury in einer Aussendung am 17.2.2003.

<sup>232</sup> Minach in *Dolomiten* am 22.2.2003.

<sup>233</sup> Laimer in *Dolomiten* am 10.12.2005.

*erzeugen* können. In Verbindung mit dem „Verursacherprinzip“, das bestimmte Fahrzeugkategorien von den Fahrverboten ausnimmt, wird auf diejenigen VerkehrsteilnehmerInnen Druck zur Umrüstung (Filtereinbau, Neukauf) ausgeübt, die mit alten, dieselbetriebenen Fahrzeugen zirkulieren. Unterstützend wirkt das ab 2004/05 eingeführte *Vorsorgeprinzip* bzw. die *Einführung vorsorgender Verkehrssperrungen* ohne anhaltende Grenzwertüberschreitungen, was *regelmäßige* Verkehrsverbote für bestimmte Fahrzeugkategorien mit sich bringt.<sup>234</sup> Diese Annahme einer „pädagogischen“ Ausrichtung der Verkehrssperrungen bietet eine Erklärung für die, angesichts des Ausbleibens für die Bevölkerung erkennbarer Erfolge und der permanenten, harschen Kritik an den Verkehrssperrungen, überraschende Permanenz/Resistenz der unpopulären Maßnahme.

---

<sup>234</sup> Siehe auch Abschnitt „Feinstaub als legales Problem der öffentlichen Verwaltung oder Feinstaub als Teil eines politischen Problems?“.

## **Ein Resümee oder: Was Diskursanalyse in der Sozialen Ökologie leisten kann**

Ein Teil der im vorangehenden Abschnitt präsentierten Ergebnisse der diskursanalytischen Durchleuchtung der Debatten und Diskussionen zum Thema „Feinstaub in Südtirol“ mag für aufmerksame BeobachterInnen des umweltpolitischen Geschehens wenig aufregend erscheinen. In der Tat sind die herausgelösten Story-Lines möglicher Weise an der Oberfläche erkennbar – was die Ergebnisse nicht entwertet sondern im Gegenteil sogar bestätigt. Die Dominanz eines legalen Problemverständnisses im regionalen Problemzugang, der auf die übergeordnete europäische und nationale Gesetzgebung zurück zu führen ist oder die manifeste Kontroverse zwischen Verursacher- und Gleichverteilungsprinzip könnte genauso Ergebnis einer vulgären Analyse des/der interessierten ZeitungsleserIn oder einer „klassischen“ politikwissenschaftlichen Policy-Analyse sein. Was eine „herkömmliche“ oder „realistische“ Herangehensweise von jener in der vorliegenden Arbeit allerdings fundamental unterscheidet ist ein völlig anderer *Fragehorizont*. Durch die getroffene *Annahme der gesellschaftlichen Konstruktion sozialer Probleme* versucht die vorliegende Arbeit eine Verschiebung der Perspektive: Es geht nicht bloß um den Versuch einer Beschreibung und (kausalen) Erklärung eines vorliegenden (ökologischen) Problems, das als gesellschaftlicher Kollateralschaden oder „Fehler“ entsteht sowie der politischen Prozesse, die als Reaktion auf das Auftauchen des Problems entstehen, sondern um den *Prozess des „Problem-Auftauchens“* selbst. Wir wollen die Lupe darauf richten, *wie* ein (ökologisches) Problem auftaucht. Wir wollen uns auf die politischen Prozesse konzentrieren, die das Auftauchen eines (ökologischen) Problems begleiten, die Geburt des Problems vorbereiten, das Wachstum beeinflussen und möglicherweise sein Verschwinden verursachen. Wir wollen wissen, wie Gesellschaft ihre Probleme – im positiven Sinne - „produziert“. Wir fragen danach, wie Gesellschaft ihre Probleme – ihre Wirklichkeit – konstruiert.

*Die Diskursanalyse ist das Instrument, das wir zur Offenlegung und Beschreibung der Konstruktionsprozesse von Wirklichkeit heran ziehen.*

Um ehrlich zu sein, müssen die hohen Ziele und Ansprüche dieses Projektes nachträglich auf einen kleinen Ausschnitt reduziert werden: Im Rahmen dieser Arbeit ist sicherlich keine vollständige Beleuchtung aller sozialen Prozesse gelungen, die an der Konstruktion des regionalen Feinstaub-Problems beteiligt sind. Allenfalls einige markante Prozesse und Zusammenhänge sind hier beschrieben worden, die mehr exemplarisch, denn umfassend erscheinen. Was allerdings auch an den wenigen beleuchteten Flecken erkennbar wird, ist die *Bedeutung von Prozessen, Handlungen, Zusammenhängen, die gemeinhin als unwichtig, höchstens nebensächlich tituliert werden*. Wenn wir uns an die Bedeutung der wissenschaftlichen Messtechnik für die besondere Konstruktion der Problem-Orte und deren Mitgestaltung des umfassenden Problemverständnisses erinnern, sehen wir, dass hier plötzlich gänzlich „unverdächtige“ Tatsachen als genuin politische Prozesse im Rampenlicht stehen, die sonst als unpolitisch, neutral gelten oder gar nicht erst Platz in einer politischen Analyse finden. Ganz ähnlich finden sich Vorgänge plötzlich im Fokus, die sonst allenfalls als unbedeutende „Nebenschauplätze“ erscheinen: Die politische Ausnahmesituation in der Landeshauptstadt Bozen nach den „gescheiterten“

Bürgermeisterwahlen 2004 oder die mediale Berichterstattung zum Thema (Stichwort „Dreckschleudern“). Vor allem in letzterem Beispiel wird auch auf den ersten Blick die Bedeutung argumentativer Austauschprozesse über Storylines, Metaphern, Redewendungen offensichtlich, die letzten Endes zu einer Verfestigung oder eben auch Änderung der Problemsicht einzelner Akteure bzw. Akteursgruppen führen.

Die Diskursanalyse kann (und vor allem: will) keine kausalen Ursache-Wirkung-Modelle zur Beschreibung sozial-ökologischer Prozesse liefern, wie es Naturwissenschaften oder politikwissenschaftliche Policy-Analysen versuchen. Trotzdem und vielleicht gerade deshalb bildet die konstruktivistische Perspektive eine notwendige Ergänzung des realistischen Zuganges weil sie das Zustandekommen, die Entstehungsbedingungen sowie die Wirkung von (wissenschaftlichem) Wissen kritisch beleuchtet, indem sie die Prozesse der Selektion, Transformation und Produktion von Wissen beschreibt und so die Bedingungen gesellschaftlich akzeptierter und geteilter Problemsichten sichtbar macht und damit Grundlagen, Potenziale und Grenzen für gesellschaftliches Handeln und Veränderung aufzeigt.

Im weitesten Sinne muss also gesellschaftliches „Wissen“ (gesellschaftliche Wirklichkeit) in ihrem historisch-konkretem Umfeld untersucht werden (was wir hier mit Konzepten mittlerer Reichweite auf der Ebene des konkreten argumentativen Austausches versucht haben), das dessen Status als „wahres“ (oder eben „falsches“) Wissen produziert. Neue (wissenschaftliche) Erkenntnisse nützen nichts, wenn sie nicht als „Wahrheiten“ (an)erkannt werden und damit als Basis für gesellschaftliches Handeln wegfallen.

Die Beschreibung dieser „Wahrheitsprozesse“ durch die Diskursanalyse dient der Desillusionierung der wissenschaftlichen OptimistInnen, die sich unter Ausklammerung der gesellschaftlich-historischen Gegebenheit die Lösung gesellschaftlicher Probleme durch disziplinäres Wissen erwarten und deshalb der Hilfestellung zur sensibleren Entwicklung von Strategien zur Problemlösung.

*„Man hat sich oft gefragt, wie die Botaniker oder die Biologen des 19. Jahrhunderts es fertiggebracht haben, nicht zu sehen, daß das was Mendel sagte, wahr ist. Das liegt daran, daß Mendel von Gegenständen sprach, daß er Methoden verwendete und sich in einen theoretischen Horizont stellte, welche der Biologie seiner Epoche fremd waren. [...] Dieser neue Gegenstand erfordert neue begriffliche Instrumente und theoretische Begründungen. Mendel sagte die Wahrheit, aber er war nicht „im Wahren“ des biologischen Diskurses seiner Epoche: biologische Gegenstände und Begriffe wurden nach ganz anderen Regeln gebildet. Es mußte der Maßstab gewechselt werden, es mußte eine ganz neue Gegenstandsebene in der Biologie entfaltet werden, damit Mendel in das Wahre eintreten und seine Sätze (zu einem großen Teil) sich bestätigen konnten.“<sup>235</sup>*

---

<sup>235</sup> Foucault, 2003 (1972), 24f.

## Literaturliste

**Alexander, Helmut:** *Maschinen, Fabriken, Arbeitsplätze. Die Modernisierung der Südtiroler Wirtschaft*, in: Solderer, Gottfried (Hrsg.): *Das 20. Jahrhundert in Südtirol. Autonomie und Aufbruch. Band 4.* Raetia, Bozen, 2003, S. 226-253.

**Altmann, Jörn:** *Umweltpolitik. Daten, Fakten, Konzepte für die Praxis*, Lucius & Lucius, Stuttgart, 1997.

**Berger, Peter / Luckmann, Thomas:** *Die gesellschaftliche Konstruktion der Wirklichkeit. Eine Theorie der Wissenssoziologie*, Fischer Taschenbuch Verlag, 20. Auflage, Frankfurt am Main 2004 (1966).

**Callon, Michel / Latour, Bruno:** *Unscrewing the Leviathan. How Actors Macro-Structure Reality and How Sociologists Help them to do so*, in: Knorr-Cetina, Karin / Cicourel, Aaron Victor (Hrsg.): *Advances in Social Theory and Methodology. Toward an Integration of Micro and Macro Sociologies*, Routledge & Kegan Paul, Boston/London, 1981, S.

**Davies, Bronwyn / Harre, Rom:** *Positioning. The Discursive Production of Selves*, in: *Journal for Social Behaviour*, Vol. 20, No. 1, 1990, S. 43-63.

**Diekmann, Andreas:** *Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen*, Rowohlt, 5. Auflage, Reinbek bei Hamburg, 1999.

**Foucault, Michel:** *Überwachen und Strafen. Die Geburt des Gefängnisses*, Suhrkamp, Frankfurt am Main, 1994 (1975).

**Foucault, Michel:** *Der Mensch ist ein Erfahrungstier. Gespräch mit Ducio Trombadori*, Suhrkamp, Frankfurt am Main, 1996 (1980).

**Foucault, Michel:** *Die Ordnung des Diskurses*, Fischer Taschenbuch Verlag, 9. Auflage, Frankfurt am Main, 2003 (1972).

**Glaser, Barney G. / Strauss, Anselm L.:** *Grounded Theory. Strategien qualitativer Forschung*, Verlag Hans Huber, Bern/Göttingen/Toronto/Seattle, 1998.

**Hajer, Maarten:** *The Politics of Environmental Discourse. Ecological Modernization and the Policy Process*, Clarendon Press Oxford, Oxford, 1995.

**Hajer, Maarten:** *Argumentative Diskursanalyse. Auf der Suche nach Koalitionen, Praktiken und Bedeutung*, in: Keller, Rainer et al. (Hrsg.): *Handbuch sozialwissenschaftliche Diskursanalyse. Band 2: Empirische Fallstudien*, Leske + Budrich, Opladen, 2003, S. 271-297.

**Hinterwaldner, Karl:** *Tatort Umwelt. Naturschutz zwischen Verkehr und Müll*, in: Solderer, Gottfried (Hrsg.): *Das 20. Jahrhundert in Südtirol. Zwischen Europa und Provinz. Band 5.* Raetia, Bozen, 2003, S. 150-163.

**Hitzler, Ronald /Honer, Anne (Hrsg.):** *Sozialwissenschaftliche Hermeneutik. Eine Einführung*, Leske + Budrich, Opladen, 1997.

**Jänicke, Martin:** *Ökologische Modernisierung als Innovation und Diffusion in Politik und Technik: Möglichkeiten und Grenzen eines Konzepts*, FFU-report 00-01, Berlin, 2001.

**Jänicke, Martin et al.:** *Umweltpolitik. Politik, Recht und Management des Umweltschutzes in Staat und Unternehmen*, Dietz, 2. Auflage, Berlin, 2003.

**Keller, Reiner:** *Diskursanalyse*, in: Hitzler, Ronald /Honer, Anne (Hrsg.): *Sozialwissenschaftliche Hermeneutik. Eine Einführung*, Leske + Budrich, Opladen, 1997.

**Keller, Reiner et al. (Hrsg.):** *Handbuch sozialwissenschaftliche Diskursanalyse. Band 1: Theorien und Methoden*, Leske + Budrich, Opladen, 2001.

**Keller, Reiner et al. (Hrsg.):** *Handbuch sozialwissenschaftliche Diskursanalyse. Band 2: Empirische Fallstudien*, Leske + Budrich, Opladen, 2003.

**Knorr-Cetina, Karin / Cicourel, Aaron Victor (Hrsg.):** *Advances in Social Theory and Methodology. Toward an Integration of Micro and Macro Sociologies*, Routledge & Kegan Paul, Boston/London, 1981.

**Landesagentur für Umwelt:** *Luftqualitätsplan*, Bozen, 2005.

**Lemke, Thomas:** *Eine Kritik der politischen Vernunft. Foucaults Analyse der modernen Gouvernementalität*, Argument Verlag, Hamburg, 1997.

**Luhmann, Niklas:** *Ökologische Kommunikation. Kann die moderne Gesellschaft sich auf ökologische Gefährdungen einstellen?*, Westdeutscher Verlag, 3. Auflage, Opladen, 1990 (1986).

**Mayring, Philipp:** *Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken*, Beltz Verlag, 8. Auflage, Weinheim/Basel, 2003 (1983).

**Solderer, Gottfried (Hrsg.):** *Das 20. Jahrhundert in Südtirol. Autonomie und Aufbruch*. Band 4. Raetia, Bozen, 2003.

**Solderer, Gottfried (Hrsg.):** *Das 20. Jahrhundert in Südtirol. Zwischen Europa und Provinz*. Band 5. Raetia, Bozen, 2003.

**Strauss, Anselm / Corbin, Juliet:** *Basics of Qualitative Research. Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory*, SAGE, 2. Auflage, London, 2003.

**Weingart, Peter / Engels, Anita / Pansegrau, Petra:** *Von der Hypothese zur Katastrophe. Der anthropogene Klimawandel im Diskurs zwischen Wissenschaft, Politik und Massenmedien*, Leske + Budrich, Opladen, 2002.

Band 1

**Umweltbelastungen in Österreich als Folge menschlichen Handelns. Forschungsbericht gem. m. dem Österreichischen Ökologie-Institut.** Fischer-Kowalski, M., Hg. (1987)

Band 2\*

**Environmental Policy as an Interplay of Professionals and Movements - the Case of Austria. Paper to the ISA Conference on Environmental Constraints and Opportunities in the Social Organisation of Space, Udine 1989.** Fischer-Kowalski, M. (1989)

Band 3\*

**Umwelt & Öffentlichkeit. Dokumentation der gleichnamigen Tagung, veranstaltet vom IFF und dem Österreichischen Ökologie-Institut in Wien, (1990)**

Band 4\*

**Umweltpolitik auf Gemeindeebene. Politikbezogene Weiterbildung für Umweltgemeinderäte.** Lackner, C. (1990)

Band 5\*

**Verursacher von Umweltbelastungen. Grundsätzliche Überlegungen zu einem mit der VGR verknüpfbaren Emittenteninformationssystem.** Fischer-Kowalski, M., Kissner, M., Payer, H., Steurer A. (1990)

Band 6\*

**Umweltbildung in Österreich, Teil I: Volkshochschulen.** Fischer-Kowalski, M., Fröhlich, U.; Harauer, R., Vymazal R. (1990)

Band 7

**Amtliche Umweltberichterstattung in Österreich.** Fischer-Kowalski, M., Lackner, C., Steurer, A. (1990)

Band 8\*

**Verursacherbezogene Umweltinformationen. Bausteine für ein Satellitensystem zur österr. VGR. Dokumentation des gleichnamigen Workshop, veranstaltet vom IFF und dem Österreichischen Ökologie-Institut, Wien (1991)**

Band 9\*

**A Model for the Linkage between Economy and Environment. Paper to the Special IARIW Conference on Environmental Accounting, Baden 1991.** Dell'Mour, R., Fleissner, P., Hofkirchner, W., Steurer A. (1991)

Band 10

**Verursacherbezogene Umweltindikatoren - Kurzfassung. Forschungsbericht gem. mit dem Österreichischen Ökologie-Institut.** Fischer-Kowalski, M., Haberl, H., Payer, H.; Steurer, A., Zangerl-Weisz, H. (1991)

Band 11

**Gezielte Eingriffe in Lebensprozesse. Vorschlag für verursacherbezogene Umweltindikatoren.** Forschungsbericht gem. m. dem Österreichischen Ökologie-Institut. Haberl, H. (1991)

Band 12

**Gentechnik als gezielter Eingriff in Lebensprozesse. Vorüberlegungen für verursacherbezogene Umweltindikatoren.** Forschungsbericht gem. m. dem Österr. Ökologie-Institut. Wenzl, P.; Zangerl-Weisz, H. (1991)

Band 13

**Transportintensität und Emissionen. Beschreibung österr. Wirtschaftssektoren mittels Input-Output-Modellierung.** Forschungsbericht gem. m. dem Österr. Ökologie-Institut. Dell'Mour, R.; Fleissner, P.; Hofkirchner, W.; Steurer, A. (1991)

Band 14

**Indikatoren für die Materialintensität der österreichischen Wirtschaft.** Forschungsbericht gem. m. dem Österreichischen Ökologie-Institut. Payer, H. unter Mitarbeit von K. Turetschek (1991)

Band 15

**Die Emissionen der österreichischen Wirtschaft. Systematik und Ermittelbarkeit.** Forschungsbericht gem. m. dem Österr. Ökologie-Institut. Payer, H.; Zangerl-Weisz, H. unter Mitarbeit von R.Fellinger (1991)

Band 16

**Umwelt als Thema der allgemeinen und politischen Erwachsenenbildung in Österreich.** Fischer-Kowalski M., Fröhlich, U.; Harauer, R.; Vymazal, R. (1991)

Band 17

**Causer related environmental indicators - A contribution to the environmental satellite-system of the Austrian SNA. Paper for the Special IARIW Conference on Environmental Accounting, Baden 1991.** Fischer-Kowalski, M., Haberl, H., Payer, H., Steurer, A. (1991)

Band 18

**Emissions and Purposive Interventions into Life Processes - Indicators for the Austrian Environmental Accounting System. Paper to the ÖGBPT Workshop on Ecologic Bioprocessing, Graz 1991.** Fischer-Kowalski M., Haberl, H., Wenzl, P., Zangerl-Weisz, H. (1991)

Band 19

**Defensivkosten zugunsten des Waldes in Österreich.** Forschungsbericht gem. m. dem Österreichischen Institut für Wirtschaftsforschung. Fischer-Kowalski et al. (1991)

Band 20\*

**Basisdaten für ein Input/Output-Modell zur Kopplung ökonomischer Daten mit Emissionsdaten für den Bereich des Straßenverkehrs.** Steurer, A. (1991)

Band 22

**A Paradise for Paradigms - Outlining an Information System on Physical Exchanges between the Economy and Nature.** Fischer-Kowalski, M., Haberl, H., Payer, H. (1992)

Band 23

**Purposive Interventions into Life-Processes - An Attempt to Describe the Structural Dimensions of the Man-Animal-Relationship. Paper to the Internat. Conference on "Science and the Human-Animal-Relationship", Amsterdam 1992.** Fischer-Kowalski, M., Haberl, H. (1992)

Band 24

**Purposive Interventions into Life Processes: A Neglected "Environmental" Dimension of the Society-Nature Relationship. Paper to the 1. Europ. Conference of Sociology, Vienna 1992.** Fischer-Kowalski, M., Haberl, H. (1992)

Mit \* gekennzeichnete Bände sind leider nicht mehr erhältlich.



Band 25

**Informationsgrundlagen struktureller Ökologisierung. Beitrag zur Tagung "Strategien der Kreislaufwirtschaft: Ganzheitl. Umweltschutz/Integrated Environmental Protection", Graz 1992.** Steurer, A., Fischer-Kowalski, M. (1992)

Band 26

**Stoffstrombilanz Österreich 1988.** Steurer, A. (1992)

Band 28\*

**Naturschutzaufwendungen in Österreich.** Gutachten für den WWF Österreich. Payer, H. (1992)

Band 29\*

**Indikatoren der Nachhaltigkeit für die Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung - angewandt auf die Region.** Payer, H. (1992). In: KudlMudl SonderNr. 1992: Tagungsbericht über das Dorfsymposium "Zukunft der Region - Region der Zukunft?"

Band 31\*

**Leerzeichen. Neuere Texte zur Anthropologie.** Macho, T. (1993)

Band 32

**Metabolism and Colonisation. Modes of Production and the Physical Exchange between Societies and Nature.** Fischer-Kowalski, M., Haberl, H. (1993)

Band 33

**Theoretische Überlegungen zur ökologischen Bedeutung der menschlichen Aneignung von Nettoprimärproduktion.** Haberl, H. (1993)

Band 34

**Stoffstrombilanz Österreich 1970-1990 - Inputseite.** Steurer, A. (1994)

Band 35

**Der Gesamtenergieinput des Sozio-ökonomischen Systems in Österreich 1960-1991. Zur Erweiterung des Begriffes "Energieverbrauch".** Haberl, H. (1994)

Band 36

**Ökologie und Sozialpolitik.** Fischer-Kowalski, M. (1994)

Band 37\*

**Stoffströme der Chemieproduktion 1970-1990.** Payer, H., unter Mitarbeit von Zangerl-Weisz, H. und Fellinger, R. (1994)

Band 38\*

**Wasser und Wirtschaftswachstum. Untersuchung von Abhängigkeiten und Entkoppelungen, Wasserbilanz Österreich 1991.** Hüttler, W., Payer, H. unter Mitarbeit von H. Schandl (1994)

Band 39

**Politische Jahreszeiten. 12 Beiträge zur politischen Wende 1989 in Ostmitteleuropa.** Macho, T. (1994)

Band 40

**On the Cultural Evolution of Social Metabolism with Nature. Sustainability Problems Quantified.** Fischer-Kowalski, M., Haberl, H. (1994)

Band 41

**Weiterbildungslehrgänge für das Berufsfeld ökologischer Beratung. Erhebung u. Einschätzung der Angebote in Österreich sowie von ausgewählten Beispielen in Deutschland, der Schweiz, Frankreich, England und europaweiten Lehrgängen.** Rauch, F. (1994)

Band 42

**Soziale Anforderungen an eine nachhaltige Entwicklung.** Fischer-Kowalski, M., Madlener, R., Payer, H., Pfeffer, T., Schandl, H. (1995)

Band 43

**Menschliche Eingriffe in den natürlichen Energiefluß von Ökosystemen. Sozio-ökonomische Aneignung von Nettoprimärproduktion in den Bezirken Österreichs.** Haberl, H. (1995)

Band 44

**Materialfluß Österreich 1990.** Hüttler, W., Payer, H.; Schandl, H. (1996)

Band 45

**National Material Flow Analysis for Austria 1992. Society's Metabolism and Sustainable Development.** Hüttler, W., Payer, H., Schandl, H. (1997)

Band 46

**Society's Metabolism. On the Development of Concepts and Methodology of Material Flow Analysis. A Review of the Literature.** Fischer-Kowalski, M. (1997)

Band 47

**Materialbilanz Chemie-Methodik sektoraler Materialbilanzen.** Schandl, H., Weisz, H. Wien (1997)

Band 48

**Physical Flows and Moral Positions. An Essay in Memory of Wildavsky. A.** Thompson, M. (1997)

Band 49

**Stoffwechsel in einem indischen Dorf. Fallstudie Merkar.** Mehta, L., Winiwarter, V. (1997)

Band 50+

**Materialfluß Österreich- die materielle Basis der Österreichischen Gesellschaft im Zeitraum 1960-1995.** Schandl, H. (1998)

Band 51+

**Bodenfruchtbarkeit und Schädlinge im Kontext von Agrargesellschaften.** Dirlinger, H., Fliegenschnee, M., Krausmann, F., Liska, G., Schmid, M. A. (1997)

Band 52+

**Der Naturbegriff und das Gesellschaft-Natur-Verhältnis in der frühen Soziologie.** Lutz, J. Wien (1998)

Band 53+

**NEMO: Entwicklungsprogramm für ein Nationales Emissionsmonitoring.** Bruckner, W., Fischer-Kowalski, M., Jorde, T. (1998)

Band 54+

**Was ist Umweltgeschichte?** Winiwarter, V. (1998)

Mit + gekennzeichnete Bände sind unter  
<http://www.uni-klu.ac.at/socec/inhalt/1818.htm>  
Im PDF-Format downloadbar.

Band 55+

**Agrarische Produktion als Interaktion von Natur und Gesellschaft: Fallstudie SangSaeng.** Grünbühel, C. M., Schandl, H., Winiwarter, V. (1999)

Band 57+

**Colonizing Landscapes: Human Appropriation of Net Primary Production and its Influence on Standing Crop and Biomass Turnover in Austria.** Haberl, H., Erb, K.H., Krausmann, F., Loibl, W., Schulz, N. B., Weisz, H. (1999)

Band 58+

**Die Beeinflussung des oberirdischen Standing Crop und Turnover in Österreich durch die menschliche Gesellschaft.** Erb, K. H. (1999)

Band 59+

**Das Leitbild "Nachhaltige Stadt".** Astleithner, F. (1999)

Band 60+

**Materialflüsse im Krankenhaus, Entwicklung einer Input-Output Methodik.** Weisz, B. U. (2001)

Band 61+

**Metabolismus der Privathaushalte am Beispiel Österreichs.** Hutter, D. (2001)

Band 62+

**Der ökologische Fußabdruck des österreichischen Außenhandels.** Erb, K.H., Krausmann, F., Schulz, N. B. (2002)

Band 63+

**Material Flow Accounting in Amazonia: A Tool for Sustainable Development.** Amann, C., Bruckner, W., Fischer-Kowalski, M., Grünbühel, C. M. (2002)

Band 64+

**Energieflüsse im österreichischen Landwirtschaftssektor 1950-1995, Eine humanökologische Untersuchung.** Darge, E. (2002)

Band 65+

**Biomasseeinsatz und Landnutzung Österreich 1995-2020.** Haberl, H.; Krausmann, F.; Erb, K.H.; Schulz, N. B.; Adensam, H. (2002)

Band 66+

**Der Einfluss des Menschen auf die Artenvielfalt. Gesellschaftliche Aneignung von Nettoprimärproduktion als Pressure-Indikator für den Verlust von Biodiversität.** Haberl, H., Fischer-Kowalski, M., Schulz, N. B., Plutzer, C., Erb, K.H., Krausmann, F., Loibl, W., Weisz, H.; Sauberer, N., Pollheimer, M. (2002)

Band 67+

**Materialflussrechnung London.** Bongardt, B. (2002)

Band 68+

**Gesellschaftliche Stickstoffflüsse des österreichischen Landwirtschaftssektors 1950-1995, Eine humanökologische Untersuchung.** Gaube, V. (2002)

Band 69+

**The transformation of society's natural relations: from the agrarian to the industrial system. Research strategy for an empirically informed approach towards a European Environmental History.** Fischer-Kowalski, M., Krausmann, F., Schandl, H. (2003)

Band 70+

**Long Term Industrial Transformation: A Comparative Study on the Development of Social Metabolism and Land Use in Austria and the United Kingdom 1830-2000.** Krausmann, F., Schandl, H., Schulz, N. B. (2003)

Band 72+

**Land Use and Socio-economic Metabolism in Pre-industrial Agricultural Systems: Four Nineteenth-century Austrian Villages in Comparison.** Krausmann, F. (2008)

Band 73+

**Handbook of Physical Accounting Measuring bio-physical dimensions of socio-economic activities MFA – EFA – HANPP.** Schandl, H., Grünbühel, C. M., Haberl, H., Weisz, H. (2004)

Band 74+

**Materialflüsse in den USA, Saudi Arabien und der Schweiz.** Eisenmenger, N.; Kratochvil, R.; Krausmann, F.; Baart, I.; Colard, A.; Ehgartner, Ch.; Eichinger, M.; Hempel, G.; Lehrner, A.; Müllauer, R.; Nourbakhch-Sabet, R.; Paler, M.; Patsch, B.; Rieder, F.; Schembera, E.; Schieder, W.; Schmiedl, C.; Schwarzlmüller, E.; Stadler, W.; Wirl, C.; Zandl, S.; Zika, M. (2005)

Band 75+

**Towards a model predicting freight transport from material flows.** Fischer-Kowalski, M. (2004)

Band 76+

**The physical economy of the European Union: Cross-country comparison and determinants of material consumption.** Weisz, H., Krausmann, F., Amann, Ch., Eisenmenger, N., Erb, K.H., Hubacek, K., Fischer-Kowalski, M. (2005)

Band 77+

**Arbeitszeit und Nachhaltige Entwicklung in Europa: Ausgleich von Produktivitätsgewinn in Zeit statt Geld?** Proinger, J. (2005)

Band 78+

**Sozial-Ökologische Charakteristika von Agrarsystemen. Ein globaler Überblick und Vergleich.** Lauk, C. (2005)

Band 79+

**Verbrauchsorientierte Abrechnung von Wasser als Water-Demand-Management-Strategie. Eine Analyse anhand eines Vergleichs zwischen Wien und Barcelona.** Machold, P. (2005)

Band 80+

**Ecology, Rituals and System-Dynamics. An attempt to model the Socio-Ecological System of Trinket Island.** Wildenberg, M. (2005)

Band 83+

**HANPP-relevante Charakteristika von Wanderfeldbau und anderen Langbrachesystemen.** Lauk, C. (2006)

Band 84+

**Management unternehmerischer Nachhaltigkeit mit Hilfe der Sustainability Balanced Scorecard.** Zeithofer, M. (2006)

Band 85+

**Nicht-nachhaltige Trends in Österreich: Maßnahmenvorschläge zum Ressourceneinsatz.** Haberl, H., Jasch, C., Adensam, H., Gaube, V. (2006)

Band 87+

**Accounting for raw material equivalents of traded goods. A comparison of input-output approaches in physical, monetary, and mixed units.** Weisz, H. (2006)

Band 88+

**Vom Materialfluss zum Gütertransport. Eine Analyse anhand der EU15 – Länder (1970-2000).** Rainer, G. (2006)



Band 89+

**Nutzen der MFA für das Treibhausgas-Monitoring im Rahmen eines Full Carbon Accounting-Ansatzes; Feasibilitystudie; Endbericht zum Projekt BMLFUW-UW.1.4.18/0046-V/10/2005.** Erb, K.-H., Kastner, T., Zandl, S., Weisz, H., Haberl, H., Jonas, M., (2006)

Band 90+

**Local Material Flow Analysis in Social Context in Tat Hamelt, Northern Mountain Region, Vietnam.** Hobbess, M.; Kleijn, R. (2006)

Band 91+

**Auswirkungen des thailändischen logging ban auf die Wälder von Laos.** Hirsch, H. (2006)

Band 92+

**Human appropriation of net primary production (HANPP) in the Philippines 1910-2003: a socio-ecological analysis.** Kastner, T. (2007)

Band 93+

**Landnutzung und landwirtschaftliche Entscheidungsstrukturen. Partizipative Entwicklung von Szenarien für das Traisental mit Hilfe eines agentenbasierten Modells.** Adensam, H., V. Gaube, H. Haberl, J. Lutz, H. Reisinger, J. Breinesberger, A. Colard, B. Aigner, R. Maier, Punz, W. (2007)

Band 94+

**The Work of Konstantin G. Gofman and colleagues: An early example of Material Flow Analysis from the Soviet Union.** Fischer-Kowalski, M.; Wien (2007)

Band 95+

**Partizipative Modellbildung, Akteurs- und Ökosystemanalyse in Agrarintensivregionen; Schlußbericht des deutsch-österreichischen Verbundprojektes.** Newig, J., Gaube, V., Berkhoff, K., Kaldrack, K., Kastens, B., Lutz, J., Schlußmeier B., Adensam, H., Haberl, H., Pahl-Wostl, C., Colard, A., Aigner, B., Maier, R., Punz, W.; Wien (2007)

Band 96+

**Rekonstruktion der Arbeitszeit in der Landwirtschaft im 19. Jahrhundert am Beispiel von Theyern in Niederösterreich.** Schaschl, E.; Wien (2007)

Band 97

**(in Vorbereitung)**

Band 98+

**Local Material Flow Analysis in Social Context at the forest fringe in the Sierra Madre, the Philippines.** Hobbess, M., Kleijn, R. (Hrsg); Wien (2007)

Band 99+

**Human Appropriation of Net Primary Production (HANPP) in Spain, 1955-2003: A socio-ecological analysis.** Schwarzlmüller, E.; Wien (2008)

Band 100+

**Scaling issues in long-term socio-ecological biodiversity research: A review of European cases.** Dirnböck, T., Bezák, P., Dullinger S., Haberl, H., Lotze-Campen, H., Mirtl, M., Peterseil, J., Redpath, S., Singh, S., Travis, J., Wijdeven, S.M.J.; Wien (2008)

Band 101+

**Human Appropriation of Net Primary Production (HANPP) in the United Kingdom, 1800-2000: A socio-ecological analysis.** Musel, A.; Wien (2008)

Band 102 +

**Wie kann Wissenschaft gesellschaftliche Veränderung bewirken? Eine Hommage an Alvin Gouldner, und ein Versuch, mit seinen Mitteln heutige Klimapolitik zu verstehen.** Fischer-Kowalski, M.; Wien (2008)

Band 103+

**Sozialökologische Dimensionen der österreichischen Ernährung – Eine Szenarienanalyse.** Lackner, Maria; Wien (2008)

Band 104+

**Fundamentals of Complex Evolving Systems: A Primer.** Weis, Ekke; Wien (2008)

Band 105+

**Umweltpolitische Prozesse aus diskurstheoretischer Perspektive: Eine Analyse des Südtiroler Feinstaubproblems von der Problemkonstruktion bis zur Umsetzung von Regulierungsmaßnahmen.** Paler, Michael; Wien (2008)

Band 106+

**Ein integriertes Modell für Reichraming. Partizipative Entwicklung von Szenarien für die Gemeinde Reichraming (Eisenwurzen) mit Hilfe eines agentenbasierten Landnutzungsmodells.** Gaube, V., Kaiser, C., Widenberg, M., Adensam, H., Fleissner, P., Kobler, J., Lutz, J., Smetschka, B., Wolf, A., Richter, A., Haberl, H.; Wien (2008)

Band 107+

**Der soziale Metabolismus lokaler Produktionssysteme: Reichraming in der oberösterreichischen Eisenwurzen 1830-2000.** Gingrich, S., Krausmann, F.; Wien (2008)

Band 108+

**Akteursanalyse zum besseren Verständnis der Entwicklungsoptionen von Bioenergie in Reichraming. Eine sozialökologische Studie.** Vrzak, E.; Wien (2008)

Band 109+

**Direktvermarktung in Reichraming aus sozialökologischer Perspektive.** Zeithofer, M.; Wien (2008)

Band 110+

**CO<sub>2</sub>-Bilanz der Tomatenproduktion: Analyse acht verschiedener Produktionssysteme in Österreich, Spanien und Italien.** Theurl, M.; Wien (2008)

Band 111+

**Die Rolle von Arbeitszeit und Einkommen bei Rebound-Effekten in Dematerialisierungs- und Dekarbonisierungsstrategien.** Eine Literaturstudie. Bruckner, M.; Wien (2008)