

Autobrennero: Greenwashing bei der Projektfinanzierung  
(Beitrag zum grenzüberschreitenden Treffen, das von der Koordinierungsstelle Trentino No TAV organisiert wurde)

## 1. Autobrennero: die komplizierte Angelegenheit der Konzession

Am 1. Januar 2025 hat das Ministerium für Infrastruktur und Verkehr die Ausschreibung für die Autobahnkonzession A22 veröffentlicht. Mit diesem Akt wird das öffentliche Beweisverfahren eröffnet, das zur Vergabe der neuen 50-jährigen Konzession führen wird.

Die Veröffentlichung der Ausschreibung wurde in Erklärungen des Vorstandsvorsitzenden von Autostrada del Brennero, Diego Cattoni, als "historisches" Ereignis bezeichnet. In der offiziellen Pressemitteilung von Autostrada del Brennero heißt es: "Autostrada del Brennero hat einen eigenen, spontanen Vorschlag für die Finanzierung des Projekts vorgelegt, der nun von der Vergabebehörde ausgeschrieben wird, und behält sein Vorkaufsrecht gegenüber allen Gegenparteien. [...] Nach jahrelangem Warten hat sich die Möglichkeit, eine neue Konzession mit einer Laufzeit von 50 Jahren zu erhalten, endlich verwirklicht. [...] Es wurde ein sehr komplexer Prozess in Angriff genommen, der dank einer außergewöhnlichen Teamarbeit abgeschlossen werden konnte. Es geht um Investitionen in Höhe von über 9 Milliarden Euro, die vollständig selbst finanziert werden und zur Entwicklung aller von der A22 durchquerten Gebiete beitragen werden", so Cattoni abschließend.

Die Aufregung über die Veröffentlichung der Ausschreibung, die mit einem üppigen Fest im Gesellschaftskeller von Mezzocorona begrüßt wurde, währte nur wenige Stunden.

In der Tat entspricht die veröffentlichte Ausschreibung nicht den Erwartungen und den Vereinbarungen mit Minister Salvini. Neben der Erhöhung der Kosten für die Konzession (das Ministerium hat die Investitionen auf 10,7 Milliarden Euro erhöht, indem es den Betrag für die Instandhaltung der Autobahnen aufstockte), wird das Vorkaufsrecht der A22 auf das Ergebnis der Ausschreibung nicht nur nicht in der Bekanntmachung erwähnt, sondern es wird im Gegenteil verlangt, dass sie sofort unterschreibt, um darauf zu verzichten. Mit anderen Worten: Um nicht gegen die europäischen Wettbewerbsregeln zu verstoßen, hat das Ministerium die Vorschrift des neuen Gesetzes über öffentliche Aufträge (Gesetzesdekret Nr. 36 vom 31. März 2023), die Bieter ein Vorkaufsrecht garantierte, faktisch außer Kraft gesetzt, und der Zuschlag wird auf der Grundlage des wirtschaftlich günstigsten Angebots erteilt, das auf der Grundlage des besten Preis-Leistungs-Verhältnisses ermittelt wird.

Kurz gesagt, es handelt sich um ein sehr schweres Debakel, das A22 mit einer Beschwerde beim Regionalen Verwaltungsgericht Latium zu stoppen versuchte, in der sie eine Aussetzung des Teils der Ausschreibung beantragte, der Vorkaufsrecht aufhob. Die Verwaltungsrichter erinnerten jedoch daran, dass "eine eventuelle Verzichtserklärung (wie in der Ausschreibung gefordert, Anm. d. Red.) nicht in dem Sinne ausgelegt werden kann, dass sie einen präventiven und allgemeinen Verzicht auf den gerichtlichen Schutz zur Folge hat", und lehnten den Antrag auf Aussetzung mit der Begründung ab, dass "die Kriterien der Aktualität und Konkretheit", die die Notwendigkeit einer sofortigen Aussetzung begründen, nicht gegeben seien.

Das Risiko für die A22 ist zu diesem Zeitpunkt sehr hoch und betrifft nicht nur ihre Existenz als Unternehmen, sondern auch ein großes wirtschaftliches Risiko für die öffentliche Unternehmensstruktur (zwischen 50 und 70 Millionen Euro pro Jahr) zusätzlich zu den bereits angefallenen Kosten für die Vorbereitung der Projektfinanzierung (ca. 500 Millionen Euro), die im Falle einer Vergabe an andere bis zu einem Höchstsatz von 2,5 % des Auftragswerts (ca. 250 Millionen Euro) zurückgezahlt werden müssten.

Die Wahl der Projektfinanzierung als Weg zur Erneuerung der Konzession war von Anfang an falsch und wurde unter dem Banner einer Privatisierungspolitik getroffen, die dazu führte, dass "die üblichen Berühmtheiten" von den Vermögenswerten des Staates und der Gebietskörperschaften profitierten. Die öffentlichen Institutionen versteckten sich hinter der Relevanz der Forderungen der privaten Parteien, das Unternehmen zu verlassen, und anstatt sie zu verdrängen und den durch ein Schiedsverfahren ermittelten Wert zu zahlen (der Wert lag zwischen 500 und 800 Millionen für die 14,16 % des Unternehmens, die von den privaten Parteien gehalten wurden), entschieden sie sich dafür, den schmutzigsten und kollusivsten aller bestehenden Verträge (Projektfinanzierung) zu verwenden, um die Konzession zu verlängern.

Das Ergebnis ist für alle sichtbar und zeigt uns, dass die Gefahr besteht, dass die Konzession an eine Gruppe europäischer und italienischer Unternehmer vergeben wird, die nichts mit dem Gebiet der Brennerautobahn zu tun haben und davon profitieren werden, während die Wahl der Konzession mit dem "In-House"-System nicht nur die Kontinuität der Verwaltung, sondern auch eine weitere öffentliche Ausrichtung der Struktur gewährleistet hätte, eine unabdingbare Voraussetzung, um ihre Politik und ihre Investitionen zu korrigieren und umweltverträglicher zu gestalten.

## 2. Greenwashing

Greenwashing wird von Wikipedia als "betrügerische Marketingpraxis, bei der für Produkte, Dienstleistungen oder Unternehmen geworben wird, die grüner sind als sie tatsächlich sind" beschrieben. In der Politik ist es gleichbedeutend mit falschem Umweltbewusstsein.

Die Lektüre des Investitionsplans, der die Grundlage für die Projektfinanzierung und die neue Autobrennero-Konzession bildet, ist eine plastische Demonstration von Greenwashing.

Im Allgemeinen zielen die für den Autobrennero geplanten Investitionen auf eine Zunahme des Fahrzeugverkehrs ab (alles andere als eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene!). Es wird versucht, den gesamten Verkehr, der von den Autobahnen der Adria und des Tyrrhenischen Meeres in Richtung Europa fließt, auf den Autobrennero zu leiten, und zwar über spezielle Verbindungsstraßen. Eine besondere Rolle kommt dabei dem Flusshafen von Valdarò zu, der 136 km von der Adria entfernt liegt und der im Rahmen der Projektfinanzierung zum Ausgangshafen für den Güterverkehr über die Adria nach Europa wird. Darüber hinaus sieht die Projektfinanzierung die Verbindung der Autobahn Val d'Astico (PIRUBI) mit dem Autobrennero vor, wodurch auch der Verkehr der Pedemontana Veneta und des Gebiets von Vicenza über die A22 abgewickelt wird.

In der Rhetorik des Autobrennero wird dies nicht zu einem schweren Angriff auf die Umwelt und die Gesundheit Bewohner des Etsch- und Eisacktals, sondern zur Verwirklichung des "ersten grünen Korridors" in Europa. Die A22 spricht vom Bau der dynamischen dritten Fahrspur vom Brenner nach Verona und der realen dritten Fahrspur von Verona nach Campo Galliano als "grüner Korridor". Leider würde allein der Bau der dritten Fahrspur von Verona nach Modena den Bau eines mindestens 90 Hektar großen Asphaltstreifens erfordern (eine Fläche, auf der etwa 180 Fußballfelder Platz hätten).

Tatsächlich sind die meisten der 108 Maßnahmen, die im Rahmen der Projektfinanzierung vorgesehen sind, energieintensiv, klimaverändernd und umweltschädlich.

Etwa ein Viertel der Gesamtinvestition entfällt auf den Bau des dritten Fahrstreifens. Für den eigentlichen dritten Fahrstreifen sind 800 Mio. Euro vorgesehen, während 1,9 Mrd. Euro für den Bau des dynamischen dritten Fahrstreifens veranschlagt werden, durch den der derzeitige Standstreifen zum eigentlichen dritten Fahrstreifen wird, wenn die Zahl der Fahrzeuge 3000 pro

Stunde überschreitet. Auch dies soll die Nutzung der Autobahn fördern und wird zu erheblichen Unannehmlichkeiten führen. Um den dynamischen dritten Fahrstreifen zu verwirklichen müssen nämlich die Engpässe auf der gesamten Strecke beseitigt werden.

Entlang des 314 Kilometer langen Autobrenner gibt es dreißig Einbahntunnel, von denen drei künstlich angelegt sind. Besonders hervorzuheben sind der 887 Meter lange Virgolo-Tunnel in Bozen, der 1974 gebaut wurde, und der Piedicastello-Tunnel, der sich ganz in der Nähe des Ortes befindet, an dem unser heutiges Treffen stattfindet (der Piedicastello-Tunnel ist 900 Meter lang auf der Fahrbahn in Richtung Norden und 932 Meter auf der Fahrbahn in Richtung Süden).

Virgolo und Piedicastello werden durch zwei neue Tunnel mit drei Fahrspuren pro Röhre ersetzt. Der Bozner Tunnel wird der längste und teuerste sein (ca. 1 Mrd. €); die Debatte über den Bau des Virgotunnels läuft schon seit einiger Zeit und hat mit den Befürchtungen von Leifers zu tun, dass sein Gemeindegebiet südlich von San Giacomo in zwei Teile geteilt wird.

In Trient hingegen möchte Autobrennero eine knapp sechs Kilometer lange Variante der derzeitigen A22 bauen, davon 3,5 Kilometer in einem Tunnel (geschätzte Kosten 455 Millionen Euro). Eine neue Trasse, die nicht mehr unter dem Doss Trento, sondern weiter auf der orographisch rechten Seite der Etsch, unter dem Monte Bondone, verlaufen würde. Eine Entscheidung, die für den Stadtteil Piedicastello, ein Opfer der vorherrschenden Stradomanie und bereits durch die Verbindungsstraße, die die Mautstelle Trento Centro mit der Straße zum Gardasee verbindet, sowie durch die wiederholten Verlegungen der Autobahn und den Bau der Umgehungsstraße stark verunstaltet, zum Verhängnis werden würde. In Trient wird der Bau der neuen Strecke auch die Verlegung der Umgehungsstraße auf die von der Autobahn aufgegebene Strecke und die Herabstufung der derzeitigen Umgehungsstraße zu einer Stadtstraße beinhalten. Das Endergebnis wird, wie gesagt, das Ende des Stadtteils Piedicastello und seine Umwandlung in ein Straßengebiet sein.

In Rovereto schließlich wird die Streckenvariante 4 km lang sein und 363 Mio. Euro kosten (der Standort ist allerdings noch nicht klar).

In diesen Tagen wird in Trient, in den Wahlkreisen der Stadt, über den strategischen Plan für die Stadtplanung diskutiert. Darin wird der Bau der neuen Autobahntrasse zwar angedeutet, aber als langfristige Option dargestellt, während der Geschäftsführer der A22 in einem Interview mit der Tageszeitung l'Adige im Dezember 2022 als Termin für den Beginn der Arbeiten das Jahr 2030 nannte. Die Wahrscheinlichkeit, dass der Bau der Umgehungsstraße und der Bau der neuen Autobahnumgehung zeitlich zusammenfallen, ist sehr hoch.

Darüber hinaus umfasst die Projektfinanzierung 657 Mio. EUR für die Instandsetzung und Anpassung der 15 Überführungen der A22, 763 Mio. EUR für Lärmschutzwände, 565 Mio. EUR Autobahnraststätten und -rastplätze, 90 Mio. EUR für die Aufladung von Elektroautos, rund 2 Mrd. EUR für außerordentliche Instandhaltungsmaßnahmen und 316 Mio. EUR für die Stabilisierung von Berghängen.

3. Gummi und Schiene: Geschäfts- und nicht Umweltpolitik sind die Leitlinien von Autobrennero

Ende der 1990er Jahre, als das Interesse Bürger und Gemeinden an der Umweltpolitik und der Verschmutzung des Etsch- und Eisacktals durch den Verkehr auf der A22 zunahm, richtete Autobrennero einen Fonds für den Bau Brennertunnels ein, in der Hoffnung auf eine echte Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene.

Es war ein Unikat, das die Umwandlung von Autobrennero nicht nur in den Betreiber der gleichnamigen Autobahn, sondern auch in den zweitgrößten Schienengüterverkehrsbetreiber Italiens nach Mercitalia der Gruppe Ferrovie dello Stato begünstigte.

Durch diese scheinbare Dualität, die, wie wir gesehen haben, mit einer gehörigen Portion Greenwashing gewürzt ist, präsentiert sich Autobrennero als Prototyp eines umweltbewussten Unternehmens.

Im Gegenteil, wie wir auch aus den heutigen Berichten erfahren haben, sind es die Wirtschaftskonzerne hinter den Großprojekten und die großen Autobahnkonzerne, die zum Teil in unserer Region ansässig sind, die das Sagen haben und die Richtlinien diktieren.

Der systematische Versuch, den Umleitungsverkehr, der einen sehr großen Teil des Verkehrs auf dem Autobrennero ausmacht, zu leugnen, die Tarifpolitik, die darauf abzielt, Anreize für die Benutzung der Autobahn zu schaffen, die Politik in Bezug auf die Treibstoffkosten und die Standorte der Tankstellen sowie die Investitionsentscheidungen, die in der Finanzierung des Projekts enthalten sind, zeugen eindeutig von der Position der A22: ein Unternehmen, dessen Kerngeschäft der Profit ist und das in enger Beziehung zu den lokalen Behörden steht, die es oft als Kommandostelle für die Wirtschaft des Gebiets benutzen (wie die ersten gerichtlichen Ermittlungen gegen Giano Bifronte und die jüngste Untersuchung von Romeo gezeigt haben).

Um die A22 herum wird das regionale Entwicklungsmodell neu gestaltet, wobei die großen Bauvorhaben und der Straßenverkehr eine zentrale Funktion übernehmen, um die sich die anderen Sektoren drehen.

In einer Phase der Ressourcenknappheit wird Autobrennero durch die Projektfinanzierung und die damit verbundenen Arbeiten zur größten regionalen Investitionseinheit, die in der Lage sein wird, in den nächsten Jahren ein Geldvolumen (von 200 bis 500 Millionen Euro pro Jahr) auf den Markt zu bringen, das größer ist als das der autonomen Provinzen Bozen und Trient selbst, oder zumindest nicht kleiner als diese. Dadurch wird ein wirtschaftliches Machtzentrum mit großer Autonomie geschaffen oder vielmehr gestärkt, das in der Lage ist, die Politik und die öffentlichen Entscheidungen (mehr als bisher) stark zu beeinflussen.

Die territorialen Auswirkungen werden schwerwiegend sein, vor allem unter Umweltgesichtspunkten. Abgesehen von den Zerstörungen in der Stadt Trient wird das Etschtal zu einem Förderband für italienische Waren nach Mitteleuropa und für deutsche und nordeuropäische Waren nach Italien, wodurch eine der wichtigsten Alpenregionen entstellt und ihre Bedeutung als Scharnierregion zwischen dem Mittelmeerraum und Nordeuropa verändert wird.

Bei der Vorbereitung der Papiere für diese Konferenz haben wir uns die Entscheidungen der A22 noch einmal angesehen und mussten leider feststellen, dass in ihrem (der zu 84 % aus Vertretern der öffentlichen Hand besteht, d. h. der Gemeinden und Provinzen, die die Autobahn verbindet) die Stimme und die Bedürfnisse der Bürger so gut wie nie gehört wurden und dass die Umweltpolitik, die von denselben Verwaltern bei ihrer Rückkehr in ihre jeweiligen Gebiete oder in den institutionellen Gremien, die sie zum Ausdruck gebracht hatten, angepriesen wurde, so gut wie nie echte Bürgerbeteiligung fand.

Mit anderen Worten: Weder Autobrennero noch die Gremien und Institutionen, die seine Bezugsaktionäre sind, haben jemals wirklich darüber nachgedacht, wie der Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden kann, im Gegenteil, es wurden niemals Maßnahmen in dieser Richtung gefordert. Die Verwaltungsräte haben stets einstimmig beschlossen, die

Mautgebühren nicht anzupassen (heute sind sie die niedrigsten im gesamten Alpenraum) und den Verkehr auf der Autobahn zu erhöhen.

der Krise, von der der Güterverkehr seit 2008 betroffen ist (Rückgang in Europa um ca. 20 %), trotz der Tatsache, dass der Verkehr auf dem Autobrennero zurückgegangen ist (um ca. 2 % im letzten Jahr), trotz der Tatsache, dass auch der Eisenbahnverkehr zurückgegangen ist, wie die von uns dargestellten Zahlen zeigen, geht die Erzählung von einer kollabierenden Brennerbahn (die andererseits die Kapazität hat, mehr als doppelt so viel zu transportieren wie heute) und einer stark befahrenen A22 weiter.

Der Streit um die Lueg-Brücke wird genutzt, um die Umweltauflagen, die Österreich für den Güterverkehr in seinen Gebieten erlassen hat, zu beseitigen, den Nachtverkehr wieder einzuführen und alle Beschränkungen für den Autobahnverkehr aufzuheben: Forderungen, die nicht zufällig sowohl die Parteien des italienischen Klimaleugners (Lega und Fratelli d'Italia in primis) als auch die Handelskammern der Gebiete, durch die die A22 führt, die seit jeher von den großen LKW-Konzernen hegemonisiert werden, als Protagonisten sehen.

Anstatt sich das Argument zu eigen zu machen, mit dem Österreich den Mangel an alternativen Lösungen zur Beseitigung der Umweltauflagen bestreitet, d.h. die Möglichkeit, den Güterverkehr auf der Schiene zu steigern, indem die Verlagerung von der Straße auf die Schiene, die die Grundlage jeder echten Umweltpolitik ist, wirklich erreicht wird, schweigen die PD und in Trient auch die AVS, während sie eine Stadtverwaltung wie die von Trient unterstützen, wo die Politik in diesem Sektor durch einen wiederholten Pakt der Zusammenarbeit des Mitte-Links-Bürgermeisters mit der Provinz (geführt von Mitte-Rechts und Lega) und dem Verkehrsminister Salvini, der der Lega angehört, geleitet wird: Sie alle sind sich einig, dass sie sowohl die Finanzierung des A22-Projekts (mit seinen schwerwiegenden Folgen für die Umwelt) als auch die nutzlose und verheerende Eisenbahnumgehung von Trient wollen, die darüber hinaus mit dem Projekt SuperTrento ein Türöffner für umfangreiche städtische Spekulationen in der Stadt ist.

#### 4. Intermodalität, Interport Trento, neuer Interport Isola della Scala

Wir sprachen über Autobrennero als Italiens zweitgrößtes Unternehmen im Schienengüterverkehr. Viele werden sich daran erinnern, dass unter den Argumenten, die der RFI vorbrachte, um den Bau der Umgehungsstraße von Trient positiv zu beurteilen, eines der wichtigsten von einer neuen Nutzung Flughafens sprach, bei der von den 2/3 ROLA-Zügen, die derzeit täglich in Roncafort abgefertigt werden, auf nicht weniger als 30 ROLA-Züge pro Tag aufgestockt würde, was eine enorme Steigerung der Nutzung des Flughafens bedeuten würde.

Abgesehen von der Angemessenheit einer solchen Entscheidung (1000 Lastwagen mehr pro Tag in einer Stadt wie Trient sind eine Umweltkatastrophe!), trifft das, was in der Projektfinanzierung enthalten ist, genau ins Schwarze was die RFI tatsächlich vorhat.

Die Provinz Trient hat der Gesellschaft, die das Güterverkehrszentrum verwaltet, etwa 10 Hektar Land abgetreten, um eine intermodale Anlage mit Güterzügen von jeweils 600 Metern Länge zu bauen. Diese wird aus sechs intermodalen Gleisen bestehen, die die Zugbildungszeiten beschleunigen werden. Diese Realisierung steht in direktem Zusammenhang mit der Tatsache, dass A22 in ihre Projektfinanzierung den Bau einer neuen intermodalen Anlage in Isola della Scala aufgenommen hat, wo eine ihrer Tochtergesellschaften (STR) etwa 90 Hektar Land besitzt. Ziel ist es das Logistiksystem von Verona (Quadrante Europa plus Isola della Scala) in das größte intermodale Drehkreuz Europas umzuwandeln, das auch als Bezugspunkt für den Güterverkehr dienen kann, der durch die angenommene Verdoppelung des Suezkanals und die Entwicklung des Mittelmeers zur neuen Drehscheibe für den weltweiten Warenverkehr entsteht.

Mit anderen Worten, der Interposto von Trient wird (jenseits der phantasievollen Hypothesen von RFI) weiterhin die Rolle eines territorialen Knotenpunkts spielen (vielleicht, wenn die Ausfahrt von PIRUBI in Trient sein wird, um einen Teil aus Val d'Aosta kommenden Verkehrs abzufangen), während der Großteil der Investitionen in die Intermodalität in Verona getätigt werden wird (die Projektfinanzierung sieht die Bereitstellung von 300 Millionen Euro für diese Realisierung vor). In Trient hingegen ist es sehr wahrscheinlich, auch angesichts der bevorstehenden geopolitischen Ereignisse und der von der A22 getroffenen Entscheidungen, dass die Umwandlung des ursprünglich als Zollabfertigungsstelle konzipierten Hafens in einen Knotenpunkt für den Straßengüterverkehr, in einen Lagerplatz für Güter mit der Funktion einer intermodalen Struktur für das Provinzgebiet fortgesetzt wird.

Kurzum, auch das letzte Argument für die Nützlichkeit der Vervielfachung der Brennerstrecke fällt in sich zusammen und bestätigt die völlige Nutzlosigkeit der geplanten Arbeiten.

5. Von Modena bis München: eine einheitliche Umweltpolitik, die dem Autoverkehr und den Beschränkungen des Güterverkehrs entgegenwirkt

Das heutige Treffen, sein Inhalt und der Traum von einer umweltverträglichen Verkehrspolitik dürfen nicht verloren gehen.

Heute findet hier ein wichtiger Dialog zwischen den Akteuren darüber statt, wie die Begrenzung des Autoverkehrs und die Maßnahmen zur Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene zu konkreten Tatsachen, zu politischen Handlungen der Gebiete werden können.

Wir prüfen die Hypothese einer Unterschriftensammlung entlang der Achse, um eine Güterverkehrspolitik zu fordern, die dem Umleitungsverkehr entgegenwirkt und darauf abzielt, mindestens ein Drittel des Güterverkehrs auf die Schiene zu verlagern und die restlichen dreißig Prozent dem Individualverkehr und der Straße zu überlassen. Den Anfang wird wahrscheinlich eine Petition an die Euregio Tirol machen, in der gefordert wird, dass sich diese europäische Region unverzüglich für die Umweltpolitik einsetzt und ihre Berufung als Gebirgsland bekräftigt, das die Natur, die biologische Vielfalt und die Umwelt in den Mittelpunkt seiner Politik und seiner Identität stellt.

"A will be tough" ist das Motto und die Ermutigung der NO TAV-Bewegung. Aber es ist auch eines der Dinge, die neben dem Kampf für den Frieden erstrebenswert sind.