

Geschichte und Region/Storia e regione

25. Jahrgang, 2016, Heft 2 – anno XXV, 2016, n. 2

Verkehr und Infrastruktur Trasporti e infrastrutture

Herausgeber dieses Heftes/curatori di questo numero
Andrea Bonoldi/Hannes Obermair

StudienVerlag

Innsbruck
Wien
Bozen/Bolzano

Ein Projekt/un progetto der Arbeitsgruppe/del Gruppo di ricerca „Geschichte und Region/Storia e regione“

Herausgeber/a cura di: Arbeitsgruppe/Gruppo di ricerca „Geschichte und Region/Storia e regione“, Südtiroler Landesarchiv/Archivio provinciale di Bolzano und/e Kompetenzzentrum für Regionalgeschichte der Freien Universität Bozen/Centro di competenza Storia regionale della Libera Università di Bolzano

Geschichte und Region/Storia e regione is a peer reviewed journal.

Redaktion/redazione: Andrea Bonoldi, Francesca Brunet, Siglinde Clementi, Andrea Di Michele, Ellinor Forster, Florian Huber, Stefan Lechner, Hannes Obermair, Gustav Pfeifer, Martina Salvante, Philipp Tolloi, Oswald Überegger

Geschäftsführend/direzione: Margareth Lanzinger

Redaktionsanschrift/indirizzo della redazione: Geschichte und Region/Storia e regione, Südtiroler Landesarchiv/Archivio Provinciale di Bolzano, A.-Diaz-Str./via A. Diaz 8, I-39100 Bozen/Bolzano, Tel. + 39 0471 411972, Fax +39 0471 411969

e-mail: info@geschichteundregion.eu

Internet: geschichteundregion.eu; storiaeregione.eu

Korrespondenten/corrispondenti: Giuseppe Albertoni, Trento · Thomas Albrich, Innsbruck · Helmut Alexander, Innsbruck · Agostino Amantia, Belluno · Marco Bellabarba, Trento · Laurence Cole, Salzburg · Emanuele Curzel, Trento · Elisabeth Dietrich, Innsbruck · Alessio Fornasin, Udine · Thomas Götz, Regensburg · Paola Guglielmotti, Genova · Maria Heidegger, Innsbruck · Hans Heiss, Brixen · Martin Kofler, Lienz · Margareth Lanzinger, Wien · Werner Matt, Dornbirn · Wolfgang Meixner, Innsbruck · Luca Mocarelli, Milano · Cecilia Nubola, Trento · Tullio Omezzoli, Aosta · Luciana Palla, Belluno · Eva Pfanzelter, Innsbruck · Luigi Provero, Torino · Reinhard Stauber, Klagenfurt · Gerald Steinacher, Lincoln/Nebraska · Rodolfo Taiani, Trento · Michael Wedekind, Wien · Rolf Wörsdörfer, Frankfurt

Presserechtlich verantwortlich/direttore responsabile: Günther Pallaver

Titel-Nr. STV 5556 ISSN 1121-0303

Bibliographische Informationen der Deutschen Bibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

© 2017 by StudienVerlag Ges.m.b.H., Erlererstraße 10, A-6020 Innsbruck

e-mail: order@studienverlag.at, Internet: www.studienverlag.at

Geschichte und Region/Storia e regione erscheint zweimal jährlich/esse due volte l'anno. Einzelnummer/singolo fascicolo: Euro 29,00 (zuzügl. Versand/più spese di spedizione), Abonnement/abbonamento annuo (2 Hefte/numeri): Euro 41,00 (Abonnementpreis inkl. MwSt. und zuzügl. Versand/IVA incl., più spese di spedizione). Alle Bezugspreise und Versandkosten unterliegen der Preisbindung. Abbestellungen müssen spätestens 3 Monate vor Ende des Kalenderjahres schriftlich erfolgen. Gli abbonamenti vanno disdetti tre mesi prima della fine dell'anno solare.

Abo-service/servizio abbonamenti: Tel.: +43 (0)512 395045, Fax: +43 (0)512 395045 - 15

E-Mail: aboservice@studienverlag.at

Layout: Fotolitho Lana Service; Umschlaggestaltung/copertina: Dall'Ö&Freunde
Umschlagbild/foto di copertina: Verkehrsstau am Brennerpass, 1950er Jahre / In coda al passo del Brennero, anni '50 (Sammlung/collezione Reinhold Nössing, Geschichtsverein Brixen); Inserat anlässlich der Eröffnung der Brennereisenbahn / Annuncio in occasione dell'inaugurazione della ferrovia del Brennero (Innsbrucker Nachrichten 14, 186, 16. August/agosto 1867, S. 1731).

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie, Mikrofilm oder in einem anderen Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Verlags reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden. È vietata la riproduzione, anche parziale, con qualsiasi mezzo effettuata, compresa la fotocopia, anche ad uso interno o didattico, non autorizzata.

Gedruckt auf umweltfreundlichem, chlor- und säurefrei gebleichtem Papier. Stampato su carta ecologica. Gefördert von der Kulturabteilung des Landes Tirol. Pubblicato con il sostegno dell'ufficio cultura del Land Tirol.



AUTONOME
PROVINZ
BOZEN
SÜDTIROL



PROVINCIA
AUTONOMA
DI BOLZANO
ALTO ADIGE

—
unibz
—

Inhalt/Indice

Editorial/Editoriale
Verkehr und Infrastruktur
Trasporti e infrastrutture

Sergio Onger/Ivan Paris	18
<i>La riorganizzazione del sistema idroviario padano: l'idrovia Locarno-Venezia</i>	
Alfred Werner Höck.	41
<i>Infrastrukturpolitik und Arbeitsmigration am Beispiel des Baues des Salzburger Tauerntunnels in den Jahren 1901–1909</i>	
Magdalena Pernold.	64
<i>Die Brennerautobahn als Infrastruktur für Verkehr und Transit: Zur Entgrenzung geografischer Verkehrsräume im Zeitraum ihrer Realisierung</i>	
Paolo Tedeschi	82
<i>Attraversare le Alpi per formare l'Europa: la BEI e il finanziamento dei progetti relativi alle vie di comunicazioni alpine (anni 1960 e 1970)</i>	

Aufsätze/Contributi

Carlo Bartalucci	103
<i>Bartolomeo Talenti alle fiere di Bolzano. Una famiglia di mercanti lucchesi tra istanze di riforma e tradizione</i>	

Julia Hörmann-Thurn und Taxis	125
<i>Ao. Univ. Prof. Mag. Dr. Klaus Brandstätter (29.11.1961–23.8.2014) – Eine Erinnerung</i>	
Sabine Jagodzinski/Aleksandra Kmak-Pamirska	128
<i>Überlegungen im Nachklang der Konferenz „Regionalität als historische Kategorie. Prozesse, Diskurse, Identitäten im Mitteleuropa des 16.–19. Jahrhunderts“</i>	
Alessandro Paris	137
<i>“1813–1816. Il paese sospeso: la costruzione della provincia tirolese / Das Land in der Schwebe. Die Konstruktion des Landes Tirol”. Cronaca del convegno</i>	
Margareth Lanzinger/Janine Maegraith	144
<i>Witwenrechte im Litauen des 16. Jahrhunderts. Rezensionessay aus Tiroler Vergleichsperspektive</i>	

Rezensionen/Recensioni

Margareth Lanzinger, Verwaltete Verwandtschaft. Eheverbote, kirchliche und staatliche Dispenspraxis im 18. und 19. Jahrhundert	153
<i>(Jürgen Schlumbohm)</i>	
Florian Huber, Grenzkatholizismen. Religion, Raum und Nation in Tirol 1830–1848	159
<i>(Dieter Langewiesche)</i>	
Wolfram Siemann, Metternich. Strategie und Visionär	164
<i>(Karin Schneider)</i>	
Martin Aust/Frithjof Benjamin Schenk (Hg.), Imperial Subjects. Autobiographische Praxis in den Vielvölkerreichen der Romanovs, Habsburger und Osmanen im 19. und frühen 20. Jahrhundert.	167
<i>(Kurt Scharr)</i>	
Hans Heiss/Rudolf Holzer, Sepp Innerkofler. Bergsteiger, Tourismuspionier, Held	169
<i>(Markus Wurzer)</i>	
Nadja Danglmaier/Werner Koroschitz, Nationalsozialismus in Kärnten. Opfer. Täter. Gegner	173
<i>(Brigitte Entner)</i>	

Abstracts

Anschrift der Autoren und Autorinnen/Recapito degli autori e delle autrici

Dieses Heft von *Geschichte und Region/ Storia e regione* versammelt Beiträge, die auf der Tagung der Internationalen Gesellschaft für historische Alpenforschung (IGHA) im September 2015 in Bozen zum Thema „Transit. Infrastrukturen und Gesellschaft in den Alpen von der Antike bis heute“ präsentiert wurden. Einige weitere sind in der Nummer 21/2016 der Zeitschrift *Histoire des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen* erschienen. Die Konferenz war das Ergebnis des Zusammenwirkens von IGHA, Geschichte und Region/Storia e regione, des *Dipartimento di Economia e Management* der Universität Trient und des Kompetenzzentrums für Regionalgeschichte der Freien Universität Bozen. Das Tagungsthema widmete sich einem besonders ertragreichen Forschungsfeld der historischen Alpenforschung, nämlich der Interaktion zwischen transalpinen Warenströmen, zirkulierenden Menschen und Informationen einerseits und den Veränderungen lokaler Gesellschaften aus einer Perspektive der langen Dauer andererseits, die von der Bronzezeit bis zur Schnellverbindung Turin-Lyon reichte.

Nicht unüblich ist die dialektische Gegenüberstellung von „durchqueren Alpen“ und „gelebten Alpen“.¹ Die erste dieser beiden Bestimmungen bezeichnet den traditionellen Zugang, der den alpinen Raum vor allem aus

1 Jean François BERGIER, *Des Alpes traversées aux Alpes vécues: Pour un projet de coopération internationale et interdisciplinaire en histoire des Alpes*. In: *Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen* 1 (1996), S. 11–21.

Questo numero di *Geschichte und Region/Storia e regione* ospita alcuni contributi presentati al convegno biennale dell'Associazione internazionale per la storia delle Alpi (AISA), che si è tenuto a Bolzano nel settembre del 2015 ed è stato dedicato al tema “Transiti. Infrastrutture e società dall'antichità ad oggi”. Altri articoli derivanti da relazioni presentate in quell'occasione sono usciti sul numero 21/2016 di *Histoire des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen*. L'incontro è nato dalla collaborazione tra l'AISA, Geschichte und Region/Storia e regione, il Dipartimento di Economia e Management dell'Università degli Studi di Trento e il Centro di competenza per la Storia Regionale della Libera Università di Bolzano. Il tema scelto ha riguardato uno degli ambiti di ricerca più stimolanti per chi si occupa di storia alpina, ovvero l'interazione tra i flussi di circolazione di merci, persone e informazioni attraverso le Alpi e l'evoluzione delle società locali in una prospettiva di lungo periodo, che ha visto gli interventi coprire un lungo arco cronologico, dall'età del Bronzo alla Torino-Lione.

Una nota contrapposizione dialettica riferita alla storia delle Alpi è quella che mette le “Alpi attraversate” di fronte alle “Alpi vissute”.¹ Con la prima accezione viene indicato l'ap-

1 Jean François BERGIER, *Des Alpes traversées aux Alpes vécues: Pour un projet de coopération internationale et interdisciplinaire en histoire des Alpes*. In: *Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen* 1 (1996), pp. 11–21.

der Außenperspektive als Grenze und als Hindernis betrachtet hat, das sich militärischen Unternehmungen, Handelsrouten und kulturellen Einflüssen machtvoll in den Weg stellt. Daher lag der Schwerpunkt vor allem auf den Strategien, die ins Werk gesetzt wurden, um die Gebirgskette zu überwinden. Demgegenüber rückte das historische Eigenleben in alpinen *communities* – die „gelebten Alpen“ eben – in den Hintergrund. Historische Erfahrungswelten erhielten in den letzten drei Jahrzehnten jedoch verstärkt Aufmerksamkeit, die zu wichtigen neuen Ergebnissen geführt hat.

In diesem Zusammenhang hat sich innerhalb der avancierten Forschung die Vorstellung durchgesetzt, dass eine belastbare Interpretation der historischen Dynamiken im alpinen Raum auf Zusammenspiel und Wechselwirkung von Durchquerungen, lokalen Gegebenheiten und Austauschbeziehungen mit dem Umland gründen muss. Das bedeutet zugleich eine klare Absage an das Stereotyp der Marginalität und Rückständigkeit und ebenso an die wiederkehrende Idealisierung alpiner Gesellschaften als Hort harmonisch verkürter politischer, ökonomischer und kultureller Autarkie. Der auf Transit und materielle wie immaterielle Aspekte der Verkehrsinfrastruktur gerichtete Blick führt zur Auseinandersetzung mit Planungs- und Arbeitsabläufen, Investitionen, technischen Möglichkeiten und Akteuren. Zugleich müssen aber auch die Rückwirkungen des Transits auf den regionalen Raum und das Wechselspiel von lokalen Vorstellungen und Anstößen von außen einbezogen werden.

proccio tradizionale di chi considerava l'area alpina essenzialmente dal punto di vista esterno, come un confine, un ostacolo che si frapponeva a imprese militari, transiti commerciali e influssi culturali, centrando così l'attenzione soprattutto su possibilità e strategie per superare la catena montuosa. Veniva in tal modo relegata in secondo piano l'esperienza storica propria e connessa al territorio delle comunità locali – le “Alpi vissute” appunto – che invece da un trentennio a questa parte è stata oggetto di nuova attenzione, con risultati importanti.

L'idea di fondo che alimenta oggi la storiografia più attenta è che un'interpretazione corretta delle dinamiche storiche in area alpina debba basarsi sull'interazione e l'influenza reciproca tra attraversamenti, specificità locali e relazioni con le aree circostanti. Un rifiuto deciso dunque dello stereotipo delle Alpi nella storia come luogo della marginalità e arretratezza, ma anche di una certa, ricorrente idealizzazione delle società alpine come manifestazione privilegiata di un'armoniosa autarchia politica, economica e culturale. In questo senso parlare di trasporti e di infrastrutture materiali e immateriali di comunicazione significa dunque trattare di percorsi, investimenti, tecniche e attori, ma anche considerare le ricadute dei transiti sulle comunità del territorio e l'interazione reciproca tra specificità locali e impulsi esterni.

Il discorso attorno ai sistemi di trasporto e comunicazione del passato in area alpina non è tuttavia soltanto una questione puramente storiografica, ma

Die Frage nach Transport- und Verkehrssystemen vergangener Zeiten im Alpenraum ist jedoch nicht ausschließlich historiografischer Natur, sondern ihr kommt auch im öffentlichen Diskurs Bedeutung zu.² Große Infrastrukturmaßnahmen wurden häufig nicht nur in Hinblick auf die Anforderungen gestiegener Mobilität sowie hinsichtlich technischer und finanzieller Aspekte debattiert, sondern auch bezüglich mehr oder weniger gut dokumentierter historischer Streckenverläufe thematisiert. Denn alte Routen dienten nicht selten der Legitimierung geplanter Bauvorhaben.³ Seit den 1970er Jahren ist die öffentliche Meinung besonders stark auf Umweltproblematiken gerichtet, die mit den transalpinen Verkehrsströmen und dem Ausbau der touristischen Infrastruktur – wie Skipisten und Aufstiegsanlagen – verbunden sind. Damit einher geht die Frage nach Praktiken

occupa anche una posizione di rilievo nel dibattito pubblico.² La realizzazione di opere infrastrutturali di grandi dimensioni è stata spesso valutata non soltanto in base alla crescente domanda di mobilità e a fattori tecnici ed economico-finanziari, ma anche alla luce di una più o meno documentata tradizione storica di percorsi e transiti lungo determinate direttrici, che non di rado è stata messa in rilievo per dare legittimità ai progetti proposti.³ Dagli anni Settanta del Novecento in poi inoltre, una parte importante dell'opinione pubblica si è dimostrata particolarmente sensibile nei confronti delle criticità connesse al crescente impatto ambientale dei flussi di traffico transalpino e delle infrastrutture a sostegno della mobilità turistica e della pratica sportiva, come ad esempio piste da sci e impianti di risalita. Un tema, quello della sostenibilità delle pratiche di utilizzo del territorio, che in forme diverse è profondamente radicato nell'esperienza delle comunità alpine.

2 Vgl. Christoph Maria MERKI/Hans-Ulrich SCHIEDT/Laurent TISSOT, Verkehrsgeschichte. Einleitung/Histoire des transports. Introduction. In: Hans-Ulrich SCHIEDT/Laurent TISSOT/Christoph Maria MERKI/Rainer C. SCHWINGES (Hg.), Verkehrsgeschichte – Histoire des transports, Zürich 2010, S. 17–21.

3 Für den Fall der Brennerautobahn ist ein solcher Zugang exemplarisch aufgezeigt bei Leo FEIST, Vom Saumpfad zur Tiroler Autobahn, Innsbruck 1980. Zum Zusammenspiel zwischen aktuellen Bauvorhaben und historischer Forschung siehe auch Anselmo BARONI/Elvira MIGLIARIO, Dalle autostrade alle viee romane. Considerazioni di storia politica e istituzionale sull'uso diacronico di alcuni grandi assi viari transalpini. In: Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen 21 (2016), S. 13–25. Als neuere interdisziplinäre Untersuchung zu einem der zentralen Knotenpunkte des alpinen Transits, an dem kürzlich der längste Eisenbahntunnel der Welt eröffnet wurde, siehe Marianne BURKHALTER/Christian SUMI (Hg.), Der Gotthard/Il Gottardo. Landscape – Myths – Technology, Zürich 2016.

2 Cfr. Christoph Maria MERKI/Hans-Ulrich SCHIEDT/Laurent TISSOT, Verkehrsgeschichte. Einleitung/Histoire des transports. Introduction. In: Hans-Ulrich SCHIEDT/Laurent TISSOT/Christoph Maria MERKI/Rainer C. SCHWINGES (a cura di), Verkehrsgeschichte – Histoire des transports, Zürich 2010, pp. 17–21.

3 Per il caso dell'autostrada del Brennero è esemplare di questo approccio Leo FEIST, Vom Saumpfad zur Tiroler Autobahn, Innsbruck 1980. Sull'interazione tra opere attuali e ricerca storica cfr. anche Anselmo BARONI/Elvira MIGLIARIO, Dalle autostrade alle viee romane. Considerazioni di storia politica e istituzionale sull'uso diacronico di alcuni grandi assi viari transalpini. In: Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen 21 (2016), pp. 13–25. Per una recente analisi interdisciplinare di uno dei grandi nodi del transito alpino, che ha da poco visto l'inaugurazione del più lungo tunnel ferroviario del mondo, cfr. Marianne BURKHALTER/Christian SUMI (a cura di), Der Gotthard/Il Gottardo. Landscape – Myths – Technology, Zürich 2016.

der nachhaltigen Nutzung naturräumlicher Ressourcen, die auf unterschiedliche Weise ein tief verankerter Bestandteil alpiner Lebenswelten sind.

Neuere historische Arbeiten haben zu Recht hervorgehoben, dass sich die Untersuchung von Transport- und Verkehrssystemen auf das komplexe Zusammenwirken technologischer, politischer, wirtschaftlicher und kultureller Phänomene einlassen muss.⁴ In diesem Sinn sind Transportinfrastrukturen als sozio-technisches System aufzufassen, in das eine Vielzahl divergierender Interessen involviert ist und das den historischen Kontext gleichermaßen beeinflusst wie es von diesem seinerseits geprägt wird.⁵ So ist eine Autobahn zwar unverkennbar durch ihre technisch-bauliche Dimension gekennzeichnet, doch sind ihre Realisierung, Nutzung und Wahrnehmung von politischen, sozio-ökonomischen und kulturellen Prozessen abhängig, in die zahlreiche öffentliche und private, lokale und überregionale Akteure einbezogen sind. In einer bestimmten Phase formt sich ein Teil dieser Kräfte zu produktiven Synergien, was die Umsetzung von Infrastrukturvorhaben ermöglicht.

Die Komplexität historischer Untersuchungen von Infrastrukturen und Verkehrssystemen ist nicht zuletzt von

La storiografia ha di recente messo in luce quanto l'analisi dei sistemi di trasporto e di comunicazione debba confrontarsi con una forte complessità, definita dal concorrere di elementi tecnici, politici, economici e culturali.⁴ In questo senso, un'infrastruttura di trasporto può essere considerata come un sistema socio-tecnico, che vede la partecipazione di numerosi soggetti con fini diversi, e che influenza ed è a sua volta influenzato dal contesto storico in cui si colloca.⁵ Se un'autostrada è innegabilmente una struttura materiale caratterizzata da una precisa dimensione tecnica, la sua realizzazione, il suo uso e la sua percezione sono però condizionati da processi politici, socio-economici e culturali che coinvolgono una moltitudine di attori pubblici e privati, locali e non. In una determinata fase, alcune di queste forze in campo riescono a trovare le sinergie giuste, e ciò rende possibile lo sviluppo dell'infrastruttura.

La complessità dell'analisi storica delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto è anche definita dall'incidenza della dimensione temporale, per cui l'ideazione, la progettazione e l'esecuzione delle opere si estende spesso su tempi molto lunghi, comportando il rischio che possano cambiare le condi-

4 MERKI et al., Einleitung/Introduction, S. 18.

5 Vgl. Paul N. EDWARDS, *Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization*. In: Thomas J. MISA/Philip BREY/Andrew FEENBERG (Hg.), *The History of Sociotechnical Systems. Modernity and Technology*, Cambridge (MA) 2003, S. 185–226. Im weitesten Sinn kommt Edwards zum Schluss, dass: “infrastructures simultaneously shape and are shaped by – in other word, co-construct – the condition of modernity” (S. 186).

4 MERKI et al., Einleitung/Introduction, p. 18.

5 Cfr. Paul N. EDWARDS, *Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization*. In: Thomas J. MISA/Philip BREY/Andrew FEENBERG (a cura di), *The History of Sociotechnical Systems. Modernity and Technology*, Cambridge (MA) 2003, pp. 185–226. In senso più ampio, Edwards giunge a scrivere che: “infrastructures simultaneously shape and are shaped by – in other word, co-construct – the condition of modernity” (p. 186).

deren temporaler Dimension geprägt. Denn Konzept, Planung und Umsetzung konnten sich über sehr lange Zeiträume hinziehen und das Risiko mit sich bringen, dass sich die politischen, technischen oder finanziellen Rahmenbedingungen währenddessen wandelten. Sowohl die politische wie auch die ökonomische Seite von Infrastrukturmaßnahmen sind von solchen Verzögerungen betroffen. In politischer Hinsicht erfordert die Realisierung eines kostenintensiven und groß angelegten Projekts mit weitreichenden Auswirkungen vor Ort die Fähigkeit, es so zu konzeptualisieren, dass ein eindeutiger Zusammenhang zwischen Kosten und Nutzen besteht. Dabei geht es um möglichst genaue Prognosen der Entwicklung des Verkehrsaufkommens – also der Nachfrage – und hinsichtlich der sich bereits abzeichnenden Veränderungen im Transportwesen. Zu berücksichtigen ist, dass Infrastruktur nie isoliert, sondern stets Teil eines größeren Netzes ist, das sich verändert. Bei groß angelegten Verkehrsprojekten handelt es sich also um ziemlich schwierige Unterfangen. Daher überrascht nicht, dass die Zweckmäßigkeit eines neuen Bauvorhabens häufig sehr kontrovers beurteilt wird, wobei sich Vorstellungen zu Nutzungs- und Zukunftsperspektiven der betroffenen Gebiete oft diametral gegenüberstehen.⁶ Unter ökonomischen Gesichtspunkten bringen Verzö-

zungen politische, technische e finanziarie di contesto. Sia la dimensione politica, che quella economica delle infrastrutture vengono condizionate da questi tempi dilatati. Sotto il profilo politico, la realizzazione di un'opera di costo elevato, grandi dimensioni e forte impatto sul territorio richiede una capacità di visione che sia in grado di delineare un chiaro rapporto tra costi e benefici. Molto spesso si tratta di fare previsioni il più possibile accurate sull'evoluzione del traffico – e dunque della domanda – e sui cambiamenti in atto nelle tecnologie di trasporto, tenendo anche conto del fatto che un'infrastruttura non è mai isolata, ma si inserisce in una rete destinata anch'essa a trasformarsi nel tempo. Pare chiaro come si tratti di un esercizio piuttosto difficile, e non sorprende dunque che intorno alla valutazione dell'opportunità di un'opera possano insorgere aspri conflitti, oggi alimentati anche da visioni contrastanti sulla funzione e il destino dei territori interessati.⁶ Sotto il profilo economico, i tempi lunghi che spesso intercorrono tra l'ideazione e il completamento di un'infrastruttura incidono non soltanto sulla prevedibilità dei costi, ma anche sulle strategie di finanziamento: tra il momento dell'investimento e quello in cui un'infrastruttura comincerà a generare utili possono trascorrere molti anni, e ciò richiede strumenti finanziari pecu-

6 Zum Konflikt unterschiedlicher Verkehrskonzepte im Alpenraum vgl. beispielsweise Anne-Marie GRANET ABISSET, *L'aplanissement de la montagne: un rêve de techniciens et d'aménageurs européens. L'exemple du Lyon Turin Ferroviaire (LTF)*. In: *Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen* 21 (2016), S. 233–254.

6 Sul conflitto di visioni differenti nella realizzazione di infrastrutture alpine, cfr. ad es. Anne-Marie GRANET ABISSET, *L'aplanissement de la montagne: un rêve de techniciens et d'aménageurs européens. L'exemple du Lyon Turin Ferroviaire (LTF)*. In: *Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen* 21 (2016), pp. 233–254.

gerungen zwischen der Planungsphase und dem Abschluss von infrastrukturellen Bauten nicht nur die Kostenplanung, sondern auch die Finanzierungsstrategien ins Wanken. Daher sind bei Großprojekten, die erst nach vielen Jahren Gewinne erzielen, besondere Finanzierungsinstrumente nötig.⁷ Zu den bereits genannten Aspekten kommt damit als weiterer Faktor die *Governance* hinzu, im Sinne der Koordination der in die verschiedenen Planungs- und Realisierungsphasen sowie in die Erhaltung und Nutzung involvierten Akteure. Denn diese stehen im Spannungsfeld zwischen zentralstaatlichen und regionalen, öffentlichen und privaten Interessen, die zumeist auch internationale Verflechtungen mit einschließen.

Gilt dieser Befund ganz allgemein, so sind Transport- und Verkehrssysteme im alpinen Raum darüber hinaus mit besonderen Anforderungen konfrontiert. Allein die naturräumlichen und klimatischen Bedingungen erhöhen die Kosten der Realisierung und Erhaltung von Infrastrukturen. Gerade die geografischen Hindernisse, die die Mobilität in Bergregionen einschränken, haben einen maßgeblichen Anteil daran, dass sich die Umsetzung und der Ausbau von Verkehrsinfrastruktur auf den jeweiligen Wirtschafts- und Siedlungsraum besonders nachhaltig auswirken, indem sie den einen Entwicklungschancen bieten, zugleich aber andere davon ausschließen. Was den italienischen Alpenraum in der zweiten Hälfte des 20.

liari.⁷ A questi aspetti si connette dunque inevitabilmente anche quello della *governance*, ossia dei processi di coordinamento tra gli attori che partecipano all'ideazione, progettazione, realizzazione, mantenimento e uso delle infrastrutture, su cui convergono questioni come le tensioni tra istanze politiche centrali e periferiche, tra regia pubblica e ruolo dei privati, tra gestione dell'infrastruttura e interessi delle comunità locali, tenuto anche conto del fatto che molte realizzazioni infrastrutturali hanno oggi una dimensione internazionale.

Se quanto detto vale in generale, per il mondo alpino la questione delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto assume connotati specifici, in primo luogo perché la conformazione del territorio e le condizioni climatiche creano vincoli forti, cui sono connessi costi di realizzazione e mantenimento delle infrastrutture relativamente più elevati che altrove. E proprio gli ostacoli materiali alla mobilità in montagna contribuiscono a far sì che la realizzazione o il potenziamento di un'infrastruttura possa ridisegnare in maniera importante lo spazio economico e insediativo del territorio, agevolando in maniera significativa alcune aree ed escludendone altre. Per quanto riguarda le province alpine italiane nella seconda metà del Novecento ad esempio, pare chiaro come l'evoluzione positiva dell'economia della Valle d'Aosta e delle province di Trento e Bolzano rispetto a quelle di

7 Vgl. Youssef CASSIS/Giuseppe DE LUCA/Massimo FLORIO (Hg.), *Infrastructure Finance in Europe. Insights into the History of Water, Transport, and Telecommunications*, Oxford 2016.

7 Cfr. Youssef CASSIS/Giuseppe DE LUCA/Massimo FLORIO (a cura di), *Infrastructure Finance in Europe. Insights into the History of Water, Transport, and Telecommunications*, Oxford 2016.

Jahrhunderts betrifft, so liegt auf der Hand, dass die günstige Wirtschaftsentwicklung im Aostatal, im Trentino und in Südtirol – verglichen etwa mit den Provinzen Belluno und Sondrio⁸ – nicht nur mit den unbestreitbaren Vorteilen der Autonomiestatute verbunden ist, sondern auch mit den wichtigen transalpinen Verkehrsachsen, die diese Territorien durchqueren – aber anderswo fehlen. Und dasselbe trifft auch auf die Binnenräume der genannten Regionen zu: Prosperität hat sich im Laufe der Zeit vor allem dort entfaltet, wo die Verkehrsverbindungen am besten ausgebaut sind.⁹ Dies macht deutlich, dass Infrastrukturmaßnahmen in den alpinen Regionen eine zentrale Bedeutung zukommt, nicht nur in Hinblick auf ihre raumorganisatorischen und ökonomischen Auswirkungen, sondern auch als Herausforderung auf den verschiedenen Ebenen der regionalen Politik. Diese muss sich Initiativen und Vorhaben stellen, deren Akteure und Ressourcen weit über den eigenen regionalen Raum hinausreichen, aber auch Konfliktsituationen bewältigen, die die Umsetzung und der Betrieb von Infrastrukturen nahezu unvermeidlich vor Ort erzeugen.

Die vier Beiträge des thematischen

Belluno e Sondrio⁸ sia da leggere non soltanto alla luce degli indubbi vantaggi connessi agli statuti di autonomia, ma anche in relazione alla presenza sul territorio di importanti direttrici di attraversamento delle Alpi, che nelle altre realtà invece mancano. E un discorso analogo si potrebbe fare all'interno dei singoli territori, con le aree dotate di migliori collegamenti che hanno visto crescere nel tempo il loro peso relativo.⁹ Appare così evidente come le infrastrutture giochino un ruolo importante per le regioni alpine non soltanto per le loro ricadute sui processi spaziali ed economici, ma anche perché costituiscono un delicato banco di prova per i diversi livelli di governo locale che devono misurarsi con iniziative e progetti che coinvolgono attori e risorse che vanno ben oltre la dimensione regionale, ma anche con la necessità di risolvere i conflitti che la realizzazione e la gestione delle infrastrutture inevitabilmente genera sul territorio.

I quattro contributi presentati nella parte monografica della rivista affrontano questi temi in relazione ad alcuni importanti progetti infrastrutturali alpini e perialpini tra Otto- e Novecento. Nell'articolo intitolato "La riorganizzazione del sistema idroviario

8 Vgl. Andrea BONOLDI, A Farewell to Marginality. Development Paths in the Italian Alpine Provinces since World War II. In: Andrea BONOLDI/Andrea LEONARDI (Hg.), *Recovery and Development in the European Periphery (1945–1960)*, Bologna/Berlin, 2009, S. 129–161.

9 So steht das Anwachsen städtischer Räume in den Alpen in einem engen Zusammenhang mit deren Lage an Knotenpunkten von Verkehrsnetzen, die sie mit sehr dynamischen voralpinen Ballungsräumen verbinden. Vgl. hierzu Manfred PERLIK, *Alpenstädte: Zwischen Metropolisation und neuer Eigenständigkeit*, Bern 2001.

8 Cfr. Andrea BONOLDI, A Farewell to Marginality. Development Paths in the Italian Alpine Provinces since World War II. In: Andrea BONOLDI/Andrea LEONARDI (a cura di), *Recovery and Development in the European Periphery (1945–1960)*, Bologna/Berlin 2009, pp. 129–161.

9 Il ruolo crescente di molte aree urbane nelle Alpi è ad esempio connesso in modo significativo al loro essere nodi di una rete che le connette con le realtà perialpine più dinamiche. Cfr. Manfred PERLIK, *Alpenstädte: Zwischen Metropolisation und neuer Eigenständigkeit*, Bern 2001.

Teils greifen diese Themenstellungen mit Blick auf einige infrastrukturelle Großprojekte des Alpen- und Voralpenraums im 19. und 20. Jahrhundert auf. Der Beitrag von Sergio Onger und Ivan Paris über die Planung von Wasserwegen in der Poebene – mit dem Ziel einer Verbindung zwischen Locarno und Venedig – richtet sein Augenmerk auf die Wechselfälle eines langwierigen und vielschichtigen, aber letztlich nie verwirklichten Vorhabens. Doch sind daraus Projekte und Debatten entstanden, die Schlaglichter auf einige wesentliche Aspekte der Entwicklung von Verkehrssystemen werfen. Erste Diskussionen über einen modernen Schifffahrtskanal, der die dynamischen Wirtschaftsräume in Lombardo-Venetien und im Tessin mit dem adriatischen Meer verbinden sollte, setzten bereits im 19. Jahrhundert ein. Sie zogen sich durch das gesamte 20. Jahrhundert mit entsprechenden Anpassungen an die technischen, wirtschaftlichen und politischen Veränderungen. So arbeiten die beiden Verfasser die sich wandelnden Kontexte dieses langlebigen Projekts und der internationalen Einbindungen – die Schweiz war bis 1965 involviert – klar heraus und gehen auf Probleme der Abstimmung unterschiedlicher Interessen, auf die Konkurrenz neuer Transportsysteme – zunächst der Eisenbahn, dann der Autobahn – und die schwierige Kostenabschätzung ein. Auch die überwiegend alpine Region Trentino-Südtirol beteiligte sich an einer der Projektphasen in der Überzeugung, dass ein Anschluss ihres Verkehrsnetzes an die geplante Wasserstraße in der Poebene nutzbringend sein könnte. Abge-

padano: l'idrovia Locarno-Venezia", Sergio Onger e Ivan Paris trattano la lunga e complessa vicenda di un'infrastruttura che non è mai stata realizzata, ma che ha dato vita a progetti e dibattiti da cui emergono alcuni aspetti cruciali dell'evoluzione dei sistemi di trasporto. La discussione attorno a un'infrastruttura di navigazione moderna che garantisca un collegamento efficiente tra un'area altamente dinamica come quella lombardo-veneta e ticinese e il mare Adriatico prende le mosse nel corso dell'Ottocento, e si protrae poi per tutto il secolo successivo, riflettendo i mutamenti tecnologici, economici e politici in atto. Tra i fattori messi in luce dai due autori vi sono appunto gli effetti delle variazioni delle variabili di contesto sul progetto nella sua lunga vita, la dimensione internazionale dello stesso, che fino al 1965 vide anche la Svizzera come parte in causa, i problemi di coordinamento tra i numerosi soggetti coinvolti, la concorrenza esercitata da nuove forme di trasporto – prima quello ferroviario, poi quello su gomma – la difficile valutazione preventiva dei costi effettivi dell'infrastruttura. Anche una regione prettamente alpina come il Trentino-Alto Adige partecipò a una fase del progetto, nella convinzione che l'idrovia padana potesse costituire un'utile integrazione alla propria rete di trasporti. Al di là del fatto che in tempi recenti la proposta è riemersa in un'ottica di valorizzazione turistica, un'eredità visibile del progetto, che testimonia anche la maggiore attenzione che nell'Italia postbellica è stata data al trasporto su gomma, è riscontrabile nel fatto che l'autostrada A35 Brescia-

sehen davon, dass das Projekt in jüngerer Zeit in Hinblick auf die touristische Nutzung neu diskutiert wurde, zeigt sich ein Niederschlag in der Trassenführung der 2014 dem Verkehr übergebenen Autobahn A35 Brescia-Bergamo-Mailand, die einem Abschnitt einer der ursprünglich für den Wasserweg geplanten Strecken folgt – was zugleich ein Beleg für die Dominanz des Autoverkehrs im Nachkriegsitalien ist.

Alfred Werner Höck fokussiert in seiner Untersuchung auf Infrastrukturpolitik und Arbeitsmigration in Zusammenhang mit dem Bau des Salzburger Tauertunnels in den Jahren von 1901 bis 1909 und wirft die Frage nach den Lebens- und Arbeitsbedingungen der am Bau beteiligten Arbeiter auf. Ebenso geht es um die Auswirkungen der Präsenz einer großen Masse von ortsfremden Arbeitskräften auf die lokale Gesellschaft. Der Tunnel war ein Schlüsselement eines ambitionierten Bahnprojekts, das die böhmischen Länder über Salzburg mit Triest verknüpfen und damit eine Alternative zu der über Wien führenden Südbahn-Strecke darstellen sollte. Deren Betreibergesellschaft hatte über Jahrzehnte eine wesentliche Monopolstellung an der Verbindung zwischen den wirtschaftlich am stärksten entwickelten Regionen der Monarchie und dem Mittelmeer inne. Obwohl in vergleichsweise kurzer Zeit fertiggestellt, wurde die Tauernverbindung infolge der Auswirkungen des Ersten Weltkriegs in ihrer Bedeutung zum Teil erheblich geschmälert. Das Bauprojekt hatte in relativ dünn besiedelte, soziokulturell wenig differenzierte, sehr traditionale und weitgehend landwirtschaftlich struktu-

Bergamo-Milano, entrata in esercizio nell'estate del 2014, ripercorra parte di uno dei tracciati ipotizzati per l'idrovia.

Il lavoro di Alfred Werner Höck, "Infrastrukturpolitik und Arbeitsmigration am Beispiel des Baues des Salzburger Tauertunnels in den Jahren 1901–1909", è invece incentrato soprattutto sulle condizioni di vita e lavoro delle maestranze impiegate nella realizzazione della galleria ferroviaria dei Tauri, e sull'impatto che ebbe sulla società locale l'afflusso di una massa consistente di manodopera straniera. L'opera rappresentava un elemento chiave della linea ferroviaria che avrebbe dovuto collegare l'area boema a Trieste attraverso il Salisburghese, proponendosi in alternativa al tracciato della *Südbahn* passante per Vienna, che aveva garantito per decenni alla società titolare una posizione di sostanziale monopolio nella gestione dei traffici tra le aree economicamente più evolute dell'impero e il mare. Se l'infrastruttura fu portata a termine piuttosto rapidamente, il suo ruolo sarebbe però stato almeno in parte ridimensionato a causa degli sconvolgimenti portati dalla prima guerra mondiale. La realizzazione della linea fece affluire in aree alpine relativamente poco popolate e caratterizzate da una struttura sociale e culturale omogenea e ancora largamente tradizionale un'enorme quantità di manodopera – 70.000 persone nel momento di massimo sforzo – proveniente in maggior parte dalle aree meno sviluppate della monarchia asburgica, come quella balcanica. La sfida per chi dirigeva i lavori e per le comunità locali fu duplice: da un lato garantire condizioni di vita e di lavoro accettabili, assicurando vitto,

rierte inneralpine Landstriche eine enorme Anzahl an Arbeitsmigranten geführt – 70.000 waren es am Höhepunkt der Arbeiten. Sie kamen vor allem aus gering entwickelten Gebieten der Monarchie, vornehmlich aus dem Balkanraum. Dies stellte für die Bauleitung wie für die lokale Verwaltung eine große Herausforderung dar. Einerseits galt es, akzeptable Lebens- und Arbeitsbedingungen zu gewährleisten und die adäquate Verpflegung, Unterkunft sowie Gesundheitsversorgung sicherzustellen. Andererseits richtete sich das Bemühen darauf, Konflikte zu vermeiden: zum einen zwischen den verschiedenen ethnischen Gruppen der Arbeiter und zum anderen zwischen den Arbeitern und der lokalen Bevölkerung. Diese stand den neu Angekommenen überwiegend misstrauisch gegenüber und nahm sie sowohl in Hinblick auf Sprache und Kultur, aber auch in ihrem Sozialprofil als fundamental ‚anders‘ wahr. An beiden Fronten waren die Problemlagen beträchtlich.

Magdalena Pernolds Beitrag über „Die Brennerautobahn als Infrastruktur für Verkehr und Transit. Zur Entgrenzung geografischer Verkehrsräume im Zeitraum ihrer Realisierung“ verschiebt die Blickrichtung thematisch und methodisch, indem sie die Realisierung dieser international bedeutsamen Transittrecke diskursanalytisch untersucht.¹⁰ Seit den 1950er Jahren, als man konkret begann, von dem Vorhaben zu sprechen, über die Eröffnung des letzten Teilstücks im Jahr 1974 bis

alloggio e assistenza sanitaria, dall'altro evitare che sorgessero conflitti tra gruppi di operai appartenenti a etnie diverse, e tra le maestranze e la popolazione locale, piuttosto diffidente nei confronti dei nuovi arrivati, percepiti come profondamente diversi sia sotto il profilo linguistico e culturale, che sotto quello sociale. Su entrambi questi fronti i problemi furono di non poco conto.

Con Magdalena Pernold e il suo contributo “Die Brennerautobahn als Infrastruktur für Verkehr und Transit. Zur Entgrenzung geografischer Verkehrsräume im Zeitraum ihrer Realisierung” il focus tematico e metodologico si sposta sull’analisi del discorso in relazione alla realizzazione di un’importante opera infrastrutturale di rilevanza internazionale come l’autostrada del Brennero.¹⁰ Nell’arco di tempo che va dagli anni Cinquanta, quando si cominciò a parlare concretamente del progetto, passando per l’apertura dell’ultimo tratto autostradale nel 1974, fino ad arrivare ai giorni nostri, i temi ai quali l’infrastruttura è stata associata nel discorso pubblico sono cambiati profondamente, riflettendo non soltanto i mutamenti intercorsi nel quadro congiunturale, ma anche quelli che hanno riguardato gli atteggiamenti e la cultura delle società locali. Negli anni Cinquanta, il *Wirtschaftswunder* tedesco, il miracolo economico italiano e il processo di formazione della Comunità economica europea costituirono una spinta importante per la realizza-

10 Vgl. dazu auch die kürzlich erschienene Monographie der Autorin: Magdalena PERNOLD, Traumstraße oder Transithölle? Eine Diskursgeschichte der Brennerautobahn in Tirol und Südtirol, Bielefeld 2016.

10 Cfr. ora la monografia della stessa Magdalena PERNOLD, Traumstraße oder Transithölle? Eine Diskursgeschichte der Brennerautobahn in Tirol und Südtirol, Bielefeld 2016.

in die Gegenwart haben sich die Inhalte des öffentlichen Diskurses rund um die Brennerautobahn tiefgreifend gewandelt. Dies ist nicht nur den günstigen konjunkturellen Entwicklungen geschuldet, sondern geht auch mit kulturellen Veränderungen der lokalen Gesellschaften einher. Das deutsche „Wirtschaftswunder“ der 1950er Jahre und sein italienisches Pendant sowie der Entstehungsprozess der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft gaben den entscheidenden Anstoß für die Umsetzung dieses technisch wie finanziell höchst anspruchsvollen Bauvorhabens. In der ersten Phase dominierten im öffentlichen Meinungsbild Themen wie der erwartete Modernisierungseffekt und die wirtschaftspolitische Bedeutung dieser Infrastrukturmaßnahme, aber – vor allem aus der Sicht Österreichs, das sich geopolitisch in einer schwierigen Lage befand – auch die Frage, ob die neue Verkehrsverbindung das europäische Projekt zu stärken vermochte. Obwohl die Zeit am Übergang von den 1950er zu den 1960er Jahren von massiven politischen Spannungen in Zusammenhang mit der Südtirolfrage geprägt war, wurde das Autobahnprojekt über den Brenner nie unterbrochen. Abgesehen von einigen wenigen Gegenstimmen, verlagerte sich die Debatte in dieser Zeit hin zur Frage der Streckenführung zwischen dem Brenner und Bozen. Zwei mögliche Trassen standen einander gegenüber: Die eine verlief durch das Eisacktal, die andere favorisierte eine Verbindung über das Passeiertal und Meran. Dabei vermischten sich lokale und überregionale Interessenslagen: Die zweite Variante war

zatione di un'opera che si presentava assai impegnativa sotto il profilo tecnico e finanziario. In una prima fase dunque i temi forti nel dibattito pubblico furono associati essenzialmente all'impatto modernizzatore dell'infrastruttura, al suo significato in termini di sviluppo economico e – soprattutto da parte dell'Austria che si trovava all'epoca in una delicata posizione geopolitica – sul contributo che l'opera poteva dare al rafforzamento del progetto europeo. Nonostante il periodo a cavallo tra gli anni Cinquanta e gli anni Sessanta del Novecento sia stato segnato da forti tensioni politiche connesse alla questione sudtirolese, il progetto non si è fermato, e, al di là di alcune posizioni minoritarie contrarie alla realizzazione, la discussione si è spostata soprattutto sul tracciato che l'autostrada avrebbe dovuto seguire tra il Brennero e Bolzano. Qui si contrapponevano due progetti. Uno favoriva il percorso attraverso la Val d'Isarco, l'altro prevedeva una direttrice val Passiria-Merano. Qui interessi locali e esterni si mescolavano, con la seconda variante sostenuta non soltanto dal mondo imprenditoriale e turistico meranese e dal quotidiano *Alto Adige*, ma anche da esponenti lombardi, che immaginavano un possibile sviluppo autostradale con un traforo dello Stelvio verso Milano. Gli anni Settanta hanno poi visto non solo il completamento dell'opera e la sua entrata in esercizio, ma anche l'emergere di un mutamento di sensibilità nella società locale, con una crescente attenzione agli aspetti critici sotto il profilo dell'impatto ambientale connessi all'enorme aumento dei flussi di traffico sull'autostrada.

nicht nur von Meraner Unternehmern und Touristikern sowie von der Tageszeitung *Alto Adige* getragen, sondern auch von lombardischen Exponenten, denen eine mögliche Weiterführung der Autobahn mittels Untertunnelung des Stilfser Jochs bis nach Mailand vorschwebte. In den 1970er Jahren erfolgten die Fertigstellung der Autobahn und deren Inbetriebnahme – zugleich kam es aber auch zu einer steigenden Sensibilisierung im lokalen und regionalen Raum, als sich Umweltprobleme infolge des enorm angestiegenen Verkehrsaufkommens verstärkten.

Die Brennerautobahn kehrt im Beitrag von Paolo Tedeschi über die Finanzierung dieser Alpenquerung durch die Europäische Investitionsbank (EIB) in den 1960er und 1970er Jahren wieder, womit der Autor ein bisher kaum behandeltes Thema der alpinen Verkehrsinfrastruktur aufgreift. Die Beschaffung der Geldmittel für ein solches Unterfangen stellte eine eminent wichtige Frage dar. Denn es handelte sich nicht nur um einen beträchtlichen Finanzierungsbedarf, sondern auch der Zeitabstand zwischen der Investition und dem Moment, in dem die Autobahn Gewinne abwerfen würde und die Investitionskosten hereingeholt werden konnten, war groß. Was die Brennerautobahn betrifft, so ist auch die spezifische Situation der Betreibergesellschaft auf italienischer Seite, der Brennerautobahn AG, zu berücksichtigen. Im Unterschied zu anderen großen italienischen Autobahnbauten hielt nicht sie als staatlich kontrollierte Autobahngesellschaft das Mehrheitskapital. Dieses verteilte sich vielmehr auf politische

L'autostrada del Brennero ritorna nel contributo di Paolo Tedeschi, intitolato "Attraversare le Alpi per formare l'Europa: la BEI e il finanziamento dei progetti relativi alle vie di comunicazione alpine (anni 1960 e 1970)", in cui l'autore si occupa di un tema finora poco trattato, ovvero il ruolo giocato dalla Banca europea degli investimenti nel finanziamento delle infrastrutture di trasporto attraverso le Alpi. Il reperimento delle risorse per finanziare tali opere era una questione di grande rilevanza non soltanto per il fatto che si trattava di importi piuttosto ingenti, ma anche per la sfasatura temporale, in alcuni casi decisamente rilevante, tra l'erogazione del finanziamento e il momento in cui l'infrastruttura avrebbe cominciato a generare entrate per ripagare l'investimento. Per quanto riguarda l'autostrada del Brennero poi, occorre anche considerare la particolare conformazione della società che controllava la parte italiana del progetto (Autostrada del Brennero spa). A differenza di quanto accaduto per altri grandi realizzazioni autostradali nazionali infatti, in questo caso il capitale di maggioranza non era detenuto dalla Società Autostrade, controllata dallo Stato, ma da una serie di soggetti politici ed economici finanziariamente assai più deboli, ovvero regioni, province, comuni e camere di commercio interessate dal tracciato. Ecco dunque che l'intervento massiccio e a condizioni favorevoli da parte della BEI, la cui istituzione era prevista già nei trattati di Roma istitutivi della CEE del 1957, fu particolarmente importante. Un aspetto merita ancora di essere richiamato, ovvero il fatto che il finan-

und wirtschaftliche Akteure kleinerer Größenordnung: auf Provinzen, Regionen, Gemeinden und Handelskammern, die am Vorhaben interessiert waren. Daher spielte der von der EIB, deren Errichtung bereits 1957 in den Verträgen von Rom vorgesehen war, zu günstigen Konditionen erteilte hohe Kredit eine entscheidende Rolle. Es gilt noch hervorzuheben, dass die Finanzierung – im Einklang mit den damaligen Motivlagen der europäischen Politik – grundsätzlich den Zweck verfolgte, die ökonomische und soziale Disparität des italienischen Südens zu verringern. Im Ergebnis allerdings zogen die unmittelbar vom Verkehrsausbau betroffenen Regionen in den Alpen und in der Poebene den größten Nutzen daraus.

Die vier Beiträge dokumentieren, dass sich die Geschichte von Transport- und Verkehrssystemen in einem neuen Aufwind befindet und dass sie ein international lebendiges, von innovativen methodischen Zugängen getragenes Forschungsfeld ist. Sie zeigen auch, wie sehr sich der Alpenraum trotz seiner Besonderheit immer stärker in umfassende historische Prozesse integriert hat. Und so überlappen sich die durchquerten und die gelebten Alpen am Ende unweigerlich.

Andrea Bonoldi und Hannes Obermair

ziamento, coerentemente con lo spirito che animava gli interventi europei, era sostanzialmente motivato dalla volontà di ridurre il divario economico e sociale dell'Italia meridionale. In realtà però furono soprattutto le aree più direttamente interessate dai progetti, quelle alpine e quelle padane, che ne beneficiarono in misura maggiore.

I quattro contributi sono la testimonianza di una ritrovata vivacità dell'analisi storica dei sistemi di trasporto e comunicazione, che a livello internazionale è oggi supportata anche da approcci metodologici innovativi, e mostrano quanto le aree alpine siano andate sempre più integrandosi, pur con la propria specificità, in processi storici di ampia portata. E così, alla fine, le Alpi attraversate e le Alpi vissute finiscono inevitabilmente per sovrapporsi.

Andrea Bonoldi e Hannes Obermair

Die Brennerautobahn als Infrastruktur für Verkehr und Transit: Zur Entgrenzung geografischer Verkehrsräume im Zeitraum ihrer Realisierung¹

Magdalena Pernold

Die Erschließung der Alpen durch diverse Verkehrsinfrastrukturen förderte die Interaktion im Alpenraum und integrierte die BewohnerInnen dieses Gebietes zunehmend in allgemeinere ökonomische, soziale und kulturelle Prozesse. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts führten die neu errichteten Autobahnen als infrastrukturell unangefochtenes Leitmedium² zur Entgrenzung geografischer Verkehrsräume sowie zur Intensivierung vielfältiger Kommunikations-, Austausch- und Transferprozesse.³

Die transnationale Brennerautobahn – erbaut zwischen 1959 und 1974/1975 – ist die wichtigste Nord-Süd-Achse über die Zentralalpen und teilt sich auf in die von Innsbruck bis zum Brenner reichende A13 (36 km) sowie in die weiter bis nach Modena führende A22 (313 km). Die Brennerautobahn war infolge des verstärkten Waren- und Personenaustausches für den gesamten Alpenraum eine maßgebliche Verkehrsinfrastruktur. Ihre insbesondere auf regionaler Ebene hervorgerufenen Auswirkungen lassen sich mit jenen der 1867 fertiggestellten Brennerbahn vergleichen. Entsprechend prägte diese Autobahn Tirol und Südtirol als direkt an der Brennerlinie liegende Gebiete überaus stark, welche im vorliegenden Beitrag als exemplarische Beobachtungsräume für den Zeitraum der Realisierung empirisch untersucht werden. Dieser regionalgeschichtliche Ansatz vollzieht bei der Analyse einen Perspektivenwechsel von den nationalen hin zu den regionalen beziehungsweise lokalen Akteuren, wenngleich die oberste Autobahnzuständigkeit auf nationaler Ebene lag.

Die Brennerstraße war ab der zweiten Hälfte der 1950er Jahre zunehmend überlastet, weshalb die nationalen, regionalen und supranationalen Akteure⁴ aus ökonomischen und verkehrspolitischen Gründen die Verwirklichung einer leistungsfähigen Autobahn als zwingend notwendig erachteten. Selbst die politisch aufgeladene Situation in den untersuchten Gebieten verzöger-

1 Der vorliegende Aufsatz fußt auf Erkenntnissen der 2016 im transcript Verlag erschienenen Publikation „Traumstraße oder Transithölle? Eine Diskursgeschichte der Brennerautobahn in Tirol und Südtirol (1950–1980)“, in der die Thematik wesentlich umfangreicher und vertiefter dargestellt wird.

2 Vgl. Dirk VAN LAAK, *Infra-Strukturgeschichte*. In: *Geschichte und Gesellschaft* 27, 3 (2001), S. 367–393, hier S. 368.

3 Vgl. Reiner RUPPMANN, *Das System der Autobahnen und ihre kulturellen Mythen*. In: Ralf ROTH/Karl SCHLÖGEL (Hg.), *Neue Wege in ein neues Europa. Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert*, Frankfurt a. M./New York 2009, S. 338–360, hier S. 338.

4 Alle Entscheidungsträger waren männlich, weshalb im vorliegenden Artikel auf gegenderte Formen verzichtet wird.

te die Realisierung nicht. Aus den Sitzungsprotokollen des Komitees für die Förderung des Brennerverkehrs mit Sitz an der Bozner Handelskammer ist nachweisbar, dass erst nach 1955 der Autobahnbau auf regionaler Ebene von den Akteuren aus Wirtschaft und Politik massiv gefordert wurde, während vorher eine Modernisierung der Brennerbahn (zum Beispiel durch eine Untertunnelung des Brenners) vordringlicher schien.⁵

Untersucht werden soll für den Zeitraum der zweiten Hälfte der 1950er und der 1960er Jahre die Frage, inwieweit die Brennerautobahn während ihrer Realisierung die geografischen Verkehrsräume Tirol und Südtirol entgrenzte, diverse Kommunikations-, Austausch- und Transferprozesse vorantrieb und welche symbolische sowie diskursive Aufladung konstituiert wurde.

Während bislang technische Publikationen über die Brennerautobahn gegenüber Untersuchungen von HistorikerInnen⁶ bei Weitem überwogen, orientiert sich dieser Beitrag an den aktuellen Entwicklungen in der sogenannten „Neuen Verkehrsgeschichte“⁷ und geht dabei Grenzen und Disziplinen überschreitend sowie größere Zeitabschnitte analysierend vor.⁸ Für einen multiperspektivischen Blick auf eine der größten Transitinfrastrukturen in den Alpen werden heterogene Quellen wie regionales und kommunales Behördenschriftgut sowie weit verbreitete regionale Tageszeitungen analysiert.

Die Brennerautobahn schien in den untersuchten Gebieten im Realisierungszeitraum Fortschritt und Wettbewerb zu garantieren und entwickelte sich von dieser stabilen Wirklichkeitskonstruktion⁹ gegen Ende des

5 Vgl. Archiv der Handelskammer Bozen (AHBz), Komitee für die Förderung des Brennerverkehrs/ Comitato promotore per i traffici del Brennero – Protokolle/Verbali (1949–1959), Kat. – Klasse 16.5, Sitzungsprotokoll Nr. 11 der Sitzung in der Handelskammer von Trient, 22.01.1955, S. 7; ebd., Sitzungsprotokoll Nr. 13 der Sitzung in der Handelskammer von Trient, 03.11.1955, S. 9.

6 Siehe dazu exemplarisch: Wolfgang MEIXNER, „Brücken nach dem Süden“. 50 Jahre Debatten über den Brennerverkehr. In: Klaus BRANDSTÄTTER/Julia HÖRMANN (Hg.), *Tirol-Österreich-Italien. Festschrift für Josef Riedmann zum 65. Geburtstag* (Schlern-Schriften 330), Innsbruck 2005, S. 469–482; Valentina BERGONZI, Die Verkehrsinfrastruktur zwischen Aufschwung und Widerständen. In: Andrea LEONARDI (Hg.), *Die Region Trentino-Südtirol im 20. Jahrhundert*, Band 2: Wirtschaft. Die Wege der Entwicklung, Trient 2009, S. 253–267; Andrea GIUNTINI, Boom e infrastrutture a Modena. La Camera di Commercio e l'autostrada del Brennero (Materiali di discussione 494), Modena-Reggio Emilia 2005, <http://www.dep.unimore.it/materiali_discussione/0494.pdf>, (24.07.2016).

7 Colin DIVALL/George REVILL, Cultures of Transport. Representation, Practice and Technology. In: *The Journal of Transport History* 26, 1 (2005), S. 99–111; Michael FREEMAN, 'Turn if you want to'. A Comment on the 'Cultural Turn' in Divall and Revill's 'Cultures of Transport'. In: *The Journal of Transport History* 27, 1 (2006), S. 138–149; Colin DIVALL/George REVILL, No turn needed. A Reply to Michael Freeman. In: *The Journal of Transport History* 27, 1 (2006), S. 144–149; John WALTON, Transport, Travel, Tourism, Mobility: a Cultural Turn? In: *The Journal of Transport History* 27, 2 (2006), S. 129–134. Siehe auch: Reiner RUPPMANN, The Development of the European Highway Network: a Literature Survey of Studies on Highway History in European Countries. In: Ralf ROTH/Colin DIVALL (Hg.), *From Rail to Road and Back Again? A Century of Transport Competition and Interdependency*, Farnham/Burlington 2015, S. 275–313, hier S. 282.

8 Siehe exemplarisch: ROTH/DIVALL, *From Rail to Road*; Ruud FILARSKI (in Zusammenarbeit mit Gijs MOM), *Shaping Transport Policy. Two Centuries of Struggle between Public and Private Sector. A Comparative Perspective*, Den Haag 2011; RUPPMANN, *System*, S. 339.

9 Nach der historischen Diskursanalyse entspricht die Naturalisierung eines Diskurses einer allgemein geteilten und nicht in Zweifel gezogenen Wahrnehmung zu einer gewissen Zeit, die nur durch Überschreitungen und Verschiebungen von Diskursgrenzen hinterfragt wird. Achim LANDWEHR, *Historische Diskursanalyse*, Frankfurt a. M./New York 2008, S. 127–130; Marian

Untersuchungszeitraums zu einer grundlegend gewandelten und wiederum allgemein geteilten diskursiven Wahrnehmung. Dies charakterisierten unterschiedliche, thematisch überwiegend einheitliche Themenstränge, die sich in Tirol und Südtirol zum Teil stark unterschieden und langfristig die kollektive Imagination der Brennerautobahn prägten. Sie waren durch die diskursiven Grenzen reglementiert, aber keineswegs determiniert.¹⁰ Im Folgenden wird auf die einzelnen Themenstränge genauer eingegangen.

In den 1950er Jahren war es in keiner Weise sicher, dass die Autobahn in freier Trasse über den Brenner führen würde. Es gab vielmehr Diskussionen um die Realisierung einer Untertunnelung, die medial aufgrund des allgemein herrschenden Fortschrittsglaubens großes Echo fanden. Besonders der ehemalige österreichische Handelsminister Dr. Guido Jakoncig¹¹ sowie der holländische Geologe Dr. Robert Weynschenk¹² bewarben bis in die 1960er Jahre hinein eine Untertunnelung, vertraten jedoch teilweise divergierende Positionen bezüglich der besten Vorgangsweise. Die Entscheidungsträger auf nationaler Ebene lehnten aber einen Tunnel unter den Pass hindurch ab.

Die ‚Gefahr‘ der Umfahrung

Seit Beginn der 1950er Jahre bis gegen Ende des Untersuchungszeitraums legitimierten die Akteure nördlich und südlich des Brenners die Notwendigkeit einer Verwirklichung der Brennerautobahn mit der sogenannten „Gefahr der Umfahrung“, bei der sie gemeinsam gegen die als „böse“ bezeichnete Schweiz auftraten. Deren Autobahnvorhaben, die eine wintersichere Nord-Süd-Verbindung über die Alpen durch Tunnelbauten – unter den San Bernardino, den Großen St. Bernhard und den Gotthard – garantierten, wurden in Tirol und Südtirol beargwöhnt. Es wurde betont, dass die Brennerroute seit dem Bestehen des Eisernen Vorhangs und aufgrund des starken Verkehrsaufkommens auf der Brennerlinie durch Verkehrsverlagerungen in Richtung Westen in eine Randlage gedrängt worden sei. So warnte beispielsweise Nationalrat Dr. Josef Fink, Obmann der Sektion Fremdenverkehr in der Tiroler Handelskammer, auf der Vollversammlung dieser Institution am 29. Mai 1957, dass Tirol bei weiterer Untätigkeit „rettungslos umfahren“ und der Verkehr unwiederbringlich abgelenkt werden würde.¹³ Südlich des

FÜSSEL/TIM NEU, Diskursforschung in der Geschichtswissenschaft. In: Johannes ANGERMULLER u. a. (Hg.), Diskursforschung. Ein interdisziplinäres Handbuch, Band 1: Theorien, Methodologien und Kontroversen (DiskursNetz 1), Bielefeld 2014, S. 145–161.

10 Vgl. LANDWEHR, Diskursanalyse, S. 110 f.

11 Siehe exemplarisch: [Guido] JAKONCIG, Brennertunnel weder notwendig noch sinnvoll? Opposition gegen dieses Projekt geht von den gleichen einflussreichen Stellen aus. In: Tiroler Tageszeitung 269 (19.11.1964), S. 5 und 270 (20.11.1964), S. 5.

12 Siehe exemplarisch: Robert WEYNSCHENK, Brennerautobahn und Brennertunnelprojekt. Die EWG-Handelsinteressen mit Italien über den Brenner. Stellungnahme zum Artikel „Soll Tirol kaltgestellt werden?“ von Chefredakteur Dr. Nayer in der „Tiroler Tageszeitung“. In: Alto Adige 66 (27.02.1964), S. 8.

13 Verhandlungen der Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Tirol (KgWT), Protokoll über die 5. geschäftsordnungsmässige Kammervollversammlung der KgWT am 29. Mai 1957, 10 Uhr im

Brenners wurden derartige Aussagen ebenfalls getätigt, beispielsweise in einer Publikation aus dem Jahr 1958 vom nachmaligen Projektanten der italienischen Brennerautobahn Guido de Unterrichter, dass eine Verkehrsumleitung jahrzehntelang unwiderruflich sei.¹⁴

Es gibt bei diesem Themenstrang eine gewisse Kontinuität zu jenem, der ab den 1840er Jahren die Umfahrung des damaligen Tirol bei einer nicht erfolgenden Realisierung der Brennerbahn vorhersagte. Gerade durch die Bahnprojekte benachbarter Gebiete würde das eigene Land wirtschaftlich geschädigt werden und Tirol seine Vorrangstellung im Nord-Süd-Verkehr verlieren.¹⁵ Wie der Wirtschaftshistoriker Andrea Bonoldi bewies, wurde dieser Diskurs des 19. Jahrhunderts wiederum von jenem in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts geprägt, als im damaligen Tirol vor einer Verkehrsablenkung in Richtung Schweiz mit negativen Folgen für die Region gewarnt wurde.¹⁶

Die „europäische“ Autobahn

Die Wahrnehmung der Brennerautobahn als „europäische“ und verbindende Fernstraße unterschied sich beträchtlich in Tirol und in Südtirol. Auf realer Ebene trug sie als große europäische Nord-Süd-Achse (Teil der Europastraße E6) zu einer verbesserten Verkehrserschließung in Europa bei. Darüber hinaus galt sie als eine Infrastruktur, die Staatsgrenzen überwand, die Einigung Europas vorantrieb und eine friedliche sowie wirtschaftlich gesicherte Zukunft garantierte. Am deutlichsten manifestierte sich dieser Aspekt in der sogenannten „Europabrücke“, die auf der A13 die Gemeinden Schönberg und Patsch verbindet und das höchste Bauwerk der gesamten Autobahn ist. Dieser Name wurde ihr beim feierlichen und medial stark beachteten Spatenstich am 25. April 1959 vom österreichischen Bundesminister für Handel und Wiederaufbau Dr. Fritz Bock und vom Tiroler Landeshauptmann Dr. Hans Tschiggfrey verliehen. Zuvor war sie lediglich als „Sillbrücke III“ bezeichnet worden. Die neue Bezeichnung verknüpfte in semantischer Hinsicht die Begriffe „Europa“ und „Brücke“ als Symbole für Dialog, Kooperation und Völkerverständigung. Nach der Überwindung zerstörerischer Konflikte ermögliche diese europäische Geisteshaltung die erhoffte friedliche Zukunft in einem geeinten Europa. Minister Bock betonte die Rolle Österreichs als Brückenbauervolk für Europa:

Parterresaal der Tiroler Handelskammer, Innsbruck, Meinhardstraße 14, Innsbruck 1957, S. 8.

14 Guido de UNTERRICHTER, Die Brenner-Autobahn (Comitato Piani – Vie di Comunicazione della Regione Trentino-Alto Adige), Trient o. J. [1958], S. 13.

15 Vgl. Georg ZWANOWETZ, Das Straßenwesen Tirols seit der Eröffnung der Eisenbahn Innsbruck–Kufstein (1858). Dargestellt unter Berücksichtigung der regionalen Bahnbaugeschichte (Tiroler Wirtschaftsstudien 11), Innsbruck 1986, S. 102 f.; MEIXNER, Brücken, S. 472.

16 Andrea BONOLDI, La fiera e il dazio. Economia e politica commerciale nel Tirolo del secondo Settecento (Collana di monografie. Società di Studi Trentini di Scienze Storiche 61), Trient 1999, S. 158.

„Wir sind [...] glücklich, daß wir in diesen Tagen diesen Straßenbau in Angriff nehmen können, weil wir Österreicher sinnfällig zum Ausdruck bringen wollen, daß wir durch diesen Straßenbau beitragen wollen, im technischen Sinne die Völker einander näher zu führen und dort, wo Spannungen bestehen, auch solche zu beseitigen.“¹⁷

Dieses Bekenntnis Österreichs zu Freiheit und Menschenwürde sowie zu einem vereinten Europa bezeuge für nachfolgende Generationen die Tatkraft und den Mut der Zeitgenossen.¹⁸ Derartige Aussagen wiederholten sich in der Folgezeit oft und trugen zu einer breiten Identifikationsbasis in der regionalen Bevölkerung sowie bei den Touristen bei. Die Europabrücke wurde als Zeichen des Wiederaufbaus und der Identitätsfindung Österreichs medial stark vermarktet und hatte hohen Wiedererkennungswert. Die zeitgenössischen Akteure gaben keine genaue Definition des Begriffs „Europa“, konnten sich aber durch die politisch unverfängliche Brennerautobahn subtil an die westeuropäischen Länder anlehnen und sich von den Warschauer-Pakt-Staaten distanzieren. Österreich vermochte dadurch das Neutralitätsgebot sanft zu unterlaufen. Die Alpenrepublik war zwar nicht Teil der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG), näherte sich jedoch durch die Verkehrspolitik an die EWG-Mitgliedsstaaten an, sodass die Verkehrsinfrastruktur auf Tiroler Seite als „europäische Mission des Landes“¹⁹ in einer Phase beginnender europäischer Zusammenarbeit nach der EWG-Gründung erachtet wurde. Die Realisierung der Autobahn entsprach dabei einer „Konzession an die Integrationsinteressen Österreichs in Bezug auf ein vereintes Europa“²⁰, und insbesondere die Verwirklichung der Europabrücke verdeutlichte dies „auf architektonisch-künstlerische Weise“.²¹

Die Medien berichteten in hohem Maße über die Eröffnung des ersten Abschnitts der Autobahn zwischen Innsbruck Süd und Schönberg samt der Europabrücke am 17. November 1963, wobei in den unzähligen Festansprachen vielfach auf den europäischen Themenstrang Bezug genommen wurde. Prälat Alois Stöger, der als Abt von Wilten die Europabrücke weihte, bezeichnete deren Namensgebung aufgrund der Lage Tirols im Herzen Europas als gut gewählt und betonte die Wichtigkeit des Bauens an Europa nicht nur in politischer, ökonomischer und technischer, sondern auch in geistiger Hinsicht:

17 H. O., Erster Spatenstich für die „Europa-Brücke“. Die Autobahnbrücke über das Silltal wird 90 Millionen Schilling kosten – 1,942 Milliarden Schilling für Autobahnbau in Österreich. In: *Tiroler Nachrichten* 96 (27.04.1959), S. 3; Baubeginn der „Europa-Brücke“. Spatenstich für das erste Teilstück der Tiroler Autobahn. In: *Tirols gewerbliche Wirtschaft* 18/19 (02.05.1959), S. 2–4.

18 Vgl. Baubeginn der „Europa-Brücke“, S. 2–4; O., Erster Spatenstich, S. 3.

19 Martin ACHRAINER/Niko HOFINGER, Politik nach „Tiroler Art – ein Dreiklang aus Fleiß, Tüchtigkeit und Zukunftsglaube“. Anmerkungen, Anekdoten und Analysen zum politischen System Tirols 1945–1999. In: Michael GEHLER (Hg.), *Tirol. „Land im Gebirge“*. Zwischen Tradition und Moderne (Geschichte der österreichischen Bundesländer seit 1945/Schriftenreihe des Forschungsinstitutes für politisch-historische Studien der Dr.-Wilfried-Haslauer-Bibliothek 6/3), Wien/Köln/Weimar 1999, S. 27–136, hier S. 83.

20 Vgl. MEIXNER, *Brücken*, S. 482.

21 Michael GEHLER, *Der Brenner: Vom Ort negativer Erfahrung zum historischen Gedächtnisort oder zur Entstehung und Überwindung einer Grenze in der Mitte Europas (1918–1998)*. In: DERS./Andreas PUDLAT (Hg.), *Grenzen in Europa (Historische Europa-Studien. Geschichte in Erfahrung, Gegenwart und Zukunft 2)*, Hildesheim/Zürich/New York 2009, S. 145–182, hier S. 172.

„Eine solche europäische Gesinnung ist noch nicht wirksam. Das erleben wir in der tragischen Situation von Südtirol. Wenn die europäische Idee wirksam wäre, dann könnten diese Dinge im Herzen Europas nicht geschehen. Das Südtirolproblem kann nur in diesem europäischen Geist gelöst werden. Wenn Europa seine Aufgabe an der Menschheit erfüllen soll, dann muß jede Nation, jedes Volk in Europa radikal umdenken. Wir müssen zuerst alle europäisch denken und dann national. Europäisch denken, heißt Opfer bringen. [...] Technik und Fleiß des österreichischen Volkes haben die Europabrücke geschaffen. Nun muß von einer Nation zur anderen die geistige Europabrücke gebaut werden.“²²

Festredner Minister Bock verwies ebenfalls auf die besondere Lage des Bauwerks und seine überragende Symbolkraft für ein stärkeres Miteinander in Europa, da Straßen und Brücken die Aufgabe Tirols und Österreichs einer Grenzen überwindenden Verbindungsfunktion übernehmen würden.²³ Der Tiroler Landeshauptmann Eduard Wallnöfer betonte in seiner Ansprache ebenfalls, dass die erhoffte Einigung Europas glücken möge, und führte dabei Folgendes aus: „Die Europabrücke steht da wie eine Einladung nach Süden und nach Norden, die uralte Verkehrsverbindung über die Alpen am Brennerpaß, mitten im Herzen Europas, den Erfordernissen der heutigen Zeit entsprechend neu zu gestalten.“²⁴

Daraufhin gab der österreichische Bundeskanzler Dr. Alfons Gorbach die Europabrücke durch das Durchschneiden des in rot-weiß-roten Farben gehaltenen Bandes mit den Worten „Verbinde in Frieden und Freiheit die Völker Europas hüben und drüben!“²⁵ für den Verkehr frei. Gemäß ihrem Namen solle sie zur Verständigung der Völker in einem friedlichen und vereinigten Europa beitragen.²⁶ Wörtlich äußerte er: „Wir Österreicher fühlten seit eh und je eine völkerverbindende Aufgabe. Es möge der Geist dieser Mission, die wir in uns fühlen, durch dieses Werk ihren symbolischen Ausdruck finden.“²⁷

In Tirol wurde zudem das pflichtbewusste und verantwortungsvolle Einstehen Österreichs für Europa durch seine Opfer (zum Beispiel in finan-

22 Und nun die geistige Europabrücke bauen! Abt Stöger rief auf zur christlich-europäischen Gesinnung. In: Der Volksbote 47 (23.11.1963), S. 8. Siehe auch: Europabrücke wurde gestern dem Verkehr übergeben. Feierliche Weihe durch Abt Stöger von Wilten und festliche Eröffnung durch Bundeskanzler Gorbach. In: Dolomiten 264 (18.11.1963), S. 3.

23 Vgl., „Verbinde in Frieden und Freiheit die Völker Europas“. Bundeskanzler Dr. Alfons Gorbach eröffnete gestern die Europabrücke und gab damit den Verkehr auf dem ersten Teilstück der Brennerautobahn zwischen Innsbruck und Schönberg frei. In: Tiroler Tageszeitung 267 (18.11.1963), S. 3; Ein Festtag für das ganze Land. Die Europabrücke zwischen Patsch und Schönberg wurde gestern feierlich geweiht und damit das erste Teilstück der Autobahn von Innsbruck zum Brenner dem Verkehr übergeben – Hohe Festgäste und an die 30.000 Menschen waren aus diesem Anlaß gekommen. In: Tiroler Nachrichten 267 (18.11.1963), S. 1–2; Europabrücke wurde gestern, S. 3; Stolz prangt das Symbol der Einheit Europas über der Sillschlucht. Die Europabrücke zwischen Patsch und Schönberg wurde am Sonntag feierlich geweiht und damit das erste Teilstück von Innsbruck bis Schönberg dem Verkehr übergeben. In: Tiroler Bauernzeitung 47 (21.11.1963), S. 2.

24 Tiroler Landesarchiv (TLA), Amt der Tiroler Landesregierung Präsidium III (ATLR Praes III), Autobahn und Europabrücke Eröffnung (1963), [Ansprache des Landeshauptmannes von Tirol Eduard Wallnöfer bei der Eröffnung der Europabrücke], 17.11.1963, S. 5.

25 Verbinde in Frieden, S. 3. Siehe auch: Ein Festtag für das ganze Land, S. 1–2; Stolz prangt das Symbol, S. 2.

26 Vgl. Verbinde in Frieden, S. 3; Europabrücke wurde gestern, S. 3. Siehe auch: Ein Festtag für das ganze Land, S. 1–2; Stolz prangt das Symbol, S. 2.

27 Stolz prangt das Symbol, S. 2. Siehe auch: Europabrücke wurde gestern, S. 3; Verbinde in Frieden, S. 3.

zieller Hinsicht) beim Autobahnbau hervorgehoben. Derartige Aussagen tätigten im Untersuchungszeitraum beispielsweise die Mitarbeiter der Tiroler Landesbaudirektion, die für viele Publikationen mit positivem Grundton gegenüber der Autobahn verantwortlich zeichneten. So erklärte Oberbaurat Diplom-Ingenieur Leo Feist anlässlich des 25. Österreichischen Straßentages in Innsbruck, der von der Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen mit Unterstützung des Landes Tirol vom 20. bis 22. Mai 1963 abgehalten wurde:

„Österreich hat durch die Fertigstellung des Teilstückes Innsbruck-Schönberg einen beachtlichen Beitrag für die Entlastung des großen europäischen Nord-Südverkehrs über den Brennerpass geleistet und ein gewaltiges Opfer für die europäische Verkehrsintegration gebracht. Es ist zu hoffen, dass Europa dies auch anerkennen wird.“²⁸

Demgemäß solle Europa die in seinem Vortrag nicht konkretisierten österreichischen Opfer würdigen. Sein Kollege in der Tiroler Landesbaudirektion, Oberbaurat Diplom-Ingenieur Josef Gruber, betonte in der angesehenen *Österreichischen Ingenieurszeitschrift* im Jahr 1969 die „kontinentale Bedeutung der österreichischen Brenner-Autobahn als Alpenüberquerung im europäischen Fernverkehrsstraßennetz“²⁹ und die „Größe der Aufgabe, die Österreich für dieses Europa auf sich nahm, um Brücken im übertragenen Sinne zu bauen“.³⁰

Dieser Themenstrang trat in Südtirol hingegen nur marginal in Erscheinung, da dort die wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Erfordernisse des Autobahnbaus angesichts stetig steigender Verkehrszahlen im Vordergrund standen. Aus den wenigen Aussagen zur Wahrnehmung der Autobahn als „europäische“ Infrastruktur sticht das Vorwort von Dr. Donato Turrini, langjähriger Trentiner Präsident der italienischen Brennerautobahngesellschaft, aus dem Jahr 1969 hervor. Es sei

„der Tag nahe, an dem der Brennerpaß wieder voll seine Aufgabe erfüllen kann, als Brücke zwischen den Völkern zu dienen, die sich in Sprache und Sitten zwar unterscheiden, die aber jene Kultur verbindet, die allen Menschen als leuchtendes Vorbild gedient hat, [...] wenn wir das Europa verwirklichen, in dem wir uns – auf der Asche nationalistischer Denkweise – als Brüder in der Freiheit und im gemeinsamen Wunsch nach Frieden und Fortschritt erkennen können.“³¹

Im Untersuchungszeitraum wurde die Brennerautobahn mit Frieden, Fortschritt und Kontaktmöglichkeit gleichgesetzt, sodass der bislang negativ behaftete Brenner seine Bedeutung als Zone politischer Auseinandersetzungen und sym-

28 Leo FEIST, *Tiroler Straßenwesen einst und jetzt*. In: Österreichische Gesellschaft für Straßenwesen (Hg.), *Bericht über den 25. Österreichischen Straßentag in Innsbruck/Tirol, vom 20.–22. Mai 1963*, veranstaltet von der Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen mit Unterstützung des Landes Tirol, Wien 1963, S. 31–62, hier S. 42.

29 Josef GRUBER, *Die Europabrücke im Zuge der Brenner-Autobahn in Tirol*. In: *Österreichische Ingenieurszeitschrift* 114, 8 (1969), S. 253–258, hier S. 253.

30 Ebd., S. 253.

31 Donato TURRINI, [Vorwort]. In: *Brennerautobahn A.G. (Hg.), Brenner-Autobahn, Calliano (Trient) o. J. [1969]*, S. 7.

bolischer Demarkationslinie verlor.³² Die Wissenschaft ist sich einig darüber, dass Infrastrukturen hohes integratives Potenzial besitzen und dadurch jeweils ein essenzielles europäisches Integrationsmedium³³ für ein Zugehörigkeitsgefühl zu Europa in Form einer „hidden integration“ darstellen.³⁴

Der landespolitische und ethnische Themenstrang

Der zweite Themenstrang, auf den in diesem Artikel genauer eingegangen wird, behandelt landespolitische und ethnische Aspekte im Hinblick auf eine verstärkte Verbindung zwischen Tirol und Südtirol in Form einer größeren Durchlässigkeit der Brennergrenze. Entsprechende Aussagen über die als „Tiroler Projekt“ bezeichnete Brennerautobahn wurden beinahe ausschließlich von politischen Akteuren und nicht von Wirtschaftsvertretern getroffen; dies geschah jedoch lediglich in inoffiziellen Stellungnahmen, die sich deutlich in den untersuchten Gebieten unterschieden.

Die Tiroler politischen Entscheidungsträger wollten als ihre „Herzangelegenheit“³⁵ die Teilung des Landes durch eine verkürzte Fahrzeit und einen daraus resultierenden verstärkten Austausch in persönlicher, kultureller und wirtschaftlicher Hinsicht abschwächen, konnten dies jedoch lediglich zurückhaltend thematisieren, um die Verhandlungen rund um die Südtirolfrage nicht über Gebühr zu belasten.

Der Tiroler Landtag wollte auf Schönberger Seite der Europabrücke ein religiöses Bauwerk errichten, das durch die Namensgebung „Europakapelle“ den europäischen Aspekt weiter verstärken sollte. Der diesbezügliche Beschluss erfolgte am 9. Februar 1960 einvernehmlich mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, wobei die Einigkeit zur Errichtung dieses Bauwerks daraus ersichtlich ist, dass die Entscheidung ohne Gegenstimme erfolgte.³⁶ Die Projektierung erfolgte durch den Innsbrucker Architekten Hubert Prachensky und die Ausstattung mit Fresken im Jahr 1964 durch den Südtiroler Maler Karl Plattner. Die Kapelle wurde am 16. November 1963 – einen Tag vor der Eröffnung der Europabrücke – von Prälat Alois Stöger, dem Abt von Wilten, geweiht. Die größere der beiden Glocken, welche 250 kg wiegt, ist dem Heiligen Christophorus geweiht und trägt die Gravur „Tirol in Nord und

32 Vgl. Hans HEISS, Reale und symbolische Grenzen. Der Brenner 1918–2010. In: Andrea DI MICHELE u. a. (Hg.), *An der Grenze. Sieben Orte des Durch- und Übergangs in Tirol, Südtirol und im Trentino aus historischer und ethnologischer Perspektive*, Bozen 2012, S. 93–133, hier S. 96.

33 Vgl. Frank SCHIPPER/Johan W. SCHOT, *Infrastructural Europeanism, or the Project of Building Europe on Infrastructures: an Introduction*. In: *History and Technology* 27, 3 (2011), S. 245–264, hier S. 248; Dirk van LAAK, *Pionier des Politischen? Infrastruktur als europäisches Integrationsmedium*. In: Christoph NEUBERT/Gabriele SCHABACHER (Hg.), *Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft. Analysen an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien*, Bielefeld 2009, S. 165–188, hier S. 165.

34 Thomas J. MISA/Johan W. SCHOT, *Inventing Europe: Technology and the Hidden Integration of Europe*. In: *History and Technology* 21, 1 (2005), S. 1–19, hier S. 1.

35 Michael GEHLER, *Einleitung*. In: DERS., *Tirol*, S. 7–23, hier S. 18.

36 *Stenographische Berichte des Tiroler Landtags*, IV. Periode, 25. Tagung, 2. Sitzung, 09.02.1960, S. 31–32.

Süd grüßt Europa“.³⁷ Am Ende seiner Festansprache einen Tag später bei der Inbetriebnahme der Europabrücke wiederholte der Tiroler Landeshauptmann Eduard Wallnöfer diese Worte.³⁸ Diese Aussage ist historisch gesehen aufschlussreich, da daraus eine veränderte politische Haltung ersichtlich ist, nämlich die landespolitische Einheit und den Europa-Gedanken semantisch zu verknüpfen, wodurch die Zusammengehörigkeit der alten Landesteile, aber gleichzeitig auch die Überwindung einer regionalen Isolierung durch die Orientierung hin zu einem übernationalen europäischen Konstrukt intendiert war.

Neben dieser Haltung gab es in Tirol jedoch auch kritische Stimmen, die inoffiziell in der Errichtung der Autobahn eine Italianisierungsgefahr für Südtirol sahen. Diese Haltung nahm Diplom-Ingenieur Dr. Franz Lechner, Nationalrat und Kammeramtsdirektor der Landeslandwirtschaftskammer für Tirol, in einem vertraulichen Schriftstück an den Südtiroler Landeshauptmann Dr. Ing. Alois Pupp vom April 1960 ein, in dem er hervorhob, dass „besonders auch die Strassen wichtige Instrumente einer Volkstums- und Wirtschaftspolitik für das Deutschtum in Südtirol sein sollen“.³⁹ Des Weiteren betonte er in einem Brief vom 7. September 1959 an Dr. Heinz Knoflach, Sektionsgeschäftsführer der Landeskammer der gewerblichen Wirtschaft (Innsbruck) und späterer Präsident der österreichischen Brennerautobahngesellschaft, die Gefahr eines massiven Zustroms von Italienern durch die Autobahn:

„dann reißt dieser Strom so viel an landschaftlichen Werten, an menschlichen Werten deutschen Volkstums im deutschen Süden mit und staut sich in Bozen mit der Folge, dass Bozen noch viel größer werden muss, aber das nur mit dem italienischen Volksteil und für den italienischen Volksteil wachsen wird. Eine weitere Folge dieser Vorrangstellung des Brenners ist aber auch, dass das Vintschgau und das Pustertal als die noch am besten gesicherten deutschen Volkstumsgebiete noch mehr an den Rand gedrängt und vernachlässigt und verarmt bleiben und die wirtschaftliche Übermacht des immer mehr italienisierten Eisacktales dieses immer härter und folgenschwerer zu tragen haben wird. Diesem Gedankengang wird auch von maßgeblichen Vertretern unseres Südtiroler Volkes beigestimmt und sollte doch bei uns ernstlich bedacht werden.“⁴⁰

Derartige Aussagen über Südtirol entsprangen der Sorge, dass der südliche Landesteil seine regionale Identität verlieren könnte. In Südtirol hatten solche Stellungnahmen aufgrund der politisch belasteten Situation noch geheimer zu erfolgen. Trotz der Bedenken in Hinblick auf eine zunehmende Italianisierung

37 Europakapelle an der Europabrücke. In: Dolomiten 255 (07.11.1963), S. 10; Am schönsten Punkt der Autobahn. In: Bezirksblatt Innsbruck-Land 14, 11/12 (1963), S. 3; Weihe der „Europabrücke“ und „Europakapelle“. Auch das Autobahnteilstück Innsbruck-Schönberg wird seiner Bestimmung übergeben – Marksteine in der Geschichte des Straßenbaues. In: Tiroler Tageszeitung 266 (16.11.1963), S. 3.

38 TLA, ATR Praes III, Autobahn und Europabrücke Eröffnung (1963), [Ansprache des Landeshauptmannes von Tirol Eduard Wallnöfer bei der Eröffnung der Europabrücke], 17.11.1963, S. 5.

39 TLA, Kanzlei Landeshauptmann (Kanzlei LH), Sammelakten Pos. 8 (1): Autobahnen in Tirol (1959–1962), Franz Lechner an Landeshauptmann Alois Pupp, 26.4.1960.

40 Ebd., Franz Lechner an Heinz Knoflach, 7.9.1959, S. 3.

und dass Arbeitskräfte aus dem restlichen Italien, die an der Verwirklichung der Brennerautobahn beteiligt waren, sich im Land niederlassen würden, sprach sich die Südtiroler Politik aus ökonomischen Gründen einheitlich für die notwendige schnellstmögliche Verbesserung der Verkehrssituation auf der Brennerstrecke durch die Realisierung der Autobahn aus.

Im Speziellen wies der Bozner Unternehmer und Gründungsmitglied der Südtiroler Volkspartei (SVP) Walter Amonn auf die drohende Italianisierung durch die Autobahn und die notwendige Einstellung lokaler Arbeitskräfte bei der Umsetzung hin:

„[...] so nützlich die Autobahn ist, so wird sie fast unweigerlich viele tausende von den ital[ienischen] Arbeitern ins Land bringen und zwar auf mehrere Jahre. Dieses gewaltige Bauvorhaben wird gerade in unserem Gebiete vom Brenner heran die größten technischen Schwierigkeiten mit sich bringen und deshalb viele Spezialarbeiter brauchen, die begrifflicherweise auf Jahre das Land überschwemmen werden. Es wäre daher wichtig, daß gleich bei den Vorbereitungsarbeiten Hiesige beigezogen werden, da die Vorprojekte sich oft in die eigentlichen Bauarbeiten verwandeln, damit zumindestens die Hilfsarbeiter zum Bau der Straße aus unseren Tälern, wo ja bekanntlich sehr viel Unterbeschäftigung ist, genommen werden.“⁴¹

Am 20. Februar 1959 wurde in Trient die *Autostrada del Brennero S.p.A.*, die italienische Brennerautobahngesellschaft, gegründet. An dieser waren folgende Körperschaften der Südtiroler Politik und Wirtschaft beteiligt: die Autonome Region Trentino-Tiroler Etschland, die Provinz Bozen, die Handels-, Industrie- und Landwirtschaftskammer Bozen sowie die Gemeinde Bozen.⁴² Im Verwaltungsrat und in der Generalversammlung waren die Südtiroler Vertreter überwiegend deutschsprachig, die nach langen Auseinandersetzungen die Verankerung einer ethnischen Klausel im Gründungsstatut durchsetzen konnten. Diese besagte Folgendes:

„Für den Bau und für die Verwaltung der Autobahn und der damit zusammenhängenden Bauten und Dienste muß im Rahmen des örtlichen Angebotes die Einstellung von Arbeitskräften der entsprechenden Provinz (Angestellte, Arbeiter, Geschäftsleute) gewährleistet sein, wobei außerdem für die Provinz Bozen, immer im Rahmen des örtlichen Angebotes, das Verhältnis der Volksgruppen zu berücksichtigen ist.“⁴³

Da dieses Prinzip in Folge zu wenig berücksichtigt wurde, mussten sich die Südtiroler Vertreter weiterhin dafür einsetzen, insbesondere bezüglich der

41 Südtiroler Landesarchiv (SLA), SVP Landesleitung 955, Walter Amonn an Parteileitung der Südtiroler Volkspartei, 18.09.1959.

42 Vgl. Donato TURRINI, Tätigkeit und Programm der Brenner-Autobahn A.G. In: Komitee zur Förderung des Brennerverkehrs (Hg.), Internationale Tagung über den Brennerverkehr. Bozen, 18.–20. September 1959. Referate und Diskussionsbeiträge, Trient 1959, S. 129–134, hier S. 131 f.

43 Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura (CCIAA), Archivio di deposito, Autostrada del Brennero – statuto (1958–2004) Faszikel 92 (provisorische Nummer), Statuto della S.p.A. Autostrada del Brennero. Costituita con rogito 20 febbraio 1959 n. 15351 Rep. notaio Marchesoni di Trento, Trient [1959]. In: Dekret des Präsidenten des Regionalausschusses Nr. 41 vom 13.03.1959 über die Genehmigung der Satzung der Aktiengesellschaft „Brenner-Autobahn“. In: Amtsblatt der Region Trentino-Tiroler Etschland 17 (21.04.1959), S. 170–178, hier S. 171.

Einstellung von Technikern und Ingenieuren.⁴⁴ Die SVP teilte diese Einschätzung⁴⁵, die auch im Regionalrat beispielweise durch Dr. Alfons Benedikter in der Sitzung vom 8. April 1960 thematisiert wurde. Er kritisierte die Anstellung von unqualifiziertem Personal aus anderen Provinzen als angeblich spezialisierte Fachkräfte.⁴⁶ Diesen Einwänden gegenüber versicherte Autobahnprojektant Senator Guido de Unterrichter die Beachtung dieses Prinzips, wies jedoch auf die Problematik der Umsetzung durch die oftmals unzureichende Qualifizierung der Südtiroler hin.⁴⁷ Erst nach Jahren konnten die Vertreter Südtirols dies im Autobahnverwaltungsrat durchsetzen, der sich am 17. März 1962 ohne Gegenstimme für eine möglichst weitgehende Umsetzung dessen aussprach.⁴⁸

Auf regionaler Ebene wurde die drohende Italianisierung Südtirols durch die Autobahnverwirklichung besonders oft im politisch brisanten Jahr 1960 im Geheimen thematisiert. In diesem Jahr verabschiedete die UNO eine erste von Österreich am 31. Oktober 1960 vorgelegte Resolution zur Situation in Südtirol. Zudem blieben Treffen zwischen dem österreichischen und dem italienischen Außenminister ohne positives Ergebnis. Der österreichische ÖVP-Staatssekretär Prof. Dr. Franz Gschnitzer bat die Südtiroler Volkspartei am 3. Mai 1960 um eine Bewertung des Autobahnprojekts vom volkspolitischen Standpunkt aus⁴⁹, da er das Vorhaben für eine hochpolitische Angelegenheit hielt.⁵⁰ Sein Vorschlag erfolgte auf Ersuchen der Tiroler Handelskammer vom 14. April 1960, adressiert an den Landeshauptmann von Tirol mit der Aufforderung, dass das Außenministerium der Alpenrepublik in Italien zugunsten des Ausbaus der Brennerverkehrswege intervenieren möge.⁵¹ Daraufhin antwortete ihm am 28. Juni 1960 Dr. Hans Stanek im Namen der Landesleitung der SVP, dass

44 CCIAA, Archivio di deposito, Autostrada del Brennero – convocazioni e verbali comitato direttivo/designazione rappresentanti camerali/designazione altri componenti (u.a.) (1959–2003) Faszikel 93 (provisorische Nummer), Autostrada del Brennero S.p.A., Verbale della riunione del Consiglio di Amministrazione della S.p.A. Autostrada del Brennero, tenutasi a Trento nella Sala Verde della Giunta Provinciale, 14.12.1959, S. 2; ebd., Autostrada del Brennero S.p.A., Verbale della riunione del Consiglio di Amministrazione della S.p.A. „Autostrada del Brennero“ tenutasi a Modena, nella sede della Camera di Commercio, Industria e Agricoltura, 04.04.1960, S. 2 f.

45 SLA, SVP Landesleitung 955, Hans Stanek an Karl Tinzl und an Luis Sand, 16.02.1960. Siehe auch: Ebd., [Interne Besprechung der SVP], [1960].

46 Stenographische Protokolle des Regionalrats Trentino-Tiroler Etschland, 3. Legislaturperiode, Sitzung Nr. 160, 08.04.1960, S. 6–7. Siehe auch: Stenographische Protokolle des Regionalrats Trentino-Tiroler Etschland, 3. Legislaturperiode, Sitzung Nr. 151, 16.03.1960, S. 15.

47 Handelskammer Bozen, Protokolle 1955–1960, Sitzungsprotokoll Nr. 7 der Sitzung des Kammerausschusses der Handelskammer Bozen am 17.05.1960, [Bozen 1961], S. 4.

48 CCIAA, Archivio storico, Autostrada del Brennero – convocazioni, verbali e consigli di amministrazione (1961–1967) Fasz. 2510, Autostrada del Brennero S.p.A., Verbale della seduta del Consiglio di Amministrazione della Società per l'Autostrada del Brennero [...] nella sede dell'Amministrazione provinciale di Verona, 17.03.1962, S. 9.

49 SLA, SVP Landesleitung 955, Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Tirol (Tiroler Handelskammer) an Tiroler Landesregierung zu Händen von [Hans] Tschiggfrey, 14.04.1960. Siehe Anmerkung am Ende des Dokuments.

50 TLA, Kanzlei LH, Sammelakten Pos. 8 (1): Autobahnen in Tirol (1959–1962), Staatssekretär Franz Gschnitzer an Hans Tschiggfrey, 18.11.1960.

51 SLA, SVP Landesleitung 955, Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Tirol (Tiroler Handelskammer) an Tiroler Landesregierung zu Händen von [Hans] Tschiggfrey, 14.04.1960.

„die Parteileitung trotz aller gegenteiligen Bedenken den Bau der Autobahn befürworten muß, weil die heutige Brenner Strasse den Anforderungen in keiner Weise mehr entspricht und sowohl die Wirtschafts- als auch die Fremdenverkehrskreise am Bau dieser Strasse sich immer wieder interessiert zeigen. Abgesehen davon, scheint es wohl sicher zu sein, daß die Strasse gebaut wird, wenn das nötige Geld aufgetrieben werden kann. Eine Stellungnahme der S.V.P. hierzu dürfte keinen entscheidenden Einfluss haben, auch wenn derselbe negativ wäre.“⁵²

Stanek thematisierte in seinem Brief an Landeshauptmann Tschiggfrey am 18. November 1960 die intern von der SVP besprochenen Problematiken, die durch die Realisierung der Autobahn entstehen könnten, wie „Bodenverluste; Heranziehung italienischer Arbeiter in großem Ausmaß, die während der jahrelangen Arbeit im Etsch- und Eisacktal den deutschen Charakter auch der kleinen Orte beeinträchtigen und von denen ein Teil wohl im Lande zurückbleiben wird [...]“.⁵³

Die Brennerautobahn ermöglichte durch wesentlich verkürzte Fahrzeiten eine leichtere Erreichbarkeit, wobei insbesondere die Vergrößerung des Einzugsgebiets für den Tourismus als positiv galt. Südtiroler Politiker erhofften sich von einer gesteigerten Anzahl deutschsprachiger Touristen bessere Voraussetzungen, die deutsche Sprache und Kultur zu erhalten. Historisch gesehen kam es jedoch durch die Autobahn insgesamt zu einer vermehrten Orientierung hin zu anderen Provinzen und Regionen Italiens.

Die „bestmögliche“ Trassierung

Regionale wirtschaftliche Gründe und lokale Interessen waren hingegen beim dritten untersuchten Themenstrang bezüglich der Diskussionen um die Trassenführung und um möglichst gute Autobahnanbindungen ausschlaggebend, da eine bestmögliche Erreichbarkeit als Garant für Fortschritt und florierenden Tourismus für bereits erschlossene Tourismusgebiete, aber auch für neue Destinationen galt. Zudem sollte eine Herabstufung der Brennerautobahn zu einer sogenannten „Durchzugsautobahn“ mit allen Mitteln verhindert werden, vielmehr sollte den Reisenden bei der Benützung der Brennerautobahn die Region vor Augen geführt werden, um sie zu einem Aufenthalt im Land zu bewegen. Allerdings konnten aus finanziellen und technischen Gründen nicht sämtliche der gewünschten Ausfahrten verwirklicht werden. Wenngleich sich alle Akteure über die notwendige dringliche Realisierung der Autobahn einig waren, so gab es dennoch Konflikte aufgrund der diversen Interessenskonstellationen um Trassenführung und Anschlussstellen. Die Beteiligten legitimierten ihre Positionen dabei mit wirtschaftlichen, verkehrstechnischen, landschaftlichen oder ästhetischen Gründen.

In Tirol wurde diese Thematik weit weniger diskutiert als in Südtirol, wo

52 Ebd., Hans Stanek an Tiroler Landesregierung, Präsidium S., 28.06.1960.

53 TLA, Kanzlei LH, Sammelakten Pos. 8 (1): Autobahnen in Tirol (1959–1962), Staatssekretär Franz Gschnitzer an Hans Tschiggfrey, 18.11.1960.

Jahre andauernde, heftige Streitigkeiten um die Trassenführung der Autobahn entstanden: entweder über das Eisacktal oder über das Etschtal, Meran, das Passeiertal und schließlich mit einem Tunnel unter den Jaufenpass hindurch. Auf regionaler Ebene lehnte bereits in der zweiten Hälfte der 1950er Jahre eine Reihe von Technikern unter der Führung von Guido de Unterrichter, der einige Jahre später das Projekt auf italienischer Seite ausarbeitete, eine Trassierung über Meran wegen technischer und finanzieller Aspekte ab. Insbesondere der bei dieser Variante nötige lange Tunnel unter den Jaufen ließ sie zu diesem Entschluss kommen.⁵⁴

Der Gegenentwurf einer Trassenführung über Meran durch den Bozner Ingenieur Dr. Norbert Wackernell vom 24. November 1960 sah eine verkürzte Trassenführung zwischen Bozen und Sterzing durch landschaftlich reizvolles sowie unberührtes Gelände vor⁵⁵ und wurde bei diversen Meraner Vertretern aus Politik und Wirtschaft positiv aufgenommen⁵⁶, zumal sie das geplante Vorhaben der Brennerautobahngesellschaft bezüglich der Errichtung einer Autobahnzubringerstrecke von Bozen nach Meran ablehnten. Für eine bestmögliche Unterstützung des Wackernell-Entwurfs setzte sich ein eigens dazu am 11. Februar 1961 in Meran gegründetes „Komitee für die Brenner-Autobahn über Meran“ ein, dem insbesondere die Stadtgemeinde und die Kurverwaltung von Meran, die S.A.L.V.A.R. (*Società Azionaria Lavorazione Valorizzazione Acque Radioattive*, eine 1958 gegründete, dort ansässige Aktiengesellschaft zur Nutzung radioaktiver Gewässer), die Kaufleute- sowie die Hotel- und Gasthofvereinigung der Stadt, eine Vertretung der Industriellen und der Projektant selbst angehörten.⁵⁷ Mit der Erstellung eines ersten Vorprojekts für die gewünschte Autobahnführung über Meran wurde Wackernells Ingenieurbüro durch die ins Leben gerufene „Gesellschaft für die Brenner-Autobahn über Meran“⁵⁸ (Sitz in der Kurstadt) betraut, das er am 28. November 1961 dieser

54 CCIAA, Archivio di deposito, Autostrada del Brennero – convegni e dimostre/relazioni (1959–1973) Faszikel 96 (provisorische Nummer); Riunione informativa „Vie di comunicazione attraverso il Brennero“, 09.07.1957, hier S. [19]; A[ntonio] SARDAGNA, Zum Problem der Brenner-Autobahn. In: Bollettino ufficiale della Camera di commercio, industria e agricoltura di Bolzano/Mitteilungen der Handels-, Industrie- und Landwirtschaftskammer Bozen 14, 4 (1961), S. 13 f.; AHBz, Komitee für die Förderung des Brennerverkehrs/Comitato promotore per i traffici del Brennero – Protokolle/Verbali (1960–1969), Kat. – Klasse 16.5, Sitzungsprotokoll Nr. 27 der Sitzung in der Handelskammer von Bozen, 23.01.1961, S. 18.

55 Stadtarchiv Brixen (StABx), Brennerautobahnbau (1960–1967) 10.8.1, Norbert Wackernell, Autobahn Bozen–Brenner Trasse: Meran–Jaufen–Sterzing – Blatt 1, 24.11.1960.

56 Vgl. BERGONZI, Verkehrsinfrastruktur, S. 261.

57 Stadtarchiv Meran (SAM), Zentralarchiv Ablage 15 Kategorien (ZA15K) 1767, Kurverwaltung Meran, Beschluss Nr. 13, 19.05.1961; SAM, ZA15K 1769, Norbert Wackernell an Präsident des Komitees für die Autobahn über Meran [Luigi] Bertagnolli, 16.10.1961; SAM, Ratsprotokolle (italienische Verwaltung) (RP ITA) 182, Gemeinde Meran, Protokoll des Gemeinderates, Nr. 21, 27.02.1961; SAM, ZA15K 1770, Gemeinde Meran, Protokoll des Gemeinderates, Nr. 37, 26.02.1962, S. 2 f.

58 Das Kapital der Gesellschaft betrug fünf Millionen Lire; zwei Millionen davon steuerte die Kurverwaltung Meran, die Gemeinde Meran und die S.A.L.V.A.R. je 1,5 Millionen Lire bei. SAM, ZA15K 1769, Atto di costituzione di Società per Azioni, 20.11.1961, S. 2 f. und 11; SAM, RP ITA 183, Gemeinde Meran, Protokoll des Gemeinderates, Nr. 86, 15.05.1961; SAM, ZA15K 1767, Kurverwaltung Meran, Beschluss Nr. 13, 19.05.1961, S. 1. Siehe auch: Eine

Gesellschaft übergab, welche das Gegenprojekt einen Tag später bei der dafür zuständigen Straßenbaubehörde ANAS in Rom einreichte.⁵⁹ Wackernell hob als positive Argumente die kürzere Streckenführung, günstigeres Gelände und die landschaftliche Attraktivität des Etsch- und Passeiertales hervor, die nicht wie das Eisacktal durch bereits bestehende Verkehrsinfrastrukturen überladen waren. Zudem würde es bei seinem Vorhaben zu keinen Behinderungen auf der wichtigen Brennerstaatsstraße und -eisenbahn durch die Bauarbeiten kommen.⁶⁰ Sein Projekt wurde in den regionalen Medien stark beachtet und besonders von der italienischsprachigen Tageszeitung *Alto Adige* massiv beworben.⁶¹

Dies bewog die Exponenten des Eisacktales aus Wirtschaft und Politik, ihren Einsatz für das Projekt der Brennerautobahngesellschaft durch ihr Tal zu intensivieren, indem sie mit der historischen und wirtschaftlichen Bedeutung der Brennerlinie und den positiven Auswirkungen auf die angrenzenden Tourismusgebiete argumentierten.⁶² Am 25. Januar 1962 schließlich entschied sich der Verwaltungsrat der ANAS auf der Grundlage des Vergleichs der beiden Varianten für die Trassenführung durch das Eisacktal, da jene über Meran technische Probleme sowie höhere Bau- und Erhaltungskosten (insbesondere durch den Jaufentunnel) verursachen würde.⁶³ Dies ließ die Eisacktaler Akteure aufjubeln, während die Exponenten aus Meran und dem Burggrafenamt die Entscheidung missbilligten. Diese verfolgten ihre Strategie einer Durchsetzung ihres Projekts auch nach dessen Ablehnung noch weiter⁶⁴, da sie sich beträchtliche Entwicklungsperspektiven für Meran und das Burggrafenamt erhofften.

„Gesellschaft für die Autobahn Brenner über Meran“. Meraner Gemeinderat beschloß Beitritt der Stadtgemeinde. In: Dolomiten 113 (17.05.1961), S. 6 f.; Eine „Gesellschaft für die Autobahn Brenner über Meran“. In: Tiroler Nachrichten 114 (18.05.1961), S. 3.

59 SLA, Südtiroler Landesverwaltung, Abteilung IV Öffentliche Arbeiten – Bauamt 652, Consiglio di Amministrazione dell'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade (A.N.A.S.), Voto n° 335, 25.01.1962, S. 5.

60 SLA, Südtiroler Landesverwaltung, Abt. 27 – Raumordnung 159, Norbert Wackernell, Progetto di Massima: „Autostrada del Brennero“, tracciato: Bolzano–Merano–Givo–Vipiteno. Relazione generale. Relazione tecnica. Studi di confronto con il tracciato via Isarco.

61 Siehe exemplarisch: Accolto favorevolmente il progetto negli ambienti politici ed economici. L'autostrada del Brennero sotto il Givo. La soluzione prospettata dall'ing. Wackernell e fatta sua con entusiasmo dal sindaco dott. Bertagnoli ha convinto anche il senatore de Unterrichter ed è già stata presentata a Roma – I vantaggi tecnici ed economici – Imminente una riunione dei sindaci dei Comuni interessati. In: *Alto Adige* 18 (21.01.1961), S. 7; Interesse in Austria per la variante Wackernell. I problemi dell'autostrada del Brennero. In: *Alto Adige* 49 (26.02.1961), S. 4; Die Brenner-Autobahn – eine Fernstrasse. In: *Alto Adige* 32 (02.03.1961), S. 8.

62 StABx, Brennerautobahnbau (1960–1967) 10.8.1, Beilage zum Sitzungsprotokoll Nr. 2 des Kur- und Fremdenverkehrsamtes Brixen, 27.1.1961, lettera: Präsident an Ministro dei Lavori Pubblici (Rom); Energico intervento dei sindaci per l'autostrada e le fermate dei treni. Valle Gardena. In una importante riunione ad Ortisei. In: *Alto Adige* 24 (28.01.1961), S. 9; TLA, Kanzlei LH, Sammelakten Pos. 8 (1): Autobahnen in Tirol (1959–1962), Valerio Dejaco, L'autostrada del Brennero. Precisazioni e controeduzioni alla variante proposta dall'ing. N[orbert] Wackernell/ Die Brenner-Autobahn. Stellungnahme und Gegenäußerung zur Variante des Ing. N[orbert] Wackernell, 05.03.1961; SLA, SVP Landesleitung 955, Carlo Albasini, L'autostrada del Brennero [Promemoria], 03.03.1961; StABx, Brennerautobahnbau (1960–1967) 10.8.1, Beschluss der Bürgermeister des Eisack-, Puster-, Gröden-, Gader- und Eggentales, 16.03.1961.

63 SLA, Südtiroler Landesverwaltung, Abteilung IV Öffentliche Arbeiten – Bauamt 652, Consiglio di Amministrazione dell'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade (A.N.A.S.), Voto n° 335, 25.01.1962.

64 SAM, ZA15K 1770, Gemeinde Meran, Protokoll des Gemeinderates, Nr. 37, 26.02.1962; SAM, RP ITA 187, Gemeinde Meran, Protokoll des Gemeinderates, Nr. 38, 12.03.1962, S. 1.

Zudem wurde mit der Vermeidung einer Teilung der Landeshauptstadt durch eine über das Eisacktal führende Trasse argumentiert. Die Variante über Meran, insbesondere durch den *Alto Adige* massiv mit den genannten Argumenten propagiert⁶⁵, hatte jedoch keine realistischen Erfolgchancen.

Auch wenn die Entscheidung längst gefallen war, wollten die Eisacktaler Vertreter angesichts der Bemühungen der Akteure für die Variante über Meran nicht untätig bleiben, indem sie mit den genannten Argumenten auf diversen Tagungen Position bezogen. Zudem sicherten sie sich die fachlich fundierte Unterstützung eines international angesehenen Autobahnprojektanten, Prof. Dr. Vittorio Zignoli, Ordinarius für Technik und Transportwesen am Polytechnikum in Turin.⁶⁶

Dies wiederum bewog die Vertreter der Meraner Variante, die Unterstützung des bekannten Autobahnexperten Prof. Dr. Ing. Francesco Aimone Jelmoni, Inhaber des Lehrstuhls für Straßen, Eisenbahnen und Flughäfen am Polytechnikum in Mailand, zu suchen. Die „Gesellschaft für die Brenner-Autobahn über Meran“ beauftragte ihn im März 1966 mit einem entsprechenden Generalprojekt⁶⁷, das Giacomo Mancini in seiner Funktion als Minister für öffentliche Arbeiten übergeben wurde. Zudem publizierte diese Gesellschaft im November 1966 eine in ihrem Auftrag von Jelmoni zwei Monate zuvor ausgearbeitete Studie mit dem Titel *Collegamento autostradale di Genova – Torino – Milano con Monaco di Baviera attraverso lo Stelvio ed il Brennero* (Autobahnverbindung von Genua–Turin–Mailand mit München über das Stilsfer Joch und den Brenner). In technischer, wirtschaftlicher und funktioneller Hinsicht bewertete er darin die Vorzüge verschiedener Varianten zwischen dem Zentrum München und dem wichtigen Mittelmeerhafen Genua sowie der Wirtschaftsmetropole Mailand⁶⁸ und schlussfolgerte, dass jene unter dem Stilsfer Joch und daraufhin über Meran und unter den Jaufen führende Trasse optimal sei.⁶⁹

65 Siehe exemplarisch: *Nasce fra le contraddizioni l'autostrada del Brennero. Le vie di comunicazione nel quadro dell'economia alpina.* In: *Alto Adige* 113 (13.05.1962), S. 12.

66 Auf Initiative der Handelskammer von Modena fand am 19. April 1964 in Modena eine Tagung zum Thema „Prospettive economiche dell'Autostrada del Brennero“ (Wirtschaftliche Aussichten durch die Brennerautobahn) statt. Camera di Commercio, Industria e Agricoltura (Hg.), *Prospettive economiche dell'Autostrada del Brennero. Convegno del 19 aprile 1964* – Modena, Modena 1964. Bei einer weiteren Tagung zur Brennerautobahn am 30. April 1965 in der Handels-, Industrie- und Landwirtschaftskammer von Verona, veranstaltet von der *Unione delle Camere di Commercio delle Venezie*, wurde die Linienführung durch das Eisacktal als berechtigt anerkannt. Camera di Commercio, Industria e Agricoltura di Verona/Autostrada del Brennero S.p.A. (Hg.), *Convegno sull'Autostrada del Brennero. Atti. 30 aprile 1965*, Verona 1965.

67 SLA, Landesverband für Heimatpflege in Südtirol 43, F. Aimone Jelmoni, *Relazione sulla „variante“ di monte Giovo dell'Autostrada del Brennero*, Mailand 1966; SLA, Landesverband für Heimatpflege in Südtirol 348, F. Aimone Jelmoni, *La „variante“ per la Val Passiria dell'Autostrada del Brennero. Relazione sulla „variante“ di monte Giovo dell'Autostrada del Brennero.* Conferenza tenuta al „Circolo della Stampa“, Mailand 1966.

68 Società Autostrada Merano/Aimone JELMONI, *Collegamento autostradale di Genova – Torino – Milano con Monaco di Baviera attraverso lo Stelvio ed il Brennero*, Mailand 1966, S. 7.

69 Ebd., S. 17–18.

Der *Alto Adige* bejubelte Jelmonis Position und warb dafür, es sei noch nicht zu spät für die Realisierung dieser Trassierung.⁷⁰ In diesem Zusammenhang publizierte diese Tageszeitung eigene Schriften, die aus städtebaulichen und ästhetisch-landschaftlichen Gründen die Überquerung Bozens in Form eines Autobahnviadukts durch eine über das Eisacktal führende Brennerautobahn kritisierten. Ein weiteres Gegenargument bezog sich auf die Überschwemmungsgefahr, wie es die Katastrophen im Herbst 1965 und 1966 einschließlich der zeitweiligen Sperrung der Brennerstaatsstraße gezeigt hätten.⁷¹ Zudem vervollständigte eine Autobahnführung durch das Etsch- und Passeiertal das Verkehrsquadrat Sterzing-Brixen-Bozen-Meran.⁷²

Fazit

Resümierend kann festgestellt werden, dass die jeweiligen Themenstränge im Zeitraum des Brennerautobahnbaus stabile und fest etablierte Wirklichkeitskonstruktionen waren und demnach von den beteiligten Personen nicht hinterfragt wurden. Jeder Themenstrang war zwar überwiegend in sich homogen, dennoch konnten Interferenzen zwischen diesen auftreten, woraus sich eine neue Dynamik innerhalb des Autobahndiskurses ergab. Die Aussagen differierten beträchtlich nördlich und südlich des Brenners, wobei jedoch aus regionalen ökonomischen und verkehrspolitischen Gründen Konsens über die Notwendigkeit der schnellstmöglichen Realisierung der Autobahn herrschte. Etwaige Positionierungen außerhalb der diskursiven Grenzen galten als Vergehen gegen die Norm und führten zu ausschließendem Vorgehen durch die Akteure. Ab den 1970er Jahren wandelte sich der Diskurs beträchtlich, indem Umwelt- und Landschaftsaspekte sowie die Gesundheit der Anrainer Modernisierungs- und Fortschrittsgedanken zunehmend ablösten.

70 Vgl. Verwirklichung der Jaufen-Variante rückt näher. Brenner-Autobahn-Trasse durch Südtirol: Einer der bekanntesten Autobahn-Fachleute Italiens hat den Auftrag zur Ausarbeitung des Projektes Sterzing-Jaufen-Meran-Bozen angenommen. In: *Alto Adige* 50 (01.03.1966), S. 9; Jelmoni ha firmato il progetto. Per la „variante“ dell'autostrada. Prevista una galleria di circa 11 chilometri attraverso il Giovo – Tre anni per realizzare l'intera opera – Minor costo e minor distanza rispetto all'Isarco. In: *Alto Adige* 68 (22.03.1966), S. 5; Projekt Jelmoni dem zuständigen Minister überreicht. Die Jaufentrasse der Brenner-Autobahn. In einem detaillierten Begleitbericht begründet und erläutert der Projektant die Vorteile der „Variante“. In: *Alto Adige* 78 (02.04.1966), S. 10; Ecco la variante. Dall'ideatore dell'autostrada del sole, il progetto per la „Vipiteno-Bolzano“ via Merano. A distanza di sei anni dal suo primo pronunciamento in favore di un'autostrada per la Passiria, il prof. Aimone Jelmoni ha tracciato il progetto ideale dell'opera – Prevista attraverso il Giovo una galleria di undici chilometri a due vani paralleli, capace di accogliere 3.500 veicoli all'ora – Rispetto alla via Isarco: percorso più breve, tracciato più sicuro, nessuna perdita di tempo, nessuna strozzatura – Una serie di brillanti soluzioni tecniche. In: *Alto Adige* 79 (03.04.1966), S. 3; Abbiamo servito la verità: ora aspettiamo. Autostrada. Il progetto Jelmoni per la variante Passiria è stato la più autorevole conferma alle nostre tesi – La società prosegue pure per la sua strada: si assume per intero, da sola, la responsabilità di errori (purtroppo) prevedibili. In: *Alto Adige* 85 (10.04.1966), S. 1 und S. 16.

71 Vgl. Responsabilità dell'autostrada del Brennero. Roma non deve permettere il più grave ed irreparabile errore contro il progresso e la pacifica convivenza delle popolazioni altoatesine. In: *Alto Adige* 246 (15.10.1967), Beilage; „Evitiamo l'ultimo errore“. Autostrada del Brennero. Attraversamento di Bolzano. In: *Alto Adige* 194 (17.08.1968), Beilage.

72 Vgl. Responsabilità, S. 16.

Magdalena Pernold, L'autostrada del Brennero come infrastruttura di trasporto e transito: il superamento dei confini tra aree geografiche di trasporto nel periodo della sua realizzazione

Le conseguenze sul piano regionale che ebbe la realizzazione, nella seconda metà del XX secolo, dell'autostrada transnazionale del Brennero – a il più importante asse viario nord-sud attraverso le Alpi centrali – possono essere paragonate solo a quelle della ferrovia del Brennero inaugurata nel 1867. Nel periodo della sua realizzazione (dal 1959 al 1974/75), l'autostrada del Brennero funse da volano per il superamento di aree geografiche di trasporto e incentivò processi di comunicazione, scambio e trasferimento collegati a una diminuzione dell'autarchia economica, sociale e culturale della popolazione.

Questa ricerca empirica su base regionale, incentrata sul caso esemplare di Tirolo e Alto Adige-Südtirol quali territori direttamente coinvolti della linea del Brennero, si orienta alla cosiddetta “nuova storia dei trasporti”. Basandosi su fonti eterogenee, come i documenti delle autorità regionali e comunali oppure la pubblicistica locale, la prospettiva viene spostata dagli attori nazionali a quelli locali, pur nella consapevolezza che la più alta responsabilità decisionale riguardo all'autostrada rimase a livello nazionale.

Nel discorso pubblico a nord e a sud del Brennero la realizzazione di quest'infrastruttura fu percepita in modo assolutamente positivo, soprattutto perché i territori avevano da sempre tratto profitto dalla linea del Brennero come storico asse nord-sud e la popolazione associò all'idea dell'autostrada quella di benessere, progresso e pacificazione. A livello regionale le motivazioni economiche e di politica dei trasporti generarono un diffuso consenso sulla necessità di realizzare al più presto l'autostrada, i cui lavori non furono pertanto rallentati nemmeno nel periodo politicamente assai critico degli anni Cinquanta e Sessanta. Solo verso la fine del periodo indagato questa ‘costruzione della realtà’, sino ad allora stabile e mai posta in dubbio, cede il passo a una percezione fondamentalmente diversa, in quanto gli aspetti legati all'ambiente, al paesaggio e alla salute dei residenti iniziano a relativizzare le idee di modernizzazione e progresso.

Durante la sua realizzazione il discorso pubblico fu caratterizzato da alcune linee tematiche di fondo che in Tirolo e in Alto Adige-Südtirol segnarono durevolmente – in parte con alcune differenze – la positiva immagine dell'autostrada del Brennero. Ad esempio, il pericolo che il tracciato potesse essere deviato funse da strategia di legittimazione per la realizzazione dell'autostrada e in questo senso gli attori economici e politici regionali scesero in campo contro la ‘cattiva’ Svizzera, come veniva connotata. Inoltre l'autostrada del Brennero fu associata all'idea “unificante” (con significato traslato) di un'infrastruttura “europea”, che avrebbe cioè garantito l'unificazione dell'Europa e un futuro pacifico ed economicamente florido.

Oltre a ciò, gli attori politici (non quelli economici) locali svilupparono in

forme ufficiose l'argomento di un più stretto collegamento tra Tirolo e Sudtirolo, nel senso di una maggiore permeabilità del confine del Brennero. A causa della situazione politica, in Sudtirolo tale argomento doveva essere toccato in modo clandestino. La politica sudtirolese si espresse per motivi economici a favore di una rapida realizzazione dell'autostrada, nonostante il ventilato pericolo di una 'italianizzazione' e cioè che i numerosi operai ingaggiati, arrivati dal resto d'Italia, potessero stabilirsi in provincia.

Motivi economici regionali e interessi locali furono invece determinanti nelle numerose discussioni pubbliche su tracciato, uscite e collegamenti. Si combatté con i più vari argomenti: economici, di tecnica dei trasporti, paesaggisti o estetici. Il turismo avrebbe approfittato dell'autostrada perché i viaggiatori, percorrendola, avrebbero potuto gettare uno sguardo sulle bellezze della regione e pensare così di soggiornarvi. In Alto Adige-Südtirol si sviluppò un'aspra, decennale contesa sul tracciato: lungo la Val d'Isarco oppure passando per Merano e sotto il Giovo.