Deutschlandfunk

GESICHTER EUROPAS

Samstag, 27. Mai 2017, 11.05 – 12.00 Uhr

Zwei Seiten eines geplanten Tunnels - die Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Italien und Frankreich

Mit Reportagen von Karl Hoffmann
Am Mikrofon: Jeanette Seiffert
Musik und Regie: Babette Michel

Urheberrechtlicher Hinweis

Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt und darf vom Empfänger ausschließlich zu rein privaten Zwecken genutzt werden. Die Vervielfältigung, Verbreitung oder sonstige Nutzung, die über den in §§ 44a bis 63a Urheberrechtsgesetz geregelten Umfang hinausgeht, ist unzulässig.

© Deutschlandradio

- unkorrigiertes Exemplar –

DESIGN „Gesichter Europas“

„Auf französischer Seite fordern die Gemeinden den Tunnel schon seit langer Zeit. Während in Italien das Projekt von oben verordnet wurde. Dagegen zu sein ist für manchen zum Lebensinhalt geworden. Nach außen wehrt man sich gegen den Tunnel, insgeheim hoffen aber alle, dass er gebaut wird.“

MUSIK

Zwei Seiten eines geplanten Tunnels – die Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Italien und Frankreich.

Eine Sendung mit Reportagen von Karl Hoffmann. Am Mikrofon ist

Jeanette Seiffert.

MUSIK

Moderation

Es ist eines der Mammut-Verkehrsprojekte der Europäischen Union: Die geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Lyon und Turin mit einem 160 Kilometer umfassenden Tunnelsystem. Allein der Tunnel unter den Westalpen zwischen dem französischen Saint-Jean-de-Maurienne und Susa auf der italienischen Seite soll 57 Kilometer lang werden – ungefähr so lang wie der Gotthardbasistunnel, der 2106 eröffnet wurde.

Die neue Bahntrasse ist ein weiteres Kernstück des "europäischen Korridors", der einmal Lissabon mit Kiew verbinden und ein Rückgrat für den Verkehr im europäischen Binnenmarkt bilden soll. In zwei Zugstunden von Lyon nach Turin: Noch ist das ferne Zukunftsmusik. Erste Planungen gibt es zwar schon seit mehr als einem Vierteljahrhundert, doch bisher sind gerade einmal 20 Kilometer

Tunnel fertiggestellt. Erst Mitte 2016 wurden die Bauarbeiten am schwierigsten Streckenabschnitt, dem Mont-Cenis-Basistunnel, wieder in Angriff genommen. Das Projekt ist nicht nur eine hochfliegende verkehrspolitische Vision, sondern auch eine technische Herausforderung.

Reportage 1: Die Tunnelbaustelle

Saint-Michel-de-Maurienne ist ein kleines Städtchen am Fuße hoch aufragender Felszacken, die majestätisch das Tal der Arc säumen. Gleich hinter dem Ortsende, talabwärts, liegt rechter Hand die französische Tunnelbaustelle. Eine Containerstadt, angrenzend eine große Lagerstelle mit Baumaschinen und ein Parkplatz, über den ein Fließband führt, das sich in der Ferne verliert. Marion Tallec steuert ihren kleinen Fiat Panda auf das Riesenmaul der Tunnelröhre zu.

„Wir fahren jetzt in den Tunnel ein, eine Rampe zum eigentlichen Eisenbahntunnel. Diesen Zubringertunnel hat man zwischen 2003 und 2009 gebohrt. Seit dem letzten Jahr wurden die Bauarbeiten wieder aufgenommen. Es wurde ein neues Belüftungssystem eingebaut, man hat Gehsteige angelegt. Außerdem wurde eine große Halle in den Berg gesprengt, in die wir jetzt kommen. Dort wurde die die Tunnelbohrmaschine zusammengesetzt, die wir dann anschließend begehen werden.“

Vier Kilometer lang geht es leicht abwärts tief in den Berg hinein. Wasser tropft von den Wänden, Baustellenlampen hängen an langen Ketten und geben ein gespenstisches Licht. „20 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit“ steht groß auf einem Verkehrsschild. Es gebe inzwischen sogar eine Radaranlage im Tunnel, aus Sicherheitsgründen, sagt Marion.

„Was sie hier oben rechts sehen, ist ein Fließband, auf dem das von der Bohrmaschine gebrochene Felsgestein ins Freie transportiert wird. Die Bohrmaschine zertrümmert beim Bohren das Gestein in so kleine Stücke, dass sie vom Fließband leicht befördert werden können.“

Die blonde Französin, Mitte dreißig, eine elegante Erscheinung in ihrer Friesenjacke, ist die Kommunikationsbeauftragte der Tunnelbaufirma, so steht

es auf ihrer Visitenkarte. Doch sie kennt sich auch mit Geologie und Maschinenbau gut aus und erklärt jedes technische Detail der Großbaustelle präzise und knapp.

„Wir stoßen jetzt gleich auf den Erkundungsstollen, der 9 Kilometer lang werden soll und der später Teil der künftigen Südröhre des Eisenbahntunnels von Lyon nach Turin wird. Der jetzige Stollen liegt bereits in der späteren Tunnelrichtung und hat auch schon den richtigen Tunneldurchmesser. Von den 9 geplanten Kilometern haben wir bis jetzt 342 Meter geschafft.“

Nicht gerade viel, wenn man die Gesamtlänge von 160 Tunnelkilometern bedenkt. Der Bau steht noch ganz am Anfang. Und es hat Riesenprobleme gegeben, noch bevor es richtig losging.

„Der jetzige Abschnitt ist der schwierigste des ganzen Projektes. Wir graben uns durch extrem komplizierte Gesteinsschichten, die viel Kohleflöze beinhalten, und die sind sehr instabil. Sie drücken die bereits gebohrte Tunnelröhre wieder zusammen. Wenn man da ein Loch hineinbohrt, schließt es sich durch den Druck der 700 Meter hohen Gesteinsmassen sehr schnell wieder. Es ist ein Pilotprojekt. Bisher haben wir wenig Kenntnis über die Art und Weise, wie man einen Tunnel durch solche Gesteinsschichten bohrt. Das gibt es sonst nirgendwo. So, jetzt stelle ich mal mein Auto ab.“

In einer gewaltigen Halle, 30 Meter hoch, ebenso breit und doppelt so lang, stehen Arbeiter auf einem hohen Gerüst und verlegen eine neue Gummiauflage für das Fließband. Jeden Nachmittag werden die Maschinen gewartet. Zu Fuß sind es fünf Minuten von hier zum Tunnellier, der Bohrmaschine, die als Zeichen grenzüberschreitender Freundschaft auf den italienischen Namen Federica getauft wurde. Federica ist nagelneu, ein Riesenwurm aus Stahl, elf Meter dick, 125 Meter lang und 2400 Tonnen schwer. Drei Monate lang hatte ihn das Gesteinsgemisch, auf das er gleich zu Anfang gestoßen war, lahmgelegt.

„Wir mussten uns Schritt für Schritt vortasten und Expansionsschaum und Kunstharz in den Berg spritzen, um das Gestein zu verfestigen, um dadurch ein gleichmäßiges Bohren zu ermöglichen. Aber jetzt haben wir endlich die schwierigste Phase hinter uns.“

Bei optimalen Bedingungen schafft die Maschine 10 Meter am Tag, frisst sich durch das Gestein, verdaut die zerbröckelten Felsen in seinem Darm, dem kilometerlangen Fließband, und kleidet gleichzeitig die neugeschaffenen Röhrenabschnitte hinter sich mit Betonelementen aus. Ein Team von 12 Spezialisten bedient und wartet die Maschine im 8-Stunden-Turnus rund um die Uhr. Das muss man mögen, bei diesem Höllenlärm tief unter der Erde.

Viereinhalb Stunden muss er noch arbeiten, sagt, Manuel Tagliaferri, ein fülliger freundlicher Arbeiter. Ihm gefalle die Arbeit im Tunnel, sagt der 43-Jährige. Seit 16 Jahren arbeite er nun schon im Bergbau. Für ihn sei die Arbeit nicht so hart, und er würde niemals etwas anderes machen wollen. Als er einmal drei Monate Pause hatte, erzählt er, habe es ihn wieder zurück in den Berg getrieben.

Auf Wiedersehen, sagt Manu und klettert wieder auf seine Federica, mit der er, wenn alles gut geht, noch ein Jahrzehnt zusammenarbeiten wird.

MUSIK

<u>Moderation</u>

Im Jahr 1898 begann im italienischen Iselle im Val Divedro der Bau des Simplon-Tunnels. Kurz nach Fertigstellung des legendären ersten Gotthard-Tunnels zwischen der Schweiz und Italien war es das zweite im wahrsten Sinne des Wortes bahnbrechende Tunnelprojekt Europas. Tausende Arbeiter kämpften sich mit Spitzhacken und Pferdefuhrwerken durch 20 Kilometer Hitze und undurchdringliches Gestein, während auf Schweizer und italienischer Seite die Menschen der Eröffnung des Tunnels entgegen fieberten. In seinem Roman „Simplon“ erzählt der Historiker und Journalist Wolfgang Mock vom Schicksal der Arbeiter, aber auch von der frühen Vision eines friedlichen, grenzenlosen Europa.

Literatur 1

Bertollis weißer Haarkranz war über die Zeichnung einer geologischen Formation gebeugt. Er winkte Alessandro heran und drehte das Blatt zu ihm hin. Alessandro sah ein Höhenprofil, die höchste Spitze bei 2 800 Metern. In großen Wellen zogen sich Gesteinsformationen durch den Berg. Unter dem Höhenprofil war ein langer Kanal eingezeichnet, 19 803 Meter stand am Rand des Kanals.

Der Simplon, der längste Tunnel der Welt, dachte er.

„Da werden Sie durchmüssen. Fast zwanzig Kilometer durch den Berg. Über Ihnen mehr als zweitausend Meter Fels. Kein Mensch weiß, wie es unter den Bergen aussieht. Auch wenn alle das Gegenteil behaupten."

Bertoli blickte auf.

„Niemand weiß, was da auf Sie zukommt. Niemand."

Alessandros Herz schlug ein paar Mal leer in seiner Brust.

„Die Entscheidung ist also gefallen?"

Bertolli beobachtete ihn ruhig.

„Die Entscheidung ist gefallen. Diese Woche wird der Vertrag unterzeichnet. Und wenn Sie wollen, sind Sie dabei."

MUSIK

Moderation

Je länger die Bauarbeiten andauern, je mehr Hindernisse sich auftun, desto größer werden auch die Widerstände. Während die Menschen auf der französischen Seite des Tunnels vor allem die Chancen des Projektes sehen: eine schnellere Verbindung nach Italien, die Verlagerung von Schwerlastverkehr auf die Schiene -, ist der Tunnelbau im italienischen Susa-Tal zu einem Symbol für eine rücksichtslos agierende Staatsmacht geworden, die trotz erheblicher Bedenken über Sinn und Zweck an dem Großprojekt festhält.

Über die Jahre hat sich eine breite Koalition gegen den Strecken-Neubau formiert.

Im Val di Susa hat das Kämpfen für höhere Ziele Tradition. Hier fanden sich die ersten Partisanen während des Zweiten Weltkriegs zusammen, um dem Faschismus ein Ende zu bereiten. Hier kämpften Arbeiter erfolgreich um ihr Recht auf bessere Lebens- und Arbeitsbedingungen. Heute finden sich Alt und Jung zusammen, um gegen den Tunnel zu protestieren.

Reportage 2: Der Widerstand der Alten

In der barocken Kirche Maria Assunta mit dem Turm aus dem 12 Jahrhundert findet eine Totenmesse statt. Die Glocken läuten Trauer. Ihre Schläge dringen durch die geschlossenen Fenster der Wohnung von Nicoletta Dosio, die über einer Osteria liegt, einem Gasthaus, das sie zusammen mit ihrem Mann betreibt. Davor hängen sichtbar Fahnen und Spruchbänder. NO-TAV, der Slogan der Gegner des Hochgeschwindigkeitszuges, Embleme der Friedensbewegung, eine Rote Fahne der einst mächtigen kommunistischen Partei Italiens. Dunkelrot sind auch die Haare von Nicoletta Dosio, einer kleinen und energischen Signora, die in ihrem alten Polstersessel beinahe verschwindet. Die klare, laute, aber auch sanfte Stimme zieht den Besucher sofort in ihren Bann. Sie stamme aus einer Arbeiter- und Bauernfamilie, sagt Nicoletta. In Nicolettas Weltbild strömen viele Werte zusammen: der Schutz der Umwelt, Menschenrechte, Freiheit, Mitbestimmung, der Kampf gegen Lobbygruppen und die Unterdrückung der Armen, für Demokratie und soziale Gerechtigkeit. Der geplante Hochgeschwindigkeitszug stellte für sie von Anfang an einen Affront gegen all diese Werte dar. Angefangen bei den Kosten.

„Sowohl der italienische wie der französische Rechnungshof haben sich gegen das Projekt ausgesprochen und erklärt, es sei überflüssig, ein Schaden für die Umwelt und viel zu teuer. Und trotzdem haben die Parlamente der beiden Länder dafür gestimmt.“

Milliarden Euro würden da ausgegeben, die anderswo fehlten, angefangen just bei der italienischen Eisenbahn. Betroffen sind vor allem die vielen Pendler und Bewohnern in ländlichen Gegenden.

„Wie viele Züge in Italien fahren immer noch auf einspurigen Linien! Mehr als die Hälfte des Streckennetzes ist nicht elektrifiziert. Über den geplanten Schnellzug könnte man vielleicht diskutieren, wenn er wenigstens einen bestimmten Nutzen hätte, auch wenn ich persönlich ihn nicht sehe. Aber sein einziger Zweck ist, ihn zu bauen um des Bauens willen, ohne ihn in absehbarer Zeit zu vollenden. Je länger der Bau dauert, umso mehr wird daran verdient. Denn man muss ja alles am Laufen halten, absichern. Und das sind alles ausschließlich unsere Steuergelder."

Gelder, die überall sonst viel dringender gebraucht würden, sagt Nicoletta. Während für das Tunnelprojekt bis Ende nächsten Jahres die erste Rate von 2 Milliarden Euro ausgegeben werden muss, weil sonst die Zuschüsse der EU verfallen, würden vor allem junge Frauen im Susa-Tal unter drastischen Einsparungen im Gesundheitswesen leiden.

„Die Gynäkologie im Nachbarort Susa wurde jüngst geschlossen. Jetzt müssen die Patientinnen 50 Kilometer weiter nach Rivoli, wo die Geburtsabteilung völlig überfüllt ist. Zur Vernichtung der Natur kommt auch noch die Vernichtung von öffentlichen Geldern, die wie üblich bei uns als Schmiergelder in dunklen Kanälen verschwinden."

Seit im Susa-Tal der Kampf gegen die Zugtrasse geführt wird, habe es keine echte inhaltliche Auseinandersetzung zwischen Staat und Bewohnern gegeben. Sondern nur den ungleichen Kampf zwischen meist unbescholtenen Bürgern wie Nicoletta Dosio und abkommandierten Polizei- und Militäreinheiten, die mit Gewalt die lästigen Demonstrationen an den Baustellen zu verhindern versuchten. Das habe ein Umdenken bei den Talbewohnern in Gang bewirkt. Als Nicoletta vor zwei Jahren, da war sie 69 Jahre alt, zusammen mit einer Gruppe von Senioren vor der Tunnelbaustelle bei Chiomonte demonstrieren wollte, gerieten sie ins Visier der Justiz:

„Sie haben uns bei der Demo fotografiert. Ein Jahr später kam plötzlich die Polizei und machte eine Hausdurchsuchung. Nicht etwa weil uns ein Gericht

verurteilt hätte, nein, das waren so genannte Vorbeugemaßnahmen, die der Polizeichef ergreifen kann gegen mutmaßlich gefährliche Personen. Jetzt stellen sich das mal vor, wir waren alles ältere Herrschaften, um die siebzig Jahre alt, einer sogar 78. Von wegen gefährlich."

Nicoletta, gerade 71 geworden, pensionierte Gymnasiallehrerin für Latein und Griechisch, ein Leben lang geachtet und vorbildlich gesetzestreu, riss der Geduldsfaden.

„Ich sollte mich nun täglich bei den Carabinieri melden. Da wurde ich so was von wütend und sagte mir, dass es nun reicht. Und bin einfach nicht hingegangen. Ich habe diese Vorbeugemaßnahme nicht akzeptiert. Dann kam der nächste Schritt: mir wurde verboten, meinen Wohnort zu verlassen. Und ich bekam ein nächtliches Ausgehverbot von 18 Uhr bis 6 Uhr morgens."

Nicoletta Dosio ignorierte auch das. Stattdessen machte sie sich demonstrativ mit anderen betroffenen Altersgenossen auf eine landesweite Werbetour gegen den Bau der Bahnstrecke. Und erntete enormen Zuspruch. Einmal wurde sie verhaftet, aber dann sehr schnell wieder freigelassen, als der Fall durch die Presse ging. Nicoletta sagt, man habe verhindern wollen, dass sie zur Märtyrerin würde. Eine schwere Zeit sei das trotzdem gewesen.

„Man muss das Gefühl der Niederlage bekämpfen. Denn wenn man es verinnerlicht, glaubt man nicht mehr daran, etwas verändern zu können. Die Dinge sind wie sie sind – dieser Gedanke führt zu Fatalismus. Dabei kann man ihn leicht überwinden, durch Soldiarität und gemeinsamen Kampf. Glücklich das Land, das keine Helden braucht – das hat schon Berthold Brecht gesagt."

MUSIK

Literatur 2

Den ganzen Nachmittag und Abend verbrachten sie in der Trattoria, in der wohligen Wärme war ihre Unsicherheit verschwunden. Später setzte sich der Wirt zu ihnen. Seine Frau war aus der Küche gekommen und hatte eine Flasche Nebbiolo mitgebracht.

„Was meinen Sie? Wird er gebaut?“, fragte sie und schenkte ein.

Alessandro nickte. „Ich denke schon.“

„Sie wollen hier ein Geschäft aufmachen?“

Überrascht schüttelte Alessandro den Kopf.

„Ich bin Ingenieur. Wenn gebaut wird, dann arbeite ich ganz vorn im Tunnel. Bei den Sprengungen. Im Vortrieb.“

„Der Tunnel wird alles verändern“, sagte der Wirt, „die ersten Geschäftemacher haben sich schon nach Grundstücken und Häusern umgeschaut.“

„Das mag sein. Aber Sie werden sehen, es wird doch alles besser werden. Der Tunnel, das ist die Zukunft. Wie die Eisenbahn.“

Alessandros Gesicht hatte sich gerötet von der Wärme, vom Wein, von der Zuversicht, die in ihm brannte. Der Wirt legte ihm die Hand mit den hellen Hautflecken auf den Arm.

„Sie werden noch an mich denken“, sagte er abrupt und ging.

Moderation

Auf mehr als 8 Milliarden Euro werden die Baukosten allein für den Tunnel mittlerweile geschätzt – deutlich mehr als ursprünglich geplant. Bis zu 40 Prozent kommen aus EU-Mitteln, den Rest teilen sich Frankreich und Italien sowie die betroffenen Regionen Rhône-Alpes und Piemont. Doch gerade auf italienischer Seite mehren sich die Zweifel, ob sich die hohen Investitionskosten tatsächlich rentieren werden: Die Verbindung Lyon-Turin spielt für den grenzüberschreitenden Güterverkehr keine tragende Rolle, und es ist fraglich,

ob die Zuwächse durch die geplante Strecke tatsächlich so groß ausfallen werden wie prognostiziert.

Jahrelang versuchte die italienische Regierung, die dortigen Lokalpolitiker von der Wichtigkeit des Großbauprojektes zu überzeugen: Italien dürfe nicht den Anschluss an die europäischen Entwicklungen verlieren, so das Argument. In Chiomonte gelang das nach langen Auseinandersetzungen. Der Gemeinderat befürwortete die Einrichtung der Baustelle – und erntete dafür einerseits Lob von höchster Stelle, anderseits Spott und Schmähungen von den Tunnelgegnern weiter unten im Tal.

<u>Reportage 3:</u> Der Tunnel als Chance

Pian del Frais erreicht man über eine kurvenreiche, manchmal gefährlich enge Straße: zwölf Kilometern lang und 1200 Höhenmeter über dem Susatal. Das letzte Stück vor dem Verlassen des dichten Waldes lassen eine heile Welt vermuten, Kühe, grüne Almen, malerische Berggipfel. Dann aber tauchen über der Straße die Stahlseile einer modernen Seilbahn auf, die zu einer Bergstation führen. Danach ein hässliches Betongebäude mit um diese Jahreszeit leeren Ferienappartements. Daneben eine moderne, ebenfalls betongraue Kirche und schließlich - fast deplatziert - ein langgestreckter zweistöckiger Bau mit gelbem Putz, der stellenweise abbröckelt hellgrünen ausgeblichenen Fensterläden und einem Spitzgiebel in der Mitte, auf dem fein aufgemalt „Albergo Belvedere - Bar Ristorante“ steht. Der Gastraum hinter der Eingangstür linker Hand verströmt den Charme der siebziger Jahre, durchsichtige Plastikplanen bedeckten die Tische. Einzig Zugeständnis an die neue Zeit ist ein moderner Holzkamin in der Ecke, hinter dessen Glasscheibe die Scheite rot glühen. Daneben der Padrone, der Hausherr, Renzo Pinard.

„Dieses Hotel haben meine Großeltern im Jahr 1928 gebaut. Vorher besaß mein Großvater ein Hotel in Le Havre, er hatte auf den Passagierschiffen nach New York gearbeitet. Nachdem seine erste Frau dort gestorben war, ist er hierher in seinen Heimatort zurückgekehrt und hat dann dieses Haus gebaut. Unsere Familie hatte schon immer einen weltoffene Art, den anderen immer etwas

voraus. So sind wir eben, unser Wahlspruch war schon immer: Die anderen können uns den Buckel hinunterrutschen."

Eine klare Ansage. Renzo Pinard, 61 Jahre alt, kurze graue Haare, schlank und sportlich, wirkt jovial und konziliant. Aber hinter der einnehmenden, freundlichen Fassade erkennt man den überaus selbstbewussten Padrone, den Alleinherrscher in seinem kleinen Reich hoch auf dem Berg. Nicht umsonst war er mehrmals Bürgermeister in der Gemeinde Chiomonte, unten im Tal, zu der der Ortsteil Frais gehört. Und zwar in den schlimmsten Zeiten der Auseinandersetzungen um den Bau der TAV, der Schnellbahnstrecke, die bald das Gebirgsmassiv und das Susa-Tal durchschneiden soll.

Zumindest hier hat sich Pinard allerdings Feinde geschaffen, weil er sich irgendwann vom überzeugten Gegner zum ebenso leidenschaftlichen Befürworter des Tunnelprojektes wandelte. Für Geldversprechen des Staates, sagen seine Gegner. Weil man für die Zukunft planen müsse, erklärt dagegen Pinard.

„Überlegen sie mal was passiert wäre, wenn man in den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts nicht die Autobahnen gebaut hätte. Damals gab es ja auch noch kaum Verkehr. Das waren Straßen, die für die zukünftige Entwicklung gedacht waren. Auch den Tunnel braucht man vielleicht jetzt noch nicht, aber bestimmt in der Zukunft. Und dann glaube ich, dass dieser Tunnel wichtig ist, um jetzt gegen den Strom zu schwimmen und wieder mehr Glauben an ein zukünftiges vereintes Europa zu schaffen."

Trotzdem habe die italienische Regierung eine Menge Fehler gemacht, sagt Pinard – vor allem bei der Kommunikation.

„In Chiomonte gab es Riesenprobleme von 2009 bis 2011. Die miserable Figur, die der italienische Staat damals gemacht hat, wird in die Geschichte eingehen - weil der Staat damals mit Abwesenheit glänzte. Wir blieben auf unserem Posten, wurden mehrmals im Rathaus gefangengehalten. Man hat uns bedroht, wir wurden verfolgt, und niemand schützte uns. Ich habe einen Leibwächter aus eigener Tasche bezahlt, denn ich hatte da auch einige Unternehmen und deshalb durfte mir unter keinen Umständen etwas passieren."

Jahrelang tobte der Kampf in dem einst verwunschenen Bergdorf, das den Eingang zum Pass über die Alpen in Richtung Frankreich bewachte. Oft Hunderte von Demonstranten protestierten lautstark am Tor der Baustelle gegen die erste Probebohrung. In einer tiefen Schlucht unterhalb des mittelalterlichen Ortskerns lieferten sich Polizei und später Militär sowie militante Gegner des Milliardentunnels zum Teil blutige Gefechte. Beide Seiten warfen sich gegenseitig vor, Auslöser der Gewalt zu sein. Renzo Pinard gibt beiden Seiten die Schuld für die Eskalation eines durchaus legitimen Streites um das problematische Bauvorfahren.

„Bevor es zu den Ausschreitungen kam, handelte es sich bei den No-Tav Bürgern um eine breite Bürgerbewegung, der sich fast alle Bewohner im Tal angeschlossen hatten. Nicht nur gegen die Bahnstrecke selbst, sondern auch gegen die Arroganz der Obrigkeit, die das Projekt einfach durchziehen wollte, ohne die betroffenen Bürger zu informieren. Als die dann mitbekommen haben, dass das in Gewalt ausartet, haben sich die meisten Gegner des Baus zurückgezogen. Heute sind nur noch ein paar Uralt-Protestler und die jungen Leute aus den Sozialzentren übriggeblieben."

Der bisher sehr nüchtern und sachlich wirkende Hotelbesitzer hebt plötzlich zu einer eher abwegigen These an, und an seinem strengen Gesichtsausdruck erkennt man, dass er es durchaus ernst meint.

„Ich habe den Verdacht habt – nehmen Sie mir das bitte nicht übel – dass die Deutschen hinter der No –Tav-Bewegung stecken. Deutschland sieht seinen Vorteil in den bereits eistierenden Nord- Süd-Verkehrswegen. Weder am Brenner noch am Gotthard hat es jemals Proteste gegeben. Und nun will Deutschland einfach nicht, dass die West-Ost Verbindung nicht in Deutschland verlaufen soll."

Es geht ihm aber auch um den wirtschaftlichen Aspekt, von dem Hotelbesitzer Pinard profitieren könnte, dessen Haus zwischen Winter- und Sommersaison wochenlang leersteht.

„Wir sind hier genau halber Strecke zwischen Paris und Rom. Und könnten mit dem Schnellzug von 50-60 Millionen potentiellen Touristen erreicht werden. Der könnte dem Tal einen richtigen Aufschwung bringen dank des Tourismus."

Pinard denkt in die Zukunft, glaubt an seine hochfliegenden Projekte. Während drei Kilometer unter ihm gebohrt wird, schaut er durch die alten Doppelfenster auf die grandiose schneebedeckte Gebirgskette. Und erklärt mit fester Stimme, dass er sich bei der nächsten Wahl wieder um das Amt des Bürgermeisters bewerben wolle. Trotz aller Drohungen.

Literatur 3

Die Tür wurde aufgerissen.

„Sie streiken, Dottore."

Die Passstraße war voller Menschen, die zur Tunnelbaustelle liefen. Frauen trommelten auf Töpfen oder schwangen Ratschen. Zwischen den Maschinenhallen und Bürogebäuden vor dem Tunneleingang war es schwarz von Arbeitern. Oben auf der Passstraße sah Lenga einen Trupp Soldaten mit ihren Kappen und großen Kragenspiegeln, die Gewehre vor der Brust.

Die Arbeiter drängten sich auf der Brücke, die unterhalb am Richtstollen über die Diveria führte. Das Trommeln der Frauen erstarb, von der schweigenden Menge ging etwas Bedrohliches aus. Vorsichtig zwängte Lenga sich zwischen den Menschen hindurch, fast alles Männer in schwarzen Hosen und Jacken, eine Mütze, einen runden Hut auf dem Kopf. Dazwischen die Jungen, in denselben abgetragenen Kleidern, als Kinder fast nur an ihrer Größe und nicht an ihren Gesichtern zu erkennen.

MUSIK

Moderation

Durch das Susa-Tal verlief seit dem Mittealter nur die Via Francigena, der Frankenweg, für Pilger und Handelsreisende. Gesäumt wird das Tal von zahlreichen Schlössern, Zeugen früherer Feudalherren, die am Durchgangsverkehr auf diesem wichtigen Alpenpass von Ost nach West kräftig

verdienten. Auch heute noch verläuft hier eine der teuersten Mautstrecken Italiens: Eine Autobahn durchschneidet das Tal, sie führt durch Tunnel und über gigantische Brücken, die die Landschaft verschandeln. Daneben gibt es noch zwei Landstraßen und die bereits bestehende doppelgleisige Eisenbahntrasse, die schon Mitte des 19. Jahrhunderts gebaut wurde. Mit der neuen Schnellbahntrasse wird es eng werden im Susa-Tal, zumindest für die Natur. Dazu kommt die Angst der Bevölkerung vor Asbest und Uran, das in den Gesteinsschichten enthalten ist und durch den Tunnelbau freigesetzt werden könnte.

Reportage 4: Kampf der Naturschützer

Chianocco ist ein kleiner Ort an den Nordhängen des Susa Tales, ziemlich genau auf halbem Wege zwischen der Großstadt Turin und der Grenze zu Frankreich. Das Gemeindegebiet reicht bis auf die nahegelegenen Berggipfel in über 2600 Metern Höhe. Hier ist Luca Anselmo geboren worden und aufgewachsen. Schon als kleiner Junge zog es ihn in die Natur, er folgte den Wölfen, die vor dreißig Jahren hier wieder heimisch wurden - und machte aus seiner Leidenschaft für die Natur einen Beruf. Er ist Forstwirt und Bergführer. Gerade kommt er von einer ausgedehnten Tour zurück. Er zählt regelmäßig die Tiere in seinem Reich.

„Am liebsten gehe ich in den Nationalpark Orsiera Rocciavrè, der sich entlang des unteren und mittleren Susa Tals erstreckt. Hier gegenüber liegt der Gipfel des Roccamelone, unser höchster Berg, fast 3600 Meter hoch. Ich beobachte vor allem Tierarten wie Wölfe, Birkhühner, Hirsche, Steinböcke und Gämse, die typische Gebirgsfauna. Das Besondere in unserem Tal sind die enormen Höhenunterschiede zwischen Talboden und Berggipfel. Weshalb unsere Gegend auch so reich ist an unterschiedlichsten Pflanzenarten in allen Höhenlagen.“

Luca hat bis hinüber nach Frankreich von klein auf jeden Winkel und jeden Gipfel entlang des Susa Tales erforscht. Und dabei wahre Naturschätze entdeckt.

„Ich war heute wieder in einer sogenannten Trockenoase in unserem Nationalpark, ein ganz besonderes Naturgebiet mit einem speziellen Mikroklima oberhalb des Susatals, hier auf der Südseite. Da herrscht ein Klima wie am Mittelmeer. Deshalb finden wir hier mitten in den Alpen Pflanzen, die es sonst nur an den Meeresküsten gibt. Mediterrane Macchia, zahlreiche Orchideenarten, Reptilien und auch Insekten. Einmalig in unserer Gegend."

Luca liebt dieses Tal mehr als jede andere Weltgegend – sagt er, gibt aber zu, dass er bisher nur selten aus seinem Tal herausgekommen ist. Ausgesprochen sympathisch, intelligent und mit einer feinen Ironie ausgestattet ist der 33-Jährige. „So alt wie Christus", fügt er hinzu und schüttet sich dabei aus vor Lachen. Eine Anspielung auf sein eigenes Martyrium? Luca hat vor langer Zeit den Kampf gegen die Hochgeschwindigkeitsstrecke aufgenommen und schon öfter Prügel dafür bekommen. Aber auch schon mal Erfolg gehabt.

„Ich habe ganz offen gestanden, wie viele meiner Mitbewohner im Tal, den Kampf zunächst aufgenommen, weil sie einen meiner Lieblingsplätze zerstören wollten. Wo die Störche auf ihrem Flug in den Süden jedes Jahr haltmachten. Das war das erste Bauprojekt, das aber ziemlich schnell wieder aufgegeben wurde, sodass dieses Naturgebiet bis heute zum Glück verschont geblieben ist."

Mit der Zeit habe er sich vom idealistischen Nur-Naturschützer in einen politisch handelnden Bürger verwandelt, sagt Luca. Je beharrlicher der Staat ein Projekt vorantrieb, das von den meisten Betroffenen im Tal abgelehnt wurde, umso mehr habe er sich informiert und engagiert. Aus dem Jungen, der in der heilen Welt der Berge aufgewachsen war, ist ein stolzer Talbewohner geworden, der den blinden Glauben an staatliche Autorität durch kritischen Widerstand ersetzt hat. Weil er zutiefst überzeugt ist, dass das neue Schnellzugprojekt keinen Sinn ergibt.

„Ich sehe ja ein, dass es auf diesem Planeten Mobilität für den modernen Menschen geben muss. Aber dabei sollten wir versuchen, sowenig Natur wie möglich zu zerstören. Manchmal ist das nicht zu verhindern, aber im Val Susa wäre solch eine Naturzerstörung absolut überflüssig. Also schreie ich meine Wut nicht einfach in die Berge, sondern all jenen entgegen, die solch ein Projekt beschlossen haben, über unsere Köpfe hinweg."

Alle Hochrechnungen über das künftige Verkehrsaufkommen, sowohl von Personen wie auch von Waren, hätten sich längst als weit überzogen erwiesen. Im Tal gibt es bereits eine normale zweigleisige Bahnstrecke, zwei Bundesstraßen und eine Autobahn. Außerdem wird mit dem Gotthardtunnel und dem Brenner-Basistunnel wohl weiterer Warenverkehr dauerhaft umgeleitet. Man müsse sich fragen, warum die Strecke, deren 54 Kilometer langer Basistunnel alleine um die 8 Mrd Euro verschlingen wird, trotzdem mit massiven Mitteln vom Staat verteidigt werde. Luca hat seine eigene These:

„Diese Bahnstrecke ist ein gigantischer Futtertrog für Baufirmen und Ingenieure, die natürlich mit bestimmten politischen Parteien in Verbindung stehen. Es ist ein Kuchen, die man unter sich aufteilen will, egal wer gerade die politische Macht in Händen hat.“

MUSIK

Literatur 4

Der Winter hatte das Tal erstarren lassen. Über Gondo gingen Lawinen ab und verschütteten die Diveria. Im Tunnel fiel daraufhin die Wasserversorgung aus und er musste evakuiert werden. Meter für Meter hatten sich die Männer durch den weichen Fels gequält, ganze zweiundvierzig Meter hatten sie im Winterhalbjahr geschafft. Beinahe vier Jahre gruben sie sich jetzt durch den Berg, nie hatte er sich so gewehrt wie in den letzten Monaten. Sie hatten die Schichten verkürzt, weil die Männer im Tunnel vor Erschöpfung zusammenbrachen. (…)

Vor dem Tunnel versank die Welt in Schnee und Eis. Nachts brannten auf dem Friedhof in Iselle Feuer, um den Boden zu tauen für die nächsten Begräbnisse, die Flammen warfen tanzende Schatten auf die Häuser. (…) Friederike hatte ihren Mann beobachtet, wie er im Dunkeln am Fenster stand und auf hinaus auf die Feuer starrte. „Opferfeuer für den Tunnel“, hatte er gesagt, als er ihre Hand in seiner spürte.

MUSIK

Moderation

Im Val di Susa treffen unterschiedlichste Welten aufeinander: Gegner und die Befürworter des neuen Hochgeschwindigkeitszuges, Demonstranten und Polizeikräfte, Bewahrer und Zukunftsplaner, Umweltschützer und Ingenieure. In kaum einem anderen Alpental sind die Positionen so gegensätzlich und unversöhnlich wie hier. Das zukunftsweisende Verkehrsprojekt der EU, das am Ende die Menschen vom Atlantik bis zur eurasischen Steppe verbinden soll, hat die Anwohner auf beiden Seiten des Tunnels auseinander dividiert, bevor der Bau richtig begonnen hat.

Doch innerhalb der verhärteten Fronten haben sich neue Bündnisse entwickelt: auf italienischer Seite eine Generationen und soziale Schichten übergreifende Protestbewegung, auf französischer ein friedliches Miteinander zwischen Tunnelbauern und Anwohnern, die sich von dem Hochgeschwindigkeitszug eine bessere Zukunft erhoffen.

Reportage 5: Zwei Seiten des Tunnels

Edgarda sitzt an einem Tisch des Gemeinschaftsraum des alternativen Radiosenders „Black Out“. Der ist untergebracht im ersten Stock eines roten Backsteingebäudes in Turin. Die gebürtige Römerin ist 25, dunkler Teint, dunkle Haare, dunkle Augen hinter den knallgrünen Brillengläsern. Ihre Stimme hat ein Timbre, das die schmalen selbstgedrehten Zigaretten und die vielen Espressos noch zu vertiefen scheinen. Aber wirklich erstaunlich ist nicht, wie sie spricht, sondern was sie zu sagen hat über das Susa-Tal.

„Im Val Susa zu leben, das heißt Formen des Zusammenlebens zu spüren und zu erproben, die ein völlig neues Gemeinschaftsempfinden hervorgebracht haben. Und das ist etwas Besonderes. Man spürt im ganzen Tal, was der gemeinsame

Kampf über 25 Jahre hinweg bewirkt hat. Die Konfrontation mit all den Menschen dort und mit dem, was sie erlebt haben, ist eine Bereicherung, die ich bisher an der Uni vergeblich gesucht habe."

Nirgendwo anders habe sie ein so enges, offenes, aber auch von Konflikten geprägtes Miteinander erlebt. Vor fünf Jahren kam Edgarda nach Turin, um zu studieren. Philosophie. Nebenbei arbeitet sie bei Radio Black Out, Sprachrohr der NO-TAV Bewegung, das regelmäßig alle Neuigkeiten vom nie endenden Kampf um das Großbauvorhaben zwischen Frankreich und Italien verbreitet. Ein alternatives Stadtradio, wie es Studenten, Alternative und Aktivisten und auch Radikale aus den Sozialzentren in den Großstädten Italiens betreiben. Oft war sie selbst dabei bei den angeblich gewalttätigen Demonstrationen, von denen immer wieder in der Presse zu lesen ist. Doch wer die schmale, zierliche Edgarda vor sich sieht, kann das nur schwer glauben: Sie kämpft viel effizienter mit Argumenten gegen den Hochgeschwindigkeitszug.

„Der Bau der Bahnstrecke geht mich ganz persönlich etwas an. Mir hat man die Studienbeihilfe gestrichen. Weil die Gelder gekürzt wurden. 1 cm Hochgeschwindigkeitsstrecke kostet so viel wie die Beihilfe für drei Studenten. So wie mir geht hier in Turin 9000 Kommilitonen, Studenten, die zwar ein anerkanntes Recht auf die Beihilfe haben, die sie benötigen und auch verdient haben. Aber es ist einfach kein Geld da."

Das Argument, der Tunnel trage zum Zusammenwachsen Europas bei, lässt Edgarda nicht gelten:

„Da müssten wir erst mal über das Schengen-Abkommen reden. Ich möchte wirklich wissen, wie ein Loch im Berg Europa noch weiter vereinen soll, während bei der ersten humanitären Notsituation - und nicht aus Gründen der Sicherheit – Schengen ausgesetzt wird."

Sie glaubt auch nicht daran, dass das gigantische Bauvorhaben neue Arbeitsplätze bringen wird:

„Es kommt darauf an, was für Arbeitsplätze man meint. Auch bei Mc Donald's gibt es Arbeitsplätze. Aber ist es wirklich wünschenswert, dass Leute dort arbeiten, die sogar studiert haben und ganz andere Berufsziele im Auge hatten

und sich nun damit begnügen müssen, in einem Fast Food-Restaurant zu jobben? Ich finde, dass unsere Generation schon genug unter der Arbeitsmarktpolitik der letzten 20 Jahre zu leiden hat. Der Schnellzug wird niemals dazu beitragen, dass sich mein Lebensstandard verbessert. Und die Bauarbeiter verlieren ihren Job auch wieder, sobald alles fertig ist. Bisher hat er allerdings viel Arbeit gebracht für die Polizei, die wiederum der Steuerzahler finanziert."

Der Staat hat dauerhaft Hunderte von Polizisten und Soldaten im Susatal stationiert, die die Tunnelbaustelle auf italienischer Seite bewachen und die regelmäßigen Proteste mit Schlagstöcken und Tränengas beantworten.

In Frankreich kennt man so etwas nicht. 124 Kilometer westlich prasselt heftiger Regen auf die Baustellencontainer vor der Tunnelröhre bei Saint-Michel-de Maurienne. Florent Martin sitzt an einem einfachen Schreibtisch in seinem spärlich eingerichteten Containerbüro. Für den Ingenieur und Baustellenleiter ist der Tunnelbau der bisherige Höhepunkt seiner Karriere. Und auch sein bisher schwierigstes Projekt. Martin ist um die vierzig, hat dunkelbraune Augen und kurzes Haar, er ist Techniker, sachlich, präzise, pragmatisch. Auf ihm lastet eine gewaltige Verantwortung. Er muss sich durch einen höchst komplizierten Berg graben. Technisches Neuland. Aber Tunnel bauen ist nun mal sein Beruf und seine Leidenschaft. Auch weil er sie für einen unverzichtbaren Baustein für Europas Zukunft hält. Die Proteste jenseits der Landesgrenze hält er für überflüssig.

„Einziges Ziel ist es doch, die Lastwagen auf die Schiene zu setzen und die Umweltverschmutzung zu verringern. In Europa gibt es unvermeidliche Veränderungen. Man kann nicht den Warenverkehr aufhalten, neue Grenzen schaffen und die Transporte verbieten. Ohne den Tunnel gäbe es keine Zukunftsaussichten für die nächsten zwanzig Jahre, keine Entwicklung, keinen Austausch in Europa."

Martin in Frankreich und Edgarda drüben in Turin sind sich noch nie begegnet. Und das ist wohl auch besser so, denn vermutlich würden sie sich kaum einig werden in ihrer Beurteilung, ob der Tunnel nun Segen oder Fluch für die Anwohner bedeutet.

Wem wird er am Ende mehr nützen? Der Wirtschaft oder den Bürgern? Und wird er wirklich Grenzen abbauen, statt neue zu ziehen? Im Susatal herrschen unversöhnliche Gegensätze – zwei Welten auf engstem Raum. Immerhin: Kritik richtet auch Florent Martin an Europas Verantwortliche. Die zwar viel Geld für den Tunnel genehmigt, aber dafür in anderer Hinsicht kaum Lob verdient haben.

„Die EU hat zuviel Bürokratie geschaffen, die die wahren Probleme der Leute nicht mehr wahrnimmt. Ich glaube, dass man – und nicht nur in Frankreich - gegen Europa ist, weil man es verändern möchte. Dabei sind Europa unsere einzelnen Länder doch nichts wert. Wir sind einfach zu klein."

Dass es in Frankreich kaum Proteste gab, liege, so glaubt Martin, unter anderem daran, dass dort 80 Prozent des Tunnels gebaut werden, die Verlagerung des LKW-Verkehrs auf die Schiene also enorme Verbesserungen für die Bevölkerung bedeute. Der viel kürzere Tunnel in Italien dagegen bringe viel weniger Vorteile für die Bewohner im italienischen Susatal. In Frankreich werde er als Geschenk empfunden – und vielleicht, irgendwann, auch auf der anderen Seite des Tunnels.

„Auf französischer Seite fordern die Gemeinden den Tunnel schon seit langer Zeit. Während in Italien das Projekt von oben verordnet wurde. Dagegen zu sein ist für manchen zum Lebensinhalt geworden. Nach außen wehrt man sich gegen den Tunnel, insgeheim hoffen aber alle, dass er gebaut wird."

Moderation

Zwei Seiten eines geplanten Tunnels – die Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Italien und Frankreich.

Das waren Gesichter Europas mit Reportagen von Karl Hoffmann. Musikauswahl und Regie: Babette Michel. Die Literaturauszüge stammten aus dem Roman „Simplon" von Wolfgang Mock, gelesen von Bernt Hahn. Ton und Technik: Gunther Rose und Oliver Dannert. Und am Mikrofon verabschiedet sich Jeanette Seiffert.