

90 JAHRE BRENNERGRENZE

Zur Bedeutung der Grenze für regionale Differenzierungs- prozesse in der Brennergegend von der Teilung Tirols (1919) bis zur gegenwärtigen Zusammenarbeit im Rahmen der EU

Hugo PENZ, Innsbruck*

mit 3 Abb. und 1 Tab. im Text

INHALT

<i>Summary</i>	75
<i>Zusammenfassung</i>	76
1 Einführung in die Problemstellung	77
2 Der Aus- und Rückbau der staatlichen Infrastruktur	80
3 Auswirkungen von staatlichen Einschränkungen im Grenzgebiet	86
4 Zusammenfassende Beurteilung von Auswirkungen der Brennergrenze.....	92
5 Literaturverzeichnis.....	97

Summary

90th anniversary of the Brenner border. The significance of the border for the process of regional differentiation in the Brenner region from the separation of South-Tyrol (1919) to the present co-operation within the EU

The Brenner border, which was drawn after World War I, is a superimposed boundary. This boundary cut the close socio-economic interdependence which characterized this region. While Austria did not secure the new border militarily, Italy built a defence line ("Linea Badoglio") south of the border. This line with its military buildings has been dismantled in the last decades. Barracks and other complexes have been transformed into trendsetting projects for regional development (i.e. the barrack in Wiesen is now used as a residential building). A military road up to the mountain range at the border can now be used as a challenging mountain bike track. Most of the buildings that were used by border control have been sold to private investors. In 2007 an outlet centre was opened at the site where the Italian tollhouse was situated. For a

* tit.ao.Univ.-Prof. Dr. Hugo PENZ, Institut für Geographie, Universität Innsbruck, A-6020 Innsbruck, Innrain 52; e-mail: hugo.penz@uibk.ac.at, <http://www.uibk.ac.at/geographie>

long time the state border limited the mobility of the local population significantly. Within the last decades the social contacts across the border have increased. At the same time the name of the valley "Wipptal" has been re-introduced as the official name for this region. The price differential between the two states has promoted small border traffic in the village of Brenner. Most of the customers have been returning even since Austria's EU accession in 1995. Since the construction of the DOB (Designer Outlet Brennero) the village tries to position itself as a future centre of retailing. The differentiation within the economic area north and south of the border has intensified in the course of this modern change of structure. However, as census statistics show, the border region has not developed as dynamically as the centres in the Wipptal. Since Austria's EU accession a lot of public institutions and buildings are no longer needed. The local authorities in Brenner reclassified the empty spaces for retail usage in order to generate new jobs. Retailing characterizes most of the border town of Brenner today.

Zusammenfassung

Bei der nach dem Ersten Weltkrieg gezogenen Brennergrenze handelt es sich um eine Trennungsgrenze (superimposed boundary), durch die das durch enge sozioökonomische Verflechtungen gekennzeichnete Brennergebiet zerschnitten wurde. Während Österreich die neue Grenze militärisch nicht absicherte, errichtete Italien südlich des Brenners eine Verteidigungslinie („Linea Badoglio“), die in den letzten Jahrzehnten zurückgebaut wurde. Neben Kasernen und anderen größeren Anlagen, die für zukunftsweisende Projekte der Raumordnung (Beispiel: Wohnbauwidmung der Kaserne in Wiesen) verwendet werden, könnten die Militärstraßen zum Grenzkamm für anspruchsvolle Fahrradwege genutzt werden. Die meisten Gebäude der Zollwache wurden an Private verkauft, wobei am Standort des italienischen Grenzzollhauses das 2007 eröffnete Outletcenter errichtet wurde. Lange Zeit schränkte die Staatsgrenze die Mobilität der Bevölkerung erheblich ein. In den letzten Jahrzehnten, als auch der Talschaftsname Wipptal wieder als amtliche Gebietsbezeichnung verwendet wurde, nahmen die sozialen Kontakte über die Grenze hinweg wieder deutlich zu. Das Preisgefälle zwischen den beiden Staaten begünstigte den kleinen Grenzverkehr in der Ortschaft Brenner, wobei die Kunden größtenteils auch nach dem Beitritt Österreichs zur EU (1995) gehalten werden konnten. Durch die Errichtung des DOB (Designer Outlet Brennero) möchte sich das Dorf in der Zukunft als Zentrum des Einzelhandels positionieren. Mit dem modernen Strukturwandel kam es zu verstärkter wirtschaftsräumlicher Differenzierung zwischen Nord und Süd, wobei sich die Grenzgebiete hüben und drüben – wie die Bevölkerungszahlen belegen – weniger dynamisch entwickelt haben als die Kernräume des Wipptales. Infolge der Grenzöffnung werden viele Einrichtungen der öffentlichen Hand nicht mehr benötigt. Um Arbeitsplätze zu schaffen, hat die Gemeinde Brenner die frei werdenden Flächen für den Einzelhandel umgewidmet, der heute das äußere Erscheinungsbild des Grenzdorfes Brenner weit gehend bestimmt.

1 Einführung in die Problemstellung

1.1 Einleitung

Durch die Brennergrenze wurde nicht nur das historische Kronland Tirol geteilt, welches sich als Passstaat zu beiden Seiten des Alpenhauptkammes bis nahe an den Gebirgsrand erstreckt hatte, sondern auch das Wipptal zerschnitten, das seit dem Mittelalter vom Matreiwald 20 Kilometer nördlich bis zur Talenge bei Oberau 35 Kilometer südlich des Brenners gereicht hatte und durch enge sozioökonomische Verflechtungen gekennzeichnet gewesen war (vgl. PENZ 2008²). Dabei bildete die Brennersenke die Klammer zwischen den beiden Kernräumen dieser Talschaft (vgl. dazu PENZ 2008¹), der Talweitung von Matrei und Steinach im Norden und dem Sterzinger Becken im Süden. Unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg hat Hermann WOPFNER (1920) diese Passlandschaft, ohne sie genau abzugrenzen, als „Brennergegend“ bezeichnet. Aus den Raumstrukturen lässt sich jedoch unschwer ableiten, dass sie die Nordtiroler Gemeinden Obernberg und Gries am Brenner sowie die Südtiroler Gemeinde Brenner umfasst, welche durch die Zusammenlegung der alten (Katastral-)Gemeinden Brenner, Gossensass und Pflersch gebildet worden ist. Sie weist eine Fläche von rund 205 km² auf, wird (2006) von 3.600 Personen bewohnt und ist gut überschaubar. Daher ist die Passregion am Brenner hervorragend geeignet, die durch die politische Grenzziehung hervorgerufenen räumlichen Differenzierungsprozesse eingehend zu untersuchen. Nur bei einzelnen Fragestellungen wird auf die Auswirkungen der Grenzziehung auf die gesamte Talschaft Wipptal (1.100 km², 32.000 Einwohner) eingegangen.

1.2 Einführende Hypothesen zur regionalen Relevanz der Brennergrenze

Bei der Brennergrenze handelt es sich um eine typische Trennungsgrenze (super-imposed boundary), bei welcher ein durch enge sozioökonomische Verflechtungen gekennzeichnetes Gebiet infolge einer machtpolitischen Entscheidung zerschnitten wird (vgl. SCHWIND 1972, S. 121). Wie stark die Gebiete nördlich und südlich des Brenners miteinander verbunden waren, zeigt der gemeinsame Talschaftsname Wipptal, der sich im Mittelalter für die dies- und jenseits des Alpenhauptkammes gelegenen Urfarren Matrei und Sterzing durchgesetzt hat. Der historische Durchzugsverkehr hatte zu engen Kontakten der Bevölkerung entlang der Brennerstraße geführt, die nach dem Bahnbau zwar etwas zurückgingen bis zum Ersten Weltkrieg jedoch noch deutlich ausgeprägt waren. Besonders klar zeigte sich dies im Mobilitätsverhalten. Aus den bergbäuerlichen Gemeinden wanderte die überschüssige Bevölkerung vorwiegend in die nächstliegenden Siedlungen des Haupttales ab, welche durch enge Verflechtungen zum übrigen Wipptal und geringere nach Außen gekennzeichnet waren (vgl. PENZ 1972, S. 72–79). Bis zum Ersten Weltkrieg bestimmten agrargesellschaftliche Verhaltensweisen die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Diensten. Daher reichten die bescheidenen Einrichtungen in den kleinen Zentralen Orten des Tales dafür aus, wobei Steinach und Matrei diese Aufgaben für das nördliche und Sterzing für das

südliche Wipptal erfüllten (vgl. PENZ 1972, S. 213–214). Für höherwertige Dienste kamen sowohl Innsbruck (Wirtschaft, staatliche Verwaltung) als auch Brixen (kirchliche Angelegenheiten, z.T. Kultur) in Frage, wobei für die Inanspruchnahme neben der Entfernung auch die Art der Nachfrage bedeutsam war. Der von der Eisenbahn überquerte Alpenhauptkamm spielte dabei nur eine untergeordnete Rolle.

Nach dem Ersten Weltkrieg schränkte die Brennergrenze die auf eine lange gemeinsame Entwicklung zurückgehenden räumlichen Verflechtungen ein, zudem wurden durch den Ausbau der staatlichen Infrastruktur zur Grenzsicherung die regionalen Strukturen erheblich verändert und die unterschiedlichen politischen Rahmenbedingungen wirkten sich in beiden Staaten nachhaltig auf die wirtschaftliche Entwicklung aus. In jüngster Zeit wurden die durch die Grenzziehung ausgelösten Differenzierungsprozesse durch die verstärkte Zusammenarbeit im Rahmen der EU entscheidend modifiziert. Daraus ergeben sich folgende wissenschaftliche Fragestellungen:

- These 1: Die Infrastruktureinrichtungen zur Sicherung der Staatsgrenze werden seit der Eingliederung in das europäische Sicherheitssystem und dem Fall der Grenzkontrollen kaum noch benötigt. Können diese baulichen Anlagen für zukunftsweisende Projekte genutzt werden?
- These 2: Die Staatsgrenze schränkte die Mobilität der Bevölkerung lange Zeit erheblich ein. Welche Möglichkeiten bieten verstärkte Kontakte über den Brenner für die Regionalentwicklung?
- These 3: Das Preisgefälle zwischen den beiden Staaten begünstigte zunächst den informellen Sektor und führte später im Handel („kleiner Grenzverkehr“) im Bereich der Siedlung Brenner zu grenznahen Standorten. Können die Arbeitsplätze durch den Ausbau neuer Einrichtungen (Designer Outlet Brennero) nachhaltig gesichert werden?
- These 4: Die Differenzierungsprozesse der Wirtschaft werden neben dem gesamtgesellschaftlichen Wandel von den ökonomischen und politischen Rahmenbedingungen beeinflusst. Wie werden sich die Unterschiede in den Wirtschaftsstrukturen in absehbarer Zukunft entwickeln?
- These 5: Die mit der Staatsgrenze zusammenhängenden Funktionen haben die Entwicklung der Grenzsiedlung Brenner geprägt. Welche Zukunftsperspektiven hat diese Ortschaft?

1.3 Die Festlegung der Staatsgrenze am Brenner

Die in der Friedenskonferenz von Saint Germain beschlossene Brennergrenze entsprach dem machtpolitischen und strategischen Anspruch Italiens. Das Prinzip der Wasserscheide ging über die früheren Forderungen der italienischen Nationalisten hinaus, welche die Angliederung der italienischen Siedlungsgebiete Altösterreichs verlangten hatten. Die Grenze hätte demnach bei Salurn verlaufen sollen. Diese Auffassung vertraten auch der bekannte italienische Geograph Roberto ALMAGIÀ und der im Ersten Weltkrieg von der österreichischen Militärjustiz als Deserteur hingerichtete Trentiner Politiker Cesare BATTISTI. Die Vorstellung von der Wasserscheide als der natürlichen

Grenze Italiens wurde um 1890 von den dem Geodeterminismus verpflichteten Geographen G. und O. MARINELLI entwickelt und von dem aus dem Trentino stammenden Publizisten Ettore TOLOMEI mit pseudowissenschaftlichen Argumenten untermauert, sodass es diesem schließlich gelang, die maßgeblichen Politiker in Italien dafür zu gewinnen (vgl. STADLMAYER 1965, S. 354–260).

Die neue Grenze Italiens wurde nach den Regeln des Völkerrechts in folgenden drei Schritten festgelegt (vgl. ANTE 1981, S. 107–108):

- Der erste Schritt, die Allokation oder Grenzbestimmung, erfolgte auf der Friedenskonferenz von Saint Germain (1919). Bei dieser wurden die Grundzüge der politischen Aufteilung vereinbart und vom Wasserscheidenprinzip ausgegangen.
- In einem zweiten Schritt, der Delimitation oder Grenzfestlegung, fixierte eine international besetzte Kommission den Grenzverlauf vor Ort.
- Diese Vorarbeiten bildeten die Grundlage für die Demarkation oder Grenzziehung, bei welcher Vermessungstechniker den Grenzverlauf in einen verbindlichen Plan eintrugen und diesen im Gelände mithilfe von Grenzsteinen kenntlich machten.

Die Tiroler Bevölkerung war über den Verlust Südtirols bei der Friedenskonferenz von Saint Germain (1919) tief enttäuscht. Man kannte zwar den Londoner Geheimvertrag vom 26.4.1915, in welchem die Alliierten dem Königreich Italien neben italienischen Territorien auch Südtirol bis zum Brenner versprochen hatten, hoffte jedoch auf den amerikanischen Präsidenten WILSON, welcher den Londoner Vertrag nicht unterschrieben und das Selbstbestimmungsrecht der Völker proklamiert hatte. Zudem hatte er im Herbst 1917 eine mit Fachwissenschaftlern besetzte Kommission, die „Inquiry“, beauftragt, Lösungsmodelle für die Zeit nach dem Krieg zu erarbeiten. Ihr gehörte auch die Geographin Ellen CHURCHILL-SEMPLE (1863–1943) an, die unter anderem bei F. RATZEL in Leipzig studiert hatte. Wie die meisten Kommissionsmitglieder vertrat sie die Auffassung, der Brenner sei zwar strategisch optimal, aus ethnischen Gründen sollte man jedoch die Grenze südlich von Bozen ziehen (SCHOBBER 1982, S. 59–70). Bei den Friedensverhandlungen spielte das Fachwissen der Experten jedoch keine Rolle mehr. Präsident WILSON verfolgte ausschließlich politische Ziele, suchte zwischen den Siegermächten Serbien (Jugoslawien) und Italien zu vermitteln und war für Argumente, die für den Kriegsverlierer Österreich gesprochen hätten, nicht zugänglich. Bei strittigen Fragen, welche die obere Adria betrafen, unterstützte er Serbien und war bereit, die Kriegsverluste Italiens neben unstrittigen, von Italienern bewohnten Gebieten auch mit Südtirol zu entschädigen. Mit Innichen und dem Sextental im Pustertal sowie dem Tal von Tarvis in Kärnten verlor Österreich sogar zwei von der Drau entwässerte Gebiete, welche den Italienern im Londoner Vertrag nicht versprochen worden waren (SCHOBBER 1984, S. 71–124).

Die international besetzte Kommission, die den Grenzverlauf vor Ort festlegte (= Delimitation), musste feststellen, dass nicht einmal die Grenze der Katastralgemeinde Brenner an der Wasserscheide verlief. Diese reichte vielmehr von dem durch die Sill entwässerten Venntal und dem Brennersee bis zur Fraktion Giggberg am Hang oberhalb von Gossensass und umfasste somit neben dem Passtal zwei Gebiete, welche im Norden (Brennersee, Venn, Griesberg) und im Süden (Giggberg) an dieses anschließen. Bei

den Verhandlungen über die genaue Festlegung der Brennergrenze achtete das japanische Kommissionsmitglied besonders darauf, dass diese der Wasserscheide entsprach. Die italienische Seite hatte eine Linie am Nordrand des Passtaies gefordert, während die österreichische Delegation, welche durch das Geologische Institut der Universität Innsbruck beraten wurde, darauf hinwies, die „alte, natürliche“ Wasserscheide liege zwei Kilometer südlich der Dorfkirche am Fuße des Brennerkofels (vgl. KRAMER 1949, Fußnote 17 S. 551). Die Grenze wurde schließlich nördlich des Schwemmkegels, welchen der nach Süden abfließende Eisack aufgeschüttet hat, gezogen. Dadurch verblieb neben dem Venntal der Weiler Kerschbaumer und der Hof Griesberg bei Österreich. In den älteren Ortsverzeichnissen (vor 1900) fehlen Angaben für dieses Gebiet, in welchem 1910 74 Personen wohnten. In den historischen Gemeinendaten des ÖSTAT wurde diese Angliederung bisher bei den Einwohnerzahlen vor 1918 weder für die Gemeinde Gries am Brenner noch für Tirol und Österreich registriert.

Nach der Festlegung (Delimitation) des Grenzverlaufes durch die Grenzkommission, deren Vorsitzender ein hoher britischer Offizier war, erfolgte die Grenzziehung oder Demarkation, bei der österreichische (Leitung: Major GERMERSHAUSEN) und italienische (Leitung: Cav. SPERANZIVI) Vermessungstechniker gemeinsam einen Plan im Maßstab 1:1.000 erstellten und anschließend den Grenzverlauf im Gelände mithilfe von Grenzsteinen markierten.

Im Institut für Geographie der Universität Innsbruck befinden sich Kopien der drei die Ortschaft Brenner betreffenden Grenzpläne im Maßstab 1:1.000. Diese wurden offenbar nach der Grenzvermessung, die mit dem 10.12.1920 datiert ist, vom Institut für Geologie dem Institut für Geographie der Universität Innsbruck übergeben.

2 Der Aus- und Rückbau der staatlichen Infrastruktur

2.1 Die militärische Absicherung der Brennergrenze

Die Friedensverträge von Versailles und Saint Germain hatten den Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich untersagt. Daher bestand kein Anlass mehr, die Grenze gegenüber dem kleinen abgerüsteten Österreich abzusichern. Trotzdem begann das Königreich Italien, welches die Brennergrenze aus strategischen Gründen gefordert hatte, diese nach dem Ersten Weltkrieg mit einem beachtlichen Aufwand gegen Angriffe aus dem Norden abzusichern. Diesem Zweck diente neben den Manövern der italienischen Truppen im Sterzinger Becken, welche ab den 1920er-Jahren im Hochsommer abgehalten wurden und große Schäden für die Landwirtschaft verursachten, der systematische Ausbau der militärischen Infrastruktur. Dabei wurde südlich des Brenners eine als „Linea Badoglio“ bezeichnete Befestigungslinie geschaffen (KRAMER 1949, S. 545), welche folgende Anlagen umfasste:

- Kasernen und Truppenübungsplätze,
- Militärstraßen sowie
- Kavernen, Bunker, Geschützstände und ähnliche (kleinere) Einrichtungen.

Als erste Anlage wurde kurz nach dem Ende des Ersten Weltkrieges knapp südlich der Grenzsiedlung Brenner in der Nähe des Hofes Brennerwolf die Kaserne „Cesare Battisti“ für die Alpintruppen errichtet (KRAMER 1949, S. 544). 1932/33 wurde in Gossensass auf enteigneten Grundstücken die nächste Militärkaserne erbaut (ENNEMOSER 2005, S. 53). Etwas später kamen drei Kasernen im Sterzinger Becken hinzu, von denen zwei in der Gemeinde Sterzing lagen. Von diesen wurde die erste 1936 von drei Batterien der Gebirgsartillerie bezogen, während die dritte, in der Nähe des Sterzinger Bahnhofs (Gemeinde Pfitsch) gelegene, erst unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg fertig gestellt wurde (PALLA 1998, S. 104, 137). Südlich von Sterzing wurde knapp vor dem Zweiten Weltkrieg auf einer Fläche von 50 Hektar ein Militärflugplatz angelegt und 1935 am Bergfuß zwischen Weiern und Stilfes (Gemeinde Freienfeld) eine Fläche von 40 Hektar enteignet, auf welcher Lagerhallen, Magazine und Wohntrakte errichtet wurden. Dieses von den Einheimischen als „Pulverlager“ bezeichnete Gelände war später eingezäunt und wurde ständig bewacht. Östlich davon errichtete das Militär 1930 bei Sprechenstein (Trens, Gemeinde Freienfeld) einen Verschiebbahnhof, an welchen nur noch einzelne verrostete Geleise erinnern (FREI 1981, S. 92–96).

Bei der Planung der Militärstraßen gingen die Stäbe von den Erfahrungen des Ersten Weltkrieges aus, als sich diese für die Versorgung der im Gebirge kämpfenden Truppen sehr bewährt haben. Die Wege mussten mit Kraftwagen befahrbar sein und sollten eine rasche Verbindung zur Staatsgrenze ermöglichen. Um den Nachschub auch bei einer Unterbrechung der Brennerstraße zu sichern, wurde 1936 die Straße über das Penserjoch erbaut und auch die 1912 eröffnete Jaufenstraße in die Planungen einbezogen (PENZ 1972, S. 168–169). Das bemerkenswerteste Straßenprojekt wurde jedoch in den Jahren 1934–36 am Grenzkamm zwischen dem Obernberg-, Eisack und Pflertal verwirklicht (ENNEMOSER 2005, S. 53). Dort führen von Brennerbad und von Giggelberg Zufahrten zu der 100 bis 150 Höhenmeter unterhalb der Staatsgrenze (in ca. 2.100 Meter Höhe) verlaufenden Militärstraße empor, welche die Brennersenke zwischen dem Sattelberg (2.115 m) und dem Portjoch (2.110 m) erschließt. Westlich davon folgen die schroffen Hochgebirgsstöcke der Tribulaungruppe. Damit konnten die Italiener den Grenzkamm von Süden aus in kürzester Zeit erreichen, das im Norden angrenzende Obernbergtal war hingegen bis zum Ausbau der Talstraße (1955–1970) nur durch eine schmale Schotterstraße erschlossen, die am Talschluss in 1.400 Meter Höhe geendet hat und auf der wegen der schwachen Brücken nur leichtes Gerät hätte transportiert werden können. Im Pfitschertal führte eine weitere Militärstraße bis zum Pfitscherjoch, welche mit dem Weg von Außerpfitsch über das Schlüsseljoch (2.212 m) eine Verbindung zum Brenner-Passtal erhalten hat. Entlang der Militärstraßen wurden neben Baracken für die Mannschaften zahlreiche Kavernen, Geschützstände, Bunker und Schützengräben angelegt. Ähnliche kleinere militärische Anlagen wie am Grenzraum gab es seit der Zwischenkriegszeit im gesamten südlichen Wipptal. Viele dieser Bauten, welche seit langem nicht mehr benutzt werden, sind inzwischen verfallen, einzelne haben Private gekauft und verwenden sie unter anderem als landwirtschaftliche Wirtschaftsräume.

Als Deutschland der NATO beitrug und Österreich seine Neutralität erklärte, änderten sich die militärischen Prioritäten. Der NATO-Staat Italien war im Rahmen des Kalten Krieges in den West-Ost-Konflikt einbezogen, die „Wacht am Brenner“

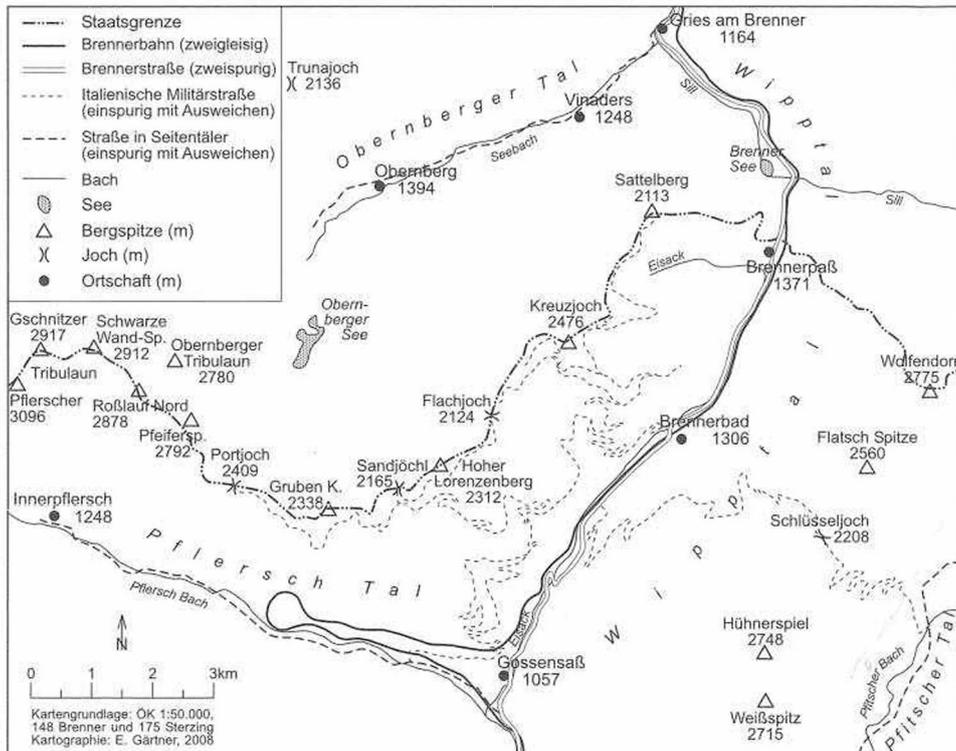


Abb. 1: Die Erschließung des Brennergebietes mit Verkehrswegen am Ende des Zweiten Weltkrieges

spielte daher keine wesentliche Rolle mehr. Trotzdem dauerte es lange, bis Teile der militärischen Infrastruktur für friedliche Nutzungen zur Verfügung gestellt wurden. Die Anschläge der Südtirol-Aktivisten verzögerten diesen Prozess. Im Jahre 1964 verlegte Italien Truppen an die Grenze, welche den Nachschub für die Sprengstoff-Attentate unterbinden sollten. Dabei wurden die Soldaten nicht nur in Kasernen sondern auch – wie der Autor bei seinen Begehungen für die Bodennutzungskarten der Dissertation 1964–65 beobachten konnte (PENZ 1972) – in Zeltlagern und in den Baracken entlang der Militärstraßen untergebracht. Erst nach dem Abschluss der Verhandlungen zur Südtirol-Autonomie und mit dem Ausbau des neuen europäischen Sicherheitssystems erschienen die Anlagen der ehemaligen Badoglio-Linie dem Staat als entbehrlich. Allerdings will sich das italienische Heer nicht vollständig vom Brenner zurückziehen. Die beiden mit Berufssoldaten besetzten Kasernen in Sterzing und der seit langem von den Streitkräften nicht mehr genutzte Flugplatz bleiben weiterhin (Stand Sommer 2008; frdl. Mitt. von Herrn Dr. MESSNER, Bürgermeister von Sterzing) im Besitz der Armee. Die übrigen (ehemaligen) militärischen Einrichtungen werden nach und nach der Autonomen Provinz Bozen überlassen, welche darauf achtet, dass die Anlagen nur für zukunftsweisende Planungsvorhaben verwendet werden.

Von den militärisch genutzten Gebäuden wurden bereits in den 1970er-Jahren die nicht mehr benötigte Cesare-Bastisti-Kaserne in der Nähe von Brennerbad abgerissen und die Kaserne von Gossensass sowie die Fianzieri-Kaserne in Pflersch in Ferienheime („Soggiorno montano“) der italienischen Armee umgewandelt. Wie diese blieb auch der ab den 1950er-Jahren kaum noch für militärische Zwecke verwendete Flugplatz in Sterzing im Besitz des Staates, er wird jedoch seit langem vorwiegend zivil genutzt. Ab 1960 dient er dem Sterzinger Segelflugverein für Übungsflüge und das Grünland pachten zumeist jene Bauern, denen die Flächen vor der Enteignung gehört haben.

Von den früheren Militärstraßen wurden die Penser- und die Pfitscherjochstraße 1966 zu Staatsstraßen erklärt und damit dem öffentlichen Verkehr zugänglich gemacht. Später wurden sie von der Provinz Bozen übernommen, welche den Abschnitt der Pfitscherjochstraße von Stein bis zur Staatsgrenze am 1.7.2008 der Gemeinde Pfitsch überlassen hat, weil dieser oberhalb des Dauersiedlungsraumes liegt und somit keine überörtliche Bedeutung besitzt (frdl. Mitt. Bürgermeister Hans FREI, Pfitsch). Die ehemaligen Militärstraßen zum Grenzkamm am Brenner sind inzwischen in den Besitz der Provinz Bozen übergegangen, welche diese und die dort befindlichen Anlagen der Gemeinde Brenner im Vorverkauf angeboten hat. Später wurden einzelne Objekte von Privaten erworben (frdl. Mitt. von Herrn EGARTER, Bürgermeister der Gemeinde Brenner).

Als das frühere Fahrverbot nach dem Ende der 1970er-Jahre nicht mehr kontrolliert wurde, entdeckten viele Radsportler die alten Militär-Straßen, allerdings durften sie die Staatsgrenze am Alpenhauptkamm bis zum Inkrafttreten des Schengen-Abkommens (1.4.1998) zwischen Österreich und Italien nicht überqueren. Inzwischen benutzen viele Radfahrer den Forstweg von Vinaders im Obernbergtal zur Sattenbergalm und fahren von dort über die Grenze zur ehemaligen Militärstraße. In analogen und digitalen Mountain-Bike-Führern wird auf den Reiz der Höhenstraße hingewiesen, wobei diese teilweise fälschlich als Militärstraße aus dem Ersten Weltkrieg bezeichnet wird. Leider ignorieren manche Radfahrer Verbote. So untersagt ein privater Grundbesitzer die Durchfahrt an der Steinalm und es kommt immer wieder vor, dass vom Sand- und Portjoch über die geschützten Almwiesen des Landschaftsschutzgebietes Nöblachjoch-Obernberger See-Tribulaune zu den Güterwegen am Obernberger See hinunter gefahren wird. Es wäre wünschenswert, diese Höhenstraßen, welche ein hohes Freizeitpotenzial aufweisen, weiter auszubauen und durch die Verbindung über die ehemalige Militärstraße vom Brennerbad über das Schlüsseljoch zum Pfitschertal, die teilweise noch über Privatbesitz führt, zu ergänzen.

Bei größeren Anlagen, welche vom Militär an die Provinz Bozen übergehen, achtet diese darauf, dass die zukünftige Nutzung den Zielsetzungen der Landesplanung entspricht. Bei der oberhalb des Sterzinger Bahnhofes gelegenen Psaro-Kaserne war die Provinzverwaltung mit der im Juni 2008 erfolgten Widmung für den geförderten Wohnbau durch die Gemeinde Pfitsch einverstanden (frdl. Mitt. Bürgermeister J. FREI). Auch die Ausweisung eines Biotops im Gebiet des ehemaligen Verschubbahnhofes unterhalb von Sprehenstein, in welchem sich die Feuchtvegetation („Biotop aus zweiter Hand“) inzwischen durchgesetzt hat, entsprach den Intentionen der Raumordnung. Größere Schwierigkeiten bereitet die neue Widmung des 40 Hektar großen Geländes der „Pulvertürme“ in Stilfes, welches in absehbarer Zeit in den Besitz der

Provinz Bozen übergehen wird. Aufgrund der Lage erscheint es wenig sinnvoll, dort ein Wohnbaugebiet auszuweisen oder die landwirtschaftliche Nutzung zu intensivieren. Als Nutzungsvarianten sind derzeit (Sommer 2008) unter anderem ein Golfplatz und ein Gebirgszoo im Gespräch (frdl. Mitt. von Herrn A. HOLZNER, Bürgermeister von Freienfeld).

Auf der österreichischen Seite wurde nie daran gedacht, im Wipptal Kasernen oder ähnliche militärische Anlagen zu errichten, wie dies in vielen anderen Grenzgebieten der Fall war. Erst als das österreichische Bundesheer in den 1970er-Jahren das Konzept eines Milizheeres verfolgte, wurden im Nordtiroler Wipptal einige, im Landschaftsbild kaum wahrnehmbare Sperrwerke errichtet und die Soldaten bei Übungen des Bundesheeres in der Almstufe, die keine größeren Schäden verursachten, mit dem Gebiet vertraut gemacht.

2.2 Entwicklung der Einrichtungen zur Grenzkontrolle

Unmittelbar nach dem Waffenstillstand besetzten italienische Truppen am 10. November 1918 den Brenner, hissten die italienische Fahne und begannen noch vor dem Friedensvertrag die im Londoner Geheimvertrag vom 26.4.1915 versprochenen Gebiete in den Staatskörper einzugliedern. Von diesem Zeitpunkt an durfte die Grenze nur noch an den vorgesehenen Bahn- und Straßenübergängen überquert werden. Früher waren die Jöcher über den Alpenhauptkamm von der Bevölkerung des Brennergebietes häufig benutzt worden. Über die nur wenig über 2.100 Meter hohen Übergänge wurde das Vieh aus dem südlichen Wipptal auf die Almweiden im hinteren Obernbergtal getrieben. Den umgekehrten Weg gingen die Bauern aus Obernberg am Brenner, welche die Viehmärkte in Sterzing besuchten und Trens bei Sterzing war als Wallfahrtsort beliebter als Maria Waldrast bei Matrei am Brenner (PENZ 1972, S. 168).

Die Absicherung der Grenze besorgten staatliche Organe. Auf der österreichischen Seite war dies die Aufgabe der Zollwache, deren erstes Amtsgebäude, das „alte Zollhaus“, 1921/22 erbaut wurde. 1936/37 kam auf der gegenüber liegenden östlichen Straßenseite für die Gendarmerie, den Grenzschutz und die Staatspolizei ein zweites größeres Gebäude hinzu, das „neue Zollhaus“ (KRAMER 1949, S. 540). Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde für die Abwicklung der Kontrollen an der Grenze ein eigenes, eingeschossiges Amtsgebäude errichtet. Bahnreisenden, welche Züge von und nach Österreich benutzten, kontrollierten die Grenzbehörden in Dienstzimmern des Bahnhofes. Um die „grüne Grenze“ besser überwachen zu können, wurden in den grenznahen Gemeinden Zollwachestationen errichtet. Das erste dieser Gebäude („Altes Zollhaus“) wurde in Obernberg am Brenner in den 1920er-Jahren erbaut, die übrigen („Neue Zollhäuser“) 1938–39. Mit dem verstärkten Grenzschutz suchten die Nationalsozialisten auch die Flucht von Juden und anderen Verfolgten zu unterbinden, die über die Jöcher nach Italien gelangen wollten. Als der Schmuggel über die „grüne Grenze“ um die Mitte der 1950er-Jahre zurückging, dienten diese Amtsgebäude vorwiegend als Wohnhäuser für die Beamten, welche an den Grenzübergängen am Brenner den Dienst versahen. Nach dem Inkrafttreten des Schengenvertrages wurden diese Gebäude vom Staat nicht mehr benötigt und an Private, vorwiegend an ehema-

lige Zollwachebeamte, verkauft. Nur das inzwischen leer stehende „Neue Zollhaus“ am Brenner befindet sich derzeit (August 2008) noch im Eigentum des Staates, die Bundesimmobiliengesellschaft möchte es jedoch in absehbarer Zeit veräußern (frdl. Mitt. von Herrn SCHÖPFER, Bürgermeister der Gemeinde Gries am Brenner).

Die italienischen Amtsgebäude für die Grenzkontrollen wurden an der Straße knapp südlich der Grenze errichtet. Mit diesen Aufgaben und der Grenzsicherung waren die „Finanzieri“ betraut, denen auch Kasernen am Südrand der Ortschaft Brenner, in Gossensass und in Pflersch zur Verfügung standen. Von diesen Gebäuden wurden die Anlagen an der Grenze bereits abgerissen, die ehemalige Kaserne in Pflersch dient inzwischen als Ferienhaus („soggiorno montano“) der italienischen Armee und jene in Gossensass geht (2008) in den Besitz der Gemeinde Brenner über, welche eine Sozialstation einrichten wird. Nur die Kaserne am Brenner dient noch der ursprünglichen Funktion. Dort sind jene Polizisten untergebracht, welche in den Zügen und entlang der Straßen Personenkontrollen durchführen.

Seit die Brennerautobahn (ab 1974) durchgehend befahrbar ist, hat der LKW-Verkehr laufend zugenommen, sodass die Abfertigungseinrichtungen der erhöhten Nachfrage bald nicht mehr gewachsen waren. Im engen Passtal fehlten Flächen für Erweiterungen. Daher erwarb die „SADOBRE“ (= Stazione autostradale doganale confine Brennero) in der Nähe der Hauptmautstelle südlich von Sterzing ein Areal von 40 Hektar und errichtete die am 27.1.1975 eröffnete Autobahnzollstation. Dort fanden bis zu 2.000 Fahrzeuge Platz und es konnten Zollkontrollen und veterinärmedizinische Untersuchungen durchgeführt werden. Auch Speditionen und die Automobilverbände richteten Zweigstellen ein. Daneben gab es Tankstellen, Kfz-Werkstätten und Bankschalter sowie Freizeiteinrichtungen (FREI 1981, S. 97–102). Vor dem Beitritt Österreichs zur EU arbeiteten in diesem Gebiet mehrere hundert Personen, von denen über die Hälfte auf die deutsche Sprachgruppe entfielen. Nach dem Inkrafttreten des Schengen-Vertrages (1.4.1998) verlor diese Einrichtung jedoch ihre Hauptfunktion. Im südlichen Wipptal herrschte damals jedoch Vollbeschäftigung. Daher fanden die nicht mehr benötigten Angestellten, soweit sie nicht altersbedingt aus dem Erwerbsleben ausschieden, vor Ort neue Beschäftigungen. Von der 40 Hektar großen Fläche wurde ungefähr die Hälfte in eine Handwerkerzone umgewidmet, für welche in wesentlichen Fragen die Provinz Bozen zuständig ist. Die zweite Hälfte dient nach wie vor den Speditionen und Zollbehörden, die Exporte in Staaten außerhalb des Schengen-Raumes abwickeln. Auch die Service-Einrichtungen für den Fernlastverkehr sind erhalten geblieben. Die Brennerautobahngesellschaft möchte dieses Angebot noch erweitern und beabsichtigt, dafür frei gewordenen Flächen aufzukaufen (frdl. Mitt. von Herrn A. HOLZNER, Bürgermeister von Freienfeld).

Beim Güterverkehr über die Brennerautobahn handelte es sich vorwiegend um Transitfahrten. Daher waren auf der österreichischen Seite weit weniger Einrichtungen erforderlich, die im Bereich des Autobahnzollamtes Platz fanden, wo zahlreiche Speditionen Außenstellen unterhielten. Nach dem Inkrafttreten des Schengenabkommens (1.4.1998) wurden diese geschlossen und die Flächen dienen seither nur noch als Abstellareal für Fernlaster.

Durch die Abtretung Südtirols wurde die Haltestelle Brenner zu einem auf italienischem Staatsgebiet liegenden Grenzbahnhof, der von 1933 bis 1937 im faschistischen

Stil neu errichtet und nach den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges wieder aufgebaut wurde (vgl. TRENKWALDER 1999, S. 280–289). In den letzten 20 Jahren wurden kaum noch Reparaturen durchgeführt und viele Räume stehen leer, seit die Grenzbehörden ausgezogen und die Schalter für die Ausgabe der Fahrkarten geschlossen sind. Als Folge davon verfällt der Bahnhof mehr und mehr. Früher wohnten die dort beschäftigten Beamten größtenteils in den nahen Eisenbahnerhäusern. In der Nachkriegszeit handelte es sich dabei ausschließlich um Angehörige der italienischen Volksgruppe, deutschsprachige Südtiroler, welche den Wohnsitz in ihren Heimatorten in der Regel beibehielten, wurden erst nach dem Abschluss des Abkommens über die Südtirolautonomie (1969) verstärkt aufgenommen. Das Inkrafttreten der Doppelsprachigkeitspflicht im öffentlichen Dienst veranlasste viele Eisenbahnerfamilien, in ihre Heimat in der Gegend von Verona zurückzuwandern. In deren Wohnungen zog vielfach provisorisch angestelltes Personal aus Südtalien ein (vgl. TRENKWALDER 1999, S. 306).

Nach der Abtrennung Südtirols waren die Österreichischen Bundesbahnen gezwungen, nördlich der Grenze den Bahnhof Brennersee zu errichten. An dieser 1928 fertig gestellten Station hielten früher alle Regionalzüge, derzeit (2008) nur noch wenige. Als die Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1989 die Verladeanlage der „Rola“ (= Rollende Landstraße) errichteten, musste für diese westlich der Bahnlinie ein weiteres, bis zum ehemaligen Gasthof KERSCHBAUMER zurückreichendes Gleis angelegt werden (vgl. PETROVITSCH 2008, S. 166–168). Der hohe Anteil der Eisenbahner im Nordtiroler Wipptal hängt weniger mit der Grenzlage als mit den sozioökonomischen Strukturen zusammen. Die Klein- und Nebenerwerbsbauern des Wipptales sind vor allem an Beschäftigungen interessiert, welche sich mit den Arbeiten auf den Höfen vereinbaren lassen. Allerdings wird nur wenig Personal an der Brennerstrecke benötigt, die meisten pendeln zum Innsbrucker Hauptbahnhof aus.

3 Auswirkungen von staatlichen Einschränkungen im Grenzgebiet

3.1 Die Folgen der Grenze auf die sozialen Kontakte

Um den Anspruch auf die Grenze zu dokumentieren, führte der italienische Staat bereits vor dem Abschluss des Friedensvertrages (1919) am Brenner strenge Kontrollen durch und unterband die Nord-Süd-Kontakte weit gehend. Daran änderte sich bis zum Zweiten Weltkrieg nur wenig. Die bäuerliche Bevölkerung besaß bis um die Mitte der 1950er-Jahre in der Regel keinen Reisepass und ein erheblicher Teil der Arbeiter und Angestellten war so sehr verarmt, dass für diese Fahrten über die Staatsgrenze nicht in Frage kamen.

Die Heiratsbeziehungen, welche die historischen Wanderungsverflechtungen dokumentieren, weisen auf die engen Verflechtungen zwischen den Ortschaften an der Brennerstraße in der Zeit des Fuhrwerksverkehrs hin, als auffallend viele den Ehepartner jenseits des Brenners gefunden haben. Nach dem Bahnbau (1864–67) nahm die Anzahl dieser Heiraten deutlich ab. Neben der Verringerung der Nord-Süd-Verbindungen mag

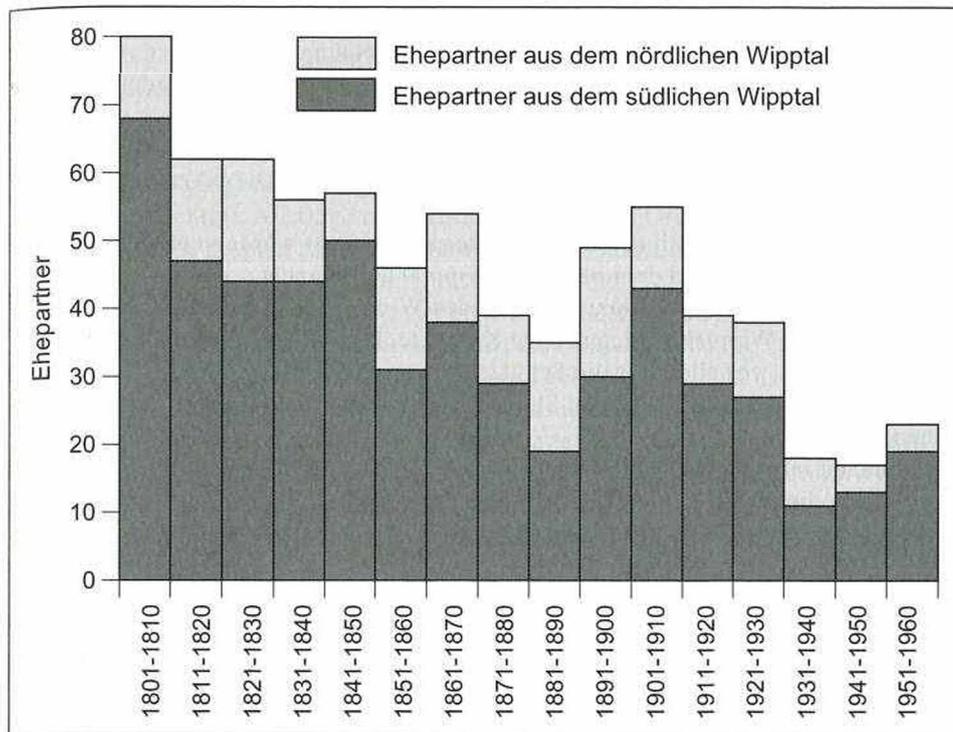


Abb. 2: Die Entwicklung der Wipptaler Heiraten über den Alpenhauptkamm 1801 bis 1960 (Quelle: PENZ 1972)

zwischen 1871 und 1890 auch die Bergbauernkrise eine Rolle gespielt haben, welche zu Bevölkerungsabnahmen in den Gebirgstälern geführt hat. Der wesentlich stärkere Rückgang der Heiraten über den Alpenhauptkamm nach dem Ersten Weltkrieg, vor allem nach 1930 hängt hingegen mit dem Abbruch der gesellschaftlichen Kontakte nach 1918 zusammen.

Vom Zweiten Weltkrieg bis in die 1960er-Jahre wurde der Talschaftsname Wipptal in der Regel nur noch für das Gebiet nördlich des Brenners verwendet, den Südtal bezeichnete man hingegen als oberes Eisacktal. Inzwischen haben die Beziehungen zwischen Nord und Süd wieder zugenommen und die Bevölkerung identifiziert sich zunehmend mit der alten Talschaft, was auch in den Bezeichnungen zum Ausdruck kommt. Der 1972 geschaffene Talschaftsverband südlich des Brenners, welcher dem ehemaligen Landgericht Sterzing entspricht, trägt ebenso den Namen Wipptal wie die angrenzende Nordtiroler Kleinregion, für welche die Tiroler Landesregierung im Jahre 1988 ein regionales Entwicklungsprogramm erlassen hat (TIROLER LANDESREGIERUNG 1988).

Inzwischen arbeiten das Nordtiroler und das Südtiroler Wipptal auf vielen Gebieten, wie die folgenden Beispiele zeigen, vorbildlich zusammen:

- Die Bürgermeister des nördlichen und südlichen Wipptales treffen jährlich zweimal zusammen und besprechen aktuelle Probleme der Raumordnung.
- Im Rahmen von EU-Projekten (Interreg- und Leader-Projekte) werden wichtige Maßnahmen gemeinsam vorangetrieben.
- Die Gewerbetriebe beschickten 2007 die Expo-Brenner, an welcher sich Unternehmen aus dem nördlichen und südlichen Wipptal beteiligten. Diese Veranstaltung soll 2009 wiederholt werden.
- Das Kapital für das Designer-Outlet-Center am Brenner wurde von Unternehmern aus dem nördlichen und dem südlichen Wipptal aufgebracht.
- Die Musikkapellen des Blasmusikverbandes Wipp- und Stubaital (Nordtirol) und des Südtiroler Wipptales pflegen enge Kontakte. Dasselbe gilt für die übrigen Traditionsvereine, vor allem für die Schützenkompanien.
- Die Feuerwehren der Gemeinden Steinach, Gries und Brenner arbeiten eng zusammen.
- Bereits seit Jahrzehnten werden gemeinsame Schulprojekte durchgeführt, bei welchen vor allem die Hauptschule Gries am Brenner und die Mittelschule in Gossensass eng kooperieren.

Daneben gibt es einzelne Fehlschläge. Die für die Jugendlichen besonders wichtigen Sportvereine sind in ihre nationalen Verbände integriert. Daher gibt es, von Ausnahmen wie der Zusammenarbeit zwischen den Schiklubs von Ridnaun und Gschnitz (frdl. Mitt. Bürgermeister SILLER, Gemeinde Ratschings) bei diesen nur geringe Kontakte über den Brenner hinweg. Wegen des unzureichenden Angebotes auf der Nordtiroler Seite konnte auch der Plan einer gemeinsamen Liftkarte für die Seilbahnen des Wipptales nicht realisiert werden.

3.2 Auswirkungen der staatlichen Beschränkungen auf die Wirtschaft

Während die staatliche Politik Österreichs in der Zwischenkriegszeit wegen der fehlenden Mittel kaum in der Lage war, die Wirtschaft nördlich des Brenners zu fördern, wurde diese im Südtiroler Wipptal durch einzelne Regelungen der italienischen Regierung behindert. Dazu zählte die Eigentumsverordnung vom Juli 1924, nach welcher in den Grenzgebieten der neuen Provinzen und damit auch im Wipptal alle baulichen Maßnahmen, der Kauf und der Verkauf von Grundstücken, die Verpachtungen und sogar der Holzeinschlag von den Militärbehörden bewilligt werden mussten (vgl. MAIRHOFER 1978, S. 121). Diese als Schikane empfundenen Bestimmungen, welche nach dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr gültig waren, behinderten Neuerungen und trugen dazu bei, dass die Bevölkerung an den traditionellen Wirtschafts- und Lebensformen festgehalten hat. Wesentlich stärker bremsten jedoch die ungünstigen sozio-ökonomischen Rahmenbedingungen den modernen Strukturwandel. Die italienischen Zuwanderer besetzten die städtischen Arbeitsplätze, daher konnte die autochthone Bevölkerung nicht in außeragrarisches Berufe wechseln.

Besonders nachteilig haben sich die Mobilitätsbeschränkungen auf den Fremdenverkehr im Südtiroler Wipptal ausgewirkt. Dies gilt vor allem für das Brennerbad,

dessen touristischer Leitbetrieb, das 1899 erbaute Grand Hotel, in der Nacht vom 20. auf den 21.11.1922 niedergebrannt ist (KRAMER 1949, S. 539). Dieser Fremdenverkehrsweiler lag zudem in der „zona militare“, in welcher die Bewegungsfreiheit eingeschränkt und das Fotografieren verboten war. Daher konnte nach 1918 nicht mehr an die frühere Zeit angeknüpft werden und auch die Entwicklung in Gossensass, das vor dem Ersten Weltkrieg zu den bedeutendsten Touristenzentren Tirols gezählt hatte, wurde beeinträchtigt. Ausflüge und Schitouren über den Grenzkamm, die vorher eine beachtliche Rolle gespielt hatten (vgl. SCHWÄRZLER O. J., S. 35, 60), waren verboten und die alten Stammgäste empfanden die Präsenz des Militärs als nachteilig. Die Urlauber aus Altitalien, auf welche in der Zwischenkriegszeit der Großteil der Übernachtungen entfiel, fühlten sich dadurch weniger gestört (ENNEMOSER 2005, S. 112–115). Als die Einschränkungen gegen Ende der 1960er-Jahre gelockert wurden, hatten sich die Voraussetzungen für den Fremdenverkehr in Gossensass wesentlich verschlechtert. Die meisten Betriebe waren unzureichend ausgestattet und der zunehmende Transitverkehr beeinträchtigte das Freizeitpotenzial. Im Grenzgebiet des Nordtiroler Wipptales wurden die Freizeitaktivitäten zwar weniger stark behindert, es fehlten jedoch die Wachstumsimpulse für den Tourismus, welcher dort seit jeher nur eine untergeordnete Rolle gespielt hat.

Auf die meisten anderen Branchen der Wirtschaft hat sich die Brennergrenze weniger stark ausgewirkt. Die Betriebe des sekundären und des tertiären Sektors waren klein und nur auf den lokalen Bedarf ausgerichtet. Sie lagen in einer ländlichen Peripherie und wiesen ungünstige Standortbedingungen auf, welche sich erst in jüngster Zeit verbessert haben. Das Nordtiroler Wipptal wurde in den letzten 20 Jahren verstärkt in den (Nord-)Tiroler Zentralraum integriert, im Gebiet südlich des Brenners trugen hingegen autochthone Entwicklungen zu einem beachtlichen Aufschwung bei (vgl. PENZ 2008²).

3.3 Die Bedeutung der Brennergrenze für die Entwicklung des Handels

Die unterschiedlichen Marktstrukturen bedingten ein beachtliches Preisgefälle, welches nach dem Ersten Weltkrieg durch die starke Inflation auf der österreichischen Seite noch verschärft wurde. Dies begünstigte den Schmuggel, wobei über den almwirtschaftlich genutzten Grenzkamm zwischen dem Obernberg- und dem Eisacktal vor allem Vieh (Rinder und Schafe) nach Südtirol gebracht wurde, während Alkoholika (Wein, Schnaps) und Textilien (Stoffe, Wolle) nach Österreich getragen wurden (PENZ 1972, S. 168). Am Beginn der 1920er-Jahre eröffneten vorwiegend aus dem Trentino stammende Händler im Grenzort Brenner die ersten Geschäfte, in welchen sie ihre Waren an die neu angesiedelte italienische Bevölkerung (Grenzbehörden, Militär, Eisenbahner), an die ankommenden und abfahrenden Reisenden und die Mitarbeiter der österreichischen Grenzbehörden anboten. Besonders gut verdienten sie nach dem Anschluss Österreichs, als sich viele Nordtiroler am Brenner jene Waren besorgten, die im Deutschen Reich, wo bereits die Kriegswirtschaft herrschte, nicht mehr erhältlich waren (vgl. KRAMER 1949, S. 552).

Entscheidend zugenommen hat der kleine Grenzverkehr nach dem Zweiten Weltkrieg, als die Nordtiroler Bevölkerung begünstigt durch die niedrigen Fahrpreise verstärkt Konsumgüter jenseits der Grenze einkaufte. In den 1960er-Jahren belief sich die Preisdifferenz bei einer Zwei-Liter-Flasche Wein, die zollfrei eingeführt werden durfte, ungefähr auf jenen Betrag, welchen die Bahnkarte von Innsbruck zum Brenner und zurück kostete. Neben Wein und anderen alkoholischen Getränken, Obst, italienischen Wurst- und Käsespezialitäten wurden vor allem modische Bekleidung, Schuhe, Taschen und andere Lederwaren sowie Kinderspielzeug eingekauft. Diesen Kundenwünschen entsprachen die branchenmäßige Spezialisierung der Einzelhandelsgeschäfte und deren Warenangebot. Den Höhepunkt erreichte der kleine Grenzverkehr an den Markttagen, welche am 5. und am 20. eines jeden Monats stattfanden. Bis zum Ende der 1960er-Jahre wurden die Stände entlang der Hauptstraße, der St. Valentin-Straße aufgebaut, anschließend wurde südlich des Grenzortes ein eigener Platz dafür angelegt. Bis zur Einführung des Euro (2002) profitierten die Geschäfte im südlichen Wipptal auch von den Einkäufen jener Touristen aus Deutschland und Nordeuropa, welche die Autobahn verließen, um sich die hohen Mautgebühren in Österreich zu sparen, und am Ende des Italienurlaubs vor allem im Grenzort Brenner die letzten Lire ausgaben.

Beim kleinen Grenzverkehr können zwei Gruppen mit abweichenden Verhaltensweisen unterschieden werden. Bei der ersten („Brennerfahrer“) steht das „etwas andere“ Einkaufen am Brenner im Vordergrund, die zweite („Südtirolfahrer“) besucht hingegen die Geschäfte im Rahmen eines Ausfluges nach Südtirol. Bei den typischen „Brennerfahrern“ handelt es sich vorwiegend um Angehörige der sozialen Grundschicht aus dem Wipptal und dem Ballungsgebiet von Innsbruck. Diese schätzen den Einzelhandel im Grenzort und die Art, wie sich der Einkauf dort abspielt. Das Treiben an dem italienisch anmutenden Brennermarkt, der – wie ein Besuch des Autors am 20.8.2008 gezeigt hat – nach wie vor ähnlich gut besucht ist wie in den früheren Jahrzehnten (vgl. PENZ 1975, S. 203; 2002, S. 126), sagt ihnen besonders zu. Allerdings kommt diese Konsumentenschicht, die billigere Konsumgüter erwerben möchte, mehr und mehr in die Jahre, sodass derzeit (2008) die meisten „Brennerfahrer“ über 50 Jahre alt sind. Die jüngeren Konsumenten besuchen hingegen verstärkt die Einkaufszentren des Ballungsgebietes von Innsbruck. Auch der Rückgang des Fremdenverkehrs im Nordtiroler Wipptal (vgl. PENZ 2008²) wirkt sich auf die Frequenz am Brenner nachteilig aus. Früher haben deutlich mehr deutsche Urlauber vor allem bei schlechtem Wetter die Geschäfte und den Markt besucht.

Bei den „Südtirolerfahrern“ (= Gruppe 2) überwiegt die gehobene (bürgerliche) Mittelschicht, welche beim Einkauf an hochwertigeren Waren interessiert ist. Diese werden am Brenner weit weniger als in den Fachgeschäften von Sterzing und anderen Südtiroler Städten angeboten. Die Hauptausflugszeit ist der Herbst. Daher wird in dieser Jahreszeit am meisten eingekauft, wobei sich das Fallen der Grenzschränken nur unwesentlich ausgewirkt hat. Die Nordtiroler Kunden, die neben Textilien und Schuhen auch an Schmuck interessiert sind, blieben „ihren“ Kaufleuten treu und tragen wesentlich zur Existenzsicherung vieler kleiner, feiner Betriebe in Sterzing bei (frdl. Mitt. von Herrn Dr. MESSNER, Kaufmann und Bürgermeister der Stadt Sterzing).

Lange Zeit waren die meisten Konsumgüter in Italien billiger. Daher spielten Kunden aus Südtirol weder in der Grenzgemeinde Gries noch in Steinach und Matriei

am Brenner eine nennenswerte Rolle. Erst seit sich die Verkaufspreise im letzten Jahrzehnt angeglichen haben und international bekannte Handelsketten wie H&M und IKEA, die in Südtirol nicht vertreten sind, im Ballungsgebiet von Innsbruck Zweigbetriebe errichtet haben, kaufen vor allem jüngere Südtiroler verstärkt dort ein. Trotzdem fließt nach wie vor doppelt so viel Kaufkraft von Nordtirol nach Südtirol ab als von dort nach Österreich.

3.4 Die Neupositionierung des Grenzortes Brenner als Standort des Handels

Als der Grenzort Brenner nach dem Beitritt Österreichs zur EU und nach dem Inkrafttreten des Schengen-Abkommens zu veröden drohte, suchte die Gemeinde Brenner diesen Prozess zu stoppen. Sie änderte den Flächenwidmungs- und Verbauungsplan und glaubte, durch die Ausweisung von großen Flächen für den Einzelhandel den Abwärtstrend aufhalten zu können. Die früher für die Grenzabfertigung und für den ruhenden Verkehr genutzten Flächen im Anschluss an die Staatsgrenze wurden für den Bau des Designer Outletcenter Brennero (= DOB) vorgesehen, die kleinen Einzelhandelsgeschäfte im Ortszentrum sollten bestehen bleiben und am südlichen Ortsrand wollte man an der Stelle von drei „Eisenbahnerblöcken“ Diskont-Märkte ansiedeln. Dieser Zielsetzung entsprach die Expo 2007, die gefördert mit Interreg-Geldern der EU als Ausstellermesse des Handwerks und der Industrie von Betrieben des nördlichen und südlichen Wipptales auf dem Gelände des Brennermarktes im Mai 2007 stattfand (vgl. KAINDL 2007, S. 26–28). Es ist geplant, diese erfolgreich verlaufene Veranstaltung im Jahre 2009 zu wiederholen (frdl. Mitt. von Herrn RASTNER, Bürgermeister der Gemeinde Mühlbachl und Vorsitzender der Nordtiroler Kleinregion Wipptal).

Das Designer Outlet Brennero (DOB) wurde von der gleichnamigen Gesellschaft konzipiert und finanziert, wobei die Mittel von Investoren aus dem nördlichen und dem südlichen Wipptal aufgebracht wurden. Am 31.11.2007 konnte der erste Bauabschnitt, welcher knapp 30 Mio. Euro gekostet hatte, mit dem Garagentrakt und einer Verkaufsfläche von 12.000 m² eröffnet werden. In den rund 50 Fachgeschäften werden vorwiegend moderne Mode- und Freizeitbekleidung, Taschen, Schuhe, Schmuck und Haushaltswaren angeboten. Damit ist das DOB ungefähr gleich groß wie das Designer Outlet Center in Parndorf östlich von Wien bei dessen Eröffnung, allerdings ist dieses bis 2007 auf eine Fläche von 37.000 m² angewachsen (KAINDL 2007, S. 48–52, 43–45). Es ist geplant, das Designer Center am Brenner im Jahre 2009 um weitere 3.000 m² zu vergrößern, sodass die Anlage 70 Einzelhandelsgeschäfte umfassen wird. Dazu muss der bestehende Diskont-Markt EuroSpin in das Gebiet der Ende August 2008 abgerissenen Eisenbahnerhäuser verlegt werden (frdl. Mitt. von Herrn EGARTNER, Bürgermeister der Gemeinde Brenner).

Wie alle Designer Outlet Zentren, so wendet sich auch das DOB an eine jüngere, gut verdienende modebewusste Kundenschicht. Diese unterscheidet sich stark von den typischen „Brennerfahrern“ und muss noch rekrutiert werden. Als Vorteil kann die Distanz zu den Konkurrenten angesehen werden, deren Standorte mehr als 250 Kilometer entfernt sind. Als Nachteil könnte sich die geringe Bevölkerungsdichte erweisen. Im Einzugsgebiet, das innerhalb einer Fahrstunde erreichbar ist, leben nur

rund 525.000 Einwohner. Um die weiter entfernten, potenziellen Kunden im Ballungsgebiet von München ansprechen zu können, müsste bei der geplanten Vergrößerung die Attraktivität gesteigert und getrachtet werden, die Hersteller weiterer attraktiver Marken zu gewinnen.

Neben den bestehenden alten Einzelhandelsgeschäften, die weniger kapitalkräftige Kunden ansprechen, und dem Diskont-Markt EuroSpin, in welchem Wein, Nudeln, Käse, Wurst und Speck derzeit (Besuch 20.8.2008) deutlich billiger als in vergleichbaren Supermärkten nördlich des Brenners verkauft werden, will die Gemeinde im Südteil des Grenzortes weitere Anbieter ansiedeln. Diese sollen neben den „Brennerfahrern“ aus Nordtirol auch jene Südtiroler Kunden gewinnen, welche derzeit wegen des fehlenden Angebotes Einkaufszentren im Großraum von Innsbruck aufsuchen (vgl. KAINDL 2007, S. 51).

4 Zusammenfassende Beurteilung von Auswirkungen der Brennergrenze

4.1 Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung

Nach der Grenzziehung änderten sich im Brennergebiet die Rahmenbedingungen für den modernen Strukturwandel, der mit dem Eisenbahnbau (1864–67) eingesetzt hatte. Südlich des Brenners wurde dieser durch den Zuzug der Italiener verzögert und auf der Nordtiroler Seite behinderte die ungünstige ökonomische Entwicklung die Landflucht. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg setzten tief greifende Differenzierungsprozesse ein, die mit der Lage innerhalb des Siedlungssystems zusammenhingen. Nördlich des Brenners entwickelte sich nach dem Zweiten Weltkrieg um die Landeshauptstadt Innsbruck ein bedeutendes Arbeits- und Versorgungszentrum, dessen Umland sich bis zur Brennergrenze ausdehnte, als das gesamte Nordtiroler Wipptal in das Pendler-Einzugsgebiet der Stadtregion einbezogen wurde. Wegen der politischen Grenze und der größeren Entfernung wurde das Südtiroler Wipptal nicht erfasst. Dort entwickelte sich etwas später ein eigenständiger Arbeitsmarkt mit dem (Klein-)Zentrum Sterzing. Im Verlauf dieser Entwicklung geriet das Brennergebiet zu beiden Seiten der Grenze gegenüber den Kernräumen des Wipptales in eine Randlage (vgl. PENZ 2008²).

Im Nordtiroler Anteil des Brennergebietes wurde die Landwirtschaft – wie im übrigen Bundesland Tirol – in den letzten 40 Jahren auf den Nebenerwerb und arbeits-extensive Formen der Bewirtschaftung umgestellt, südlich des Brenners ist man hingegen zu einer intensiven Milchviehhaltung übergegangen. Allerdings erfolgten diese Innovationen später als in den zentraler gelegenen Gebieten. In Obernberg am Brenner hielten die Landwirte länger am Prinzip der Selbstversorgung fest (vgl. PENZ 2008²) und in der Gemeinde Brenner gingen die Höfe später als im Sterzinger Becken daran, die Milch an die Molkerei zu verkaufen (vgl. PÖHL 1990, S. 72). In der Tourismusentwicklung zeigen sich im Brennergebiet Parallelen. Im Haupttal nahm die Bedeutung des Fremdenverkehrs – wie der Abbau der Schilifte am Hühnerspiel und Zirog (Gemeinde Brenner) sowie am Sattelberg (Gemeinde Gries am Brenner)

zeigt – sowohl in Gossensass als auch Gries am Brenner in den letzten Jahrzehnten deutlich ab. In den weniger entwickelten, ruhigeren Nebentälern von Pflersch und Obernberg konnte er sich etwas besser behaupten (vgl. PENZ 2008²). Während man in der Gemeinde Brenner bestrebt war, vor Ort relativ viele Arbeitsplätze für die Wohnbevölkerung zu schaffen, wurde das Grenzgebiet auf der Nordtiroler Seite verstärkt in den Arbeitsmarkt der nahen Landeshauptstadt Innsbruck einbezogen, wobei die verkehrsgünstigen Standorte früher vom Pendelverkehr erfasst wurden als die peripheren Lagen in der Grenznahe (vgl. PENZ 2008²).

Jahr	Gries am Brenner	Obernberg am Brenner	Nordtiroler Wipptal	Gemeinde Brenner	Ortschaft Brenner	Südtiroler Wipptal
1910*	964	313	7.335	1.754	75	11.719
1951	1.257	355	9.219	2.414	607	14.796
1961	1.267	326	9.596	2.645	779	15.611
1971	1.445	327	11.401	2.600	809	16.117
1981	1.321	342	12.230	2.443	637	16.927
1991	1.330	362	13.028	2.242	481	17.238
2001	1.260	364	13.476	2.066	303	17.830
2006	1.225	360	13.514	2.047		18.558

* Das Venntal und der Weiler Kerschbaum, die 1910 zur Gemeinde Brenner gehört hatten, wurden bei Gries bzw. beim Nordtiroler Wipptal berücksichtigt.

Quellen: 1910: Central-Commission, Ortsgemeinden, Heft 8, Tirol und Vorarlberg.

1951–2001: Amtliche Volkszählungen in Österreich (ÖSTAT) und Italien (ISTAT).

31.12.2006: Amtliche Fortschreibungen in Österreich (ÖSTAT) und Italien (ISTAT)

Tab. 1: Die Entwicklung der Einwohnerzahlen der Gemeinden des Brennergebietes, im Grenzort Brenner sowie im Wipptal 1910–2006

Die Bevölkerungsentwicklung spiegelt die typischen Veränderungen der letzten Jahrzehnte deutlich wider. Auf der Südtiroler Seite hing das Wachstum der Einwohnerzahl in der Gemeinde Brenner bis zum Jahr 1971 ebenso mit der Entwicklung des Grenzortes Brenner zusammen wie der seither eingetretene Rückgang. Es mag überraschen, dass auch die Gemeinde Gries am Brenner im Jahre 1971 den höchsten Einwohnerstand erreicht hat. In der Bevölkerungszahl der kleinen Gemeinde Obernberg am Brenner im Jahre 1951 sind jene jungen Männern enthalten, die nach dem Zweiten Weltkrieg vom Schmuggel gelebt haben und später abgewandert sind (vgl. PENZ 2009). Nachdem Obernberg am Brenner knapp vor 1970 durch eine Omnibuslinie an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen worden war, stieg mit der Anzahl der Auspendler die Einwohnerzahl etwas an. Während die Einwohnerzahlen im Brennergebiet zu beiden Seiten der Grenze ab 1971 abgenommen haben, sind diese in den letzten Jahrzehnten im übrigen Nordtiroler und Südtiroler Wipptal deutlich angestiegen. Dies kann als Indikator für eine verstärkte Peripherisierung des Grenzgebietes in der jüngsten Periode gewertet werden, als die Grenzschikanen abgebaut wurden und die Bevölkerung zu beiden Seiten des Brenners wieder zusammen gefunden hat.

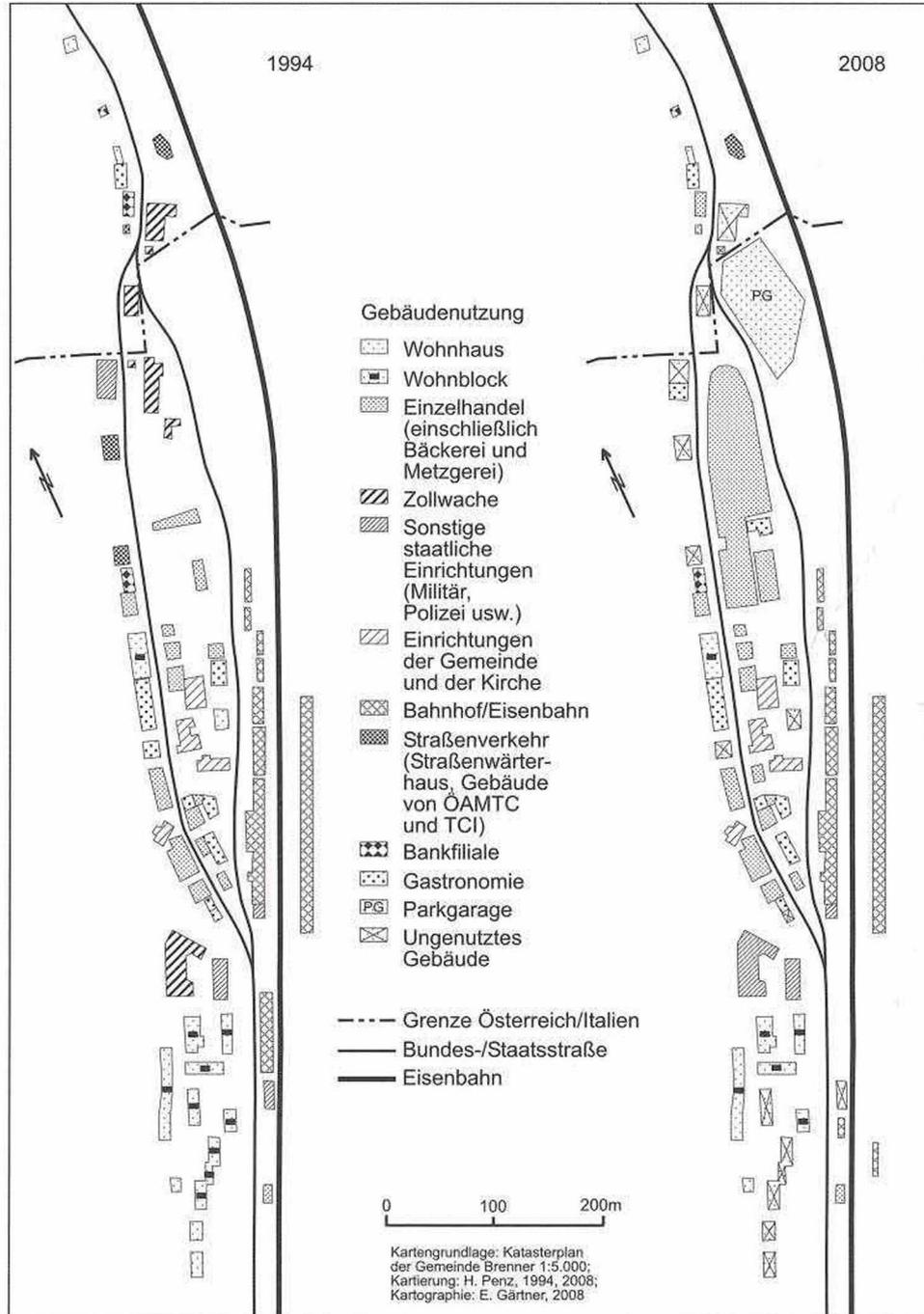


Abb. 3: Die Gebäudenutzung im Grenzort Brenner 1994 und 2008 (Quelle: Kartierung H. PENZ 2008)

4.2 Der Funktionswandel des Grenzortes Brenner im Spiegel der Gebäudenutzung

Zur Zeit der Katasteraufnahme (1854) gab es auf der Passhöhe nur zwei kleine Siedlungen. Unmittelbar nördlich der späteren Staatsgrenze ist beim Gasthof KERSCHBAUMER eine aus drei Gebäuden bestehende Häusergruppe dargestellt und um die spätgotische St. Valentins Kirche ein kleiner Pfarrweiler mit der Pfarrkirche, dem Wohnhaus des Pfarrers, einem Bauernhof und dem Gasthof zur Post. Nach der Eröffnung der Brennerbahn (1867) kam die Bahnstation und neben dieser das Bahnhofwirthshaus hinzu (KRAMER 1949, S. 538). Südlich davon folgten, abgesehen vom alten Gasthof „Brennerwolf“ und dem Brennerbad, das sich nach dem Bau des Grand Hotel Brennerbad (1902) zu einem vom Tourismus geprägten Weiler entwickelt hat (vgl. TRENKWALDER 1999, S. 110–134), einige Einzelhöfe.

Nach der Grenzziehung wurden auf der österreichischen Seite mit dem „alten“ (1921/22) und dem „neuen“ Zollhaus (1935/36) und der erst nach 1945 erbauten Grenzstation drei Amtsgebäude errichtet. Auch einige kleinere Gebäude kamen hinzu, in welchen ab den 1980er-Jahren unter anderem eine Wechselstube, eine Zweigstelle des ÖAMTC und des Landesreisebüros sowie ein kleines Lebensmittelgeschäft untergebracht waren. Die österreichische Grenzsiedlung blieb jedoch ein unbedeutender Weiler, dessen frühere Bezeichnung „KERSCHBAUMER“ abgekommen ist, seit der gleichnamige alte Gasthof 1989 abgerissen wurde, als dorthin die Tankstelle verlegt wurde, welche den Gleisanlagen der Verladestation Brennersee der „Rola“ (= Rollende Landstraße) (vgl. PETROVITSCH 2008, S. 166–168) hatte weichen müssen.

Ein weit größerer Grenzort entwickelte sich auf der italienischen Seite, wo sich im Jahre 1963 bereits 63 verschiedene Ämter angesiedelt hatten (vgl. MITTERER 2005, S. 141). Das Dorf war von Beginn an in drei Nutzungszonen aufgeteilt. An die Grenze schlossen teilweise mehrmals umgebaute Amtsgebäude an, von denen die ersten unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg errichtet wurden. Die großen Kasernen der Carabinieri und Finanziere sowie die Wohnblöcke der Beschäftigten im öffentlichen Dienst und bei den Staatsbahnen lagen hingegen am südlichen Ende der Grenzsiedlung. Zwischen diesen beiden von staatlichen Einrichtungen dominierten Zonen befand sich westlich des Bahnhofes der vom Einzelhandel und anderen privaten Nutzungen geprägte uneinheitliche Mittelteil. Für die meisten dieser Funktionen wies das Gebiet zwischen dem Bahnhofsausgang und der St. Valentin Kirche die günstigsten Standortbedingungen auf. Im nördlich anschließenden Abschnitt bis zur Grenze wurden die Baulücken teilweise erst nach dem Zweiten Weltkrieg geschlossen. Auch die im Jahre 1962 geweihte neue Pfarrkirche „Maria am Wege“ wurde dort errichtet. Diese funktionale Gliederung blieb in ihren Grundzügen, obwohl viele Gebäude niedergerissen, neu aufgebaut und transformiert wurden, über die Jahrzehnte hinweg zum Jahre 1995 erhalten. Erst als mit dem Beitritt Österreichs zur EU und dem Fallen der Grenzkontrollen viele staatliche Aufgaben nicht mehr erforderlich waren, kam es zu starken Veränderungen. Um diese zu dokumentieren, wurde die Gebäudenutzung für das Jahr 2008 kartiert und von dieser ausgehend mit der Situation im Jahre 1994 verglichen, welche durch Auswertung der Darstellungen bei W. MITTERER (2005) und den von A. TRENKWALDER (1999) veröffentlichten Fotos sowie durch Befragungen vor Ort rekonstruiert werden konnte (vgl. Abb. 3).

Die kleine Grenzsiedlung auf der österreichischen Seite wurde in den letzten Jahren verstärkt auf den Einzelhandel umgestellt, welcher in der Zukunft vom Designer Outlet Center Brennero profitieren sollte. Diese günstigen Perspektiven haben den Käufer des um 1950 errichteten ehemaligen Zoll- und Grenzhauses (vgl. MITTERER 2005, S. 165) bewogen, dort Ende 2008 ein Textilgeschäft zu eröffnen. Die Zukunft des leer stehenden großen Zollhauses und der Waage neben diesem (MITTERER 2005, S. 167–171) ist noch unklar. Die nördlich anschließende Tankstelle macht aufgrund der billigeren Treibstoffpreise in Österreich gute Geschäfte und sollte sich weiterhin behaupten können.

Südlich der Staatsgrenze mussten die italienischen Zollhäuser dem Gebäudekomplex des Designer Outlet Center Brennero weichen, dessen Parkgarage auf der nordöstlich angrenzenden, bisher unverbauten Parzelle errichtet wurde. In dieser früher von den Grenzbehörden bestimmten Zone dominiert der Einzelhandel. Von der nördlich der Staatsstraße gelegenen ehemaligen Polizei-Kaserne wird nur noch die südliche Hälfte des Erdgeschoßes durch eine Imbiss Stube genutzt, alle anderen Räume stehen ebenso leer wie das 1938 errichtete Gebäude des Automobile Club Italiano. Diese baugeschichtlich bemerkenswerten Häuser (vgl. MITTERER 2005, S. 140–143, 156) machen einen verwahten Eindruck. Daher ist zu erwarten, dass sie niedergerissen und die Areale später in das Outlet Center Brennero eingegliedert werden. In dem seit jeher vom Einzelhandel geprägten Mittelteil des Ortes hat sich die Nutzungsstruktur nur wenig gewandelt. An Stelle des abgerissenen Schulgebäudes neben der Kirche Maria am Wege wurde von der Gemeinde Brenner ein Vereinshaus errichtet, das als Treffpunkt für die einheimische Bevölkerung dienen soll, die Schüler ab sechs Jahren müssen hingegen in das fast zehn Kilometer entfernte Gossensass pendeln. Nur der Kindergarten blieb erhalten. Während sich die beiden kleinen Metzgereien, die vor allem von den Brennerfahrern wegen ihrer Spezialitäten sehr geschätzt sind, halten konnten, musste die seit 1953 bestehende Bäckerei schließen, deren Gebäude derzeit leer stehen. Im Südteil der Ortschaft blieben die beiden großen Kasernen (Carabinieri, Finanzieri heute Polizei) erhalten, zahlreiche Wohnhäuser werden hingegen nicht mehr benötigt. Von diesen müssen drei Eisenbahnerblöcke, welche im September 2008 abgerissen werden, einer Gewerbezone weichen, auf welcher im Herbst 2008 als erster Betrieb der EuroSpin Discont-Markt angesiedelt wird. Weitere Firmen sollen folgen. In einer späteren Phase sollte getrachtet werden, den Grenzbahnhof zu revitalisieren, der derzeit zu verfallen droht. Sollten diese Vorhaben gelingen, so könnte sich die Ortschaft Brenner zu einem attraktiven Standort des Einzelhandels im Zentrum der Alpen entwickeln.

5 Literaturverzeichnis

- ANTE U. (1981), Politische Geographie (= Das Geogr. Seminar). Braunschweig, Georg-Westermann-Verlag, 244 S.
- CENTRAL-COMMISSION, K.K. STATISTISCHE (1917), Allgemeines Verzeichnis der Ortsgemeinden und Ortschaften Österreichs nach Ergebnissen der Volkszählung vom 31.12.1910. Heft 8 – Tirol und Vorarlberg. Wien.
- ENNEMOSER G. (2005), Besiedlung und allgemeine Entwicklung vom späten Mittelalter bis in die Gegenwart. Sowie: Der Fremdenverkehr im Marktflecken Gossensass. In: MARKTGEMEINDE BRENNER (Hrsg.), Heimatbuch Gossensass und Pflersch mit den Weilern Giggelberg und Pontigl, Bd. 2: Dorf- und Talchronik, S. 45–65; S. 97–122. Brixen.
- FREI J. (1981), Die Kulturlandschaft des Sterzinger Moores im Wandel der Zeit. Innsbruck, Inst. f. Geogr., Geogr. Hausarbeit. 124 Bl. (Masch.schr.)
- ISTAT (= Istituto Central di Statistica), Gemeindeergebnisse der Volkszählungen 1951–2001, Amtliche Fortschreibung 31.12.2006. Roma.
- Katastermappe der Gemeinde Brenner, Provinz Tirol, Kreis Brixen, Steuerbezirk Sterzing. Handkoloriertes Original mit Originalparzellenprotokoll aus dem Jahr 1854 beim Katasteramt in Sterzing.
- KAINDL C. (2007), Die Grenzsiedlung Brenner als Standort des Einzelhandels. Vom kleinen Grenzverkehr zum modernen Outletcenter. Univ. Innsbruck, Dipl.Arb. 122 S.
- KRAMER H. (1949), Die Siedlung Brenner seit 1918. In: Veröff. d. Museums Ferdinandeum, 26/29, Jg. 1946/49 (= KLEBELSBERG-Festschrift), S. 537–554. Innsbruck.
- MAIRHOFER R. (1978), Die Gemeinde Sterzing in den Jahren 1923–1930. Italien, Tesi di Laurea, Univ. Padova. 196 Bl. (Masch.schr.)
- MITTERER W. (Hrsg.) (2005), (Grenze) Brenner-Pass. Bautenglossar (= Technisches Kulturgut im Rampenlicht). Bozen, Athesia-Verlag. 270 S.
- ÖSTAT (= Österreichisches Statistisches Zentralamt): Gemeindeergebnisse der Volkszählungen 1951–2001, Wien; Amtliche Fortschreibung 31.12.2006.
- PALLA L. (1998), Landschaft, Etappen der geschichtlichen Entwicklung, Menschliche Schicksale und Vereinsleben. In: GEMEINDE PFITSCH (Hrsg.), Gemeindebuch Wiesen-Pfitsch, Pfitsch (Südtirol), S. 29–252.
- PENZ H. (1972), Das Wipptal. Bevölkerung, Siedlung und Wirtschaft der Passlandschaft am Brenner (= Tiroler Wirtschaftsstudien 27). Innsbruck – München, 252 S.
- PENZ H. (1975), Das Wipptal. Die Kulturlandschaft entlang der Brennerlinie. In: FLIRI F., LEIDLMAIR A. (Hrsg.), Tirol. Ein geographischer Exkursionsführer (= Innsbrucker Geogr. Studien, 2), S. 195–212.
- PENZ H. (2002), Die Brennerlinie: Die zentrale Nord-Süd-Verbindung von Innsbruck nach Ala. In: STEINICKE E. (Hrsg.), Geographischer Exkursionsführer. Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino (= Innsbrucker Geogr. Studien, 33/1), S. 103–165.
- PENZ H. (2008¹), Die Gliederung der Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino in Talschaften. Historisch-geographische Grundlagen und gegenwärtige Abgrenzungen. In: Tiroler Heimat. Jahrbuch für Geschichte und Volkskunde, S. 171–195.
- PENZ H. (2008²), Das Nordtiroler und das Südtiroler Wipptal. Räumliche Differenzierungsprozesse seit der Grenzziehung nach dem Ersten Weltkrieg. In: ÖGL, 2-3, im Druck.
- PENZ H. (2009), Der Schmuggel über die Jöcher der Brennersenke als Nebenerwerb der ländlichen Bevölkerung. In: Tiroler Heimatblätter, 2 (in Vorber.).
- PETROVITSCH H. (2008), Schienentransit Brenner. Betrieb und Technik Kufstein-Bozen. Düsseldorf, Alba-Verlag. 192 S.

- PÖHL T. (1990), Die Landwirtschaft im oberen Eisacktal mit besonderer Berücksichtigung der jüngsten Wandlungen. Innsbruck, Univ., Dipl.-Arb. 120 S.
- SCHÖBER R. (1982), Die Tiroler Frage auf der Friedenskonferenz von Saint Germain (= Schlern-Schriften, 270). Innsbruck, Universitätsverlag Wagner. 606 S.
- SCHWÄZLER L. (o. J. (1911)), Neuester Führer des Sommer- und Winterkurortes Gossensaß am Brenner, Tirol. Gossensaß. 112 S.
- SCHWIND M. (1972), Allgemeine Staatengeographie (= Lehrbuch d. Geogr., 8), Berlin – New York, Walter de Gruyter. 585 S.
- STADLMAYER V. (1965), Die italienischen Argumente für die Brennergrenze. In: HUTER F. (Hrsg.), Südtirol. Eine Frage des europäischen Gewissens, S. 254–267. Wien, Verlag f. Geschichte u. Politik.
- TIROLER LANDESREGIERUNG (1988), Regionales Entwicklungsprogramm für die Kleinregion Wipptal. Innsbruck. 194 S.
- TRENKWALDER A. (1999), Brennero. Storia di un paesino e di un valico internazionale. Brenner. Bergdorf und Alpenpass. Gemeinde Brenner. 338 S.
- WOPFNER H. (1920), Die Besiedlung unserer Hochgebirgstäler. Dargestellt an der Siedlungsgeschichte der Brennergegend. In: Zeitschrift d. Deutschen u. Österr. Alpenvereins, 51, S. 26–86.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 2008

Band/Volume: [150](#)

Autor(en)/Author(s): Penz Hugo

Artikel/Article: [90 Jahre Brennergrenze 75-98](#)