



Stausee und Autobahn Lago artificiale e autostrada

- > Warum wurde die Autobahn errichtet?
- > Wie wurde das Landschaftsbild verändert?
- > Technische Besonderheiten der Autobahn in Südtirol?
 - Perché venne costruita l'autostrada del Brennero?
 - Come è cambiato il paesaggio?
 - Particolarità tecniche dell'autostrada



GESCHICHTE | STORIA

Autobahn

Vor vierzig Jahren war die gesamte Autobahn durch Südtirol befahrbar – ein Meilenstein in der Südtirol Verkehrsgeschichte. Für viele war es damals ein Segen, doch für viele ist die Autobahn heute ein Fluch. Mithilfe dieser Station soll den Schülern die moderne Verkehrsgeschichte näher dargelegt und gleichzeitig auch ein kritisches Denken gefördert werden.

Autostrada

Quarant'anni fa è diventata percorribile l'intera autostrada per attraversare l'Alto Adige - una pietra miliare nella storia del traffico altoatesino. Per molti ciò rappresentò allora una benedizione, ma per molti oggi l'autostrada è una maledizione. Grazie a questa stazione, agli studenti viene prospettata più da vicino la storia moderna dei trasporti, promuovendo allo stesso tempo un pensiero critico.



ARBEITSAUFTRÄGE

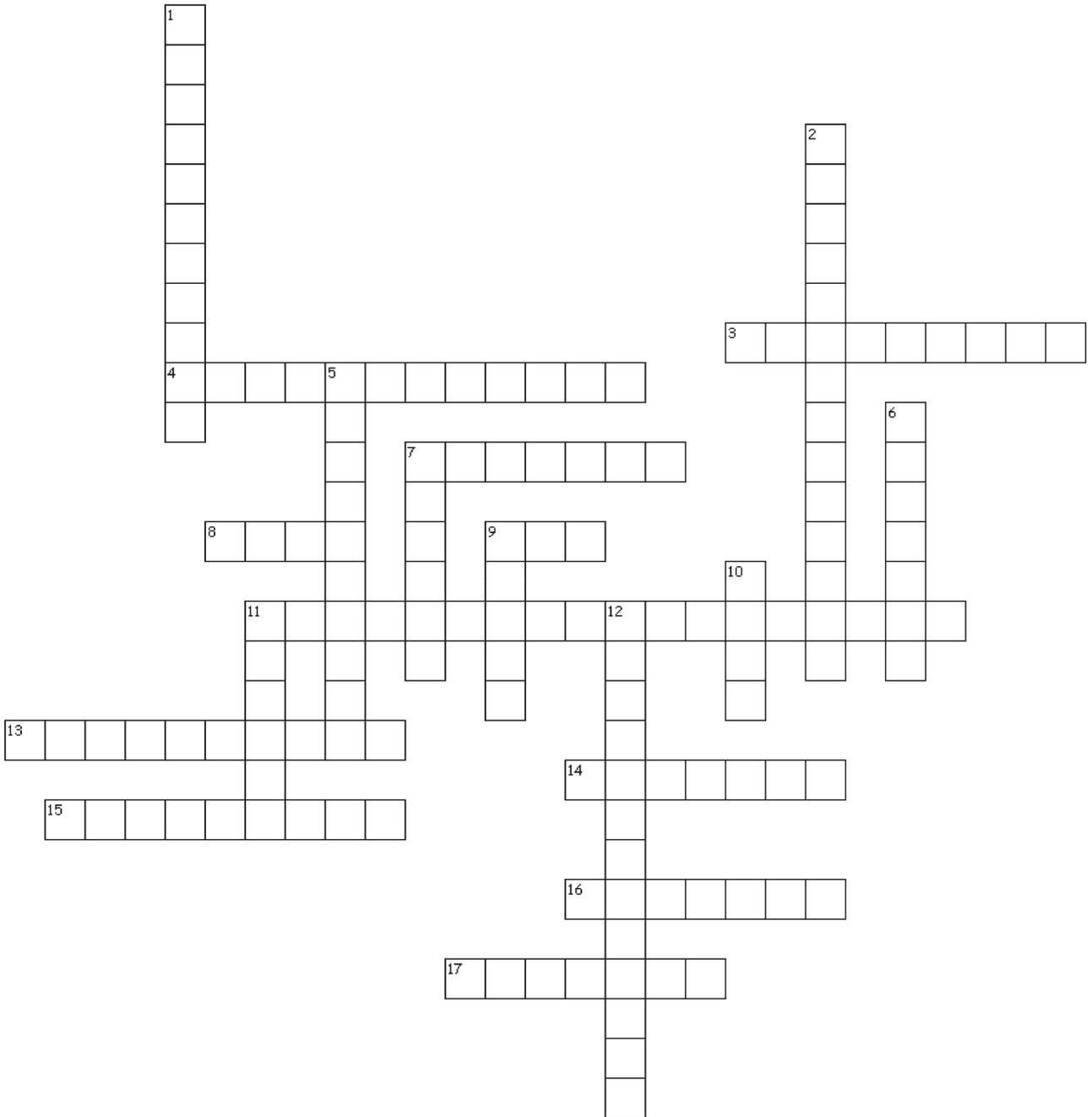
1) Löse das folgende Kreuzworträtsel.

Waagrecht

3. Wichtig nach den Pferdewagen
4. 24 Meter
7. Große Stadt, welche in Italien die erste Autobahnanbindung hatte
8. Name der ersten Autobahn in Deutschland
9. Name unserer Autobahn (Kürzel)
11. Megaprojekt für den Güterverkehr (heute)
13. Funktion des Brenners
14. Problem in Südtirols Dörfern in den 50er/60er Jahren
15. Größte Autobahnbrücke der A22
16. Durch Franzensfeste durchquert die Autobahn die ...
17. Mussten wegen vielen Talschluchten errichtet werden

Senkrecht

1. Die Strecke hat eine ... von 313 km
2. 3,8 Prozent
5. Kontrollpunkt bei Sterzing
6. Brückenbau bei Franzensfeste um den ... zu überqueren
7. Endstation der Brennerautobahn
9. In diesem Monat des Jahres 1974 wurde die komplette Brennerautobahn eröffnet
10. Erfinder des Ottomotors
11. Die erste autobahnähnliche Strecke war dort (Stadt)
12. Grund für den Autobahnbau in Südtirol



Die Autobahn



Vorspann

Europa wird mittlerweile von einem weit umspannenden Autobahnnetz durchzogen. Seit beinahe 40 Jahren verläuft die Brennerautobahn, die A22, durch das Wipptal und Eisacktal. Vom Norden kommend beginnt die A22 am Brenner und hat eine Gesamtlänge von 313 km bis nach Modena, wo sie endet. Südtirols Anteil an dieser Gesamtlänge beträgt 130 km. Eingebettet ist die A22 in die Europastraße E 45, vom Norden Finnlands bis nach Süditalien.

Vorgeschichte der Autobahnen

Die Erfindung des Verbrennungsmotors (Ottomotor) durch den deutschen Ingenieur Nikolaus August Otto im Jahre 1876 und die Weiterentwicklung von Carl Benz und Gottlieb Daimler in den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts führten zu einer Revolution im Straßenverkehr. Waren es vorher Pferdewägen, welche die Straßen durchzogen, so wurde das Automobil in den nachfolgenden Jahrzehnten zu einem Massenobjekt. Die damaligen Straßen mussten modernisiert und den neuen Gegebenheiten und Geschwindigkeiten angepasst werden. Schnell wurden Stimmen laut, welche sog. „Spezialstrecken“ für die neuen Automobile forderten. Bereits schon in den 20er Jahren des vorigen Jahrhunderts kam es zu ersten autobahnähnlichen Projekten. Die erste weltweite autobahnähnliche Strecke, welche ausschließlich dem Automobilverkehr vorenthalten war, war die 1921 vollendete AVUS (Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße) südwestlich von Berlin. Sie wurde ursprünglich als Rennstrecke konzipiert, jedoch Teile davon werden auch heute noch als Autobahn verwendet.

In Italien wurde 1924 zwischen Mailand und Varese das erste Teilstück einer Autobahn eröffnet (Autostrada dei Laghi; heutige A8/A9). Speziell nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Autobahnbau stark vorangetrieben, die normalen Straßen konnten nämlich den Verkehr nicht mehr bewältigen und viele Dörfer versanken im Verkehr.

Die Brennerautobahn

Der Brennerpass, welcher schon seit Jahrhunderten befahren wurde, ist auch im modernen Straßenverkehr ein wichtiges Bindeglied zwischen Nord und Süd. Doch diese Bindegliedsfunktion brachte in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts große Probleme mit sich. Der ständig zunehmende Verkehr, die dadurch bedingte Umwelt- und Lärmbelastung, die sinkende Lebensqualität neben den Straßen, die steigenden Unfallzahlen, der Rückgang des Tourismus und schließlich das Risiko Straße, führten zu einem lauten Aufschrei in der Bevölkerung. Es galt vor allem den Schwerverkehr von der normalen Straße wegzubringen, denn dieser nahm kontinuierlich zu. Zwischen 1960 und 1970 erhöhte er sich von 700.000 Tonnen auf über 3 Mio. Tonnen. Die Lösung war der Bau einer Autobahn über den Brenner. Baubeginn war auf österreichischer Seite 1959, auf italienischer Seite 1963. Projektanten für den südlichen Teil waren die italienischen Ingenieure Bruno und Lino Gentilini und Guido de Unterrichter. Der grenzüberschreitende Autobahnverkehr, zumindest bis Klausen, begann am 5. April 1971. Das Mittelstück Klausen – Bozen (Bozen – Modena war schon 1968 befahrbar) wurde erst 1974 vollendet. Grund für diese Verzögerung war die enge Eisackschlucht, es mussten daher viele Brücken, Viadukte und Tunnels erbaut werden. Ab dem 11. April war die gesamte Strecke zwischen Innsbruck und Bozen befahrbar.

Aufgrund der schwierigen und engen Talschluchten in Südtirol mussten viele Brücken und Viadukte erbaut werden. Zwischen Brenner und Modena gibt es genau 101 solcher Bauten mit einer Gesamtlänge von 23,8 km. Zudem mussten auf der Gesamtstrecke 29 Tunnels mit einer Gesamtlänge von 12,2 km konstruiert werden.

Die A22 im Wipp- und Eisacktal

Die Autobahn hat in Südtirol eine Gesamtbreite von maximal 24 Metern. In dieser Breite befinden sich zwei Fahrbahnen zu je 7,5 m, ein Mittelstreifen zu 3 m, zwei Kriechspuren (Pannestreifen) zu je 2,5 m und teilweise Gehsteige zu je 0,5 m. Die Höchststeigung ist mit 3,8 Prozent angegeben, die mittlere Steigung mit 1,4 Prozent. Aufgrund der geologischen Ausgangslage ist auch der Krümmungsradius der Kurven auf der Strecke Brenner - Bozen wesentlich enger als zwischen Bozen – Modena. Es gilt bei uns somit eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 110 km/h, südlich von Bozen 130 km/h.

Der Bau der Autobahn in Südtirol war mit sehr großen Schwierigkeiten verbunden. Es gilt vorauszuschicken, dass der gesamte Bau das Landschaftsbild entscheidend negativ verändert hat, da teilweise gewaltige Stütz- und Abschirmmaßnahmen notwendig waren. So wie beim Eisenbahnbau hundert Jahre vorher, war auch hier der Aufstieg zum Brenner das wohl größte Problem. Zur Lösung dieses Problems entschieden sich die Projektanten zum Bau einer großen Autobahnbrücke bei Gossensaß. Dass diese Brücke ein Schandfleck im Landschaftsbild darstellt, war ihnen hierbei wohl nicht so wichtig. Die Brücke (Viadukt „Gossensaß“) zieht, vom Süden kommend, südöstlich an Gossensaß vorbei und hat eine Ge-

samtlänge von 1031,5 m. Zur Sicherung wurden zwölf riesige Betonpfeiler gegossen, der höchste misst 100 m. Daneben wurden zwischen Brenner und Bozen zwei weitere größere Brückenbauten für notwendig erachtet. Auch bei Franzensfeste war ein größerer Brückenbau („Franzensfeste 1“) vonnöten, um den Franzensfester Stausee überqueren zu können. Dort durchquert die Autobahn zudem die Festung und läuft teilweise parallel zur Brennerbahnlinie.

Die Strecke Klausen – Bozen verläuft zu einem großen Teil auf Pfeilern. Die enge Eisackschlucht ließ keine anderen Alternativen zu.

Südlich von Sterzing wurde eine große Mautstelle errichtet, an der auch die Grenzmaut zu errichten ist. Aus diesem Grund kommt es zu den Urlaubszeiten zu Staus und Kolonnenbildung. Außerdem gibt es in Südtirol bei Brennerbad, Pontigl, in Brixen Nord und Süd, bei Klausen, in Bozen (Nord und Süd) und bei Neumarkt Ein- und Ausfahrtmöglichkeiten. Im Jänner 2007 wurde die Ausfahrt Brixen Süd eröffnet. Diese sollte die Stadt Brixen vom Verkehr entlasten.

Verkehr:

Anfangs konnte die Autobahn die notwendige Entlastung bringen, doch schon bald waren auch ihre Kapazitäten erschöpft. Von Jahr zu Jahren stiegen die Verkehrszahlen und die Anzahl der Gütertransporte. Mittlerweile passieren weit über 6 Millionen Leichtfahrzeuge und über 3 Millionen Schwerfahrzeuge die Mautstelle Sterzing. Derzeit sucht man nach Alternativlösungen, welche man im Brennerbasistunnel geglaubt gefunden zu haben. Doch ob dieses Megaprojekt den erhofften Erfolg bringt sei dahingestellt.

Dr. Wolfram Girtler