

# Unnütze und schädliche Großprojekte im 21. Jahrhundert

Luca Mercalli

Mit dem Wort Großprojekt identifiziert man normalerweise ein Bauvorhaben von kolossaler Größe, gemessen am Menschen.

Seit der Antike unterscheiden wir zwischen nützlichen und unnützen Großprojekten. Unnützlich, ja sogar verderblich war der legendäre Turm zu Babel, der den Himmel erreichen sollte und der göttlichen Zorn und die Verwechslung der Sprachen verursachte. Nützlich waren die römischen Aquädukte, wie der Pont du Gard, unnützlich die ägyptischen Pyramiden und die kaiserlichen Triumphbögen, die wir heute unter ästhetischem Gesichtspunkt bewundern.

Was meine ich mit nützlich und unnützlich?

In jeder Konstruktion stecken Rohstoffe und Energie: Der Stein muss abgebaut und gebrochen werden, der Ton der Backsteine muss gebrannt werden mit gefällten Bäumen oder verbranntem Öl, die Arbeit muss von Menschen, Tieren oder Maschinen geleistet werden. Einige dieser Artefakte geben die Ressourcen, die sie verbraucht haben, zurück in Form von Verbesserung der Lebensqualität, wie z. B. ein Wasserleitungsnetz, ein Abwasserleitungsnetz, ein Kommunikationsnetz. Andere, eine Kathedrale, ein Residenzschloss, haben nur Symbolwert, stellen aber das Erhabene, Göttliche, das Leben nach dem Tode, die Macht, den Fortschritt dar.

Ich will dem nichts nehmen, denn der Mensch braucht auch ästhetische und spirituelle Werte, aber sicher ist der Eiffelturm zu nichts nützlich, und die 7300 Tonnen Eisen, mit denen er 1889 gebaut wurde, hätten wahrscheinlich die Lebensbedingungen der Pariser Bevölkerung auf andere Weise verbessern können, der Kanal von Cavour (*ein piemontesischer Graf, A.d.Ü.*) hingegen, hat Millionen von Menschen vor dem Hunger bewahrt.

Bis zur industriellen Revolution wurde die Energie, sprich Arbeitskraft, überwiegend umsonst von Sklaven erbracht oder durch horrenden Steuern finanziert, und so konnte sowohl das Unnütze als auch das Nützliche ohne störende öffentliche Debatten gebaut werden. Dann kommt die Moderne mit billigem Rohöl, Maschinen, die menschliche Arbeitskraft ersetzen und Technik, die kühne Träume wahr werden lässt.

Italien ist in der Nachkriegszeit eine einzige Großbaustelle, die Autostrada del Sole, Staudämme, Strom- und Telefonnetze: nützlich, da sie in kurzer Zeit die Lebensqualität von Millionen Menschen verbessern, geringe wirtschaftliche Kosten und damals akzeptable Kosten für die Umwelt haben. Alle rufen laut nach ihnen, sie sind ein politisches Vorhaben, der geringe lokale Widerstand wird durch den großen Fortschrittsglauben hinweggefegt.

Die Katastrophe des Vajont-Staudammes setzt allerdings eine Zäsur: wirtschaftliche Aspekte und Größenwahn der Anlage und Bereicherung einiger Weniger überwiegen das Gemeininteresse, und trotz der Anzeichen des Zusammenbruchs bringt die Politik nicht den Mut auf, eine Serie von Fehlern zu unterbrechen, die im Jahr 1963 2.000 Todesopfer fordert.

In der Zwischenzeit steigt der Lebensstandard und das nützliche und hilfreiche Großprojekt wird immer unnötiger: man kann sagen, dass es im Italien der 80er Jahre allen gut genug geht, die Wartung der bestehenden Infrastrukturen ist wichtiger als der Bau von Neuen. In den 90ern verdreht sich alles: Das nützliche Großprojekt ist plötzlich nicht mehr Antwort auf ein Problem, geteilt von der lokalen oder nationalen Bevölkerung, das unnütze Großprojekt nicht mehr Streben nach erhabener Schönheit und dadurch eigentlich ein Gemeingut,

sondern es wird ein Ungetüm, das sich selbst genug ist, eine Gelegenheit Gewinn herauszuschlagen.

Die Unternehmen, die sie bauen, berauben die Welt ihrer Rohstoffe, um zu überleben verschlucken sie ein Meer von Geld und vergießen ein Meer von Beton, egal wofür und weswegen, Hauptsache der Bagger baggert und der Betonmischer dreht sich. Wir befinden uns in der Epoche des schädlichen Großprojektes. Es wird durch das Zusammenspiel von Technik und Finanztricks ermöglicht: falsches Geld, das nur auf dem Papier existiert und Kredite, für die alle kommenden Generationen aufkommen müssen.

Für die meisten Großprojekte des 21. Jahrhunderts wird mit rhetorischem Fortschritt und Moderne geworben, die nur Positives zulassen, und falls es Probleme mit der Umwelt gibt: ja, die muss man eben wegstecken im Hinblick auf die glänzenden Versprechungen einer lachenden Zukunft. Die Gelder werden dem Steuerzahler entzogen, ohne dass dieser je erfährt, wie schwer der Infrastrukturriese auf seiner Tasche liegt. So wird der Schaden irreversibel: öffentliche Verschuldung, Verbauung von Agrarland, Zerstückelung von regionalen Ökosystemen, Luft-, Wasser- und Umweltverschmutzung, Energie- und Rohstoffverschwendung, Abfallproduktion, Umweltzerstörung.

Das ist die Abkehr vom Erhabenen: Groß ist nicht mehr gleichbedeutend mit bewundernswert, sondern die Banalität der heutigen Stahlbetonbauten und das Streben nach maximalem Gewinn bringen Wucherungen ohne jeglichen ästhetischen Wert hervor, bei denen niemand versucht hat, das vorgetäuschte "Nützliche" mit einem angenehmen Aussehen zu versehen.

Das schädliche, unerwünschte Großprojekt wird zum Fass ohne Boden, das Ressourcen verschluckt, keine Probleme löst, stattdessen neue bringt und Schaden anrichtet in einer überbevölkerten Welt, in der der Platz nicht mehr ausreicht.

Matteo Melchiorre, ein junger venezianischer Historiker, trifft mit seinem letzten literarischen Sachbuch "*La banda della superstrada Fenadora-Anzù – mit subversiven Hirngespinsten*" (*Die Bande der Schnellstraße Fenadora-Anzù, A.d.Ü.*) den Nagel auf den Kopf des überholten, ‚zementorientierten‘ Fortschrittsdenkens.

Die Schnellstraße ist Teil jenes Projektes neuer Verkehrsarterien der Belluner Talebene, die von teils gierigen, teils phantasielosen Politikern vorangetrieben werden, weil die neue Brücke, der neue Tunnel Sauerstoff in die Lokalwirtschaft pumpt und den strukturellen Untergang verhindert.

Aber ein paar ehrhafte Leute machen nicht mit, brechen den Zauber und machen die Umweltzerstörung durch die unendliche Baustelle publik. Sie versuchen mehr schlecht als recht dagegen anzukämpfen, aber am Ende ist es zu spät, der Fortschritt ist nicht aufhaltbar, die Schnellstraße ist am längeren Hebel als alles um sie herum. „Sie ist ein Energiebündel, das einfach alle Hürden umwirft und umgeht und geradeaus ihrer Planung folgt.“

Zu spät wurde das Bewusstsein gewonnen, zu wenige sind die gegnerischen Seelen, zögernd und amateurhaft: "Worte, wir sind in den Worten gefangen. Aus denen befreit man sich nicht. Die Tatsachen können in der Zwischenzeit fliehen."

Was die Fenadora-Anzù-Straße angeht, sind die Tatsachen geflohen, die grünen Wiesen von Feltri gibt es nicht mehr.

**Im Susatal mit 70.000 Einwohnern besteht gegen die schädliche Hochgeschwindigkeitstrasse Turin-Lyon noch Hoffnung auf Reue.**