

Vom Tal aus versteckt hinter einer senkrechten Wand

Der rauhe Charme von Chamois - Auf der Rückseite des Matterhorns bietet ein Ort nichts als Ruhe und Abgeschiedenheit / Von Gerhard **Fitzthum**

Emilio macht Körbe. Doch nicht des Verkaufserlöses wegen, sondern aus Gewohnheit. Siebzig Jahre alt, lebt er von einer bescheidenen Rente, die er sich in der Landwirtschaft verdient hat. Zehn Kühe hatte er einmal, damals, als im Dorf noch Leben herrschte. Heute ist der Senior der einzige ganzjährige Bewohner von Suisse. Die anderen Häuser des Weilers sind verfallen oder zu Sommerresidenzen umgebaut. Im Frühsommer etwa ist alles verbarrikiert, Suisse ein Geisterdorf. Emilio hat nicht einmal Telefon.

Suisse gehört zur Gemeinde Chamois, und Chamois liegt nicht auf Korsika oder in den Pyrenäen, sondern im Valtournenche, einem der touristischen Hauptkampfpfätze Norditaliens. Bekannt ist das Valtournenche vor allem durch den Ort, an dem das Seitental der Valle d'**Aosta** endet: Breuil-Cervinia, eine Tourismus-Retorte, die in den dreißiger Jahren aus dem Boden einer zweitausend Meter hohen Almweide gestampft wurde. Der zweite Teil ihres Namens weist auf die eigentliche Attraktion des Tales: Monte Cervino nennen die Italiener das Matterhorn, das von Süden betrachtet nicht weniger spektakulär aussieht als von Zermatt aus. Breuil-Cervinia ist neben Dolomiti Superski, Courmayeur und Sestrière die größte und renommierteste Skistation auf der Alpensüdseite.

Belästigt die Stadt im Gebirge das Auge, so sind die Weiler von Chamois unsichtbar - vom Talgrund aus zumindest. In Buisson, fünfzehn Kilometer talabwärts, beginnt der Aufstieg oder, besser gesagt, die Auffahrt. Von der Talstation der Seilbahn führen weit durchhängende Stahlkabel auf den Steilhang zu, um zuletzt in einer Nebelbank zu verschwinden. Von der Existenz einer Siedlung namens Chamois ist hier unten aber auch bei guter Sicht nichts zu erahnen. Ihre sechs Ortsteile liegen auf einem versteckten Sonnenbalkon über einer siebenhundert Meter hohen Felswand, die beinahe senkrecht aufsteigt.

Handels- und Reisewege führten deshalb immer an Chamois vorbei. Auch keiner der sonst so umtriebigen frühen Alpenkundler machte sich die Mühe des Aufstiegs. Wenn Chamois in ihren Schriften erwähnt wurde, dann allenfalls aus Gründen der Vollständigkeit. Die englischen Reiseschriftsteller, die zwischen 1800 und 1860 die ganzen Westalpen durchstreiften, ignorierten den Ort sogar vollends. Piero Venesia, der Autor der einzigen Publikation zu Chamois, erklärte das 1974 damit, daß der Ort keinerlei historische und künstlerische Attraktionen hatte und der Anstieg zwar anstrengend war, aber kein alpinistisches Prestige versprach.

So blieben die dreihundert Chamoisiennes über Jahrhunderte hinweg unbehelligt von den Vertretern der städtischen Kultur. Die Zeit schien stillzustehen, und was Weltgeschichte war, interessierte hier kaum jemanden. Bis zum siebzehnten Jahrhundert profitierten die Bergler noch von der klimatischen Gunstphase, die das Anbauen von Getreide auch in großen Höhen erlaubte. Die Winter waren kurz, die Schneefallgrenze lag weit oben. Als Ackerbauern waren die Menschen autark, von der Nachfrage in Turin und Mailand ebenso unabhängig wie von den Weltmarktpreisen. Angebaut wurden Roggen, Hafer, Weizen, Gemüse und von 1815 an auch Kartoffeln. Das Leben war freilich nicht so romantisch, wie es manchem Stadtmenschen heute erscheint. Nur jeden dritten Einwohner ernährte das Land, das er besaß. Alle anderen mußten nach Zusatzverdiensten Ausschau halten. Sie züchteten Vieh, flochten Körbe oder verdingten sich als Saisoniers im Talgrund des Aostatals, den Städten der oberitalienischen Tiefebene oder gar in der Schweiz und in Frankreich. Eine Zukunft in der modernen Welt gab es für die Bauernsiedlung ohnehin nicht, denn mit dem Entstehen der Agrarindustrien in den Ebenen verlor die Berglandwirtschaft ihre ökonomische Valenz. Mit der halben Mühe konnte man unten in den Fabriken doppelt soviel verdienen und hatte zudem regelmäßig freie Tage. Nach dem Ersten Weltkrieg begann ein Exodus, in dessen Verlauf sich die Einwohnerzahl binnen weniger Jahre halbierte.

Die Öffnung zur Außenwelt kam erst 1955, als die autonom gewordene Region **Aosta** den Berglern eine Seilbahn finanzierte. Die kleine Kabine hatte acht Plätze, was für hundertfünfzig Einwohner auch

genug erschien. Doch es dauerte nicht lange, da entdeckte der Tourismus die höchstgelegene Dauersiedlung des Aostatal. Chamois faszinierte die Fremden nun aus genau den Gründen, aus denen es zuvor ignoriert wurde - wegen seiner Abgeschlossenheit und Ruhe. Umgeben von Orten, in denen der Massentourismus einzuziehen begonnen hatte, galt Chamois mit einem Mal als "nuovo paradiso", als Oase der Stille und der Langsamkeit in einer immer hektischer werdenden Welt.

Anfangs hatten nur ein paar Maler und Schriftsteller Chamois als Sommerfrische und Ort der Inspiration genutzt. Da es keinerlei touristische Infrastruktur gab, übernachteten sie im Pfarrhaus. Mit steigender Besucherzahl entstand Bedarf für richtige Hotels, so daß zwischen 1963 und 1968 das Albergo Chamois, das Edelweiß und das Bellevue eröffneten - alles Einsternhäuser mit geringem Komfort, aber immerhin hundertvierzig Betten. Der Sessellift zum Lago Lod aus dem Jahr 1964, der fünfhundert Skifahrer in der Stunde transportieren konnte, lockte zudem immer mehr Wintersportler an. Die alte Seilbahn wurde zu klein und 1968 durch eine mit fünfunddreißig Plätzen ersetzt. 1996 wurde sie sogar noch einmal modernisiert.

Trotz des komfortablen Transportmittels waren wir am Morgen zu Fuß aufgestiegen; auf der einzigen Verbindung zum Tal, die es vor dem Bau der Seilbahn gegeben hatte: einem steilen Saumpfad, auf dem man siebenhundert Höhenmeter überwinden muß. Einen Moment hatten wir gezögert, denn die Auffahrt mit der Seilbahn kostet umgerechnet nur zwei Mark. Aber wie sonst erhält man eine Ahnung davon, was es bedeutet hat, hier früher zu leben - auf einer isolierten Terrasse, mindestens zwei Stunden vom nächsten Ort entfernt, von der es im Winter überhaupt kein Entrinnen gab.

Hinter dem Weiler Nuarsaz beginnt sich der Weg zunächst in steinigten Serpentinaen durch den Wald zu winden. Immer wieder führt er auf die Felswand zu und weicht ihr doch lange Zeit noch aus, ehe er in Stufen direkt in die Felsenlandschaft hineinführt und man sich unversehens in der Steilwand wiederfindet. Man sieht nun die Kabel der Seilbahn über und den Abgrund unter sich. Das breite, grasbewachsene Felsband lädt trotzdem zum Verweilen ein. Hier konnten sich die Maultiere einen Moment ausruhen, bevor es weiterging. Und an dieser Stelle machten auch die Träger eine Pause, wenn sie einen Toten zur Beerdigung ins Tal hinuntertrugen. In einer Felsnische steht eine kleine Marienfigur, darunter die Inschrift: "Notre Dame Auxiliatrice, secourez les voyageurs." Schützen sollte sie die Wanderer vor herabfallendem Geröll und im Winter vor Lawinen. Chamois ist, wie der französische Name verrät, ein Ort für Gamsen - ein Ort, an dem sich die Menschen den Gesetzen der Natur unterwerfen müssen.

An der Madonnina wird die Mulattiera zu einem bequemeren Grasweg, der durch offenes Gelände führt. Er ist gut befestigt und besticht durch kunstvoll angelegte Kehren, mit denen man schnell an Höhe gewinnt. Hier war uns Emilio entgegengekommen, der sich im Steilhang das Haselnußholz sucht, aus dem er seine Körbe flicht. Vollbepackt steigt er dann nach Buisson ab und fährt mit der Seilbahn wieder hinauf.

Weiter oben macht ein altes Holzkreuz deutlich, daß man die kleine Welt von Chamois betritt. Schon sieht man den ersten Weiler am Wiesenhang liegen - eine organisch gewachsene Gruppe aus einem Dutzend Holz- und Steinhäusern. Von weitem sieht es aus, als habe sich hier seit Jahrhunderten nichts verändert. Die Seilbahn führt weit oberhalb des Dorfes vorbei, Autos parken nirgendwo, auch sieht man keine Zufahrtsstraße. Doch gleich die ersten Gebäude sind in Ferienhäuser verwandelt worden. Nur Wiesenwege mit alten Holzgeländern führen nach La Ville, den Weiler, der einmal La Grande Ville de Chamois hieß und das Zentrum der Gemeinde war - damals, als jeder, der nach Chamois wollte, noch durch den Weiler hindurchmußte.

Irritierend wirkt in dieser Pastorale einzig die Unordnung rund um die Häuser. Statt an Blumenparadiese erinnern die kleinen Vorgärten an Bauhöfe und Lagerplätze. Überall sieht man mit Plastikfolien abgedeckte Bretterhaufen, wild aufgeschichtete Steinplatten zur Dacheindeckung, Feuerstellen, an denen offenbar Müll verbrannt wird. Das Durcheinander ist freilich keineswegs Zeichen für einen speziellen Hang zur Unordnung. Vielmehr ist Chamois der einzige Ort Italiens, der nicht mit dem Auto erreichbar ist. Folgerichtig wird nichts weggeworfen, das man nicht vielleicht doch irgendwann noch einmal brauchen könnte. Man müßte es im Tal nachkaufen, in die Seilbahn verladen und von der Bergstation mit Holzkarren oder einem Mini-Traktor ins Dorf hinunterschaffen - viel zu kompliziert. Wo die technische Mobilität eingeschränkt ist, besitzen auch einfachste materielle Dinge einen großen Wert.

Im von der Seilbahn erschlossenen Gemeindezentrum Corgnola sieht es kaum anders aus. Trotz einiger herausgeputzter Neubauten weht auch hier der Hauch des Ungepflegten durch die Gassen. Die Wirtin der Bar Chamois sitzt strickend in der Sonne, die alten Liegestühle auf ihrer Terrasse sind leer. Ein alter Mann in Bluejeans und Gummistiefeln geht vorüber und grüßt mit einem kurzen Nicken. An seinem Gürtel hängt eine Machete. Ein Touristenpärchen kommt von der Seilbahnstation

herübergeschlendert, ein paar Hunde streunen durchs Dorf. Alles liegt hier dicht beieinander: der Skiverleih, das moderne Rathaus, der Laden, zwei Bars und die Hotels. Im Winter müssen die Wintersportler ihre Skier und Snowboards nur über die gepflasterte Piazza tragen, und schon können sie in den Sessellift steigen.

Nur eines der Hotels, das ganz aus Stein gebaute Albergo Cly, ist neueren Datums. Es ist geschlossen und steht zum Verkauf - familiäre Streitigkeiten, heißt es. Das dürfte freilich nur die halbe Wahrheit sein. Die andere Ursache ist grundsätzlicherer Natur: Die Saison dauert in Chamois gerade zwei Monate im Winter und sechs Wochen im Sommer. Dazu kommen ein paar Tage rund um Ostern und die Winter-Wochenenden. Außerhalb dieser Zeiten ist Chamois praktisch touristenfremd. "Morto", kommentiert Bürgermeister Lucca Rigolet den Normalzustand des Ortes lakonisch.

Die Hoteliers haben unter solchen Bedingungen einen schweren Stand. Geld zum Renovieren bleibt ihnen keines übrig, sie sind schon froh, wenn keine Kontrolleure kommen. Carlo Torino, ein Aussteiger aus Turin, hat in seinem Albergo Bellevue Duschen und Toiletten in Eigenregie eingebaut und es nicht allzu genau genommen. Entstanden ist ein so bizarres wie gemütliches Gesamtkunstwerk, dem die Behörden keinen zweiten Stern verleihen werden. Das ist dem vollbärtigen Fünfzigjährigen aber egal. Das Hotel, das eher einer abgehalfterten Jugendherberge gleicht, betreibt er allein, es ist sein Leben. "In Turin war ich ein Niemand", sagt er, "hier oben kennt mich jeder und kenne ich jeden." Mit der finanziellen Misere versöhnen ihn Musik und die Berge.

Die Aufrüstung des Skigebiets mit Schneekanonen und automatischer Liftkartenkontrolle hat den erhofften Aufschwung nicht gebracht; im Gegenteil: Jetzt stürmen an schönen Sonntagen zwar bis zu zweitausend Skifahrer den Ort, aber am Abend sind alle wieder verschwunden. "Früher hatten wir eine geschlossene Gesellschaft von Hotelgästen, die hier oben Ferien machten", klagt Andrea Zanelli, Besitzer des Albergo Edelweiß. "Heute stehen die Hotelbetten leer, und wir halten uns mit dem Verkauf von Cappuccini und Panini über Wasser."

Durch die Investitionen in den vergangenen zehn Jahren hat sich Chamois vom beschaulichen Winterurlaubsort in ein Tagesskigebiet verwandelt und ist nun mehr denn je von Wetter und Schneelage abhängig. Seinen speziellen Charme hat es damit zwar nicht verloren, zumal nur am Wochenende Betrieb herrscht, aber für die Hotellerie ist die Katastrophe programmiert. Das Albergo Chamois ist schon lange nur noch eine Bar, das leerstehende Rascard taugt bereits als Kulisse für einen Gruselfilm, und das Albergo Cly, das einzige Dreisternehotel vor Ort, wird vermutlich noch lange auf einen Käufer warten.

Für ein professionelles Fremdenverkehrsbüro hat die finanzschwache Gemeinde kein Geld, Marketinginitiativen sind an die Tourismuszentrale in Breuil-Cervinia delegiert. Doch auch hier macht man allenfalls in Italien Werbung. So wird sich nichts daran ändern, daß Chamois bei Ausländern kaum bekannt ist. Nur im Februar, wenn kein Italiener mehr zu sehen ist, tauchen Belgier und Franzosen auf, die außer der Ruhe auch

Fortsetzung auf der folgenden Seite

die günstigen Tarife des Skigebiets zu schätzen wissen. Die deutschen Touristen, die sich jenseits des Bergs in Zermatt gegenseitig auf die Füße treten, liegen nur knapp über der Nachweisgrenze: Einzig eine Wandergruppe kommt seit zehn Jahren jeweils im April. Sie sind dann die einzigen Gäste im Ort, für Carlo Torino eine willkommene Abwechslung und eine kleine Finanzspritze in der toten Zeit.

Kaum besser ist es um die Landwirtschaft bestellt. Nur noch fünfundvierzig Kühe gibt es in der Gemeinde, um 1950 waren es noch dreihundertfünfzig. Die Folgen für das Landschaftsbild sind fatal. Die weiten Grashänge, die einst Anbau- oder Weideflächen waren, wachsen langsam zu. Um der Vegetation Herr zu werden, flämmt man die Wiesen gelegentlich ab. Trotzdem bleibt dies ein Windmühlenkampf. Wenn hier nicht bald wieder Tierherden grasen, wird die Landschaft erst verbuschen, dann verwalden. Die Schönheit der alten Kulturlandschaft mit ihren Terrassen wird verschwinden.

Bedroht sind vor allem die großflächigen Weiden zwischen Corgnola und Suisse, dem abgelegensten Weiler von Chamois. Man erreicht ihn über den alten Verbindungsweg, der seit Jahrhunderten in die Nachbargemeinde La Magdeleine führt. Die bergseitigen Hänge sind schon überwuchert, während Emilio rund um das Dorf noch das Schlimmste verhindert. Doch auch hier rückt der Wald näher.

Der Weg entlang der Bergflanke nach La Magdeleine war die Alternative zum Abstieg ins Tal. Er führt noch über die kleinste Gemeinde des Valtournenche hinaus und hält bis zum Weiler Promiod in etwa die

Höhe. Zunächst geht es durch bezaubernden Lärchenwald mit wunderbar weichem Boden. Zur Rechten fällt das Gelände fast senkrecht ins Valtournenche ab, dreht man sich um, hat man einen überwältigenden Blick auf das Matterhorn. Völlig souverän thront die Felspyramide über dem schneebedeckten Alpenhauptkamm.

Von Promiod stieg man früher auf einem gut befestigten Saumpfad knapp tausend Höhenmeter nach Châtillon ins Aostatal hinunter. Historische Quellen sprechen von vier Stunden Fußmarsch von Chamois in das schöne Handelsstädtchen am Talausgang des Valtournenche. Das war nicht viel länger als der direkte Abstieg nach Buisson, aber weniger gefährlich. William Brockedon, der Verfasser des "Journal of Excursions in the Alps", beschrieb den Weg durch das tief eingeschnittene Tal der Marmore 1825 als abenteuerlich. Überall hätten riesige herabgestürzte Felsbrocken gelegen und Holzkreuze gestanden, die an erschlagene Wanderer erinnerten.

Obwohl La Magdeleine ähnlich hoch und versteckt liegt, erinnert wenig an das verträumte Chamois. Schon weit vor dem Ort gerät man auf eine breite Asphaltpiste, auf der das Laufen kein großes Vergnügen mehr macht. Im Dorf prägen Teerflächen und Leitplanken das Bild, eine dreistöckige Parkterrasse steht auf Betonstelzen und wirkt besonders gespenstisch, weil sie völlig leer ist. Neben der Kirche baut man nun eine Tiefgarage, um die Autos aus dem Ortsbild zu bekommen. Zugleich sieht man Plakate, die zu einem Oldtimertreff nach La Magdeleine einladen. Nicht nur die Besitzer der alten Vehikel, auch die Schaulustigen werden natürlich mit dem Auto heraufkommen.

Wie in Chamois tummeln sich auch in La Magdeleine die Touristen nur wenige Wochen im Jahr. Reger Betrieb herrscht am Wochenende, wenn die Zweitwohnungsbesitzer aus **Aosta**, Mailand oder Genua heraufgebraust kommen. Auf knapp hundert Einwohner entfallen bereits tausend Gästebetten in der sogenannten Parahotellerie. In Chamois verbietet dagegen ein kommunaler Erlaß den Bau privater "seconde case". Derartige Schutzmaßnahmen für ein intaktes Ortsbild fehlen in La Magdeleine, und so beginnen die Chalets nun auch außerhalb der noch überschaubaren Ortsteile die Hänge hinauf- und hinabzuwuchern. In einem mit dem Auto erreichbaren Freizeitort, in dem kaum jemand von Zimmervermietung allein leben kann, scheint es zum Landverkauf und zum fortgesetzten Bauen keine Alternative zu geben. Wenigstens gibt es in der Region **Aosta** ein Gesetz, das zur traditionellen Eindeckung der Dächer in Stein verpflichtet.

Eine Wanderstunde entfernt liegt Promiod - wiederum eine andere Welt. Aus dem Wald heraus führt ein von Trockenmauern gesäumter Feldweg durch eine traumverlorene Wiesenlandschaft auf den Weiler zu, der zum Talort Antey gehört. Der Blick fällt auf die weltfernen Gipfelketten um den Gran Paradiso und den erhabenen Mont Emilius, den Hausberg von **Aosta**. An manchen Stellen haben Hagebuttenbüsche den Hohlweg unpassierbar gemacht, und man muß auf die Wiesen ausweichen. Sie werden noch gemäht, haben aber im Unterschied zu den meisten anderen Nutzflächen auf den trockenen Südhängen des Aostatals noch keine automatischen Sprinkleranlagen. Vom Waldrand aus scheint Promiod aus zwei Ortsteilen zu bestehen, bald aber erkennt man, daß es sich bei der einen Siedlung um einen Campingplatz mit festen Stellplätzen handelt. Weit vom Dorf entfernt, ist er an den Rand der Schlucht gebaut. Ein paar Autos stehen auf dem Parkplatz, auf dem Gelände gibt es eine Bar.

Im Ort selbst ist weniger los - um es vorsichtig zu formulieren. Von den zwei Dutzend urtümlichen Steinhäusern scheint kaum noch eines bewohnt. Nur die beiden dampfenden Misthaufen und das romantische Gemüsegärtchen mit altem Holzzaun deuten an, daß sich irgend jemand nicht scheut, in einem Ensemble von Ruinen zu leben. Touristenchalets sind nirgendwo zu sehen, offenbar schreckt das geruchsintensive dörfliche Untergangsszenario potentielle Rustico-Käufer ab. Nur am Ortsausgang hat sich ein Städter eine Ferienvilla gebaut und sie mit einem Metallzaun vom Rest des Dorfes abgegrenzt.

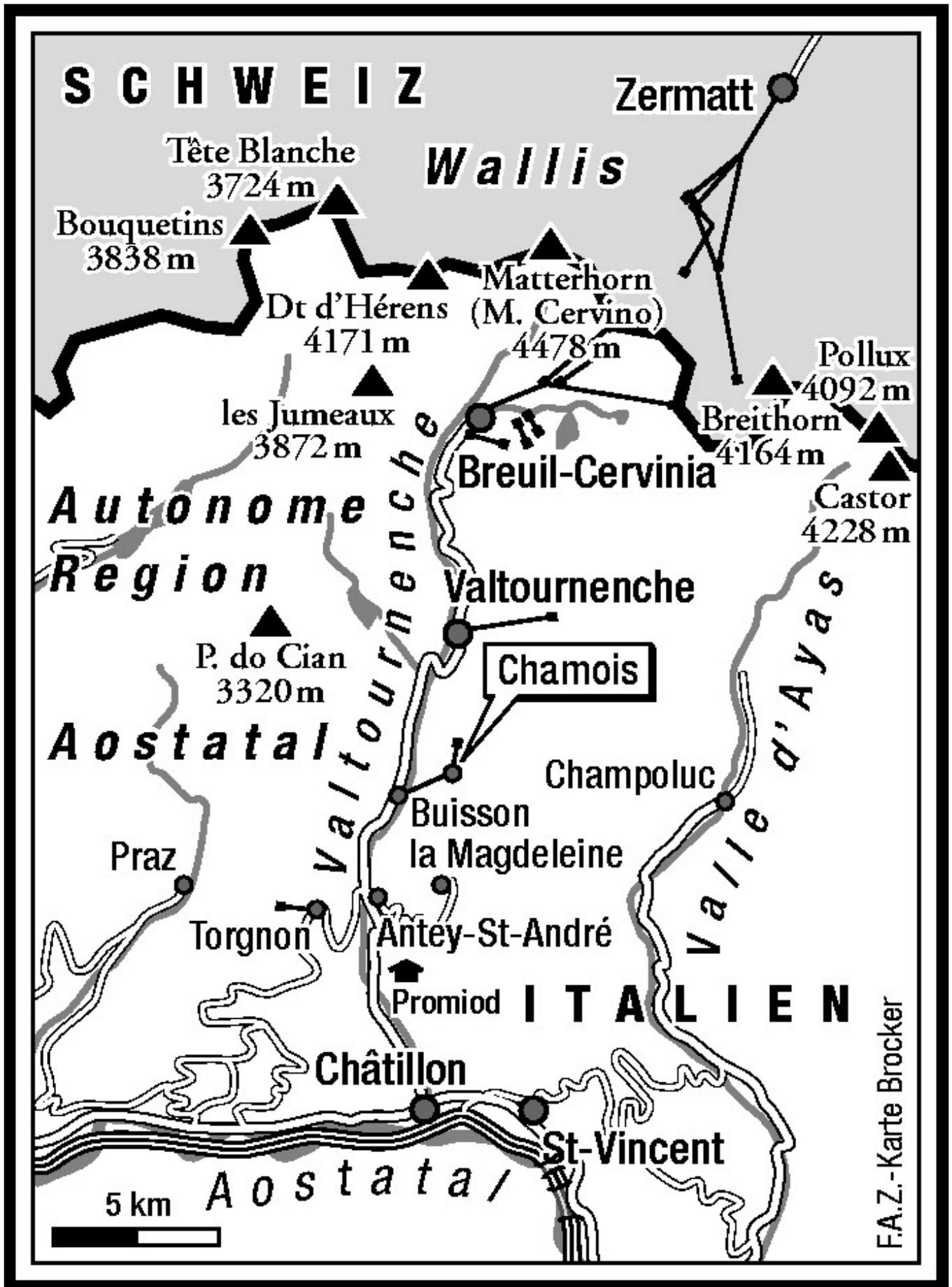
Auf der staubigen Hauptstraße treffen wir Claudio Puglia, der vor wenigen Jahren als erster im vierzehnhundert Meter hoch gelegenen Sackgassendorf wieder ganzjährig zu wohnen begann. Er erzählt von einem Jungbauern, der zurückgekehrt sei, und von April bis Oktober lebten zwei weitere Bauernfamilien hier mit ihren Rinderherden. Puglia, der zum Arbeiten jeden Tag eine halbe Stunde nach Châtillon hinunterfährt, glaubt, daß das nur der Anfang sei. In zehn Jahren, prophezeit er, würde das Dorf wieder leben. Schließlich sei Ruhe, das merkten immer mehr Menschen, ein "durch nichts zu ersetzendes Gut".

Nun. Seine Prognose scheint ein wenig arg optimistisch. Wahrscheinlicher dürfte es sein, daß auch Promiod irgendwann von Ferienhausverkäufern entdeckt wird, Zäune um die Anwesen gezogen und die Fensterläden dreihundert Tage im Jahr geschlossen sein werden. Eine gewisse Hoffnung macht allerdings das Beharrungsvermögen der Jungen, das auch in Chamois auffällt. Dort hing am Rathaus die offizielle Wahlliste für den Gemeinderat. Die meisten Kandidaten waren jünger als fünfunddreißig.

Kasten:

Anreise: Mit dem Auto oder Zug/Bus über Bern, Martigny und den Grand Saint Bernard nach **Aosta** und dort talabwärts nach Chatillon, wo das Valtournenche beginnt. Oder mit dem Zug über Mailand und Chivasso. Im Aostatal ist die Zuglinie wegen der Überschwemmungen im vorigen Herbst bis auf weiteres gesperrt. Als Ersatz fährt ein Bus.

Informationen: Maison Comunal Chamois, fraz. Corgnola, I-11020 Chamois (AO), Tel. 00 39/01 66- 4 71 34, Fax -4 71 51, E-Mail: comunedichamois@netvallee.it.



Bildunterschrift:

Der Weiler La Ville hieß einmal stolz La Grande Ville de Chamois und war das Zentrum der Gemeinde. Diese Zeit ist lange vorbei.

Foto Gerhard **Fitzthum**

Autor/ en: **Fitzthum**, Gerhard

Alle Rechte vorbehalten. © Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH

Alle Daten und Artikel sind urheberrechtlich geschützt. Die Verwendung ist nur zum eigenen dienstlichen Gebrauch möglich. Nicht gestattet sind insbesondere jegliche Weitergabe an Dritte, Vervielfältigung sowie mechanische und oder elektronische Speicherung. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhalts der Beiträge besteht keine Haftung und Gewährleistung.

F.A.Z., 11.04.2001, Deutschland und die Welt (Politik), Seite 13 - Ausgabe D2, D3, D3N, R1 (veränderte Version) - 1212 Wörter

Entscheidung am Montblanc

Die Hoffnungen der Verkehrskritiker richten sich auf den gesperrten Tunnel zwischen Frankreich und Italien / Von Gerhard **Fitzthum**

AOSTA, im April. Das Schaufenster eines Spielwarenladens im Jahr 2001: Wie ein Relikt aus vergangener Zeit steht ein aufgeklapptes Spielbuch zwischen Lego-Raumschiffen und Game-Boys. Es zeigt Viadukte und Eisenbahntunnels aus rotem Backstein, darüber eine intakte Bergwelt mit Alpweiden, Wäldern und Gletschern. Eine beliebige Phantasielandschaft? Die Idylle hat einen Namen: "Monte Bianco" steht in großen Lettern über dem Tunnelportal.

Die Wirklichkeit am Montblanc-Tunnel sieht anders aus: Von Ziegenhirten, romantischen Berggasthäusern und Wegen nach menschlichem Maß keine Spur; statt Schienen führt ein Asphaltstreifen ins Innere des Berges. Im Jahr 1965 für jährlich 450 000 Durchfahrten konzipiert, passierten den elf Kilometer langen Straßentunnel zuletzt zwei Millionen Fahrzeuge. Fast die Hälfte waren Lastkraftwagen. Im Moment herrscht Ruhe im Tal. Seit der verheerenden Brandkatastrophe im März 1999 ist die Verbindung zwischen Frankreich und dem italienischen **Aosta-Tal** gekappt. Die französische Justiz hat die Reparaturarbeiten zwar schon im Oktober vergangenen Jahres freigegeben, doch bis zur Wiedereröffnung werden noch Monate vergehen. Im Wege stehen nicht nur technische, sondern auch politische Schwierigkeiten: Bürgerinitiativen haben auf beiden Seiten des Tunnels 150 000 Unterschriften gesammelt, um die Rückkehr der Lastwagen zu verhindern. Sie stellen die eigentlichen Risikofaktoren in der engen Röhre dar, die auch nach der Erneuerung den modernen Sicherheitsstandards nicht genügen wird. Sie lassen die Täler in Lärm und Abgasen versinken und beeinträchtigen die Lebensqualität der Anwohner. "Durch die Verwandlung unseres Lebensraums in einen Transitkorridor für den Gütertransport sind wir zu Geiseln internationaler Wirtschaftsmächte geworden", sagt Eligio Milano, der Sprecher der Bürgerinitiative aus dem italienischen Ort Courmayeur.

Unter den Politikern des **Aosta-Tals** stößt er damit auf taube Ohren - zu sehr profitiert man hier vom endlosen Strom der Lastwagen. Seit der Öffnung der Märkte kann man beim grenzüberschreitenden Warenverkehr zwar keine Mehrwertsteuer mehr erheben, doch in Rom braucht man die Volksvertreter der autonomen Region als Mehrheitsbeschaffer und ersetzt den Bewohnern, den "Valdostani", die entgangenen Einnahmen einfach aus der Staatskasse. Ein knappes Drittel der regionalen Haushaltseingänge besteht aus solchen Mitteln - und gemäß dem Autonomiestatut bleiben neunzig Prozent davon im Tal, genauso wie neun Zehntel der gewöhnlichen Steuereinnahmen. Weil die Lastwagen also nicht wirklich unwillkommen sind, leitete die Landesregierung Mitte der achtziger Jahre eine der teuersten Symptombehandlungen aller Zeiten ein: Sie entschied, die Autobahn Turin-**Aosta** bis hinauf nach Courmayeur am Montblanc-Tunnel weiterzubauen, und übernahm die Hälfte der Kosten. Was das nur 32 Kilometer lange, weitgehend fertiggestellte Teilstück 1,7 Milliarden Mark teuer macht, sind große Fahrbahnen, talüberspannende Brücken und vor allem die Tatsache, daß drei Viertel der Strecke unter Tage verlegt wurden. Der Bergwald stirbt nun zwar weiter, aber den Lärm und den Protest der Anwohner ist man erst einmal los.

Natürlich bringt die Lastwagenflut der Gebirgslandschaft des Valle d'**Aosta** einen schlechten Ruf unter Touristen ein. Doch die Politiker scheint dies nicht zu stören. Von Tummelplätzen wie Courmayeur und Breuil-Cervinia abgesehen, ist der Fremdenverkehr im **Aosta-Tal** ein Stiefkind geblieben. Man hat ihn einfach nicht nötig - und ist mitunter sogar stolz darauf: "Die Landesväter bilden sich ein, die Region habe ihren Reichtum aus eigener Kraft erwirtschaftet", sagt Elio Riccarand, der bis 1998 Assessor für Umwelt, Verkehr und Infrastruktur war. In Wirklichkeit lebe sie aber von Geld, das weder aus einer Leistung, noch aus einem Produkt entspringt. Statt Entwicklungen zu fördern, die sich an lokalen Gegebenheiten orientieren, verewigt sich die Landesregierung nun mit imperial anmutenden Verwaltungsbauten, Sportpalästen und komfortablen Straßen bis in die abgelegensten Winkel des Gebirges. Aufgrund ihres Reichtums könnten die Valdostani nun auf die eigenen Stärken setzen und Berglandwirtschaft, Naturschutz und Tourismus miteinander verbinden, doch lieber subventioniert man einfach die Bergbauern. Unter den Landespolitikern steht Riccarand ziemlich allein. In einem politischen Gebilde wie dem **Aosta-Tal**, in dem die Administration Anteile der Autobahngesellschaft besitzt, geben

sich Verkehrsgegner keinen Illusionen hin. Die italienische Bürgerinitiative hat deshalb ihre Forderung, den Schwerverkehr zu verbieten, vorsorglich auf Fahrzeuge von mehr als 28 Tonnen Gewicht beschränkt. Schließlich fehlt auch der Rückhalt der Bürgermeister, die allesamt der Union Valdôtaine angehören, der nahezu allein regierenden Autonomie- und Autopartei des **Aosta-Tals**.

Anders sieht es auf der französischen Seite des Tunnels aus, und hier liegt die große Hoffnung der Verkehrsgegner. Die Kommunalpolitiker des oberen Arve-Tals haben die Petition der Bürgerinitiativen unterschrieben, die Bevölkerung unterstützt sie ebenfalls, und auch Feuerwehr und Gewerkschaften sind schon gegen die "Neuaufgabe des Sicherheitsrisikos" auf die Straße gegangen. Michel Charlet, der Rathauschef von Chamonix, droht den Politikern im fernen Paris sogar, mit 2000 Gleichgesinnten die Tunnelzufahrt zu blockieren, falls man die Forderungen der Anwohner ignoriere.

Mehrere nationale und internationale Umweltschutzorganisationen unterstützen Michel Charlet. Sie haben erkannt, daß die Entscheidung am Montblanc auch die zukünftige Transportpolitik bestimmen könnte. Mehr als 100 Umweltverbände aus allen Alpenländern unterzeichneten darum ein Manifest, das die Sperrung des Tunnels für Lastwagen und eine Abkehr von der herrschenden Transportpraxis verlangt. Zum Schutz der Alpentäler und ihrer Bewohner müßten die alpenquerenden Handelsgüter in Zukunft über die Schiene rollen. Die Umweltschützer scheinen mit dieser Forderung offene Türen einzurennen. Frankreich und Italien haben sich vor kurzem geeinigt, einen Eisenbahn-Basistunnel zwischen Turin und Lyon zu bauen. Doch auch damit wird die Lösung des Problems nur vertagt, denn die 21 Milliarden Mark teure Schnellverbindung dürfte frühestens 2015 fertiggestellt sein. Bis dahin wird sich der Güterverkehr auf der Straße noch einmal verdoppelt haben, es sei denn, man würde in ganz Europa eine kilometerabhängige Schwerverkehrsabgabe einführen.

Solch unpopuläre Maßnahmen sind vom EU-Verkehrsministerrat kaum zu erwarten, wo man sich derzeit um eine "Fahrverbotsharmonisierung" bemüht, um auf lange Sicht zu verhindern, daß weitere Staaten den freien Warenverkehr durch Nacht- und Wochenendfahrverbote behindern können. Daß es bei dem in Sonntagsreden versprochenen Wechsel auf die Schiene weniger an technischen Möglichkeiten mangelt als an politischem Willen, läßt sich einer Studie der Alpenschutzkommission Cipra entnehmen. Sie errechnet, daß die bestehenden Zuglinien schon heute genügend Kapazitäten frei haben, um den gesamten Güterverkehr über die Alpen aufzunehmen.

Immerhin wurde aber nach zehn Jahre dauernden Verhandlungen Ende 2000 das Verkehrsprotokoll der internationalen Alpenkonvention unterschrieben. Rechtlich läßt sich aus dem neuen Vertragswerk zwar nichts gegen die Wiedereröffnung des Montblanc-Tunnels ableiten, doch die Tatsache, daß sich alle acht Alpenstaaten sowie die EU darin für die Bahn ausgesprochen haben, stärkt den Talbewohnern den Rücken. Daß etwa die Schweiz aus Angst vor einer Verlagerung des LKW-Verkehrs auf ihre Straßen ein Veto einlegen würde, kann nun nicht mehr als Argument ins Feld geführt werden. Wenn die Waren künftig schon innerhalb Frankreichs auf die Schiene verladen würden, käme dies auch den Eidgenossen entgegen. Außerdem kehrt das Protokoll die Beweislast um: Die Umweltverbände hatten schon vor einem Jahr gefordert, die Bahnlinie am Südufer des Genfer Sees auszubauen und die Güter der Montblanc-Route über den Simplon-Bahntunnel nach Italien zu schaffen. Dieser Vorschlag ist ungehört verhallt. Jetzt, da sich auch die Vertreter der Staaten zur Schiene bekannt haben, müssen die Gegner ihre Gründe darlegen. Im Moment wird die Auseinandersetzung noch mit friedlichen Mitteln geführt. Mountain Wilderness und Greenpeace versuchen gegen die Renovierung des Tunnels eine einstweilige Verfügung zu erwirken, und zum zweiten Jahrestag der Katastrophe im März demonstrierten 500 Kritiker aus Frankreich und der Schweiz vor dem Pariser Regierungssitz. Unter ihnen waren auch die Bergführer von Chamonix, die jeden Kompromiß ablehnen. Für sie steht das berufliche Kapital auf dem Spiel: Das ewige Eis ihres Arbeitsplatzes ist schon von einer giftigen Rußschicht überzogen, der Montblanc auch für weniger abenteuerlustige Touristen zur Gefahrenzone geworden.

Bildunterschrift:

Noch wird die italienische Seite des Montblanc-Tunnels von der Öffentlichkeit abgeschirmt. Journalisten erhalten keinen Zutritt.

Foto Gerhard **Fitzthum**

Autor/ en: **Fitzthum**, Gerhard

Alle Rechte vorbehalten. © Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH

Alle Daten und Artikel sind urheberrechtlich geschützt. Die Verwendung ist nur zum eigenen dienstlichen Gebrauch möglich. Nicht gestattet sind insbesondere jegliche Weitergabe an Dritte, Vervielfältigung sowie mechanische und oder elektronische Speicherung. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhalts der Beiträge besteht keine Haftung und Gewährleistung.

Plötzlich herrscht Ruhe im Tal

Frankreich und Italien begreifen die Katastrophe unter dem Montblanc auch als Chance für eine neue Verkehrspolitik / Von Gerhard **Fitzthum**

Die mittelalterlichen Kirchtürme von **Aosta** liegen ein paar Minuten zurück. Die Fahrt geht auf der neuen Autobahn nach Westen, immer tiefer ins Gebirge. Zwischen den langen Tunnelpassagen tauchen nicht mehr grüne Talauen auf, sondern kahle Abgründe. Nebelschwaden ziehen an den Steilhängen entlang und lassen das Tal hin und wieder wie abgeriegelt erscheinen. Nicht weniger unheimlich ist es auf der Straße selbst - kein Fahrzeug weit und breit, die Autobahn gleicht einer Geisterroute. Schließlich wird man auf die Staatsstraße hinuntergeleitet, passiert Pré-Saint-Didier mit seinem abgestorbenen Bergwald und umfährt das Zentrum von Courmayeur, dem letzten Ort auf italienischem Boden. Einmal mehr schlängelt sich die Straße nun in Serpentinaen aufwärts, dann weitet sie sich zu einer gigantischen Asphaltfläche und führt in vielen Fahrspuren auf die überdachte Maut- und Zollstelle des Montblanc-Tunnels zu. An einer Barriere aus gelben Kunststoffblöcken ist die Fahrt zu Ende. Man steht zwischen Kassenhäuschen aus Glas, in denen Spinnen die Herrschaft übernommen haben. Lähmende Stille liegt über einem Ort, der für hektische Betriebsamkeit angelegt ist.

Die Stille währt nun vierzehn Monate. Am 24. März 1999 waren um 10. 55 Uhr die letzten Autos in die Tunnelröhre gefahren, obwohl es drinnen bereits brannte. Ein aus Frankreich kommender, mit Margarine und Mehl beladener Lastwagen hatte inmitten des elfeinhalb Kilometer langen Tunnels Feuer gefangen und die Katastrophe ausgelöst. Als das Großfeuer mehr als achtundvierzig Stunden später von selbst ausging, glaubte niemand mehr an die technische Beherrschbarkeit von Tunnelbränden: Neununddreißig Menschen waren ums Leben gekommen, in zyanidhaltigem Qualm erstickt und bei mehr als 1200 Grad zu Asche verbrannt. Dass die gerade einmal sieben Meter breite Röhre eines Tages zur tödlichen Falle werden würde, war freilich vorauszusehen. Es gab kein zentrales Steuerungs- und Überwachungssystem, keine adäquate Belüftungsanlage - auch keinen Fluchtweg.

Dessen ungeachtet wirkt der Tunneleingang wie das Portal eines Palasts. Seit einigen Jahren schmückt ein weit gespannter Stahlbetonbogen die Einfahrt - Erinnerung an den Triumphbogen von **Aosta**, den die Römer nach der Eroberung des Tales errichteten. Das Gelände, auf dem das neoimperiale Kunstwerk steht, gehört der italienischen Tunnelgesellschaft SITMB. Es beginnt einige Meter hinter der Zahlstelle und ist mit einer weiteren Reihe von Kunststoffblöcken und einer automatischen Schranke abgesperrt. Ein Mann in einem weißen Schutzanzug verschwindet soeben im Tunneleingang. Fremde haben keinen Zutritt, das Terrain gleicht einer Hochsicherheitszone. Es ist das Tschernobyl einer autozentrierten Transportpolitik, das hier vor den Blicken der Öffentlichkeit geschützt wird.

Die Ermittlungen der französischen Justiz sind noch immer nicht abgeschlossen. Vor wenigen Wochen stellten die Behörden die Katastrophe im Tunnel nach und entzündeten ein Testfeuer, um Aufschluss über Mängel am Tunnelsystem und Fehler bei der Rettung zu erhalten. Drei Monate wird es dauern, bis die Versuchsergebnisse ausgewertet sind.

Die SITMB, mehrheitlich im Besitz der italienischen Autobahngesellschaft, wartet das Ergebnis der Untersuchungen nicht ab und hat schon mit dem Einbau von feuersicheren Schutzräumen begonnen. Mindestens eine halbe Milliarde Mark soll insgesamt investiert werden, davon fünfundneunzig Prozent für Sicherheitsmaßnahmen. Eine Verringerung der Zahl der Lastwagendurchfahrten hingegen ist nicht geplant. Sie hat sich seit 1966 versechzehnfacht. Zuletzt betrug der Schwerverkehrsanteil 46 Prozent.

Einstweilen fährt der Großteil der zwei- bis dreitausend Lastwagen, die hier zum täglichen Sicherheitsrisiko gehörten, weiter zum Fréjus-Tunnel, der das französische Modane mit dem italienischen Susa Tal verbindet. Dort hat der Schwerverkehr seit der Sperrung um 71 Prozent zugenommen, was nur die konkursgefährdete Tunnelgesellschaft freut. Bis zu siebentausend Transporter donnern jetzt pro Tag durch die Dörfer des Maurienne-Tals. Der Verkehr verteilt sich aber auch auf die anderen Transitrouten, selbst vom weit entfernten Brenner wird eine Steigerung von zwanzig Prozent gemeldet. Die Verladung der Laster auf den Zug hat sich dagegen nicht durchgesetzt.

Bei den in Frage kommenden Strecken der französischen Staatsbahnen fehlen dafür die technischen Voraussetzungen. Noch rückständiger ist es im **Aosta-Tal**: Der Straßenbau wurde in den letzten Jahrzehnten so einseitig privilegiert, dass die Eisenbahnlinie, die das Tal über Chivasso mit Turin und Mailand verbindet, nicht einmal elektrifiziert ist. Dabei sah ein Plan Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts sogar vor, ihn als Schientunnel zu bauen.

Courmayeur hat mit der erbärmlichen Bahnanbindung kein Problem. Die Gästezahlen in dem zweisprachigen Örtchen sind in den letzten Jahren zwar einigermaßen stabil geblieben, aber die durchschnittliche Aufenthaltsdauer in das neben Breuil-Cervinia wichtigste Touristenzentrum des **Aosta-Tals** reist man ohnehin "in macchina", also mit dem eigenen Auto. Tagesgäste und Wochenendurlauber aus den Großräumen Mailand und Turin bestimmen das Bild, vor allem im Winter, wenn Courmayeur dank flächendeckender Beschneiungsanlagen Schneesicherheit garantiert. r geht stetig zurück: Im Moment beträgt sie nicht einmal mehr drei Tage. Wie in allen anderen Ferienorten des italienischen Westens besteht auch hier das Hauptproblem in der fehlenden Gleichverteilung der Touristenströme. Im Juli und August verzehnfacht sich die Zahl der Bewohner und die anderthalbtausend Hotelzimmer sind ebenso belegt wie die fünfundzwanzigtausend Betten in Ferienwohnungen; ähnlich ist es rund um Weihnachten und Ostern. Während der Skisaison herrscht wenigstens am Wochenende reger Betrieb. Von April bis Juni und September bis Oktober bleiben dagegen die meisten Fensterläden geschlossen.

Das sind genau die Monate, in denen andernorts in Italien viele Deutsche und Schweizer unterwegs sind. Doch die kommen nicht in das große Dorf am Montblanc, das die Italiener deshalb so lieben, weil es durch seine Einkaufsstraße im historischen Zentrum städtischen Charme versprüht. Unter den wenigen Ausländern dominieren Briten und Nordamerikaner, die mit Blick auf den höchsten Berg Europas Ski fahren wollen und auf diese Weise die Zahlen der mittleren Aufenthaltsdauer etwas nach oben korrigieren. Der Anteil der Franzosen an den Dauergästen war indes immer nur sehr gering. Nur jede zehnte Übernachtung von Ausländern geht auf das Konto der Nachbarn von der anderen Seite des Tunnels, im Schnitt bleiben sie eineinhalb Tage - macht drei Prozent der Gesamtübernachtungen,

Da so wenige Touristen aus dem Westen kommen, hat die Schließung des Tunnels in Courmayeur und den anderen vier Dörfern des Valdigne keinen dramatischen Rückgang der Gästezahlen bewirkt; trotz der Sackgassensituation fiel die Gesamtzahl der Logiernächte 1999 nur um sieben Prozent. Das erzeugte bei den Hoteliersverbänden von Courmayeur und Pré-Saint-Didier zwar leichte Nervosität, aber keine Panik. Man ist sogar souverän genug, sich hinter die Bürgerinitiativen zu stellen, die sich in den letzten Monaten beiderseits des Montblanc zu Wort gemeldet haben. In einer gemeinsamen Petition fordern sie die Sperrung des Tunnels für den Schwerverkehr, wofür sie innerhalb von nur sechs Monaten 125000 Unterschriften zusammenbekamen, davon 21000 in Italien. In Courmayeur unterzeichneten elfhundert Einwohner, immerhin jeder zweite Wahlberechtigte. Dem italienischen "Comitato indipendente - Stop ai TIR" zufolge sollen in Zukunft nur noch Lastwagen bis achtundzwanzig Tonnen Gesamtgewicht den Tunnel passieren dürfen. Dadurch würde sich das Schwerverkehrsaufkommen auf ein Drittel reduzieren.

Entschiedene Gegner der Petition sind auf italienischer Seite die Tunnelgesellschaft, die "Società Autostrada" und die Industrie, außerdem Augusto Rollandin, der Präsident der Union Valdotaïne (UV), der autonomistisch-konservativen Mehrheitspartei im Landesparlament des **Aosta-Tals**. Auch für Romano Blua, den Bürgermeister von Courmayeur, geht die Forderung zu weit. Er warnt vor dem "Egoismus der Ökologen", möchte keine konkrete Reduzierung fordern und sein weiteres Vorgehen mit seinen Parteifreunden in der Landesregierung abstimmen. In erster Linie wollen die Kommunalpolitiker, dass der Tunnel schnellstmöglich wieder geöffnet wird, an zweiter Stelle folgt die Forderung nach Sicherheitsstandards, die auf europäischer Ebene bestehen können, erst an dritter Stelle rangiert die Eindämmung des Warentransits. Fragt man, auf welchem Wege sie erreicht werden sollte, verweist Alessia Di Addario, die Tourismusassessorin Bluas, auf das Versprechen der Tunnelgesellschaft, in Zukunft einen Mindestabstand von hundertfünfzig Metern zwischen den Fahrzeugen vorzuschreiben und die Fahrgeschwindigkeit mit Videokameras zu überwachen. Rechnet man nach, wie viele Passagen dieser Sicherheitsabstand täglich erlaubte, erweist sich dieses Entgegenkommen als trügerisch: Mit dieser "Reduktionsmethode" ließen sich selbst die unzumutbar hohen Verkehrszahlen der letzten Jahre noch einmal verdoppeln.

"Wird nichts unternommen, wird diese Verdoppelung auch eintreten", sagt Eligio Milano, der Präsident der italienischen Bürgerinitiative. Der Lehrer am Liceo Linguistico di Courmayeur verweist auf eine Studie der Europäischen Union, der zufolge sich die Frachtmenge zwischen Frankreich und Italien von 1996 bis 2010 noch einmal verdoppeln wird. Mehr als mit der ökologischen Verletzlichkeit des Montblanc-Massivs, das für die zukünftigen Generationen geschützt werden müsse, argumentiert Milano mit der aktuellen Bedrohung der Talbewohner. Die seien durch die Verwandlung ihres Lebensraumes in einen Transitkorridor für den Schwerverkehr zu "Geiseln internationaler Wirtschaftsmächte" geworden.

Den politisch Verantwortlichen von Courmayeur wirft er vor, die Entscheidungen über die Zukunft des Ortes leichtfertig aus der Hand zu geben.

Ganz anders sieht es auf der französischen Seite des Tunnels aus. Die Gemeinderäte von Chamonix und allen anderen Kommunen im oberen Arve-Tal haben sich einstimmig der Petition angeschlossen, die Bevölkerung ist ebenfalls dafür und die Umweltverbände ohnehin. "Endlich wieder Ruhe und saubere Luft", schwärmt Michel Charlet, der Bürgermeister von Chamonix. Die graugelbe Dunstglocke, die sich bei ungünstigen Wetterlagen über der Stadt gebildet hatte, sei verschwunden. In seiner weitgehend vom Tourismus abhängigen Bergstadt sind die Gästezahlen trotz Tunnelschließung kaum gesunken, und selbst wenn sie es wären, wäre das für Charlet noch lange kein Grund, die Flut von Lastwagen auch in Zukunft hinzunehmen.

Dass die Politiker des **Aosta**-Tals für die Forderungen der Bürgerinitiativen weitaus weniger Verständnis aufbringen, hat seinen Grund: Der Transitverkehr zählt seit langem zu den Haupteinnahmequellen der autonomen Region. 1992, mit dem Inkrafttreten des Schengener Abkommens, war es mit dem Kassieren der Ein- und Ausfuhrabgaben zwar vorbei, aber die Regierung in Rom ließ sich dazu verpflichten, den Valdostani den Wegfall der Zoll- und Mehrwertsteuereinnahmen aus der Staatskasse zu ersetzen. So ergießt sich aus dem Schwerverkehr nach wie vor ein wahrer Geldsegen über das kleine Land. Beinahe ein Drittel der Haushaltseinnahmen der Region stammen heute aus diesen Ausgleichszahlungen.

In den achtziger Jahren, als sich mit dem Wachsen des internationalen Warenverkehrs die Geldhähne öffneten, hatte die Landesregierung alles darangesetzt, noch mehr Lastwagen durchs Tal rollen zu lassen. An der damaligen Zollstelle am Stadtrand von **Aosta** ließ sie ein riesiges Service-Center für Fernfahrer bauen, in dem sie nicht nur ihre Zollgeschäfte erledigen, sondern auch einkaufen konnten. Zudem gab es großzügige Abonnementregelungen für die Tunnelpassagen, Vergünstigungen bei bestimmten Zahlungsweisen und sogar Prämien, um Firma und Fahrer bei der Stange zu halten. Für Zündstoff sorgte jedoch die Situation in den Dörfern zwischen **Aosta** und Courmayeur, wo Fußgänger die Straße nur noch unter Lebensgefahr überqueren konnten. Um die Situation zu entschärfen, entschieden sich die Politiker 1985 für ein Projekt, das lange Zeit als technisch schwierig und politisch undurchsetzbar gegolten hatte: den Weiterbau der Autobahn Turin-**Aosta** durch die engen Schluchten der Alta Dora Baltea. Nicht weniger ungewöhnlich war die Finanzierung: Die Region beteiligte sich zur Hälfte an den Kosten.

Wenn im nächsten Jahr das letzte Teilstück eröffnet wird und das Nadelöhr im Valdigne Vergangenheit sein wird, bietet das hundert Kilometer lange **Aosta**-Tal dem Verkehr keinen Widerstand mehr. Die Transitströme sind dann auf alle Zeit an die Region gebunden. Das ist zwar überall der Nebeneffekt des Autobahnbaus, hat aber in einem Alpental viel schwerwiegendere Folgen. Die Lebens-, Wirtschafts- und Verkehrsräume liegen hier ganz eng zusammen in der Talsohle. Die wird nun zum Transitkorridor, in dem es keinen Ort mehr gibt, der nicht beschallt würde.

Auf dem nur einunddreißig Kilometer langen neuen Teilstück zwischen **Aosta** und Courmayeur ist die Geräuschkulisse das geringere Problem. Denn um den Naturschützern die Argumente zu nehmen, hat man drei Viertel der Strecke unter Tage verschwinden lassen. Umso schlimmer ist es auf dem Teilstück von **Aosta** nach Turin, das schon 1970 fertig gestellt wurde. Das stete Anwachsen des Schwerverkehrs hat hier zu einer nachhaltigen Entwertung der Talgrunds geführt und damit auch zu einer Entwertung einer der kulturellen Hauptsehenswürdigkeiten der Region: der vielen Burgen und Schlösser, die sich hier aus allen Epochen der mittelalterlichen Feudalgeschichte erhalten haben. Es gibt kaum einen Burgfried, von dem aus man nicht vor allem die Autobahn sieht, auf der Schlangen von Lastwagen vorbeidröhnen.

In der valdostanischen Tourismusbehörde reagiert man auf dieses Problem nur mit einem Achselzucken. Der Fremdenverkehr hat in der Talverwaltung keinen hohen Stellenwert. Eine Vertretung in Deutschland gibt es nicht mehr, auch der Internationalen Tourismus-Börse hat man schon vor Jahren den Rücken gekehrt. Das reichste Land Italiens hat dafür kein Geld. Entsprechend schlecht sind die Hoteliers auf die Regierung zu sprechen. Sie werfen ihr in Sachen Fremdenverkehr einen Mangel an Kompetenz und Koordination vor, die Verantwortlichen versäumten es, das **Aosta**-Tal jenseits der Landesgrenzen bekannt zu machen, und bevorzugten überdies einseitig die großen Tourismusstandorte wie La Thuile, Courmayeur und Breuil-Cervinia.

So überzogen manche Kritik vorgetragen wird, im Grundsatz ist sie berechtigt. Zwar erhält der ausländische Gast im Touristenbüro von **Aosta** hervorragendes Material, das meiste davon sogar in durchaus lesbarem Deutsch, aber die entscheidendere Frage, wie man ihn zu Hause auf das **Aosta**-Tal aufmerksam machen könnte, scheint sich niemand zu stellen.

Der wichtigste Grund für diese Nachlässigkeiten liegt in der allgemeinen Prosperität. Bislang jedenfalls betrachtete die Landesregierung den Tourismus als willkommenen Nebenverdienst, den man genau genommen gar nicht nötig hat: Wegen der Autonomieregelung aus dem Jahr 1982 bleiben neunzig Prozent aller Steuereinnahmen im Tal, wodurch die Verwaltung zum größten Arbeitgeber und zur mächtigsten Instanz der Region werden konnte. Darüber hinaus lebt man von den steuerfreien Gewinnen aus der landeseigenen Spielbank in S. Vincent und eben von den Einnahmen aus dem Transitverkehr.

Der Geldsegen hat der ökonomischen Entwicklung der Region nicht nur genutzt. Bei der immer deutlicher von der Union Valdotaïne bestimmten Regierung scheint der Eindruck entstanden zu sein, das Tal habe seinen Reichtum aus eigener Kraft erwirtschaftet, während es in Wirklichkeit von Geldern lebt, denen keine Leistung und auch kein Produkt entspricht. "Die von allen realen Wirtschaftsvorgängen entkoppelte Finanzpolitik hat längst die viel beschworene Autonomie unterhöhlt und die Abhängigkeit von Entscheidungen in Rom auf lange Zeit festgeschrieben", sagt

Fortsetzung auf der folgenden Seite

Elio Riccarand, der bis 1998 der regionale Assessor für Umwelt, Verkehr und Infrastruktur war. "Statt sich den Herausforderungen der Zeit zu stellen, hält die Landesregierung an der einseitigen Politik der achtziger Jahre fest", kritisiert der Historiker und Präsident der "Verdi Alternativi". Mit den Geldgeschenken aus Rom baue man gigantische Sportpaläste und imperiale Treppenaufgänge für Verwaltungsbauten und investiere in die Infrastruktur für den Verkehr, wie es sich ansonsten nur die Schweiz leisten könne. Vernachlässigt würden darüber Tourismus, Naturschutz und Landwirtschaft, die für eine Entwicklung, die sich an lokalen Gegebenheiten orientiert, von viel größerer Bedeutung seien.

Auch das parteipolitisch unabhängige "Comitato Stop ai TIR" sieht in der "Neubelebung einer qualitätsorientierten Tourismuswirtschaft" den wichtigsten Schritt, um zu einer echten Eigenständigkeit zurückzufinden. Die einzigartige, vielerorts intakte Gebirgslandschaft sei das einzige Kapital, über das die Bewohner wirklich verfügten. Statt dieses im Sinne eines nachhaltigen Zusammenspiels zwischen Berglandwirtschaft und Tourismus zu mehrern, werde es dem Transitverkehr geopfert. Selbst die italienischen Gäste hätten begonnen, sich über Lärm und Gestank zu beschweren.

Bei ausländischen Gäste hat der Transitverkehr bereits großen Imageschaden bewirkt. Wer das **Aosta**-Tal nur vom Durchfahren kennt, käme kaum auf die Idee, dort Urlaub zu machen. Was man nach Hause mitnimmt, ist das Bild eines von Verkehr und Agglomerationen bestimmten Talgrunds - eines Antiidylls, wie man es auch von den Transitschneisen am Gotthard und Brenner kennt.

Wer sich Zeit nimmt, wird allerdings eines Besseren belehrt. Das **Aosta**-Tal erschließt sich dem Besucher dann als eine der großartigsten Gebirgslandschaften des gesamten Alpenraums. Es besticht durch verzaubernde Seitentäler, vor allem aber durch den Kontrast zwischen der grünen, von uralten Bewässerungskanälen durchzogenen Kulturlandschaft auf den sonnenzugewandten Hangterrassen und den schnee- und eisbedeckten Dreitausenderketten, aus denen berühmte Gipfel wie Matterhorn, Grand Combin, Grivola, Gran Paradiso und Montblanc majestätisch herausragen.

Unter Alpinisten ist das **Aosta**-Tal kein Geheimtipp, doch auch sie kennen nur, was man von den Hochgebirgswegen Alta Via 1 und 2 aus sieht. Die mittlere Talstufe, auf deren Sonnenterrassen sich urtümliche Bergdörfchen versammeln, ist nach wie vor terra incognita. Wanderer und Spaziergänger finden hier jene Stille, die es in den Nord- und Ostalpen kaum noch gibt. Selbst in touristisch erschlossenen Tälern wie dem Valtournanche finden sich noch Orte, in denen man der erste deutschsprachige Besucher seit Jahren ist.

Je mehr die Talsohle zum Transitkorridor verkommt, desto schwieriger dürfte es für die Touristiker werden, Urlauber aus Nordeuropa für die Schönheiten des **Aosta**-Tals zu interessieren. Bei der Diskussion um den Montblanc-Tunnel geht es deshalb nicht nur um Fragen des Naturschutzes und der Verkehrssicherheit, sondern auch um die viel weitreichendere Entscheidung "Tourismus oder Transitverkehr". Im Parlament scheinen dies nur die Vertreter der "Lega Nord", der "Rifondazione Comunista" und der Grünen begriffen zu haben, die sich eindeutig gegen die Rückkehr der Vierzigtonner ausgesprochen haben. Ein politisches Gewicht haben sie nicht, zumal die "Verdi Alternativi" seit den letzten Wahlen nicht mehr in der Regierung vertreten sind.

Unterstützung erhalten die Gegner der regionalen Verkehrspolitik jedoch von außen. Zum Jahrestag des Tunnelbrandes haben mehr als zwanzig Umweltverbände ein Manifest verabschiedet, das in ganz Europa verbreitet wurde. Darin werden nicht nur die Sperrung des Montblanc-Tunnels für Lastwagen

und die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen im Fréjus-Tunnel gefordert, sondern auch eine Wende in der herrschenden Transportpolitik. Zum Schutz der Alpentäler und ihrer Bewohner müsse der alpenquerende Güterverkehr vollständig auf die Schiene verlagert werden. Als Ersatz für den Straßentunnel durch den Montblanc wird der Ausbau der Bahnlinie am Südufer des Genfer Sees vorgeschlagen, wodurch das französische Eisenbahnnetz über das Wallis und die Simplon-Linie mit Italien verbunden wäre.

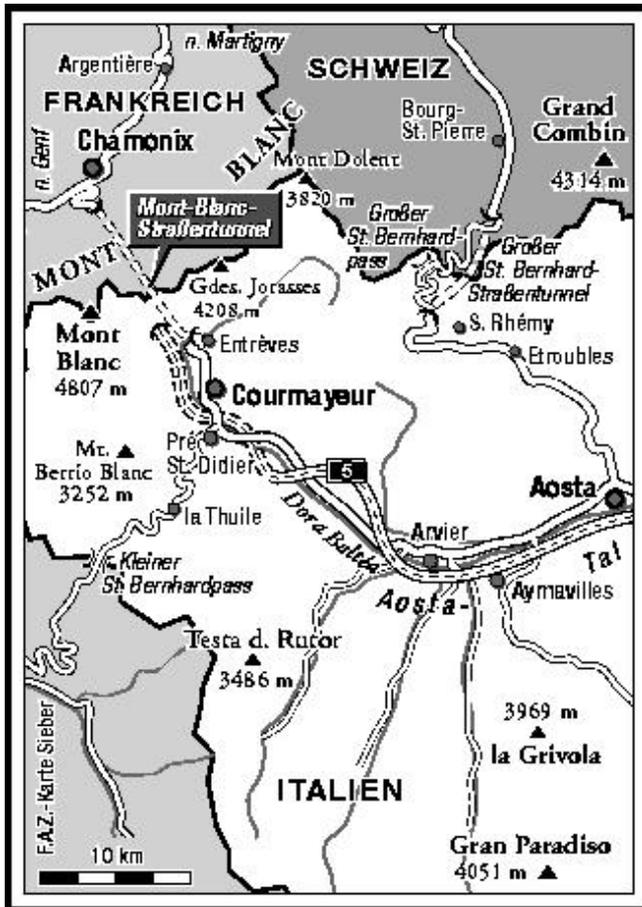
Im Grundsatz sind auch die Verkehrsminister in Rom und Paris für den Transport per Bahn. Schon 1997 wurde eine französisch-italienische Arbeitsgruppe damit beauftragt, Konzepte "zur Wiederherstellung des Gleichgewichts zwischen den Verkehrsmitteln" zu erarbeiten. Ende letzten Jahres legte der französische Verkehrsminister seinen Brüsseler Kollegen sogar ein Alpen-Memorandum vor, das die Umstellung auf eine nachhaltige Verkehrspolitik verlangt. Selbst Dino Vièrin, der Präsident des valdostanischen Regionalparlaments, spricht davon, dass der alpenquerende Güterverkehr langfristig von der Straße müsse.

In der politischen Praxis ändert sich freilich nichts, meist wird das mit den mangelhaften Möglichkeiten und Angeboten der Bahn erklärt. Schon heute haben aber die bestehenden Zuglinien durch die Alpen genug freie Kapazitäten, um den gesamten Alpen-Transit aufzunehmen. "Die Regierungen vertagen seit Jahren die Entscheidungen, die für die Verlagerung der Transporte auf die Bahn nötig sind", sagt Renate Zauner. Sie ist die Präsidentin der "Initiative Transport Europe" (ITE), eines internationalen Dachverbandes von Bürgerinitiativen aus den Alpen und den Pyrenäen. Dieser Dachverband hat zusammen mit anderen Umweltorganisationen beim Europäischen Parlament eine Petition für eine europaweite Schwerverkehrsabgabe eingereicht. Sie soll verhindern, dass die externen Folgekosten des Straßenverkehrs wie Luftverschmutzung und Gesundheitsschäden weiterhin auf die Gesellschaft abgewälzt werden. Im **Aosta-Tal**, wo ein hochrangiger UV-Politiker zugleich Präsident der Autobahngesellschaft ist, werden solche Argumente wohl kaum Gehör finden; schließlich muss sich die 1,7 Milliarden Mark schwere Neubaustrecke erst einmal amortisieren.

Ob die Bevölkerung diese Geduld aufbringt, ist fraglich. Anfang der neunziger Jahre hat sie sich schon einmal gegen die Obrigkeit durchgesetzt. Geplant war die Bewerbung für die Olympischen Winterspiele 1998, aber die Valdostani wollten ihr Tal nicht mit Einrichtungen verunstalten lassen, die nach den Wettkämpfen ungenutzt herumstehen. Die für die Volksabstimmung nötigen fünftausend Unterschriften waren schnell zusammen, und es gab eine gewaltige Mehrheit gegen die vom Regionalrat befürwortete Gesetzesvorlage.

Zu einem solchen Politikum wird nun auch die Katastrophe im Montblanc-Tunnel. Auch wenn Politik und Medien längst zur Normalität zurückgekehrt sind, ist im Bewusstsein vieler Valdostani nichts mehr so wie früher. Der erzwungene Zusammenbruch des Transitverkehrs hat ihnen vor Augen geführt, was sie verloren und teilweise nicht einmal mehr vermisst haben: Ruhe und saubere Luft. Die Aktivisten der Bürgerinitiative kündigen auf großen Plakaten den Beginn einer neuen Zeitrechnung an, in der die Geschehnisse des Tales nicht mehr von den Interessen der internationalen Transportkartelle bestimmt werden. Sie hoffen, dass der Monte Bianco das Symbol für eine Revolution von unten wird, die sich in den anderen Alpentälern fortsetzt. Im **Aosta-Tal** glaubt freilich kaum jemand daran, dass diese Revolution stattfinden wird, doch auf der französischen Seite hat sie bereits begonnen: Bürgermeister Charlet signalisierte der Regierung in Paris, dass er mit einigen tausend Talbewohnern die Tunnelzufahrt blockieren werde, wenn man ihre Forderungen ignoriere.

Sollte es tatsächlich die Brandkatastrophe im Montblanc-Tunnel sein, die die Wende in der alpinen Güterverkehrspolitik anstößt, so hat dies natürlich einen bitteren Beigeschmack: Nicht die alltägliche Belastung von Mensch und Umwelt, auch nicht die vielen Toten, die es bei Lastwagenunfällen auf den steilen Rampen zu den Tunnelleingängen gegeben hat, nicht einmal die neununddreißig Opfer der Katastrophe haben dieses Umdenken bewirkt - sondern die banale Tatsache, dass die Route lang genug gesperrt war, um den Talbewohnern klarzumachen, dass die Lawine von Lastwagen kein Naturereignis ist, das man hinnehmen muss. Vielmehr ist sie das Resultat politischer Entscheidungen, und die kann man auch ändern.



Bildunterschrift:

Der geschlossene Montblanc-Tunnel bringt eine alte Erfahrung zurück: Berge sind Mauern und Täler oft Sackgassen.

Foto Gerhard **Fitzthum**

Autor/ en: **Fitzthum**, Gerhard

Alle Rechte vorbehalten. © Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH

Alle Daten und Artikel sind urheberrechtlich geschützt. Die Verwendung ist nur zum eigenen dienstlichen Gebrauch möglich. Nicht gestattet sind insbesondere jegliche Weitergabe an Dritte, Vervielfältigung sowie mechanische und oder elektronische Speicherung. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhalts der Beiträge besteht keine Haftung und Gewährleistung.

F.A.Z., 05.06.1996, Reiseblatt (Reiseblatt), Seite R5 - Ausgabe R - 2972 Wörter

Zwischen der Stille und dem Lärm

Auf den Sonnenterrassen über dem **Aosta-Tal** / Von Gerhard **Fitzthum**

An diesem Morgen haben die Scheibenwischer Mühe, das Wasser wegzuschieben, und der Busfahrer starrt angestrengt nach vorn. Draußen huschen geduckte Gestalten zur Arbeit, die Cafés in der Promenierstraße von Martigny sind wie leer gefegt. Der "Saint-Bernard Express" fährt in der Nebensaison nur zweimal am Tag hinüber nach Italien, frühmorgens und spätnachmittags. Aber eine andere Möglichkeit, das **Aosta-Tal** mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Norden zu erreichen, gibt es nicht. Von "Express" freilich kann keine Rede sein: Zunächst macht der Bus einen Umweg ins mittelalterliche Orsières, wo der Fahrer Päckchen und Zeitungen abliefert. Das gleiche geschieht in Bourg-Saint-Pierre, wo er wie nebenbei fragt, ob jemand noch Geld tauschen müsse. Es regnet noch immer. Dann aber, hinter einem Tunnel, scheint plötzlich die Sonne. "Das ist hier fast immer so", sagt der Fahrer. "Das **Aosta-Tal** ist gegen Süden, Norden und Westen von den höchsten Gebirgskämmen der Alpen geschützt. Regenwolken vom Atlantik haben da keine Chance."

Im hellen Licht ist die alte Paßstraße hinauf zum Colle del Gran San Bernardo zu erkennen, die schon von den Römern benutzt wurde. Im Jahre 25 vor Christus hatten sie die keltischen Salasser endgültig besiegt, in der Talsohle "Augusta Praetoria Salassorum", das heutige **Aosta**, gegründet und ihre eigene Bevölkerung anzusiedeln begonnen: 9000 Menschen wohnten bald in dem "Castrum", darunter 3000 altgediente Prätorianer. Außerhalb der fast sieben Meter hohen Stadtmauern, die zum Teil noch heute erhalten sind, hielt man sich freilich weniger gerne auf: Augusta Praetoria galt als letzter Vorposten der zivilisierten Welt. Dahinter breiteten sich undurchdringliche Bergwälder aus, in denen man wilde Tiere und versprengte Salasser vermutete.

Heute finden sich von den früheren Urwäldern kaum noch Spuren. Im Tal des heiligen Bernhard, der Anfang dieses Jahrtausends auf der Paßhöhe ein Hospiz errichten ließ, gibt es zusammenhängende Waldstücke nur noch auf den schattigen Nordhängen oder in Steillagen, die sich nicht bewirtschaften lassen. Das "Coumba Freire" - so heißt die Valle del Gran San Bernardo im lokalen Dialekt - ist seit dieser Zeit eine offene Kulturlandschaft: Alte Ackerterrassen sind im Geländere relief zu erkennen, die Hänge sind von einem Netz von steingefassten Verbindungswegen durchzogen, die natürliche Vegetation ist auf die Erosionsflächen rund um die Wildbäche zurückgedrängt. Dieser jahrhundertelangen Arbeit des Menschen verdankt dieser Landstrich allerdings auch seinen Reiz, denn nur mit Wald würde das "kalte Tal" dem Auge nichts bieten.

In Etroubles, der römischen Rast- und Versorgungsstelle "Restopolis", steigen wir aus. Weil wir wegen der Sonne gekommen sind, wollen wir auf den weiten Südhängen des **Aosta-Tals** bleiben, die von den großen Seitentälern Valpelline, Valtournanche und Val d'AYas unterbrochen werden. Die Schneegrenze ist im Mai hier bei etwa 2000 Metern. Knapp fünfhundert Meter darunter liegt der Weiler Dayllon. Die Luft ist angenehm frisch. Vom Lärm der Straße ist hier oben nur noch ein fernes Grummeln zu hören, und tief unten auf der im Haupttal verlaufenden Autobahn von **Aosta** nach Turin wirkt die motorisierte Bewegung wie ein harmloses Spiel. Doch die Sache ist ernst: 800000 Lastwagen rasen jährlich durchs Tal der Dora Baltea, bis zum vergangenen Oktober sogar noch mitten durch die Stadt **Aosta**. Und auf dem Weg durch den Montblanc-Tunnel in die Wirtschaftszentren der Po-Ebene werden jedes Jahr 15 Millionen Tonnen Waren transportiert - zwei Fünftel des gesamten Güterverkehrs zwischen Frankreich und Italien.

Die Umweltschützer vom Movimento Verdi Alternativi fordern deshalb eine Öko-Steuer für Lastwagen und wissen inzwischen das ganze Parlament hinter sich. Doch den Weiterbau der Autobahn in Richtung Montblanc-Tunnel haben auch sie nicht verhindern können - ein breiterer Widerstand gegen die Verkehrsbelastungen scheitert an den Verlockungen der Tunnelgebühren. Sie haben zusammen mit der landeseigenen Spielbank in Saint-Vincent entscheidend dazu beigetragen, daß das **Aosta-Tal** neben Südtirol/Trentino, der Lombardei und der Emilia Romagna zur reichsten Region Italiens werden konnte. Dazu kommt, daß das **Aosta-Tal** seit 1948 eigenständige Region mit weitreichender legislativer und administrativer Autonomie und enormen wirtschaftlichen Vergünstigungen ist: Neunzig Prozent aller Steuereinnahmen fließen nicht nach Rom, sondern bleiben in den Kassen der Regionalverwaltung, die in

den letzten Jahrzehnten zum größten Arbeitgeber des Tales geworden ist. Darüber hinaus erhalten die Valdostani 900 Liter Benzin im Jahr steuerfrei.

Im Weiler Orbaney allerdings merkt man von der allgemeinen Prosperität nichts - kein Mensch weit und breit, Dächer sind zusammengebrochen, Wände eingestürzt. Durch offenstehende Türen sieht man auf vermoderte Holzböden und wurmstichige Balken, alte Bettgestelle stehen unter freiem Himmel, Kisten mit leeren Weinflaschen verschwinden hinter großen Spinnennetzen. Läge der Ort im Wallis oder Tessin, so wären die Ruinen längst zu komfortablen Rusticos umgebaut worden - schon wegen der schönen Umgebung und der grandiosen Sicht auf das Mont-Emilius-Massiv.

Orbaney ist ein Ortsteil von Doues, wo gerade "Cresima", Kommunion, gefeiert wird. Die Kirchenbänke sind nach draußen getragen worden, damit alle Eltern und Verwandten Platz haben. Lautsprecher übertragen die Messe ins Freie. 35 Kinder aus Etroubles, Allein, Saint-Oyen, Doues, Gignod und Roisan empfangen das Sakrament. Vor dreißig Jahren allerdings hatte jede Gemeinde noch ihre eigene Feier: damals gab es hier oben noch genug Kinder. Inzwischen aber ziehen viele aus den abgelegenen Bergtälern in die Agglomerationen des Haupttals, in denen mittlerweile vier Fünftel der 115000 Valdostani wohnen. Die Abwanderung ist hier oben so massiv, daß in der Nachbargemeinde Ollomont jetzt sogar der Kindergarten geschlossen werden mußte: 150 Menschen sind in diesem Seitenarm des Pelline-Tales heute gemeldet, 1780 waren es noch 717.

Valpelline liegt 300 Meter tiefer und konnte die Bevölkerungszahl einigermaßen halten. Man pendelt hier nach **Aosta**, das mit dem Auto in fünfzehn Minuten erreichbar ist, oder arbeitet für das große Elektrizitätswerk, das seine Energie aus den wasserreichen Gebirgsbächen gewinnt, die von den Walliser Alpen herunterfließen. Die Gemeinde ist so reich, daß sie es sich leisten konnte, für umgerechnet drei Millionen Mark ein gemeindeeigenes Hotel zu bauen, das trotz seiner Größe harmonisch in die Landschaft eingepaßt ist. Das steingedeckte Haus ist überaus geschmackvoll eingerichtet und mit allem Komfort versehen; ein privater Hotelier hätte sich diesen Luxus wohl nicht leisten können.

Für den Wanderer freilich ist der Reichtum des **Aosta**-Tals eher ein Nachteil. Wie anderswo in Italien scheint sich auch hier die Berggebietspolitik auf die Asphaltierung von Zufahrtswegen zu beschränken. Das wäre halb so schlimm, würden die traditionellen Maultierwege wenigstens in Gebrauch bleiben, doch weil das nicht so ist, übernehmen die Brombeergewächse die Herrschaft. In wenigen Wochen, wenn die Vegetation weiter fortgeschritten ist, werden sie alles überwuchern. Schuld am langsamen Verschwinden der alten Saumpfade ist natürlich der unaufhaltsame Untergang der Berglandwirtschaft. Schuld ist aber auch der Mangel an Touristen: Für Wanderer aus dem Norden sind die Sonnenterrassen zwischen Valle del Gran San Bernardo und Val d'AYas "terra incognita". Fast alle drängt es nur auf die grenznah verlaufende "Alta Via Uno", jenen spektakulären Höhenweg, auf dem man alle Viertausender der Alpen unmittelbar vor sich hat. Und die Italiener haben sowieso eine andere Vorstellung von Natur.

Angelo Delfino aus Mailand ist bei der Vorstellung, hier mit einem Rucksack zu Fuß unterwegs zu sein, jedenfalls regelrecht entsetzt. Warum wir nicht wenigstens ein Mountainbike nehmen, fragt er kopfschüttelnd - und versteht die Welt nicht mehr. Tatsächlich sind es fast ausschließlich Mountainbiker, die einem in der "media valle" begegnen. Viele der Wege sind für diesen Freizeitsport allerdings auch wie geschaffen: Sie verlaufen weit über der Talsohle nahezu höhenliniengleich auf alten Bewässerungskanälen, den "Waaen", von denen die meisten bereits zwischen 1100 und 1500 entstanden sind.

Damals kam es im **Aosta**-Tal zur ersten großen Blüte der Berglandwirtschaft: Die Sarazenen, die von Südfrankreich und Ligurien aus bis um das Jahr 1000 regelmäßig Raubzüge durch die Alpentäler unternahmen, waren nun endgültig besiegt, und man konnte an eine systematische Nutzung des Landes denken. Begünstigt wurde sie durch lang anhaltende Wärmeperioden zwischen dem 11. und dem 16. Jahrhundert, die die Gebirgspässe im Frühjahr zeitiger als heute passierbar machten. Es entstanden Dauersiedlungen bis in eine Höhe von 1600 bis 1800 Metern und weiter oben noch Almgebäude. Die rasch wachsende Bevölkerung zwang dazu, immer abgelegene Zonen zu erschließen - und dafür brauchte man ebenjene "Waaen".

Einer dieser Kanäle führt mit kurzen Unterbrechungen beinahe zwanzig Kilometer von Valpelline bis nach Quart, und dabei durchmißt man eine faszinierende Gegend mit herrlichen Ausblicken - zuerst auf den Gran Combin im Norden und die markante Grivella im Süden, dann auf die Gletscher des Gran Paradiso und schließlich auf den Monte Nery am verlängerten Südausläufer des Monte-Rosa-Massivs.

"Quart" heißt der Gemeindebezirk, zu dem mehr als ein Dutzend gleichberechtigte Frazioni gehören, benannt nach einem alten Grafengeschlecht, dessen Schloß düster zweihundert Meter über dem

Haupttal liegt. Die Region hat es vor Jahren gekauft und erst einmal in eine Baustelle verwandelt. Einige rostige Kräne ragen hinter den hohen Mauern hervor.

Daß kaum jemand bis hierher kommt, liegt weniger daran, daß sich ein Besuch nicht lohnte, sondern daran, daß es im **Aosta**-Tal mit mehr als hundert mittelalterlichen Türmen, Burgen und Schlössern zu viel Auswahl gibt - und der Publikumszustrom keineswegs gleichmäßig verteilt ist: Schlösser wie die von Fénis, Verrès und Issogne werden von Reiseführern zum touristischen "Muß" erklärt und sind inzwischen derart überlaufen, daß man nur noch 25 Besucher pro halbe Stunde hineinläßt. Andere, darunter auch die von Quart, Nus und Cly, werden links liegengelassen.

Entstanden sind die meisten dieser Anlagen schon kurz nach der Jahrtausendwende, als die Geschichte des Tals mit der des Herzogtums Savoyen zusammenzufallen begann. Nach dem Untergang des Römischen Reichs hatten zunächst Franken und Langobarden um das strategisch wichtige Gebiet am Großen und Kleinen Sankt-Bernhard-Paß gestritten. Im Jahr 575 kam es zu einem Friedensschluß, das **Aosta**-Tal wurde francoburgundisch und koppelte sich von den Entwicklungen in der italienischen Tiefebene ab. 1033 starb der letzte Burgunderkönig Rudolf III., und sein Reich fiel an den deutschen Kaiser Konrad, der es Umberto Biancamano, dem vormaligen burgundischen Vasallen, überließ. Dieser hatte nun beiderseits der Alpen Besitzungen und taufte sein neu entstandenes Imperium nach dem römischen Namen für die nördlichen Westalpen "Sapaudia". Damit war der kleine Paßstaat Savoyen geboren, der bald alle wichtigen Übergänge in den Westalpen kontrollierte und zunehmend auch die Geschicke in der Po-Ebene mitzulenken begann. Nach und nach brachten sie auch die Gebiete Piemonts in ihren Besitz und verlegten 1563 den Regierungssitz von Chambéry nach Turin.

Für die Valdostani war diese Entwicklung von Nutzen. Da die Savoyer klug genug waren, es sich mit den Bewohnern an zwei lebenswichtigen Alpenpässen nicht zu verderben, gewährten sie ihnen ein ungewöhnlich liberales Selbstverwaltungsrecht, die "carta delle franche": Für Gebrauchsgüter, die ins Tal gebracht wurden, durften keine Zölle erhoben werden, der Graf mußte zur Rechtsprechung regelmäßig selbst anreisen und sich den klagenden Untertanen direkt aussetzen, selbst die Steuern mußten zuvor von der Talgemeinschaft gebilligt werden. Die Folge war ein intakter Mikrokosmos - ein Beinahe-Idyll, das bis zum Vorabend der Französischen Revolution erhalten bleiben sollte.

1560 erließ Emanuele Filiberto von Savoyen ein Edikt, wonach alle Schriftstücke, die zuvor noch in Latein abgefaßt worden waren, jetzt "en langage vulgaire" formuliert zu werden hatten. Gemeint war Französisch und nicht etwa Italienisch. Deshalb hat das **Aosta**-Tal französische Orts- und Flurnamen, und man kann sich noch heute mit den Einheimischen auch mühelos auf französisch verständigen. Beide Sprachen sind durch das Autonomiestatut sogar gleichgestellt, politisch angestrebt ist ein "absoluter Bilingualismus", der auch den örtlichen Dialekten Raum läßt. Auf dem Land spricht man nämlich nach wie vor francoprovenzalisch - ein "Patois", das auf lokale Varianten des Vulgärlatein zurückgeht und seit dem frühen Mittelalter hier die Alltagssprache ist.

Die Geschichte der Italienisierung des **Aosta**-Tals beginnt mit den Bemühungen um die Einigung Italiens 1861, zu deren Durchsetzung Savoyen-Piemont die Grafschaft Nizza und die savoyischen Gebiete jenseits der Alpen an Frankreich abtreten mußte. Das **Aosta**-Tal blieb als einziges französischsprachiges Gebiet Italiens übrig, und der zentralistische Staat versuchte nun, das Französische auch hier zu verdrängen. Der Höhepunkt des Kampfes gegen die kulturelle Sonderrolle war Anfang des 20. Jahrhunderts erreicht, als die an Einfluß gewinnenden Faschisten den Gebrauch der alten Sprache unter Strafe stellten und sogar die Ortsnamen italienisierten: Courmayeur wurde Cortemaggiore, La Thuile zu Porta Littoria, Saint-Vincent zu Santo Vincenzo alle Fonti. Nicht verwunderlich ist es daher, daß das **Aosta**-Tal ein Zentrum der Resistenza wurde. Oberhalb von Quart, tausend Meter über der Talsohle, erinnert ein großes Denkmal daran, daß die Deutschen bei der Verfolgung des 13. Partisanenkorps "Emile Chanoux" am 23. August 1944 die Dörfer von Trois Villes dem Erdboden gleichgemacht hatten. Ein fünfeinhalb Meter großer Partisan aus polyesterverkleidetem Eisenbeton steht hier mit dem Rücken zum Tal und blickt in die Berge, dorthin, wo sich Widerstandskämpfer von 1943 an versteckt hielten und wo der Wanderer noch heute auf Höhlen und Felsunterstände stößt.

Während hier die Einsamkeit groß ist, findet man im Valtournanche, das beiderseits von steilen Felswänden begrenzt und viel tiefer eingeschnitten ist als die Valle del Gran San Bernardo und die Valpelline, all das, was man seit Tagen nicht mehr gesehen hat: Campingplätze, wuchernde Ferienhaussiedlungen, fünfstöckige Zweitwohnungssilos, Großtankstellen, Pizzerien und Souvenirshops. Einzig Chamois ist noch eine liebenswerte Ausnahme. Zwar gibt es auch hier Skilifte, aber der Ort hat keine Straßenanbindung - und soll auch in Zukunft keine haben. Man erreicht ihn aus dem engen Tal zu Fuß auf einem jahrhundertealten, durch die Felswand getriebenen Saumpfad oder mit der Seilbahn, die die 700 Höhenmeter in weniger als zehn Minuten überwindet. Hier oben, 1800 Meter hoch, wird es spät

Frühjahr. Die vier kleinen Hotels füllen sich erst in der Hauptreisezeit der Italiener, im Juli und August. Danach sinkt der kleine Ort bis Weihnachten wieder in den Schlaf.

Am Colle di Zuccore bietet sich einmal mehr eine großartige Aussicht: Diesmal ist es das Montblanc-Massiv im Westen, das den Blick auf sich zieht. Fast senkrecht fallen die Steilhänge hier ins grüne Val d'AYas ab. Dort unten steht das Castello Graines, von dem aus die Grafen von Challant den wichtigsten Zugang zum Theodulpaß, dem historischen Übergang ins obere Wallis, kontrolliert hatten. Es ist eine der ganz wenigen Burganlagen, die in ihrer romanischen Gestalt erhalten sind. Während die meisten anderen im 14. und 15. Jahrhundert zu gotischen Wohnburgen umgebaut wurden, steht hier noch der eckige Turm einsam mit einer kleinen Saalkirche mitten auf einem großen Gelände - eine Fluchtburg, kein feudales Prestigeobjekt.

Ganz anders Verrès am unteren Talende. Das Castello ist nicht aus einer romanischen Festung organisch gewachsen, sondern wurde erst Ende des 14. Jahrhunderts auf den Burgfelsen gesetzt. Der "Wächter" über das Val d'AYas gilt als "eines der mächtigsten Schlösser, die je ein Lehnsman sich in einem souveränen Staat erbauen ließ".

Von hier aus bereiteten die Truppen Napoleons am 20. Mai 1800 den Angriff auf die Festung Bard vor, die einige Kilometer talabwärts den Weg nach Oberitalien versperrte. Wenige Tage zuvor hatte das vierzigtausend Mann zählende Heer mit 60 Kanonen und 300 Karren den Großen Sankt Bernhard überschritten, um mit dieser für unmöglich gehaltenen "Winterüberquerung" der Alpen die Truppen der Habsburger zu überraschen. Doch es gab Probleme: Von der Festung aus ließ sich die Engstelle so souverän beherrschen, daß die Generäle Napoleons den Zeitplan nicht einhalten konnten, der für den Überraschungseffekt nötig war. Die Legende besagt, daß die Söldner in der Nacht Kuhmist auf das Steinpflaster der Straße verteilten, um lautlos an der Festung vorbeischieben zu können. Jedenfalls ergab sich die Besetzung von Bard erst, als die Franzosen schon längst in der Tiefebene waren. Napoleons Ärger über den unerwarteten Widerstand war so groß, daß er das Fort im nachhinein sprengen ließ, das aber nach dem Ende des Kurses wieder zu einer monströsen Festung mit bis zu fünfstöckigen Batterien ausgebaut wurde - ein ziemlich sinnloses Werk, denn inzwischen hatte das **Aosta**-Tal seine frühere Bedeutung als Handelsweg nach Nord- und Westeuropa verloren und war zu einem ungesicherten Niemandsland geworden. Immer mehr Bauern wanderten nun ab, und auch der Kleinadel verließ das Tal, ging an den Turiner Hof und ließ seine Burgen verfallen.

Heute müßten die Schießscharten von Bard, die damals nach Norden gerichtet waren, wieder verlegt werden, zumindest wenn es nach der kleinen Gruppe der Separatisten geht, die sich mit der an Brückenpfeiler und Tunnelleingänge gesprühten Parole "Endipendensa" überall im Tal zu Wort melden und auch die Sympathie einiger Vertreter der Regierungspartei "Union Valdôtaine" haben. Für sie geht die Auto

Fortsetzung auf der folgenden Seite

nomieregelung nicht weit genug. Wie schon nach dem Zweiten Weltkrieg, als sie den Anschluß an Frankreich forderten, möchten sie nichts mehr mit dem Land im Süden zu tun haben, in dem eine Regierungskrise die nächste jagt. Für die Mehrheit der Talbewohner ist die Abspaltung von Italien freilich kein Thema mehr. Sie hat sich mit der "Fremdherrschaft" arrangiert - und lebt für italienische Verhältnisse auch ganz gut damit.

Von Bard aus führt ein guterhaltenes Stück der alten Römerstraße nach Donnas, etwas weiter unterhalb liegt Pont-Saint-Martin mit seiner berühmten Steinbogenbrücke, wo die Region **Aosta**-Tal endet und das Piemont beginnt. Es folgen weiter talabwärts das Städtchen Ivrea, auf dessen Sklavenmarkt die Römer die Salasser verkauft hatten, und schließlich in der weiten Po-Ebene die erste Hauptstadt Italiens, Turin. Irgendwo, ganz am Ende des Kontinents, Lichtjahre von **Aosta** entfernt, liegt Rom. Aber kein Valdostano würde jemals auf die Idee kommen, dorthin zu fahren oder auch nur einen Gedanken an diese fremde Welt zu verschwenden.

Kasten:

Anreise: Aus Deutschland erreicht man das **Aosta**-Tal über Bern, Montreux und Martigny. Es gibt in der Nebensaison (Oktober bis Ende Mai) am Tag nur zwei Busse über den Großen St. Bernhard. Die Tunnelgebühren betragen für Autos (hin- und zurück) etwa 45 Mark.

Beste Wanderzeit: März-Juni, Oktober-November. Im Hochsommer ist es in den mittleren Tallagen heiß.

Unterkünfte: Es gibt auf halber Höhe nur einige wenige Hotels und Agriturismo-Betriebe, für die man sich in der Nebensaison frühzeitig anmelden sollte. Der Preis für Halbpension liegt pro Person in der Regel zwischen 45 und 80 Mark.

Auskünfte: Ufficio Regionale per il Turismo, Piazza Narbonne 3, I-11100 **Aosta**, Tel. 00 39/1 65/23 66 27, Fax 3 46 57.

Literatur: Deutschsprachige Bücher über die mittleren Talbereiche gibt es praktisch nicht. Am weitesten kommt man mit dem DuMont Kunst-Reiseführer "Piemont und **Aosta-Tal**" von Walter Pippke und Ida Pallhuber und dem Band "Piemont und das **Aosta-Tal**" von Richard Zürcher (Prestel Verlag). Das einzige Wanderbuch "Aostatal" von Johannes Führer (Rother-ignoriert die nichtalpinen Wegstrecken).

Bildunterschrift:

Die Zeugnisse des Menschen und eine gewaltige Natur: diesem Kontrast begegnet man überall im **Aosta-Tal**. Foto Gerhard **Fitzthum**

Autor/ en: **Fitzthum**, Gerhard

Artikeltyp: Reisebericht

Alle Rechte vorbehalten. © Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH

Alle Daten und Artikel sind urheberrechtlich geschützt. Die Verwendung ist nur zum eigenen dienstlichen Gebrauch möglich. Nicht gestattet sind insbesondere jegliche Weitergabe an Dritte, Vervielfältigung sowie mechanische und oder elektronische Speicherung. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhalts der Beiträge besteht keine Haftung und Gewährleistung.