

Planung und Bau der Brennerautobahn - ein Zeitzeugenbericht

zur Eröffnung der Fotoausstellung am 26.01.2016 unter dem Titel Mensch, Natur, Technik. Das mobile Zeitalter. 50 Jahre Brennerautobahn

Die Projektierung der Autobahn Kufstein-Innsbruck-Brenner begann im Jahre 1957. Die Landesbaudirektion des Amtes der Tiroler Landesregierung war in dieser Sache technisch federführend. Das Bauprogramm und die Finanzierung waren hingegen Bundessache, also dem damaligen Bautenministerium in Wien vorbehalten. Mein Vater Dipl.-Ing. Leo Feist wurde unter Leitung des damaligen Landesbaudirektors Hofrat Stark mit dieser Projektierung betraut. Als Sohn konnte ich bei vielen privaten Gesprächen in der Familie sowie mit Außenstehenden das damalige Geschehen mitverfolgen und so auch meine Eindrücke, gewollt oder ungewollt, sammeln. Da bleiben dann doch Erinnerungen, die das nachträglich offiziell Dokumentierte zwischen den Zeilen füllen.

1. Verkehrssituation nach 1950 an der Brenner Bundesstraße:

In den 50-iger Jahren hat der Straßenverkehr landesweit sprunghaft zugenommen. Die Gründe dazu sind bekannt, u.a. die erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung nach dem zweiten Weltkrieg und das Verlangen vieler Bürger, individuell im Rahmen des Leistbaren zu reisen. 1957 wurden 700.000 Kraftfahrzeuge auf der Brenner Bundesstraße gezählt, 1967 waren es bereits 1,7 Millionen. Die Folge waren verstopfte Ortsdurchfahrten im Inntal und in den Gemeinden Matri und Steinach entlang der Brenner Bundesstraße sowie Fahrzeugkolonnen auf der kurvenreichen Strecke des Schönbergs. Jedem war damals klar, dass etwas unternommen werden muss, um die Verkehrslawine in geordnete Bahnen zu bringen. Da gab es Überlegungen zum Ausbau der bestehenden Bundesstraße bis hin zu einer Autobahn. Von technischer Seite gab es keine Zweifel, dass nur letzteres auf lange Sicht erfolgsversprechend wäre. Zur gleichen Zeit war aber auch das Konkurrenzdenken zwischen der Schweiz und Tirol spürbar, sich als Verkehrskreuz im zentralen Alpenraum für den Verkehr Nord-Süd zu behaupten. Da sind dann Worte gefallen, wie „Gefahr der Umfahrung Tirols“ oder „Wo eine Straße ist, ist leben“, aber auch kritische Stimmen sind laut geworden, ob denn eine Autobahn notwendig sei, damit etwa laut Originalton „Die Innsbrucker schneller zum Törggelen nach Südtirol fahren können“ und „Die Deutschen noch schneller in Richtung Süden unser Land durchfahren“. Wie auch immer, die von der Landesbaudirektion veranlassten Verkehrsanalysen haben eine drastische Zunahme des PKW-Verkehrs prognostiziert. Auch wenn die prognostizierten Werte von der aktuellen Realität längst zahlenmäßig übertroffen wurden, so haben sie in der Zeit der Entscheidungsfindung deutlich gemacht, dass nur der autobahnmäßige Ausbau der Brennerstrecke sinnvoll wäre.

2. Projektierung und Trassenwahl der Brenner Autobahn:

Die Projektierung wurde in enger Zusammenarbeit mit Geologen, Raumplanern, Biologen, Statikern, Vertretern der Gemeinden, der Wirtschaft, des Fremdenverkehrs und des Naturschutzes durchgeführt. Trotz rechtzeitiger Fertigstellung der Projektierungsarbeiten im Jahre 1959 war der Autobahnausbau auf der Strecke Innsbruck-Schönberg im Autobahn-Bauprogramm 1959 des Bautenministeriums nicht vorgesehen. Erst unter dem fingierten Titel „Zweibahniger Ausbau der Brenner Bundesstraße“, was letztlich einer Autobahn gleichkommt, ist es dem Land Tirol gelungen, die Geldmittel aus dem Finanztopf „Bundesstraßen“ zu lukrieren. Der Startschuss zum Bau dieses Autobahnabschnittes ist dann 1959 unter dem damaligen Landeshauptmann Tschiggfrey erfolgt. Die Eröffnung dieses Abschnittes fand im Jahre 1963 unter Landeshauptmann Wallnöfer zum Gedenkjahr „600 Jahre Tirol bei Österreich“ statt.

Insgesamt standen acht Varianten der Trassenführung an beiden Talflanken des Wipptales zur Diskussion, eine davon war eine Trassenstudie aus den Kriegsjahren 1939-41 von Hall über Vill, Patsch und Ellbögen bis Matri. Es wurde letztlich jene gewählt, die Siedlungsgebiet am wenigsten berührt und Landwirtschaftsflächen am geringsten beansprucht, die den Anschluss des Stubaitales und des Gschnitztales gewährleistet und Innsbruck mit dem Autobahndreieck Innsbruck Süd, West und Ost zweckmäßig anbindet. Es sollte auch mit der nahezu tunnelfreien Trasse eine freie Aussicht auf die Gebirgswelt erzielt werden, um den Reisenden ein beeindruckendes Panorama zu bieten. Die Absicht **war**, eine „Traumstraße über die Alpen“ zu schaffen. Durch die weit über die Prognosen erfolgte Zunahme des Verkehrs, insbesondere des LKW-Verkehrs, mit all den Lärm- und Abgasproblemen wurde dieser Begriff von Kritikern zu „Alptraumstraße“ abgewandelt. Unter anderem ist die Gemeinde Schönberg mit der Autobahnkehre als „im Würgegriff der Autobahn“ bekannt geworden. Leider haben sich wenige der Kritiker die Mühe gemacht, die Besiedelung von Schönberg zur Zeit der Projektierung mit jener nach Fertigstellung der Autobahn zu vergleichen. So ist heute die kritische Frage berechtigt, inwieweit die Raumordnung des Landes im Sinne einer Interaktion zwischen Verkehrswegen und Siedlungsraum vorbeugend wirksam hätte sein können.

3. Bauästhetik im Kontext Mensch, Natur und Technik:

Die Planungen für die einzelnen Bauwerke der Autobahn wurden unter besonderer Würdigung von Natur- und Landschaftsschutz vorgenommen. Das war zu diesem Zeitpunkt, als für dieses Bewusstsein noch kein politisches Sprachrohr vorhanden war, nicht selbstverständlich. Und wenn schon Bauten in ihrer Größe besonders auffallen, so wurde alles daran gesetzt, elegante Lösungen zu finden, auch wenn sie zu höheren Kosten geführt haben. Die schlanke Gestaltung der Europabrücke anstelle einer mächtigen Bogenbrücke, die wie eine Talsperre gewirkt hätte, hat daher im Variantenvergleich den Vorzug erhalten. Ebenso sind die geringen Tragwerksstärken der Mehrfeldbrücken im Vergleich zu den klobigen Einfeldträgerbrücken gute Beispiele dafür. Die Eleganz dieser Bauwerke, wie etwa jene der geschwungenen Luegbrücke, besticht noch heute, und sind diese am besten von der gegenüberliegenden Talflanke aus, etwa bei einer Bahnfahrt, zu bewundern.

4. Verbindung mit Südtirol und dem Trentino:

Der „Brückenschlag“ einer grenzüberschreitenden Autobahn von Innsbruck über den Brenner nach Bozen und Trient bis Modena mag zwar heute selbstverständlich sein, doch war das zum damaligen Zeitpunkt wegen der politischen Spannungen zwischen Österreich und Italien nicht einfach. Da erinnere ich mich an das Vertrauen, das der damalige zuständige italienische Senator Guido de Unterrichter aus Trient meinem Vater entgegenbrachte. Beide haben sich als Techniker in freundschaftlicher Weise über all die politischen Engpässe hinweg gefunden, eine koordinierte Vorgangsweise in der verkehrstechnischen Bewältigung der Alpenquerung zu erreichen. Dazu passen auch treffend die Begrüßungsworte des Landeshauptmannes Wallnöfer bei der Eröffnung des Autobahnabschnittes Innsbruck-Schönberg im Jahre 1963 mit „Tirol in Nord und Süd grüßt Europa“. Dieses Gemeinsame kommt auch auf künstlerischer Ebene zum Ausdruck mit der am Südwiderlager der Europabrücke errichteten Europakapelle, entworfen von dem Nordtiroler Architekten Prachensky und gestaltet von dem Südtiroler Künstler Plattner.