

Das Land Friaul-Julisch Venetien: eine logistische Plattform oder ein Gebiet für den Transitverkehr?

Andrea Wehrenfennig

Legambiente del Friuli-Venezia Giulia

18. ITE- Tagung, Steinach am Brenner, 6.5.2011

<http://www.trasportiambiente.it>

Die Verkehrspolitik der Region Friuli-Venezia Giulia hat das Ziel, die Region als eine logistische Plattform im Dienst der internationalen Verkehrsströme in Richtung Nord-Süd und Ost-West zu gestalten. Diese Politik scheint sich aber zur Förderung von neuen großen Verkehrsprojekte zu beschränken, die die kostbarsten ökologischen Gebiete durchqueren sollten. So würde die Region von immer steigender Verkehrsströme durchquert werden. Die Region würde alle negative Wirkungen des Verkehrs leiden, wie Luftverunreinigung, Lärm und andere externe Kosten, ohne das die lokale Wirtschaft die erwartete positive Folgen genießen könnte.

Der Landesplan der Verkehrsinfrastruktur und der Logistik sieht eine Reihe von neuen Großprojekte vor, die meistens schon in der Liste der „Legge Obiettivo“ stehen. Es sind: eine neue Hochgeschwindigkeitslinie Venedig-Triest, die dritte Fahrtstreife der Autobahn A4 Venedig-Triest, die Umgestaltung der Straße Villesse-Gorizia in eine Autobahn, die neue Maut-Autobahn Cimpello-Sequals-Gemona und die Autobahnverbindung A23-A27 Carnia-Cadore. Diese zwei letzten Projekte, zusammen mit der HGV-Bahn Venedig-Triest, würden beträchtliche negative Folgen auf die sensibelste Gebiete des Landes bewirken: den Karst, die Bergen, mehrere Flüsse.

Der Plan erklärt das Ziel und die Notwendigkeit einer Verlagerung des Verkehrs von der Straße zur Schiene. Es will aber gleichzeitig neue Autobahnen und neue Hochgeschwindigkeitslinien bauen. Die Kosten dieser Projekte sind riesig und man verfügt über sehr geringe Mittel. Am Ende werden die Autobahnprojekte durch die regionale Gesellschaft Autovie Venete finanziert und verwirklicht, die Eisenbahnprojekte dagegen warten auf nicht vorhandenen staatlichen Beiträge.

Das erste Beispiel dieser irrigen Politik ist die Maut-Autobahn Cimpello-Sequals-Gemona, ein Projekt der nicht in Dienst der Einwohner steht, sondern der Industrieller, die am schnellsten ihre Waren auf LKWs vom Veneto und westlichem Friaul bis zu dem Anschluß mit dem Autobahn Udine-Tarvis befördern möchten, und weiter nach Österreich, Deutschland und Mittel- und Osteuropa. Zwischen Pordenone (Cimpello) und Sequals, in einer Ebene, ist eine Schnellstraße schon gebaut worden. Jetzt will man eine zweite Strecke in einem Gebirgsgebiet zwischen Sequals und Gemona bauen, die gewaltige Umweltschäden verursachen und sehr viel Geld wegen der vielen Bauwerken (Tunnels und Viadukten) kosten würde. Die Verkehrsprognosen rechtfertigen das Projekt nicht, die Maut auf diese Strecke würde die Kosten nicht decken. Deswegen will die Region die ganze Strecke von Cimpello bis Gemona in eine Maut-Autobahn umwandeln, die die schon mit öffentlichen Mitteln gebaute und jetzt frei zugängliche Strecke einbegreifen sollte, um das Projekt mittels einer Ausschreibung und dem „Project Financing“ zu verwirklichen. Wenn aber die

Einnahmen der Maut-Autobahn sich als ungenügend erweisen würden, würde die Region mit eigenem Geld zur Hilfe kommen.

Ein zweites Beispiel eines sehr umweltschädlichen Projekts, das die Einwohner ablehnen, ist die Autobahnverbindung zwischen Cadore (Veneto) und Carnia (Friaul) um die Autobahn A 27 vom Veneto mit der A23 Udine-Tarvisio miteinander zu verbinden. Auch dieses Projekt hat den Zweck, die Waren der Industrien vom Veneto auf LKWs am schnellsten nach Österreich, Deutschland und Mittel- und Osteuropa zu befördern. Das Projekt sieht eine große Anzahl von Viadukten und Tunnels und einen langen Tunnel unter den Mauria-Paß vor. Viele Gemeinden sind kritisch und ein Großteil der Bevölkerung – dank der Arbeit des Komitees „Comitato PAS Dolomiti“ – wehrt sich standhaft gegen die Einfügung eines LKW-Korridors in engen Gebirgstäler. Auch in diesem Fall würden die Einnahmen aus dem Verkehr weder die Baukosten, noch die Kosten der Instandhaltung in den nächsten zwanzig Jahren decken, so wäre es nötig, mit öffentlichen Zuschüssen mehrmals einzugreifen.

Die Region vertritt ein weiteres Projekt, das eigentlich sinnlos und unmöglich ist: die neue Hochgeschwindigkeitslinie Venedig-Triest, deren vorläufiges Projekt jetzt der Umweltverträglichkeitsprüfung unterworfen ist. Die Linie wurde in vier Strecken eingeteilt, zwei Strecken im Veneto und zwei im Friaul-Julisch Venetien. Die Strecken im Veneto widersprechen den Strecken im Friaul, da die Region Veneto eine sogenannte “Badestrecke” vorgezogen hat, die einen großen Bogen in Richtung Adria durch wertvollen Ackerboden macht, um sich möglichst (etwa 15 Km vom Meer) an die Badeorte von Jesolo und Caorle zu nähern. So würde eine Hochgeschwindigkeitsstrecke, die für eine Geschwindigkeit von 250 Km pro Stunde geplant ist, drei Haltestellen mit einem sehr kurzem Abstand haben, im Raum von wenigen Kilometern (Mestre, Aereoporto, Passerella (= Badehaltestelle)). Es steigt gegen dieses Projekt ein starker Widerstand von Umweltschützern, Bauern, Gemeinden, die Methode und Inhalt dieses Projektes diskutieren wollen.

Die Strecke im Friaul-Julisch Venetien durchquert sehr kostbare Europa-Naturschutzgebiete (Natura 2000), wo eine sehr seltene geschützte Tierart, der Grottenolm (*Proteus anguinus*), in den Höhlen lebt. Die geplanten Tunnels, mehr als 23 Km lang, sollten die am stärksten gekarsteten Gebiete durchbohren, d.h. die Gebiete mit den meisten Höhlen. Es ist wahrscheinlich, daß man hier viele unbekannte Höhlen entdecken wird, wie es während der Bau des Straßentunnels zwischen Cattinara (Triest) und den Karst geschah, als man eine unbekannte Riesenhöhle entdeckte. Diese wurde “die unmögliche Höhle” benannt, weil die Geologen meinten, daß sie dort nicht bestehen dürfte. Das Vorprojekt der HGK will die gefundene Höhlen mit reichlichen Güssen aus Beton “überwinden”, weil sonst die Tunnels in die Tiefe stürzen könnten. Die Aushebungsarbeiten betreffen neun Millionen Kubikmeter und würden die Bewohner lange Zeit belästigen. In einigen Orten würden etwa 100 LKW jeden Tag, vier Jahre lang, den Aushub befördern. Die Tunnels unter den Karst würden nur dem Güterverkehr vom Triester Hafen und aus Slowenien dienen, da in Aurisina eine andere Hochgeschwindigkeitsstrecke, durch ein langes Tunnel, aus Divača in Slowenien in die Strecke Triest-Venedig einmünden sollte.

Es ist schwierig, die Wirksamkeit dieses Projektes zu bewerten, da es ohne Kosten-Nutzen-Analyse vorgelegt wurde. So gibt es keine Angaben über die vorgesehenen Baukosten. Andere Regierungsdokumente nennen eine Zahl von ungefähr 7 Milliarden Euro für die ganze Strecke

Venedig-Triest. Nach der Vorlegung des Projekts konnte man Bemerkungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung vorbringen. Da waren die Umweltschutzvereine und die lokale Bürgerkomitees die einzige, die die Bevölkerung informierten, indem sie die Unterlagen verbreiteten und öffentliche Debatten organisierten. Einige Gemeinde, die vom Projekt getroffen werden, haben Veranstaltungen mit Politiker und Eisenbahntechniker organisiert, die Region hat aber keine selbständige Informationstätigkeit geübt und keine öffentliche Debatten organisiert. Die Unterlagen hat sie auf ihre Webpage nur viele Monaten später veröffentlicht, nachdem die Termine für das Einreichen der Bemerkungen schon abgelaufen waren.

Als die Region eine Strategische Umweltprüfung über den Landesplan der Verkehrsinfrastruktur und der Logistik anfang, befragte sie sämtliche wirtschaftliche und soziale Organisationen, die Umweltschutzvereine dagegen schließ sie aus. Es ist wahrscheinlich, daß das SUP-Verfahren, ohne Bürgerbeteiligung und öffentliche Debatten, sich auf eine rein bürokratische Formalität beschränken wird, um die europäischen Verpflichtungen zu erledigen, ohne sie wirklich anzuwenden.

Brauchen wir wirklich diese Großprojekte? Die Zahlen des Landesplans zeigen, daß heute im Durchschnitt nur das 50% der Kapazitäten des Eisenbahnnetzes benutzt wird. Mit einer besseren Organisation und einem besseren Betrieb der Bahnverkehrsunternehmen, könnte man per Bahn das doppelte der Güter und Personen befördern ohne neue Strecken zu bauen.

Die moderne Hochleistungsstrecke Udine-Tarvis ("Pontebbana") ermöglicht eine Geschwindigkeit von 180-200 Km pro Stunde und verfügt über eine Kapazität von 200 Züge pro Tag. Trotzdem wird heute seine Kapazität um wenig als 20% benutzt. Wenn wir den Güterverkehr an dem Übergang von Tarvis in den letzten 15 Jahren beobachten, sehen wir, daß seit 1994 der Verkehr auf der Schiene stabil geblieben ist, während der Verkehr auf der Straße von 5 Millionen Tonnen pro Jahr bis zu 20 Millionen Tonnen zugenommen hat. Nachdem die neue Linie im Jahr 2000 in Betrieb genommen wurde, hat sich diese Lage nicht verändert. Der Unterschied zwischen Straße und Bahn hat sich weiterhin vergrößert.

Man sieht, daß der Bau einer neuen Bahnstrecke nicht genügt, den Verkehr von der Straße zur Schiene zu verlagern. Man braucht einige wesentliche Bedingungen, wie leistungsfähige Bahnverkehrsunternehmen und eine Verkehrspolitik, welche die externe Kosten des Verkehrs zahlen läßt.

Wenn die heutzutage vorhandene Kapazitäten der Eisenbahn an den Übergängen nach dem Norden (Tarvis) und nach dem Osten (Gorizia und Opicina) voll benutzt wären, könnte der Güterverkehr 13 Mio. Tonnen pro Jahr in Tarvis, d.h. 100 Züge pro Tag erreichen, statt die heutigen 6 Mio. Tonnen (50 Züge pro Tag), und an den Übergängen von Gorizia und Opicina bis zu 7 Mio. Tonnen pro Jahr, d.h. 60 Züge pro Tag, statt die heutige 2 Mio. Tonnen (25 Züge pro Tag). Wenn dann auch das bestehende Netz ausgebaut und die Engpässe beseitigt wären – was vom Landesplan vorgesehen ist – könnte der Güterverkehr am Übergang von Tarvis bis zu 20 Mio. Tonnen pro Jahr und an den Übergängen von Gorizia und Opicina bis zu 11 Mio. Tonnen pro Jahr erreichen, ohne den Karst kilometerlang durchbohren müssen.

Deswegen scheinen uns die Großprojekte vom Friaul-Julisch Venetien als nutzlos und schädlich, desto mehr weil sie Aufmerksamkeit, Kräfte und Mittel von den „kleinen“ Projekten ablenken, die

weniger kosten, aber viel nützlicher sind. Die brauchen wir, um das bestehende Eisenbahn- und Straßennetz auszubauen und erneuern zu können.

Die Großprojekte werden wegen Gewinnsucht oder auch wegen "ideologische" Überzeugungen von wichtigen Faktoren unterstützt: die nationale und die regionale Regierung, die Industrielle, die Medien, die großen politischen Parteien, ein Teil der Gewerkschaften. Da sie keine glaubwürdige Begründungen anführen können, spricht man von "Fortschritt" und sagt man daß "wir nicht außer Europa bleiben können". Die Bürgerbeteiligung und die Informationsarbeit werden von den Bürgerkomitees, Umweltschutzvereine und einigen Gemeinden ausgeführt, die ihre Bevölkerung verteidigen wollen.

Es geben keine günstige Aussichten. Die politischen Parteien auf lokaler Ebene trauen sich nicht, über die Entscheidungen der Regierung und der nationalen Parteien zu diskutieren. Die Bürgerkomitees, die Umweltschutzvereine und die Gemeinden haben nur eine Möglichkeit: durch eine Klage beim Verwaltungsgerichtshof (TAR) eine Ungültigkeitserklärung des Projekts zu erreichen. Der Gerichtshof darf aber nur über förmliche Fragen entscheiden und kann sich nicht über den Inhalt des Projektes äußern. Eine Volksabstimmung über Verkehrsinfrastruktur ist in Italien kaum möglich, da man auf nationale Ebene nur Gesetze abschaffen kann. Auf regionaler Ebene wäre eine Volksabstimmung noch schwieriger.

Es ist aber wahrscheinlich, daß man viele dieser Großprojekte nie verwirklichen wird, da es kein Geld dafür gibt. Als Vorbild dient das Gesetz "Legge Obiettivo", ein sehr langes Verzeichnis von "vorrangigen strategischen Projekten", aus dem jedes Jahr einige Projekte finanziert und realisiert werden als Folge des Drucks und der Bedeutung der politischen und wirtschaftlichen Anreger. Da aber diese Projekte von keiner glaubwürdiger Kosten-Nutzen-Analyse geprüft werden, wird kein privater Anleger ("Project Financing") unrentable Projekte unterstützen, außer wenn man sich verpflichtet, mit öffentlichen Mitteln die Verluste zu begleichen.