

## Die Brennergegend

Hugo Penz

*Hugo.Penz@uibk.ac.at, Institut für Geographie, Universität Innsbruck, 6020 Innsbruck*

### 1 Einführung

Durch die Abtrennung Südtirols nach dem Ersten Weltkrieg wurde am Brenner, wo früher nie eine politische Grenze verlaufen war, eine einheitliche Passlandschaft zerschnitten. Seit der politischen Raumbildung im Mittelalter hatte die Talschaft Wipptal, welche durch enge sozioökonomische Verflechtungen gekennzeichnet gewesen war, vom Matreiwald 20 km nördlich des Alpenhauptkammes bis zur Talenge bei Oberau 35 km südlich von diesem gereicht. Dabei diente der Brennerpass (1 370 m), der niedrigste Nord-Süd-Übergang im zentralen Alpenbogen, als Klammer zwischen den beiden Kernräumen, der Talweitung von Matrei und Steinach im Norden und dem Sterzinger Becken im Süden. Die engere Passlandschaft bezeichnete Wopfner (1920) erstmals als „Brennergegend“. Diese umfasst die Nordtiroler Gemeinden Obernberg und Gries am Brenner sowie die Gemeinde Brenner in Südtirol, zu welcher die alten Katastralgemeinden Brenner, Gossensass und Pflersch gehören. Sie weist eine Fläche von 205 km<sup>2</sup> mit rund 3 700 Einwohnern auf. Der folgende Beitrag soll auf die räumlichen Differenzierungsprozesse seit der Grenzziehung eingehen und dabei Hinweise im Kartenbild besonders beachten.

Nach 1918 haben die strengen Grenzkontrollen die Nord-Süd-Kontakte am Brenner stark behindert. Die ländliche Bevölkerung war davon besonders betroffen, weil diese bis nach dem Zweiten Weltkrieg in der Regel keinen Reisepass besaß und daher nicht ausreisen durfte. Später verlor die Brennergrenze abgesehen von den Verschärfungen in der Zeit der Südtirol-Attentate während der 1960er Jahre für die Bevölkerung an Bedeutung und nach dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union (1.01.1995) hat sie die frühere Stellung eingebüßt. Seit dem Inkrafttreten des Schengener Abkommens (1.04.1998) werden keine Grenzkontrollen mehr durchgeführt und infolge der Einführung des Euro (1.01.2002) kann mit der gleichen Währung bezahlt werden. Trotzdem wirkt die lange Trennung noch nach und es wird noch eine erhebliche Zeit dauern, bis die Gegensätze zwischen dem Nordtiroler und dem Südtiroler Wipptal endgültig überwunden sind.

### 2 Der Kartenausschnitt aus der Freytag & Berndt Wanderkarte Blatt 241 Innsbruck, Stubai, Sellrain, Brenner

Die amtlichen und die meisten privaten Kartenwerke weisen im Brennergebiet einen ungünstigen Blattschnitt auf und zerschneiden den Grenzkamm, was auch für die Blätter 2105 Sterzing und 2229 Fulpmes der amtlichen Österreichischen Karte 1 : 50 000 gilt. Bei den privaten Kartenwerken orientiert sich der Blattschnitt am Bedarf der Benutzer. Daher stellen die „Bergsteigerkarten“ des Alpen-

vereins Gebirgsgruppen dar. Nur bei der 1920 erschienenen Karte des Brennergebietes 1:50 000 wurde von diesem Prinzip abgegangen. Als Reaktion auf die Empörung der Öffentlichkeit über die „Unrechtsgrenze“ nach dem Verlust Südtirols im Friedensvertrag von St. Germain (1919) widmete der Alpenverein das Jahrbuch 1920 der Brennergegend, wobei Klebelsberg (1920) die Geologie und Wopfner (1920) die Siedlungsgeschichte behandelten. 1966 veröffentlichte der Alpenverein eine neue Karte der Brennergegend im Maßstab 1:50 000. Bei dieser handelte es sich jedoch um keine eigenständige neue Aufnahme sondern um überarbeitete Zusammendrucke der amtlichen Österreichischen Karte (vgl. Arnberger 1970). Da in dieser Karte die hinteren Seitentäler z. T. nicht dargestellt waren, wurde bei der erstmals 1994 herausgegebenen Alpenvereinskarte 31/3 Brennerberge ein neuer Blattschnitt gewählt, welcher von Steinach bis zum Südrand des Sterzinger Beckens und vom Wilden Freiger in den Stubai Alpen bis zum Pfitscher Joch reicht.

Da die Touristen nur den amtlichen Übergang am Brenner benutzen und den Grenzkamm nicht überqueren durften, blieben Wanderungen und Radausflüge zumeist auf eines der beiden Staatsgebiete beschränkt. Auf Grund dieser Gegebenheit verzichteten die Verlage, wie das Beispiel der Wander-, Rad- und Freizeitkarten 1:50 000 von Freytag & Berndt zeigt, auf grenzüberschreitende Darstellungen. Das Nordtiroler Blatt der „WK 241 Innsbruck, Stubai, Sellrain, Brenner“ reicht bis knapp südlich der Staatsgrenze, die Südtiroler „WK S 4 Sterzing, Brixen, Vipiteno, Bressanone“ vom Süden her bis zur Grenze am Brennerpass. Da das Nordtiroler Blatt das gesamte Passtal darstellt und das Landschaftsbild der Brennerberge besser erfasst, wurde dieses für unseren Kartenausschnitt herangezogen. Der Verlag Freytag & Berndt hat die Karte dankenswerterweise zur Verfügung gestellt.

### 3 Grundzüge der Natur- und Kulturlandschaft

Im Kartenausschnitt treten die wesentlichen Merkmale der Natur- und Kulturlandschaft des Grenzkammes deutlich hervor. Dieser wird im Brennergebiet von rund 2 300 m hohen, stumpfen Bergen gebildet, welche Mittelgebirgsformen aufweisen. In die rund 10 km breite „Brennersenke“ ist das Passtal als schmale Kerbe eingeschnitten. Erst mit den am Rande des Kartenausschnittes dargestellten höheren Gipfeln, dem Obernberger Tribulaun (2 780 m) bzw. den Pfeiferspitzen (2 670 m, 2 805 m) im Westen und dem Wolfendorn (2 776 m) im Osten, setzt das Hochgebirge im engeren Sinn ein. Neben der Höhe spielen auch die Gesteinsverhältnisse für das Formenbild eine Rolle. Im Obernbergertal stehen östlich des Portjoches (2 110 m) die weichen paläozoischen Quarzphyllite der Steinacher Decke an, welche leicht abgetragen werden konnten und zu sanften Formen geführt haben. Auf diese wurde im Verlauf der Gebirgsbildung das jüngere Brennermesozoikum aufgeschoben, dessen Kalke und Dolomite in der Tribulaungruppe anstehen und gegen das Eisacktal auskeilen. Am steilen Talhang von Außerpflersch treten diese in den im Kartenblatt erkennbaren schroffen Felswänden unterhalb des Portjoches deutlich hervor. Das Brenner-Passtal wird durch die weichen Gesteine der Schieferhüllen des Tauernfensters geprägt, der härtere Zentralgneis reicht von Osten nur bis zum Gipfel des Wolfendorns heran.

Das natürliche Waldland, das bis zur potentiellen Baumgrenze erheblich über 2 000 m hinauf reichen könnte, wurde durch Rodungen stark reduziert. Von diesen entfallen wesentlich größere Flächen auf



Abbildung 1: Blick vom Wolfendorn auf die Brennerberge, Februar 2011 (Aufnahme: Lars Keller)

Almen und Bergmähder als auf die Kulturfleichen im Tal. In der Siedlungsstruktur zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den Einzelhöfen in den Seitentälern und den durch den Verkehr geprägten Orten des Haupttales. Das Brenner-Passtal wurde bis in das Hochmittelalter von einem großen Wald, dem Wibetwald, eingenommen. Einer der neu angelegten Höfe trug den Namen „Brenner“, welcher später auf die Siedlung und den Pass übergegangen ist. Auf der Passhöhe gab es bis dahin keine Verkehrssiedlung. Die nächste Zollstelle befand sich in Lueg am Fuß der Steigung nördlich des Brennersees. Diese wurde bei den Kämpfen des Jahres 1809 niedergebrannt, so dass nur noch die in der Karte dargestellte St. Sigmund-Kapelle erhalten geblieben ist.

Der historische Durchzugsverkehr hat entlang der Brennerstraße zu engen Kontakten der Bevölkerung geführt, die nach dem Bahnbau zwar zurückgingen, bis zum Ersten Weltkrieg jedoch noch deutlich ausgeprägt waren. Die Abwanderung aus den bergbäuerlichen Seitentälern war vorwiegend auf die größeren Siedlungen des Haupttales gerichtet. Als Folge davon bestanden starke Mobilitätsverflechtungen im Inneren und geringere nach außen (Penz 1972, S. 72–79). Mit Gütern und Diensten versorgte sich die Bevölkerung in den (kleinen) zentralen Orten des Tales, wobei Steinach und Matri diese Aufgaben für das nördliche und Sterzing für das südliche Wipptal erfüllten (vgl. Penz 1972, S. 213–214).

#### 4 Die Brennergrenze und ihre Absicherung

Die in der Friedenkonferenz von Saint Germain beschlossene Brennergrenze entsprach dem machtpolitischen und strategischen Anspruch Italiens. Das dabei angewandte Prinzip der Wasserscheide ging über die Forderungen der italienischen Irredentisten hinaus, welche die Angliederung der bei

Österreich verbliebenen italienischsprachigen Siedlungsgebiete verlangt hatten. Als die international besetzte Kommission den Grenzverlauf vor Ort festlegte, musste sie feststellen, dass nicht einmal die Grenze der Katastralgemeinde Brenner an der Wasserscheide verlief. Diese reichte von dem durch die Sill entwässerten Brennersee bis zur Fraktion Giggelberg am Hang oberhalb von Gossensass und umfasste neben dem Passtal zwei Gebiete, welche im Norden (Brennersee, Venn, Griesberg) und im Süden (Giggelberg) an dieses anschließen. Im Bereich der Ortschaft Brenner wurde die Grenze nördlich des Eisack-Schwemmkegels gezogen, so dass nahezu das ganze Passtal zu Italien kam. Mit dem Weiler Kerschbaumer, dem Griesberg, in welchem die Sill entspringt, und dem Venntal blieb nur ein kleiner Teil der Katastralgemeinde Brenner bei Österreich (vgl. Kramer 1949, Fußnote 17, S. 551). Unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg begann das Königreich Italien die Brennergrenze militärisch abzusichern und schuf ab 1930 südlich des Brenners eine als „Linea Badoglio“ bezeichnete Befestigungslinie (Kramer 1949, S. 545). Dabei wurden neben Kasernen und kleineren Anlagen auch Militärstraßen erbaut. Das bemerkenswerteste Projekt wurde von 1934–1936 am Grenzkamm verwirklicht. Von Brennerbad und Giggelberg führen Zufahrten zu der 100–150 Höhenmeter unterhalb der Staatsgrenze in rund 2 100 m Höhe verlaufenden Militärstraße empor, welche den Grenzkamm zwischen dem Sattelberg (2 115 m) und dem Portjoch (2 110 m) erschließt. Alle in der Karte eingezeichneten Fahrwege auf der Südtiroler Seite, die heute als markierte Wanderwege dienen, gehen auf diese Straßen zurück, über welche die Italiener den Grenzkamm in kürzester Zeit erreichen konnten. Östlich des Passes führte ein weiterer Militärweg von Brennerbad über die Zirogalm und das Schlüsseljoch nach Außerpfitsch. In den 1980er Jahren entdeckten Mountain-Biker die Militärstraßen, die seither von zahlreichen Radsportlern benutzt werden. Viele analoge und digitale Mountain-Bike-Führer weisen auf den Reiz der Höhenstraße hin, wobei teilweise fälschlich vermutet wird, sie seien bereits im Ersten Weltkrieg angelegt worden.

Auf der österreichischen Seite spielten militärische Gesichtspunkte für den Straßenausbau keine Rolle. In das Obernbergtal führte bis zum Ausbau der Talstraße (1955–1970) nur ein schmaler Schotterweg, der hinter den letzten Höfen von Eben in 1 439 m Höhe endete und nur schwache Brücken aufwies. Der Ausbau der Güterwege seit den 1960er Jahren war wirtschaftlich motiviert. Sie führen nicht – wie der Karte leicht entnommen werden kann – zur Grenze sondern erschließen Wälder, Almen und Bergmähder und dünnen deshalb nach oben aus. Auch wurden keine nennenswerten Wehranlagen auf der österreichischen Seite errichtet, die Italiener erbauten hingegen in der Nähe der Militärstraßen zahlreiche Bunker, Kavernen, Geschützstände u. ä. Seit der Brenner in strategischen Planungen keine Rolle mehr spielt, verfallen diese. Die Cesare-Battisti-Kaserne in der Nähe von Brennerbad wurde am Beginn der 1970er Jahre abgerissen und die Kaserne von Gossensass in ein Ferienhaus („Soggiorno montano“) der italienischen Armee umgewandelt.

Die Absicherung der Grenze besorgte auf der österreichischen Seite die Zollwache, für die an der Grenze Amtsgebäude errichtet wurden. Am Beginn der 1920er Jahre wurde auch in Obernberg das „alte Zollhaus“ gebaut. Die NS-Verwaltung verstärkte die Grenzsicherung und ließ 1938–1939 im oberen Wipptal zahlreiche „neue Zollhäuser“ errichten. Diese sind in ganz Tirol gleich gestaltet und sollten nach Meinung der damaligen Machthaber dem „gautypischen“ Haus entsprechen. Auf der italienischen Seite waren die „Finanzieri“ mit der Grenzsicherung betraut, denen neben den Amtsgebäuden an der Grenze Kasernen in den Ortschaften Brenner, Gossensass und Pflersch zur Verfügung standen.

## 5 Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur

Wegen der großen Bedeutung des Brenners für den Personen- und Warenaustausch spielt die Verkehrsinfrastruktur im Passtal eine große Rolle. Die heutige Brennerstaße wurde in den Grundzügen bereits in den 1840er Jahren angelegt und seither nur noch geringfügig verändert. Die 1864–1867 erbaute Brennerbahn weist eine maximale Neigung von 25 Promille auf. Dazu musste Karl von Etzel nördlich und südlich des Brenner-Passes Kehren einplanen, von denen die südliche durch das vordere Pflerschtal führt. Später wurde die Bahn nach und nach modernisiert und erhielt 1908 ein zweites Gleis. Durch die Abtrennung Südtirols wurde die Haltestelle Brenner zum italienischen Grenzbahnhof, der 1933–1937 im faschistischen Stil neu errichtet und nach den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges wieder aufgebaut wurde (Trenkwalder 1999, S. 280–289).

Seit die Fahrkartenschalter geschlossen und Grenzbehörden ausgezogen sind, stehen viele Räume leer und in den letzten 20 Jahren wurden kaum noch Reparaturen durchgeführt. Daher verfällt der Bahnhof zunehmend. Die kleine Haltestelle Brennerbad wurde bereits in den 1970er Jahren geschlossen. Inzwischen wurde der Bahnverkehr in diesem Abschnitt durch den 7 308 m langen Pflerscher Tunnel beschleunigt. Dabei musste, um eine Neigung von 25 Promille zu erreichen, eine weite Kehrschleife tief in das Gebirge verlegt werden (vgl. Kartenausschnitt). Das Nordportal befindet sich bei Brennerbad, das Südportal in der Nähe des alten Tunnelausganges bei Ast (Girtler 2005, S. 93). Entlang der alten Bahnstrecke, die ab Brennerbad im Kartenblatt noch dargestellt ist, wurde in den letzten Jahren ein asphaltierter Radweg angelegt, der am Marktplatz südlich der Ortschaft Brenner beginnt und bis Gossensass führt. Die geplante Fortsetzung dieses Weges, der sehr gut angenommen wurde, führt über Ried nach Sterzing.

Nach der Abtrennung Südtirols errichtete Österreich nördlich der Grenze die Haltestelle Brennersee, welche 1928 fertig gestellt wurde. An dieser in der Karte eingezeichneten Station hielten, bevor sie 2008 eingespart wurde, Regionalzüge. Als die Österreichischen Bundesbahnen 1989 die Verladeanlage der „Rola“ (= Rollende Landstraße) errichteten, mussten sie dafür westlich der Bahnlinie ein weiteres, bis zum ehemaligen Gasthof Kerschbaumer zurückreichendes Gleis anlegen (Petrovitsch 2008, S. 166–168).

Als letzter wichtiger Verkehrsträger kam die Brennerautobahn hinzu, die ein wichtiges Teilstück des europäischen Autobahnnetzes bildet. Erste Planungen für den Bau erfolgten bereits in den 1950er Jahren. Dabei wurde ein 15 km langer Scheiteltunnel aus Kostengründen verworfen. Da die Verbindung vorwiegend dem Transit zu Gute kam, sah das österreichische Verkehrskonzept zunächst keine Autobahn vor. Daher wurde die erste 1963 eröffnete Teilstrecke von Innsbruck nach Schönberg noch als Neubau der Bundesstraße ausgeschrieben. Da der Weiterbau der nun zur Autobahn erklärten Straße mit regulären Budgetmitteln nicht gesichert war, übertrug die österreichische Bundesregierung 1964 diesen der Brenner-Autobahn AG, welche mit den Arbeiten rasch vorankam, so dass im Dezember 1967 der Abschnitt Schönberg-Matrei/Steinach und ein Jahr später die Autobahn von Innsbruck bis zum Brennersee befahrbar waren. Die Verbindung zur Grenze konnte erst nach der Fertigstellung der anschließenden italienischen Autobahn am 5.4.1971 hergestellt werden. Die 1959 gegründete italienische „Brennerautobahn AG“ mit Sitz in Trient hatte 1966 mit den Bauarbeiten begonnen und 1968 das Teilstück von Bozen nach Trient eröffnet, 1971 folgte der Abschnitt von



Abbildung 2: Die Grenzsiedlung Brenner vom Autobahnzoll aus (Aufnahme: Josef Aistleitner)

Sterzing bis zur Staatsgrenze und ab dem 11.03.1974 war die Autobahn von Brenner bis Modena durchgehend befahrbar (Penz 1979 a, S. 13; Penz 1979 b, S. 116).

Die Staatsgrenze führte bei den Autobahnen zu einem erhöhten Flächenbedarf. Auf der österreichischen Seite wurde südlich des Brennersees ein Vollanschluss errichtet und auf der italienischen wurden bei Brennerwolf eine Zufahrt und bei Pontigl eine Abfahrt gebaut. Große Areale waren für die Zollabfertigung erforderlich. Auf der Karte sind die seit mit dem Inkrafttreten des Schengen-Vertrages (1998) nicht mehr benötigten Grenzstellen durch Querbalken hervorgehoben. Später dienten diese Flächen als Parkräume für die Fernlaster. Inzwischen wurde im Juni 2011 auf dem österreichischen Areal eine Autobahnraststätte eröffnet und eine zweite, die 2012 fertig gestellt werden soll, wird derzeit südlich des Grenztunnels im Bereich der ehemaligen italienischen Zollstelle errichtet.

## 6 Räumliche Auswirkungen der sozioökonomischen Veränderungen

Nach der Grenzziehung änderten sich im Brennergebiet die Rahmenbedingungen für den gesamtgesellschaftlichen Strukturwandel, der mit dem Eisenbahnbau (1864–1867) eingesetzt hatte. In Südtirol verzögerte der Zuzug von Italienern den Modernisierungsprozess der einheimischen Bevölkerung, die nicht mehr in städtische Berufe wechseln konnte, und auf der Nordtiroler Seite behinderte die ungünstige ökonomische Entwicklung die Landflucht. Auch die Struktur der bäuerlichen Betriebe, es dominierten Höfe mit 10–15 Stück Großvieh, begünstigte das Festhalten an den alt hergebrachten Wirtschafts- und Lebensformen. Daher herrschte in den 1960er Jahren – wie das Abbildung 3 zeigt – in der Brennergegend noch das Prinzip der bäuerlichen Selbstversorgung vor. Erst in den letzten 40 Jahren folgte ein tief greifender Wandel. Auf der Nordtiroler Seite stellten sich die Bauern – wie im übrigen Bundesland Tirol – auf Nebenerwerb und arbeitsexensive Formen der Bewirtschaftung um, südlich des Brenners gingen sie hingegen zu intensiver Milchviehhaltung über. Allerdings erfolgten diese Innovationen später als in den zentraler gelegenen Gebieten. So hielten die Landwirte in Obernberg besonders lange an der Selbstversorgung fest und in der Gemeinde



Abbildung 3: Die landwirtschaftliche Bodennutzung in Nösslach (Gemeinde Gries am Brenner) vor dem Bau der Autobahn (1965) (eigene Aufnahme)

Brenner gingen sie später als im Sterzinger Becken daran, die Milch an die Molkerei zu verkaufen (vgl. Pöhl 1990, S. 72).

Aus dem Kartenbild ergeben sich keine genaueren Hinweise auf die aktuelle Entwicklung der Landwirtschaft, die typischen Anordnungsmuster der Bodennutzung können jedoch daraus abgeleitet werden. Besonders deutlich tritt die Staffelung des bergbäuerlichen Agrarraumes hervor. Die hofnahen, unterhalb der Waldstufe gelegenen Fluren nehmen relativ kleine Flächen ein, die Areale des alpinen Grünlandes sind wesentlich ausgedehnter. Auf der Südtiroler Seite werden die Flächen oberhalb der Waldstufe vorwiegend durch Almen genutzt. Einzelne Hütten am Steilhang unterhalb des Portjoches in Außerpflersch weisen auf die Bergmähder hin, welche inzwischen aufgelassen wurden. Im Obernbergtal spielen diese nach wie vor eine große Rolle. Sowohl am sonnseitigen nördlichen Talhang als auch östlich der Steineralm („hinter dem See“) und im Fradertal sind in der Karte oberhalb der Waldstufe zahlreiche Heustadel eingezeichnet. Die Almen sind namentlich angeführt (z. B. Steiner A., 1 735 m, südlich des Obernberger Sees), auf den von diesen aus genutzten Weideflächen fehlen verstreute Hütten. Dadurch können die Almen sowohl im Gelände als auch auf der Karte leicht von den Bergmähdern unterschieden werden.

Im Brennergebiet setzte der heute wenig bedeutende Fremdenverkehr sehr früh ein. Vor allem in Gossensass erkannten nach dem Bahnbau Gastwirte, unter denen sich die Familie Gröbner besonders hervortat, die Möglichkeiten für den Tourismus. Bis zum Ersten Weltkrieg stieg der Ort, den man damals als das „tirolische Davos“ bezeichnete, zu einem international bekannten Fremdenverkehrszentrum auf. Zur gleichen Zeit entwickelte sich auf der Pashöhe das Brennerbad zu einem renommierten Kurort. Davon profitierte auf der Nordtiroler Seite auch Gries am Brenner, wo weniger kapitalkräftige Gäste abstiegen. Nach dem Ersten Weltkrieg brach der Fremdenverkehr zusammen. In Brennerbad brannte das Grand Hotel 1920 nieder und der Kurbetrieb wurde eingestellt. An das ehemalige Heilbad, von dessen Quelle heute das St. Zacharias-Mineralwasser abgefüllt wird, erinnert nur noch der Ortsname. Nach 1918 wurde das an die Grenze anschließende Gebiet im Südtiroler Wipptal zur „zona militare“ erklärt, in welcher die Bewegungsfreiheit eingeschränkt war, und in der

Folgezeit blieben die Stammgäste aus der früheren Donaumonarchie und dem Deutschen Reich aus. Die neuen italienischen Urlauber gehörten vorwiegend der bürgerlichen Mittelschicht an, die weniger ausgab als die wohlhabenden Gäste vor dem Krieg (Penz 2008a, S. 347–348).

Nach dem Zweiten Weltkrieg knüpfte die Sommerfrische an die frühere Entwicklung an und konzentrierte sich vorwiegend auf das Haupttal. Mit dem Passantentourismus, bei welchem vor allem Urlauber auf der Fahrt nach Italien übernachteten, kam in den 1950er Jahren eine zweite Form des Fremdenverkehrs auf. Seit die Brennerautobahn (1974) durchgehend befahrbar war, verzichteten diese jedoch zumeist auf einen Zwischenstopp. Nur in einzelnen, auf Omnibusgruppen spezialisierten Hotels spielte der Passantentourismus weiterhin eine Rolle. Als weniger Deutsche anreisten, ging die Sommerfrische sowohl in Gossensass als auch in Gries am Brenner stark zurück. In den touristisch kaum entwickelten, ruhigen Nebentälern von Pflersch und Obernberg konnte sie sich etwas besser behaupten (vgl. Penz 2008a, S. 355–356). Die unterschiedlichen Strategien treten bei den in der Karte eingezeichneten Wanderwegen deutlich hervor. Deren Netz ist im Haupttal weitmaschiger als im Obernbergtal, wo man sich – wie auch die Ausweisung des Landschaftsschutzgebietes Nößlachjoch-Obernbergersee-Tribulaune zeigt – verstärkt auf den sanften Tourismus verlegt hat.

Die Bedeutung des Wintertourismus wurde im Brennergebiet früh von den Zuständigen erkannt, welche Seilbahnen von den Fremdenverkehrsorten im Tal auf die benachbarten Berge errichten ließen. Infolge der lokalen Interessen entstanden dabei nur kleine Schigebiete. Dies trifft für die Anlage von Gries am Brenner zum Sattelberg (1964 errichtet; 2006 eingestellt, inzwischen abgetragen) ebenso zu wie für den bereits 1948 erbauten Schlepplift von Brennerbad zur Zirogalm (1971 Neubau, 1986 eingestellt, auf der Karte nicht mehr eingezeichnet) und den Sessellift von Gossensass zum Hühnerspiel (ab 1954, 1991 eingestellt). Später konnten sich diese kleinen gegenüber den größeren Schigebieten nicht behaupten und mussten geschlossen werden. Der Abbau dieser Lifte dokumentiert den Niedergang des Wintertourismus eindrucksvoll (Penz 2008a, S. 356). Mit den Seilbahnen von Ladurns (Außerpflersch, eröffnet 1969), deren Pisten abwechslungsreicher sind, ist in der Brennergegend derzeit nur noch ein einziges Schigebiet in Betrieb.

## 7 Das Projekt Brenner-Windpark

Der Bau des am 24.10.2011 von der Südtiroler Landesregierung genehmigten „Brenner-Windparks“ wird in naher Zukunft zu außerordentlich starken Eingriffen in die Landschaft des Grenzkammes führen. Bisher wurde die Problematik dieser Form der Energiegewinnung im Alpenraum noch wenig diskutiert. Der durch Verkehrsinfrastrukturen gut erschlossene alpine Dauersiedlungsraum liegt zumeist windgeschützt und kommt deshalb in der Regel für solche Anlagen nicht in Frage. Ähnliches gilt für den Bergwald, in der Nutzungsstufe der Hochalmen sind viele Standorte hingegen sehr windexponiert. Dies trifft auch für die Brennerberge zu. Allerdings ist der Südföhn, der in der Brennergegend als „innerer Wind“ bezeichnet wird, häufig böig und für die Windnutzung weniger geeignet als der ruhigere Nördföhn („äußerer Wind“).

Das große Interesse für den Windpark am Brenner hängt mit lokalen und regionalen Faktoren zusammen. Während der Grenzkamm für die Nordtiroler ein beliebtes Ausflugsziel bildet, spielt er für



Abbildung 4: Der geplante Windpark Brenner (Quelle: Bildarchiv des Österreichischen Alpenvereins)

die Südtiroler Bevölkerung nur eine geringe Rolle. Daher ist es in Nordtirol zu einem stärkeren Widerstand gegen dieses Projekt gekommen, das neben Naturschützern vor allem die alpinen Vereine bekämpfen. Bei den Projektbetreibern, der WPP1 AG und der Elektrizitätsgenossenschaft Pflersch, handelt es sich um zwei einheimische Gesellschaften. Zudem wird die Firma „Leitwind“, eine Tochterfirma des bedeutendsten Industriebetriebes des Südtiroler Wipptales mit dem Sitz in Sterzing, die Windräder liefern, und leistungsfähige Bauunternehmen aus der Talschaft hoffen auf lukrative Aufträge. Außerdem erwartet die Gemeinde Brenner, die nur über geringe Steuereinnahmen verfügt, eine erhebliche Aufbesserung der kommunalen Finanzen. Auf Grund dieser Aussichten stimmte der Gemeinderat mit großer Mehrheit der Errichtung des Windparks zu.

Die Umweltverbände und alpinen Vereine wiesen in umfangreichen Stellungnahmen auf die Nachteile des Projektes hin. Dabei wurde die Größe der Windräder (Nabenhöhe: 60 m; Rotordurchmesser: 70 m) und die Exposition der Anlage negativ beurteilt, welche auch im besiedelten Gebiet weithin sichtbar ist. Darüber hinaus erfordern der Bau und der Betrieb erhebliche Eingriffe in die Umwelt. Über die geplante Materialseilbahn und die ehemaligen Militärstraßen können die größeren Anlagenteile nicht transportiert werden. Im Verlauf des Ausbaues sind vielmehr beachtliche Erdbebewegungen erforderlich, wodurch auch mehrere Feuchtgebiete zerstört werden. Darüber hinaus beeinträchtigt der Windpark die international bedeutsame Route der Zugvögel über den Brenner sehr stark. Mit diesen Fragen hat sich der Umweltbeirat der Autonomen Provinz Bozen eingehend beschäftigt und im negativen Gutachten am 24.08.2011 ausgeführt: „Die produzierte Energiemenge und die erzielte CO<sub>2</sub>-Einsparung können in keiner Weise die angeführten negativen Auswirkungen auf die Umwelt rechtfertigen“ (Provinz Bozen 2011).

Trotz der ablehnenden Stellungnahme des Umweltbeirates und der Bedenken der alpinen Vereine hat die Südtiroler Landesregierung nach einer Einigung der Projektbetreiber den Windpark am Sattelsberg mit 19 Windrädern genehmigt. Dabei wurde die von der Elektrizitätsgenossenschaft Pflersch beantragte Anlage am Sandjoch mit fünf kleinen und vier großen Anlagen und einer Jahresproduktion von rund 20 Mio. kWh zwar abgelehnt, diese darf jedoch vier Windräder am Sattelsberg betreiben.

Von den 22 dort geplanten Windrädern wurden 19 genehmigt und nur drei in der Nähe der Grenze gelegene gestrichen. Der am Sattelberg mit Windkraft erzeugte Strom von 100 Mio. kWh im Jahr deckt den Bedarf des gesamten Südtiroler Wipptales ab. Da die Betreiber und die lokale Bauwirtschaft auf eine rasche Realisierung drängen, ist zu erwarten, dass dieses reduzierte Projekt trotz der Bedenken der Umweltverbände sehr rasch verwirklicht wird (Provinz Bozen 2012).

## 8 Der Funktionswandel des Grenzortes Brenner

Besonders stark hat sich die Grenzziehung auf die Entwicklung des Dorfes Brenner ausgewirkt. Zur Zeit der Katasteraufnahme (1854) bestand die Siedlung neben den bäuerlichen Einzelhöfen aus der Häusergruppe beim Gasthof Kerschbaumer nördlich der späteren Staatsgrenze und dem kleinen Pfarrweiler um die spätgotische St. Valentins-Kirche mit dem Pfarrhaus, einem Bauernhof und dem Gasthof zur Post. Nach der Eröffnung der Brennerbahn (1867) kamen die Bahnstation und das Bahnhofswirtshaus dazu (Kramer 1949, S. 538). Südlich davon folgten der Gasthof Brennerwolf und das Brennerbad, das sich nach dem Bau des Grand Hotels Brennerbad (1902) zu einem touristisch geprägten Weiler entwickelt hatte (Trenkwalder 1999, S. 110–134).

Auf der österreichischen Seite entstand nach 1919 eine kleine Grenzsiedlung mit einigen Amtsgebäuden. Weit stärker entwickelt sich die Ortschaft Brenner auf der italienischen Seite, wo neben staatlichen Einrichtungen und Dienstleistungen im Transportgewerbe auch der Einzelhandel erheblich ausgebaut wurde. Für diesen hat der kleine Grenzverkehr seit jeher eine große Rolle gespielt, wobei höherwertige Konsumgüter wie Schmuck häufig in Sterzing, Wein, Obst und (billige) Textil- und Lederwaren hingegen am Brenner gekauft wurden. Den Höhepunkt erreichten die Einkaufsfahrten beim „Brennermarkt“ am 5. und 20. jeden Monats, an welchem ambulante Händler an bis zu 180 Marktständen ihre Waren anboten. Zudem profitierten die Geschäfte von Touristen, die auf der Heimfahrt vom Urlaub die letzten Lire ausgaben. Nachdem am 1998 die Grenzkontrollen gefallen waren und 2002 der Euro eingeführt wurde, glichen sich die Preise an und der kleine Grenzverkehr nahm ab. Auch im öffentlichen Dienst gingen die meisten Arbeitsplätze verloren. Dadurch geriet der Standort Brenner in eine schwere wirtschaftliche Krise, die durch das am 28.11.2007 eröffnete „Designer Outlet Brennero (DOB)“ überwunden werden soll.

Die funktionale Gliederung des Dorfes Brenner wies von Beginn an drei Nutzungszonen auf. An die Grenze schlossen Amtsgebäude an, von denen die ersten unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg errichtet wurden. Die großen Kasernen und die Wohnblöcke der Beschäftigten des öffentlichen Dienstes und der Staatsbahnen lagen hingegen am südlichen Ende der Siedlung. Zwischen diesen von staatlichen Einrichtungen dominierten Zonen befand sich westlich des Bahnhofes der vom Einzelhandel und anderen privaten Nutzungen geprägte uneinheitliche Mittelteil. Im nördlich anschließenden Abschnitt bis zur Grenze wurden die Baulücken erst nach dem Zweiten Weltkrieg geschlossen. Auch die 1962 geweihte neue Pfarrkirche „Maria am Wege“ wurde dort errichtet. Diese funktionale Gliederung blieb, obwohl viele Gebäude niedergerissen, neu aufgebaut oder transformiert wurden, bis 1995 erhalten. Erst als nach dem Beitritt Österreichs zur EU (1995) und dem Ende der Grenzkontrollen (1998) viele staatliche Aufgaben nicht mehr erforderlich waren, kam es zu starken Veränderungen. Diese sind in der Abbildung 5 dokumentiert.

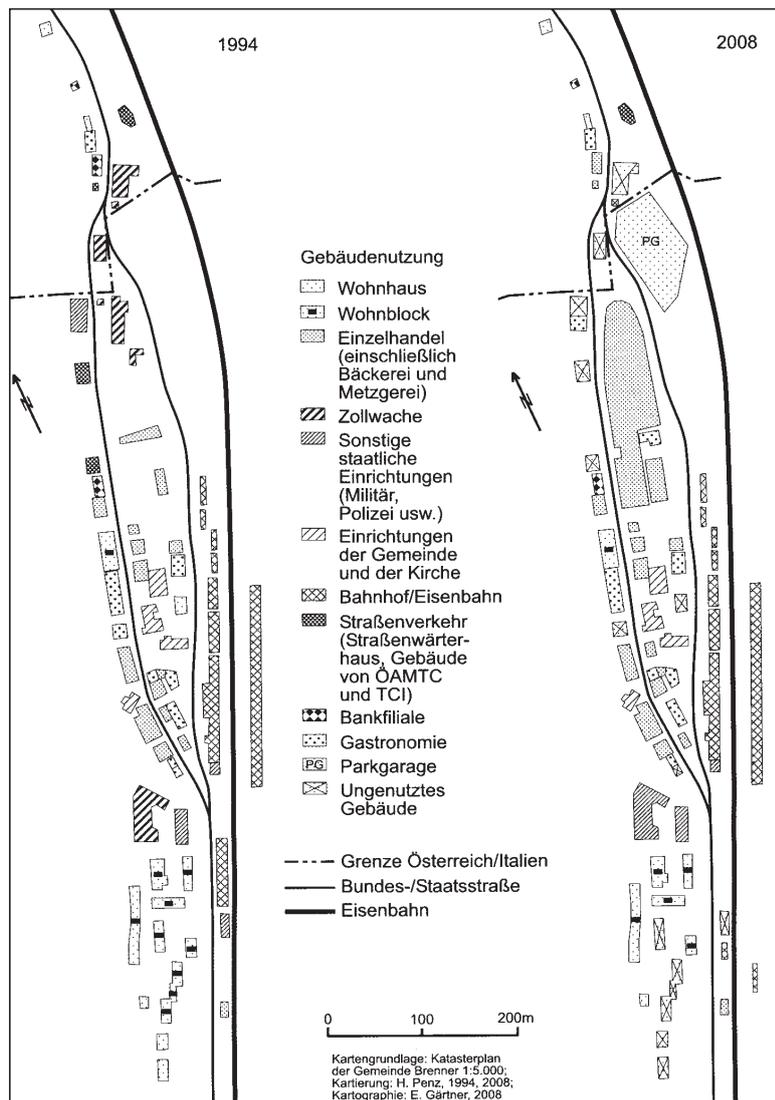


Abbildung 5: Die Gebäudenutzung im Grenzort Brenner 1994 und 2008 (Quelle: Penz 2008 b)

der Ortschaft blieben die beiden großen Kasernen (Carabinieri, Finanzieri, heute Polizei) erhalten, einige Wohnblöcke werden hingegen nicht mehr benötigt. Von diesen mussten drei im Herbst 2008 einer Gewerbezone weichen. In einer späteren Phase soll auch der Grenzbahnhof revitalisiert werden, der zu verfallen droht. Es ist derzeit noch fraglich, ob sich das DOB und die vielen Einzelhandelsbetriebe weiterhin halten können. Sollte dies gelingen, so könnte sich die Ortschaft Brenner zu einem attraktiven Standort des Einzelhandels im Zentrum der Alpen entwickeln.

## 9 Hinweise auf die jüngere Regionalentwicklung

Die tief greifenden Differenzierungsprozesse der letzten Jahrzehnte hingen mit der Lage innerhalb des Siedlungssystems zusammen. Nach dem Zweiten Weltkrieg stieg die Stadtregion Innsbruck zu einem bedeutenden Arbeits- und Versorgungszentrum auf, dessen Umland sich bis zur Brennergren-

Die kleine Grenzsiedlung auf der österreichischen Seite wurde in den letzten Jahren verstärkt auf den Einzelhandel umgestellt, welcher auch vom DOB profitiert. Südlich der Staatsgrenze mussten die italienischen Zollhäuser dessen Gebäudekomplex weichen und die Parkgarage wurde auf der nordöstlich angrenzenden, bisher unverbauten Parzelle errichtet. In dieser früher von den Grenzbehörden bestimmten Zone dominiert nun der Einzelhandel. Im Mittelteil des Ortes hat sich die Nutzungsstruktur nur wenig gewandelt. An Stelle des abgerissenen Schulgebäudes wurde neben der Kirche Maria am Wege ein Vereinshaus der Gemeinde Brenner errichtet, das als Treffpunkt für die einheimische Bevölkerung dient. Die Schülerinnen und Schüler müssen hingegen ab sechs Jahren in das fast 10 km entfernte Gossensass pendeln, nur der Kindergarten wurde belassen. Im Südteil

ze ausgedehnt hat. Alle Gemeinden des Nordtiroler Wipptales wurden in ihr Pendler-Einzugsgebiet einbezogen. Südlich des Brenners wanderten bis in die 1960er Jahre noch viele Einheimische, welche in Südtirol als „Heimatferne“ bezeichnet werden, in das Ausland ab. Anschließend setzte mit dem „Südtirol-Paket“ ab 1970 eine auffallende autochthone Entwicklung ein, in deren Verlauf die Stellung Sterzings gestärkt wurde. Ähnliche Tendenzen traten bei der Versorgung mit zentralörtlichen Diensten zu Tage. Infolge der Nähe zu Innsbruck wurden diese im Nordtiroler Wipptal ab-, im Gebiet von Sterzing hingegen ausgebaut. Auch viele andere Bereiche waren durch eine positive Entwicklung gekennzeichnet, so dass die früheren Strukturmängel beseitigt werden konnten (vgl. Penz 2008a, S. 358–360).

Die Veränderungen in den Einwohnerzahlen (Tabelle 1) spiegeln die Regionalentwicklung deutlich wieder. In der Gemeinde Brenner hing das Wachstum der Bevölkerung bis 1971 ebenso mit der Entwicklung des Grenzortes Brenner zusammen wie der seither eingetretene Rückgang. Es mag überraschen, dass auch die Gemeinde Gries am Brenner im Jahre 1971 den höchsten Einwohnerstand erreichte. In der Bevölkerungszahl der kleinen Gemeinde Obernberg am Brenner im Jahre 1951 sind jene jungen Männer enthalten, die nach dem Zweiten Weltkrieg vom Schmuggel gelebt haben und später abgewandert sind. Nachdem diese Gemeinde knapp vor 1970 durch eine Buslinie an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen worden war, stieg mit der Anzahl der Auspendler die Einwohnerzahl etwas an. Während die Bevölkerung zu beiden Seiten der Grenze in der Brennergegend ab 1971 leicht abgenommen hat, ist sie im übrigen Nordtiroler und Südtiroler Wipptal deutlich angestiegen. Dies kann als Indikator für eine verstärkte Peripherisierung des Grenzgebietes gewertet werden, die näher an den wirtschaftlichen Aktivräumen gelegenen Gebiete des Wipptales wurden hingegen aufgewertet.

Tabelle 1: Die Entwicklung der Einwohnerzahlen der Gemeinden der Brennergegend, im Grenzort Brenner sowie im Wipptal 1910–2010.

Jahr	Gries am Brenner	Obernberg a. Brenner	Nordtiroler Wipptal	Gemeinde Brenner	Ortschaft Brenner	Südtiroler Wipptal
1910*	964	313	7 335	1 754	75	11 719
1951	1 257	355	9 219	2 414	607	14 796
1961	1 267	326	9 596	2 645	779	15 611
1971	1 445	327	11 401	2 600	809	16 117
1981	1 321	342	12 230	2 443	637	16 927
1991	1 330	362	13 028	2 242	481	17 238
2001	1 260	364	13 476	2 066	303	17 830
2010	1 255	364	13 546	2 093	ca. 250	19 278

\* Das Venntal und der Weiler Kerschbaum, die 1910 zur Gemeinde Brenner gehört hatten, wurden bei Gries bzw. beim Nordtiroler Wipptal berücksichtigt. Quellen: 1910: Central-Commission, Ortsgemeinden, Heft 8, Tirol und Vorarlberg. 1951–2001: Amtliche Volkszählungen in Österreich (Statistik Austria) und Italien (ISTAT). 31.12.2010: Amtliche Fortschreibungen in Österreich (Statistik Austria) und Italien (ISTAT).

## 10 Literatur

- Arnberger, E. (1970): Die Kartographie im Alpenverein. München und Innsbruck, (= Wissenschaftliche Alpenvereinshefte, H. 22)
- Girtler, W. (2005): Vom Saumpfad zur Transitroute. In: Marktgemeinde Brenner (Hrsg.): Heimatbuch Gossensass und Pflersch mit den Weilern Giggelberg und Pontigl, Bd. 2: Dorf- und Talchronik. Brixen. S. 83–96.
- Klebelsberg, R. (1920): Die Geologie des Brennergebietes. In: Zeitschrift des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins, H. 51, S. 1–24.
- Kramer, H. (1949): Die Siedlung Brenner seit 1918. In: Veröffentlichung des Museums Ferdinandeum (Innsbruck), H. 26/29, Jg. 1946/49, S. 537–554.
- Penz, H. (1972): Das Wipptal. Bevölkerung, Siedlung und Wirtschaft der Passlandschaft am Brenner. Innsbruck, München. (= Tiroler Wirtschaftsstudien, Bd. 27).
- Penz, H. (1979 a): Die italienische Brennerautobahn. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, H. 23. S. 12–17.
- Penz, H. (1979 b): Die österreichische Brennerautobahn. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, H. 23. S. 116–123.
- Penz, H. (2008a): Das Nordtiroler und das Südtiroler Wipptal. Räumliche Differenzierungsprozesse seit der Grenzziehung nach dem Ersten Weltkrieg. In: Österreich in Geschichte und Literatur mit Geographie, H. 52. S. 346–361.
- Penz, H. (2008b): 90 Jahre Brennergrenze. Zur Bedeutung der Grenze für regionale Differenzierungsprozesse in der Brennergegend von der Teilung Tirols (1919) bis zur gegenwärtigen Zusammenarbeit im Rahmen der EU. In: Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft, H. 150. S. 75–98.
- Petrovitsch, H. (2008): Schienentransit Brenner. Betrieb und Technik Kufstein-Bozen. Düsseldorf: Alba.
- Pöhl, T. (1990): Die Landwirtschaft im oberen Eisacktal mit besonderer Berücksichtigung der jüngsten Wandlungen. Innsbruck. Diplomarbeit aus Geographie, Institut für Geographie der Universität Innsbruck.
- Provinz Bozen, Autonome (2011): Windpark Brenner: Negatives Gutachten des Umweltbeirates. In: Autonomie Provinz Bozen – Südtirol – Pressedienst. Bozen. Pressemitteilung vom 24.08.2011
- Provinz Bozen, Autonome (2012): Beschluss der Landesregierung Nr. 1618. Sitzung vom 24/10/2011. Betreff: Umweltverträglichkeitsprüfung des Projektes für die Errichtung des Windparks an Sattelberg in der Gemeinde Brenner – Antragsteller: WPP uno Ag. In: Bolletino Ufficiale n. 7/I-II del 14/02/2012/ Amtsblatt Nr. 7/I-II vom 14/02/2012, S. 8–35
- Trenkwalder, A. (1999): Brennero – Brenner. Bergdorf und Alpenpass. Brenner (Marktgemeinde) 338 S.
- Wopfner, H. (1920): Die Besiedlung unserer Hochgebirgstäler. Dargestellt an der Siedlungsgeschichte der Brennergegend. In: Zeitschrift des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins, H. 51. S. 26–86.