

SWR2 WISSEN

## Der Brenner - Nahaufnahme einer Grenze

Von Helmut Frei

Sendung: Dienstag, 25. Februar 2020, 8:30 Uhr

(Erstsendung: Montag, 10. September 2018)

Redaktion: Gábor Páal

Produktion: SWR 2018

---

**Wer an den Gardasee reist oder nach Venedig, erlebt den Brennerpass vor allem als Durchgangsstation. Doch er ist keine gewöhnliche Grenze.**

---

SWR2 Wissen können Sie auch im **SWR2 Webradio** unter [www.SWR2.de](http://www.SWR2.de) und auf Mobilgeräten in der **SWR2 App** hören – oder als **Podcast** nachhören:  
<https://www.swr.de/~podcast/swr2/programm/swr2-wissen-podcast-102.xml>

---

### **Bitte beachten Sie:**

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

---

### **Kennen Sie schon das Serviceangebot des Kulturradios SWR2?**

Mit der kostenlosen SWR2 Kulturkarte können Sie zu ermäßigten Eintrittspreisen Veranstaltungen des SWR2 und seiner vielen Kulturpartner im Sendegebiet besuchen. Mit dem Infoheft SWR2 Kulturservice sind Sie stets über SWR2 und die zahlreichen Veranstaltungen im SWR2-Kulturpartner-Netz informiert. Jetzt anmelden unter 07221/300 200 oder [swr2.de](http://swr2.de)

### **Die SWR2 App für Android und iOS**

Hören Sie das SWR2 Programm, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live oder zeitversetzt, online oder offline. Alle Sendung stehen mindestens sieben Tage lang zum Nachhören bereit. Nutzen Sie die neuen Funktionen der SWR2 App: abonnieren, offline hören, stöbern, meistgehört, Themenbereiche, Empfehlungen, Entdeckungen ...  
Kostenlos herunterladen: [www.swr2.de/app](http://www.swr2.de/app)

## **Manuskript**

### **O-Ton Antonio Gagliardi:**

Das Herz geht mir immer auf, wenn ich runterfahr. Ich fahr drei-, viermal im Jahr nach Italien. Ab Brenner – schon die Sonne, die Berge, das ist Italien. Und in Deutschland, du bist wie ein Roboter. Wenn du in Italien bist, lebst Du.

Musik

### **Sprecherin:**

Am Brennerpass beginnt für den gebürtigen Südtaliener Antonio Gagliardi eine andere Welt. Und er ist nicht der Einzige.

### **Ansage:**

„Der Brenner – Nahbetrachtung einer Grenze“. Von Helmut Frei.

### **Zitator:**

Auf dem Brenner, den 8. September, abends. Hierher kamen, gleichsam gezwungen, endlich an einen Ruhepunkt, an einen stillen Ort, wie ich ihn mir nur hätte wünschen können.

### **Sprecherin:**

...notierte Johann Wolfgang Goethe in dem Bericht über seine „Italienische Reise“. 1786 übernachtete er in einem Gasthof auf dem Brenner. Mit der Kutsche war Goethe von Innsbruck her angereist:

### **Zitator:**

Und nun erwarte ich, daß der Morgen diese Felsenkluft erhelle, in der ich auf der Grenzscheide des Südens und des Nordens eingeklemmt bin.

### **Sprecherin:**

Der Gastwirt legte Goethe am nächsten Morgen nahe, abzureisen und sich anderswo Pferde und eine Kutsche zu mieten, um seine Tour fortzusetzen. Der Wirt hatte Besseres zu tun, als einem aufstrebenden deutschen Dichter zu Diensten zu sein. Und er brauchte seine Pferde.

**Atmo:** Glocke und durchfahrender Güterzug

### **Sprecherin:**

Ein Wohlfühlort ist der Brenner zu Goethes Zeit nicht gewesen. Und er ist es bis heute nicht. Für die meisten ist es nur eine Durchgangsstation, eine Schneise für Straße und Schiene. Oder, seit kurzem wieder: Abwehrstation gegen Flüchtlinge und Migranten.

Die Marktgemeinde Brenner – italienisch Brennero – hat mit allen Teilorten 2.100 Einwohner. Die Ortschaft Brenner oder Brennero, die auch dem Pass den Namen gab, gehört dazu. Sie ist ein Dorf an der Grenze. Mitten hindurch führt die alte

Brennerstraße. Über sie rollte der gesamte Autoverkehr, bis sich 1972 die letzte Lücke der Brennerautobahn zwischen Innsbruck und Bozen schloss. Außerdem ist der Brenner vor allem eine Schlüsselstelle für die Gütereisenbahn zwischen nördlichem und südlichem Europa.

**Atmo:** Güterzug

**Sprecherin:**

In den 1960er-Jahren, als der Italien-Tourismus in Schwung kam, lebten am eigentlichen Grenzort Brenner rund 1.000 Einwohner, heute sind es keine 150 mehr. Allein auf italienischer Seite waren in der Zeit, bevor die Abfertigungsanlagen an der Grenze abgebaut wurden, bis zu 300 Leute beschäftigt, Polizisten, Zöllner, andere Beamte und Angestellte. Heute sind es keine hundert mehr. Viele wohnten in kasernenartigen Gebäuden, die inzwischen als Unterkünfte für Migranten dienen. Etliche Läden stehen leer in der Ortschaft Brenner. Leibhaftige Tristesse. Dazwischen etwas Geschäftigkeit mit italienischen Weinen, Pasta in allen Variationen. Mehrere Bars und Cafés, reichlich Krimskrams. Am südlichen Rand der zusammengeschusterten Siedlung ein neues, völlig überdimensioniertes Autobahn-Restaurant mit angeschlossener Kunstausstellung und Konferenzsaal. Aber wer braucht das – hier oben! Am nördlichen Ortsende ein Outlet-Center, wie es in jedem trostlosen Gewerbegebiet stehen könnte. Mit rund 350 Beschäftigten der größte Arbeitgeber am Brenner. Shopping sogar sonn- und feiertags.

Geschäftsführer Maximilian Wild ist auf die Frage gefasst, was die Ereignisse des Jahres 2017 mit dem Ort anstellten. Die sogenannte Flüchtlingskrise erhitzte damals die Gemüter. Einige österreichische Politiker drohten, am Brenner Panzer auffahren zu lassen, um Flüchtlingen den Weg in ihr Land zu versperren.

**O-Ton Maximilian Wild:**

Am Brenner sind nimmer viel Einheimische da. Und welche, die sich da niedergelassen haben oder welche da hergebracht worden sind in Landeswohnungen, des sind weitgehend Leute aus der Dritten Welt.

**Sprecherin:**

Doch die Entwicklung zu einer offenen Grenze am Brenner sei nicht zurückzudrehen, hofft der Chef des Outletcenters. Besiegelt habe sie 1995 der Beitritt Österreichs zum Schengen-Abkommen, das die Grenzkontrollen zwischen den beteiligten Ländern innerhalb der Europäischen Union abschaffte.

**O-Ton Maximilian Wild:**

Es hat vorher schon angefangen, als 1992 die Zollgrenzen gefallen sein und 95 der Beitritt zur EU gar nimmer viel ausgemacht hat und die endgültige Beseitigung der Grenzbalken – des waren ja keine Balken, des waren eigentlich nur pro forma Zöllner, die dagestanden sind und eigentlich gar nicht recht gewusst haben, was tun.

Und dann 1998 ist auch das Personal abgeschafft worden. Also es ist schon vorher schon so durchlässig gewesen, dass das die Leute gar nicht recht wahrgenommen haben. Und junge Leute können sich überhaupt nicht daran erinnern, dass da jemals eine Grenze war.

**Sprecherin:**

Auch Antonio Gagliardi kann sich an Zeiten der Schlagbäume und der schikanösen Kontrollen noch gut erinnern. In Süditalien aufwachsen zog er mit seinen Eltern 1969 ins schwäbische Uhingen, seitdem ist er immer wieder zwischen alter und neuer Heimat unterwegs, vor allem seit 1975, als er mit 23 Jahren in Uhingen seinen ersten kleinen Laden aufgemacht hat.

**Atmo:** Supermarkt

**Sprecherin:**

Er beschloss, zunächst nur nebenher italienische Landsleute mit Salami, Schinken, Wein und anderen Lebensmitteln aus ihrer gemeinsamen italienischen Heimat zu beliefern. Antonio transportierte die Ware einst mit dem eigenen Fiat von Italien nach Deutschland. Immer über den Brenner. Er fuhr damals lieber über die Bundes- bzw. Staatsstraße statt die etappenweise fertig gestellte, aber mautpflichtige Brennerautobahn zu benutzen.

**O-Ton Antonio Gagliardi:**

Und in Österreich ist der Zoll gekommen, hat jeden Karton plombiert. Ohne des ging's nicht zur damaligen Zeit. Da waren strengere Gesetze bei dem italienischen Ding. Bei der Nudel Steuer drauf und bei Spirituosen sowieso, Kaffeesteuer, Alkoholsteuer Schaumweinsteuer. Und wenn du Schinken gebracht hast aus Italien, wenn du Salami gebracht hast aus Italien, ist der Doktor gekommen, hat das schneiden müssen, analysieren. Weil Salami in Italien ist immer ein bisschen weicher wie deutscher, härter.

**Sprecherin:**

Mittlerweile betreiben die Gagliardis einen italienischen Supermarkt und ein Großhandelsunternehmen. Die Ware kommt mit großen LKW über den Brenner. Die aufwändige Verzollung gehört der Vergangenheit an. Aber Personenkontrollen könnte es wiedergeben, wenn sich Österreich noch stärker gegen Migranten und Flüchtlinge aus anderen Gegenden der Welt abschottet: Nach Jahren des offenen Grenzverkehrs wurden am Brenner inzwischen wieder schärfere Kontrollen eingeführt, was den Verkehr auch öfter aufhält und Staus verursacht. Am Bahnhof patrouillieren Polizeikräfte und zerren verdächtige Personen aus Zügen.

**Atmo:** Gasthaus Dopo Lavoro

**Sprecherin:**

Zufallsbegegnung im „Dopo Lavoro“, einem markanten Gasthaus im Zentrum der Ortschaft Brenner, nur wenige Gehminuten vom Bahnhof entfernt. Eine Mischung aus Kantine und Feierabend Restaurant.

**Besucherin des Dopo Lavoro:**

Eigentlich sind wir heute nur dem schlechten Wetter ausgewichen. Aber waren wunderschön einkaufen, gut essen, guter Wein trinken. Erinnerung an unser erstes Mal, wie wir den Zug versäumt haben. Da sind wir dann wirklich spät in der Nacht kurzfristig reingegangen und sind super bedient worden. Mir haben innerhalb zehn Minuten unsere Pizza gehabt, unseren Wein und schnell, schnell bezahlt, zu unserm

Zug gelaufen. Und das war so ein positives Erlebnis, und seitdem gehen wir nur da rein, wenn wir am Brenner sind.

**O-Ton Hugo Senoner:**

Warum kann man da im Restaurant, das genau vis-à-vis von der Kirche ist, miteinander essen und trinken und Karten usw. – und sobald man draußen ist, dann ist man sich Feind.

**Sprecherin:**

Hugo Senoner spricht genauso gut Italienisch wie Deutsch – und außerdem Ladinisch, eine rätoromanische Sprache, auf die manche Südtiroler Täler stolz sind. Einige Jahre war der Priester Pfarrer am Brenner und erlebte dort ab 1992 die Auswirkungen des Jugoslawienkriegs. Manche Gemeindemitglieder können bis heute nicht ertragen, dass sich ihr Pfarrer, der doch für alle da zu sein habe, zum Anwalt von Flüchtlingen mache. Einige Frauen aus Südamerika schmuggelte Hugo Senoner über die Grenze am Brenner – und brachte sie damit in Sicherheit. Schlepper hatten ihnen Arbeit versprochen. Sie drohten in der Prostitution zu landen. Weder italienische Carabinieri noch die österreichische Polizei konnten oder wollten helfen.

**O-Ton Hugo Senoner:**

Was die Gendarmerie getan hat: die hat den Flüchtlingen immer alles abgenommen, ob Ringe oder Ketten, Pässe kaputt gemacht usw., damit kein Beweis da ist, woher sie kommen. Das war auf österreichischer Seite. Und die Italiener, die haben halt beide Augen zugetan, haben sie dort am Bahnhof liegen gelassen, diese Flüchtlinge, oder haben halt höchstens gesagt: mandate al parroccio, geht zum Pfarrer.

**Sprecherin:**

In Gossensass spürt man von den Spannungen an der Grenze wenig. Gossensass liegt einige Kilometer südlich der Grenze, auf italienischer Seite. Es ist der Hauptort der Gemeinde Brenner. Auf Italienisch heißt er Colle d`Isarco. Isarco ist der italienische Name des Flusses Eisack, der am Brenner entspringt. Franz Kompatscher, der Bürgermeister der Gemeinde, hat sich erfolgreich dagegen gewehrt, Flüchtlinge aufzunehmen:

**O-Ton Franz Kompatscher:**

Wir haben keine Flüchtlinge. Wir haben uns auch nicht bereit erklärt, Flüchtlinge aufzunehmen, weil wir ja schon die Flüchtlingsbetreuungsstelle am Brenner haben. Deswegen haben wir als Gemeinde gesagt: Na, sollen die anderen Gemeinden etwas tun. Uns hätte es ja ganz wenig getroffen. Es geht nur darum, dass wir vielleicht mit der Sache mehr beschäftigt sind als andere Gemeinden; und von daher ist es so, dass man uns nicht weiter belasten kann.

**Atmo:** Bahnhof-Ansage auf Italienisch und Deutsch

**Sprecherin:**

Vom Rathaus führt ein kleiner Weg hinunter zum Bahnhof von Gossensass. Er liegt an der berühmten Brennerstrecke. Diese Alpenbahn verbindet seit 1867 Innsbruck in Nordtirol mit Bozen in Südtirol. Im Sog des Schienenstrangs erlebte Gossensass den

Aufschwung zu einer Sommerfrische mit Nobelhotels und berühmten Gästen. Das ist vorbei. In Gossensass alias Colle d'Isarco halten nur noch Regionalzüge:

**Atmo:** Zug fährt ein

**Sprecherin:**

Die Eisenbahn am Brenner. Sie spielt nur noch eine Nebenrolle – im Personen- wie beim Güterverkehr. Aber auch in der Gesamtsicht seit ihrer Eröffnung im Jahre 1867 fällt die Bilanz durchwachsen aus. Manche Gemeinden entlang der Gebirgsbahn profitierten vom neuen Verkehrsmittel, andere Ortschaften blieben abgehängt.

**O-Ton Konrad Bergmeister:**

Dieses Land im Gebirge, so wie man das häufig genannt hat, zwischen Innsbruck und Bozen, war ein sehr armes Bauernland.

**Sprecherin:**

... sagt Konrad Bergmeister. Arm sei er aufgewachsen – als Sohn einer Südtiroler Bergbauerfamilie mit acht Kindern. Er hat Karriere gemacht und ist einer der Chefs der Gesellschaft geworden, die den Brennerbasis-Tunnel verwirklicht. Bis 2026 soll die unterirdische Eisenbahntrasse fertig sein. Jede der beiden Röhren etwas länger als der Gotthard-Basistunnel. 64 Kilometer, wenn man die bereits bestehende Fortsetzung bei Innsbruck dazurechnet. Die Kosten teilen sich Österreich, Italien und die Europäische Union.

Aber was soll mit der Eisenbahn droben auf dem Brenner geschehen, wie wird sich der Supertunnel auf Dörfer wie Gries auswirken? Gries liegt wenige Kilometer nördlich des Brenners auf österreichischer Seite. Einst ein Nordtiroler Bauern- und ehemaliges Schmugglerdorf an der alten Passstraße. Hier macht die Brennerstrecke eine weite Schleife, um an Höhe zu gewinnen. Früher heuerten junge Männer, die nichts erben und weichen mussten, weil sie der elterliche Bauernhof nicht mehr ernähren konnte, bei der österreichischen Südbahngesellschaft an. Sie betrieb die Brennerstrecke, erzählt Gerhard Larcher.

**O-Ton Gerhard Larcher:**

Mein Großvater ist so wie viele weichende Erben von einem Bauernhof und hat bei der seinerzeitigen Südbahngesellschaft eine Beschäftigung gefunden und hat dann eine kleine Nebenerwerbslandwirtschaft betrieben und war Stellwerker im Bahnhof Gries. Mein Vater mütterlicherseits kommt auch von einem Bauernhof, als weichender Erbe ebenfalls, war dann bei der Eisenbahn da im Bahnhof Brenner eigentlich, da ist er in Pension gegangen (Stimme oben)

**Sprecherin:**

Heute arbeitet Gerhard Larcher als Jurist bei den Österreichischen Bundesbahnen. In seiner Heimatgemeinde Gries befasst er sich mit der Geschichte des Ortes.

**O-Ton Gerhard Larcher:**

Früher hat's ja keine Kühlschränke geben und man hat zur Kühlung Eis verwendet. Und da ist es jetzt möglich worden: Aus dem Oberberger See hat man jetzt im Winter Eisbrocken rausgeschnitten und hat sie dann mit der Eisenbahn verschicken können.

**Sprecherin:**

Mit der Eisenbahn kamen auch die Urlauber in Dörfer wie Gries am Brenner und bescherten manchen Familien ein Zubrot. Später hielt in Gries sogar ein Sonderzug für Feriengäste. Die Blaskapelle rückte an, begrüßte die Fremden, um die man herumscharwenzelte, die man umgarnte, ganz im Gegensatz zu den Fremden, die als ungebetene Gäste kommen. Auf dem Weg in den Süden verirren sich mittlerweile selten Familien nach Gries. Und Heinrich Brunner, der früher im Auftrag der Gemeinde den Schulbus kutscherte, sitzt heute stundenlang in einem wintergartenähnlichen Anbau seines Elternhauses und schaut hinaus auf die alte Brennerstraße. Nur morgens und abends belebt sie sich etwas durch Berufspendler. An den Autokennzeichen ist zu erkennen, dass viele von ihnen drüben überm Brennerpass im italienischen Südtirol zuhause sind.

**O-Ton Heinrich Brunner:**

Jedes Haus an der Straße hat Zimmer vermietet. Es waren anständige Leute, aber der größere Teil Übernächter. Die sind abends kommen und in der Früh wieder weitergefahren. Und da waren ein paar Frauen, die sind gestanden bis um zehn Uhr abends an der Straße. Wenn sie nicht ganz voll gehabt hat. Von Mai weg bis September waren die Zimmer ziemlich ausgebucht. Ein Teil ständige Leute, die sind eine Woche geblieben. Das war eigentlich schon vor dem Krieg auch so. Und nach dem Krieg kamen die Dänen-Reisebusse. Die sind eine Woche dageblieben und wieder weitergefahren, heimgefahren usw.

**Sprecherin:**

Ein trauriges Bild bietet droben der Grenzbahnhof. Daran ändern auch die freundlich blauen Tafeln nichts, auf denen steht: „Brenner“ – Strich – „Brennero“. Die italienische Staatsbahn bemüht sich, korrekt zu sein. Aber Bahnsteige für die Personenzüge sind stundenlang verwaist, Güterzüge beleben die Szenerie nur vorübergehend. Selbst die Büste des genialen Eisenbahningenieurs Carl von Etzel wirkt wie bestellt und nicht abgeholt. Etzel hat die Brennerbahn geplant.

Geboren wurde er 1812 in Stuttgart. Sein Denkmal steht in einer Nische gleich neben der Bahnhofsbar, in der sich die wenigen Gäste verlieren. Dem trübsinnigen Charme dieser Einrichtung erliegen hin und wieder sogar Einheimische.

**Atmo:** Bahnhofsbar

**Sprecherin:**

Alles andere als einladend ist auch das Hauptgebäude des Grenzbahnhofs am Brenner – ein Symbol der martialischen Architektur im Geiste des italienische Diktators Benito Mussolini. Als der Bahnhof gebaut wurde, hatte die italienische Staatsbahn darauf bestanden, dass er komplett auf italienischem Hoheitsgebiet stehe. Die italienischen Behörden misstrauten Österreich. Die italienische Eisenbahn weigerte sich sogar, das letzte kurze Stück der Strecke zwischen Innsbruck und

Brenner zu elektrifizieren. Dort mussten Dampflokomotiven die Züge übernehmen. Als dann in Italien die Faschisten an die Macht gekommen waren und Hitlerdeutschland den Anschluss Österreichs verwirklicht hatte, trafen sich 1940 und 1941 am Brennerbahnhof Mussolini und sein Kumpan Adolf Hitler. Schon 1939 demonstrierten dort gut organisierte italienische Jungfaschisten und die deutsche Hitlerjugend ihre Verbundenheit.

**O-Ton Herlinde Menardi:**

Der Brenner war sicher immer emotionaler als die Grenze in Arnbach oder am Reschen.

**Sprecherin:**

... sagt Herlinde Menardi. Sie leitete das Volkskunstmuseum in Innsbruck, der Hauptstadt Tirols.

Musik

**Atmo:** Köchelnde Schlutzkrapfen

**Sprecherin:**

Die Mutter von Herlinde Menardi stammt aus Südtirol. Auch deshalb reichen die familiären Bindungen der Volkskundlerin über den Brenner hinüber. In Bozen, der Hauptstadt der italienischen Provinz Südtirol, kennt sie sich genauso gut aus wie in der österreichischen Landeshauptstadt Innsbruck. Dennoch trennt der Brenner Nord- und Südtirol, auch kulinarisch. Ein Beispiel sind Schlutzkrapfen, die mit einer Sieb-Kelle aus dem heißen Wasser geschöpft werden. Zweifellos ist diese Speise eine Südtiroler Spezialität, obwohl inzwischen auch Nordtiroler Gaststätten die halbmondförmigen Teigtaschen anbieten. Sie sind mit den italienischen Ravioli verwandt.

**O-Ton Herlinde Menardi:**

Zum Beispiel wie ich Kind war, als es bei uns in Nordtirol Schlutzkrapfen gegeben hat, das hat man bei uns in Nordtirol nicht gekannt, das war eine fremde Speise. Das hat's gegeben, weil ich eine Südtiroler Mutter hatte. Schlutzig war etwas, was grausig ist, also das hat man vom Namen her schon eigentlich nicht goutiert.

**Sprecherin:**

Mehrere Grenzübergänge verbinden heute Italien und Österreich, aber der Brenner spielt dabei eine besondere Rolle – auch aufgrund seiner drückenden Vergangenheit. Italien hatte im Mai 1915 Österreich-Ungarn den Krieg erklärt. Er tobte auch in den Dolomiten, gar nicht weit entfernt vom Brenner. Italien gehörte zu den Siegermächten und bekam 1919 Südtirol zugesprochen, auf immer und ewig. Aus Südtirol wurde Alto Adige – was so viel bedeutet wie: das Gebiet an der oberen Etsch. Die italienische Grenze wurde nach Norden zum Brenner verschoben. Bald machte das Wort von der „Unrechtgrenze“ die Runde. Mussolini war entschlossen, an ihr festzuhalten. 1926 erklärte der oberste Anführer der italienischen Faschisten im italienischen Parlament, was er mit Südtirol, mit Alto Adige, vorhatte. Er werde dieses Land italienisch machen. Deutsche Einwohner bildeten damals eine starke



Mehrheit in Südtirol. Doch die deutsche Kultur und Sprache wurde fortan unterdrückt. Das nahm sogar Adolf Hitler in Kauf, der die Unterstützung Mussolinis für seine eigenen Pläne brauchte. 1939 mussten sich die deutschsprachigen Südtiroler entscheiden, wer von ihnen als Italiener weiter hier leben und wer lieber deutsch bleiben und nach Deutschland übersiedeln wollte. Deutsche Orts- und Familiennamen in Südtirol wurden in italienische umbenannt. An den Schulen durfte nur noch italienisch unterrichtet werden. Hans Jörg Orgler aus dem Ort Brenner erinnert sich:

**O-Ton Hans Jörg Orgler:**

Da war auch eine Italienischlehrerin und die war ganz eine gehässige Madame. Und hat sie, weil wir den Stoff nicht gehabt haben, hat sie was gefragt und dann habe ich es auch nicht gewusst. Dann hat sie gesagt, ja das geht nicht. Die hat nur geschaut, dass ich die Schule lasse. Und da ist der Lehrer gewesen und er hat immer fest auf den Kopf hinaufgeschlagen und hat dann gesagt: ‚e tutto paglia‘, das ist alles Stroh.

**Sprecherin:**

Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs kündigte Italien den Pakt mit Hitler auf. Die Nazis warfen Italien Verrat vor. In den Jahren, als Deutschland und Italien noch verbündet waren, kamen viele italienische Männer und Frauen als billige Arbeitskräfte nach Deutschland. Wer sich von ihnen nicht retten konnte, landete nun in Konzentrationslagern. Viele wurden gefoltert und starben, andere kehrten nach dem Krieg völlig entkräftet über den Brenner in ihre Heimat Italien zurück. Dieses Kapitel deutsch-italienischer Beziehungen passt nicht ins Bild der großen Freundschaft. Hans Jörg Orgler hat auf andere Art den Zynismus der Macht am eigenen Leib erfahren, als die Brenner-Autobahn gebaut wurde. Er musste sein historisches Gasthaus an der alten Brennerstraße opfern. Es wurde abgebaut und an eine andere, abseits gelegene Stelle versetzt.

**O-Ton Hans Jörg Orgler:**

Wir haben gesagt, das können wir nicht machen. Dann sind sie schon gekommen, die Firma, dass sie das können von der Autobahn abbuchen lassen. Ich hätte gerne lieber einen Koch gehabt und wäre größer, aber ich bin einfach zu weit weg.

**Sprecherin:**

Diese traurigen Geschichten lassen sich fortschreiben. Man käme dann zu Sepp Kerschbaumer, der in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg den „Befreiungsausschuss Südtirol“ gründete. Die Gruppe war für mehrere Anschläge verantwortlich. Bis heute wird Sepp Kerschbaumer in Südtirol als Freiheitskämpfer verehrt. Seine Ziele haben inzwischen Südtiroler Nationalisten übernommen. Sie fordern die Wiedervereinigung Süd- und Nordtirols. Eine ihrer Parolen: „Südtirol ist nicht Italien“. eine andere: „Südtirol ist ein Teil von Österreich“. Den Brenner haben sie zum Bollwerk der deutschsprachigen Bevölkerung Südtirols stilisiert. Im Oktober 2015 veranstaltete die nationalistische Bewegung mit dem Namen „Südtiroler Freiheit“ eine Radtour auf den Brenner. In Youtube präsentierte sie einen Propagandafilm. Zu pompöser Musik spricht der Südtiroler Landtagsabgeordnete Sven Knoll, einer der Wortführer der Bewegung:

Youtube „Südtiroler Freiheit“:

**Sven Knoll:**

Wir sind mit unserer Tiroler Radtour heute hier jetzt am Brenner angekommen, wo Italien noch immer eine Unrechtsgrenze quer durch unsere Tiroler Heimat zieht. Wir sind heute hier schärfstens bewacht von italienischen Alpini-Soldaten, die genau beobachten, was wir hier gerade beim Grenzstein machen. Wir sind nicht bereit, diese Grenze hier am Brenner zu akzeptieren, und wir werden alles daran tun, damit diese Grenze hier von der Landkarte verschwindet.

**Sprecherin:**

Wie in Katalonien, Flandern oder Schottland gewinnen derzeit in Südtirol politische Fliehkräfte an Einfluss. Ein Grund: große Projekte, die nationale Interessen zusammenführen und separatistische Strömungen zügeln könnten, überzeugen nicht mehr. Dazu mag die Europäische Union oder der Bau der grenzüberschreitenden Brenner-Autobahn ursprünglich in der Lage gewesen sein. Inzwischen ist die einst gefeierte Fernstraße zum Menetekel geworden. Und ob der Brennerbasistunnel, der zurzeit gebaut wird, die hohen Erwartungen einer spürbaren Entlastung vom Straßenverkehr erfüllen kann, bleibt fraglich. Der italienische Ingenieur Konrad Bergmeister ist heute einer der Vorstände dieses gigantischen Eisenbahnprojekts. Davor war Bergmeister technischer Direktor und Chefingenieur der Brennerautobahn.

**O-Ton Konrad Bergmeister:**

In den 90er-Jahren hat sich plötzlich eine Kehrtwendung eingestellt, dass die Brennerautobahn als eine Dreckschleuder gesehen wurde. (Stimme oben).

**Atmo:** Unter der Autobahnbrücke Gschnitz

**Sprecherin:**

... als technischer Fremdkörper in einer sonst noch einigermaßen intakten Gebirgslandschaft und als nervenaufreibende Lärmmaschine. So hat Maria Hilber aus der Gemeinde Steinach im Nordtiroler Wipptal die Brenner-Autobahn erlebt. Sie wohnt in einem Häuschen direkt unter einer der großen Brücken der Brenner-Autobahn. Dort sind ihre sechs Kinder aufgewachsen. Das Ehepaar Hilber musste mit diesem Standort vorliebnehmen. Ursprünglich hätte die Brenner-Autobahn weiter oben verlaufen sollen, sie hätte die Hilbers dann nicht beeinträchtigt. Als die Pläne geändert wurden, sei der Rohbau ihres Hauses bereits fertig gewesen, also musste die Familie kapitulieren und eine Autobahn über ihren Köpfen in Kauf nehmen. Bereits 1972 hat Maria Hilber die Bürgerinitiative ‚Lebenswertes Wipptal‘ mitbegründet. Die Brücke, unter der Maria Hilber lebt, beherrscht die Silhouette ihres Dorfes:

**O-Ton Maria Hilber:**

Die Brückenwiderlager haben nicht funktioniert. Die haben bei jedem LKW ein Explosionsgeräusch gemacht. Die Kinder haben in der Nacht geschrien, kein Mensch konnte mehr schlafen und da haben wir gekämpft, dass sie die Widerlager reparieren oder neu machen. Und vor 40 Jahren, da sind tausend LKW gefahren, heute sind´s zweieinhalb Millionen. Und jetzt wird 500 bis 700 Kilometer Umweg gefahren, um über den billigen Brenner zu kommen. Viele fahren nicht mehr über die Schweiz, weil das jetzt teurer ist wie der Brenner.

**Sprecherin:**

2017 donnerten 2,3 Millionen LKW über das Häuschen der Hilbers in Steinach am Brenner. Acht Prozent mehr als 2016. Mittlerweile kursieren Überlegungen, die Brenner-Autobahn zu verbreitern und damit ihre Kapazität weiter zu erhöhen. Eine Wende in der Verkehrspolitik, die derzeit den Strom des Güterverkehrs auf die billigsten Transitachsen umlenkt, ist nicht in Sicht. Vergeblich hatten Bewohner in Dörfern an der alten Brennerstraße gehofft, die Autobahn würde sie von der Blechlawine erlösen.

**O-Ton Maria Hilber:**

Die haben sich erwartet, dass im Ort kein Verkehr mehr ist. Die haben geträumt, so wie sie's früher gehabt haben, dass in den Gastlokalen die Tische herausstehen und dass die Leute herumstehen nach der Kirche am Sonntag zum Beispiel und es sind damals 6.000 PkW pro Tag durchgefahren und die Leute glaubten, das hört auf. Das war aber nicht so, ganz im Gegenteil: Die Autobahn war voll und die Bundesstraße war voll.

**Sprecherin:**

Mit einer Wende zum Besseren ist derzeit nicht zu rechnen. Auf der Brenner-Autobahn werden die LKW-Kolonnen noch länger. Zusätzlich droht die Flut der PkW nicht zuletzt vor und nach Feiertagen auch untergeordnete Straßen zu verstopfen. Die Eisenbahn kriecht hinterher und kann dem Straßenverkehr über den Brenner kein Paroli bieten. Der Brenner ist zu einer Schmerz-Grenze geworden.

\* \* \* \* \*