Wie wird in Zukunft der Marmor vom Berg transportiert?

Professor Werner Rutz vom Geographischen Institut der Ruhr-Universität in Bochum besichtigte im Herbst 1972 die Transporteinrichtungen der „Lasa Marmo" und kam zum Schluss, „dass die so einzigartigen Anlagen langfristig nicht in Betrieb bleiben werden. Sie sind (aber) ein einmaliges Zeugnis der Seilbahn- und Bremsbergbau-Technik..."[45]

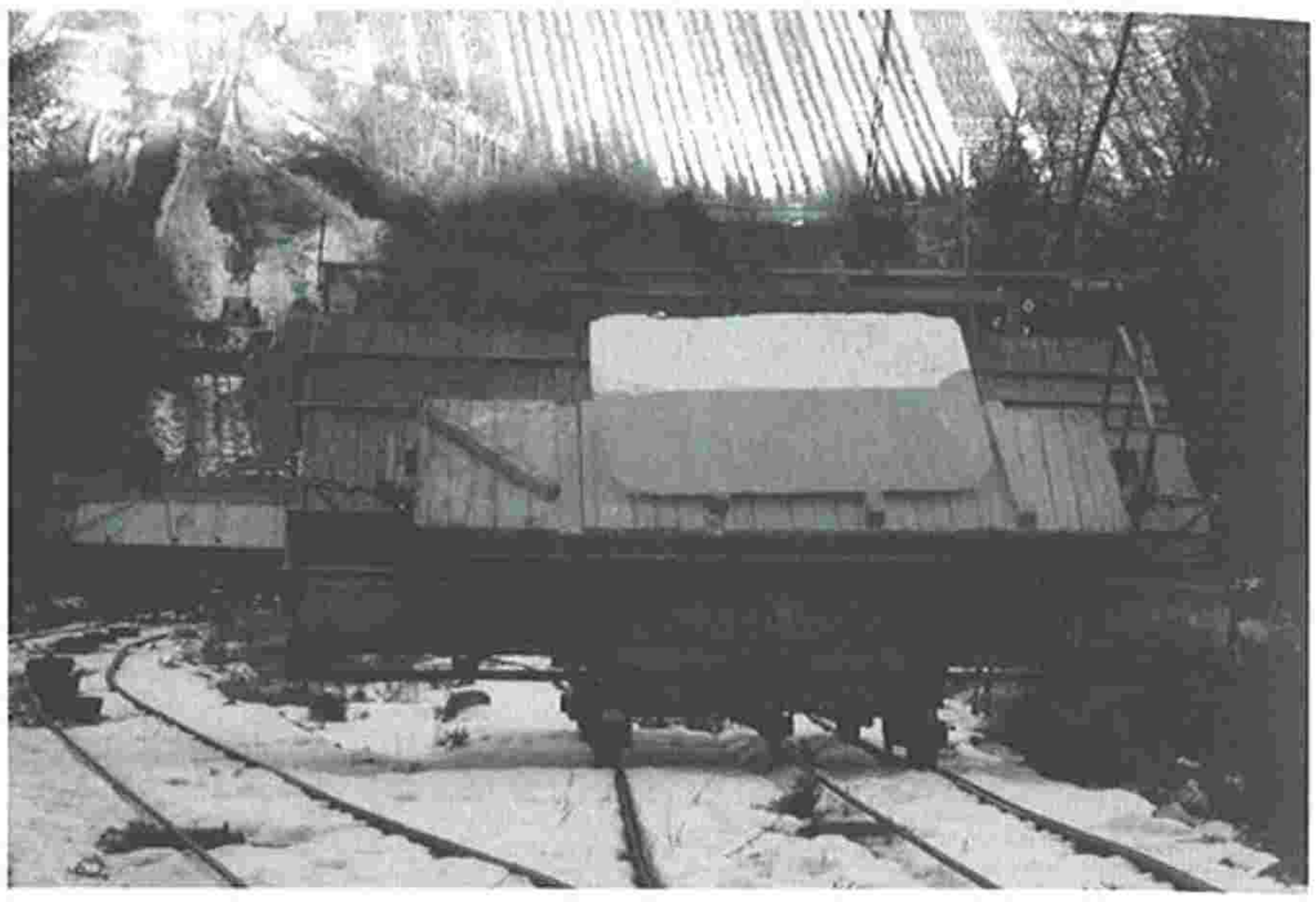
Wie Rutz weiter schreibt, wisse er aus einem Gespräch mit dem Inhaber, dass dieser „den Betrieb mit einem guten Schuss Idealismus führt und eine besondere Vorliebe für die technischen Anlagen besitzt."[46] Dass diese Vorliebe des Inhabers, gemeint war hier Giuseppe Sonzogno, mit handfesten Interessen verbunden war, steht außer Zweifel. Denn mit der Transportstruktur, die am 25. Oktober 1930 kollaudiert und damals mit 6,1 Millionen Lire gebaut worden war - heute 1:1 in Euro umzurechnen[47] -, sicherte sich die „Lasa Marmo" das Transportmonopol. Alle Unternehmer der „Lasa" achteten streng auf diesen Wettbewerbsvorteil. So erfolgte Mitte der 1950er Jahre nicht von ungefähr die Anbindung des Göflaner Bruches durch eine Lkw-Straße an den Weißwasserbruch - mit 4,1 Milliarden Lire wertbereinigt auf das Jahr 2000. Das Marmorvorkommen am Wantl war damit eng an das „Ente" und die „Lasa Marmo" gebunden.

Mit der Lok werden die Marmorblöcke von der Ladestelle am Weißwasserbruch zur Bergstation des Bremsberges gebracht.

Mit der Errichtung des Bremsberges sicherte sich die „Lasa" das Transportmonopol in Laas und Göflan.

Aus wirtschaftlichen Überlegungen heraus wurden ab 1980 in verschiedenen Studien - Brigo/Gregnanin, Marmi Vicentini - Alternativen zum bestehenden Abtransport aufgezeigt. Dabei wird die Lösung mit einer Straße ab dem Weißwasserbruch bis zum Werk in Laas von allen Seiten - auch von der Gemeinde Laas - angestrebt.[48]

Die Unwetter von 1983 und 1987 erforderten Handlungsbedarf. Vor allem die Teilstrecke vom Göflaner Marmorbruch bis zum Weißwasserbruch musste an mehreren Stellen auch mit einem enormen Finanzaufwand saniert werden. Für die damalige Zeit beachtliche 750 Millionen Lire. Der Abbau im Wantl ruhte für einige Zeit. In Mitleidenschaft gezogen war auch ein 100 Meter langer Teil der oberen Bahnstrecke. In der Zeit während



Verschiedene Wirklichkeiten des Marmortransportes: die Schrägbahn in Laas, die Marmorstraße in Göflan und die Verlegung eines Teilstücks der Marmorstraße nach den Unwettern von 1983.

der Aufräumungs- und Wiederinstandsetzungsarbeiten wurde das Werk aus dem Weißwasserbruch mit Blöcken versorgt. Bei einem Lokalaugenschein äußerte der damalige Landesrat Alfons Benedikter die Möglichkeit den Forstweg Brüche-Tal zu einer Straße von Landesinteresse zu erheben. Die Kosten wären zu Lasten der Provinz gegangen und gleichzeitig hätte man das private Transportmonopol geknackt. Doch politische Entscheidungen und die Ausbootung Alfons Benedikters bei der Zusammenstellung der neuen Landesregierung nach den Wahlen 1988 verhinderten dies. In den frühen 1990er Jahren trieb man von Seiten der zuständigen Stellen die Bringung des Steins über eine Straße ins Tal weiter voran. Ein reger Schriftverkehr zwischen Industrieassessorat, Bergbauamt und Gemeinde dokumentiert dies.[49]

Der Forstweg Brüche - Tal sollte zu einer Straße von Landesinteresse erhoben werden.

Als die „Lechner Marmor AG" sich um die Genehmigung des Abbaus an der Jennwand bemühte, trat eine Änderung ein. Das Ingenieurbüro Pohl legte drei Varianten zum Abtransport des Marmors vor. Dabei favorisierte die Gemeinde die teuerste, so genannte Huckepacklösung, der sich auch die Landesregierung mehrheitlich anschloss. Der bestehende Gleiskörper sollte abgebaut und durch eine für Lkw befahrbare Straße ersetzt werden. Den Bremsberg hätte man dabei erhalten, sanieren und potenzieren müssen.

Wie verwirrend nach dieser Entscheidung der gesamte Abtrans-

ARUNDA
SÜDTIROLER KULTURZEITSCHRIFT
BLICK EIN AUS BRIXEN

port des Marmors aus dem Laaser Tal für alle Beteiligten werden sollte, sei allein am Beispiel der „Lechner Marmor AG" aufgezeigt. So standen Gemeinde- und Landesverwaltung für die Huckepacklösung. Das Land genehmigte der „Lechner Marmor" den Abbau in der Jennwand, wenn ihr die „Lasa Marmo" den Abtransport über ihre Anlagen erlaubte. Der Nationalpark, der ebenfalls Zuständigkeiten hat, verlangte wiederum explizit die Benutzung von Bahn und Bremsberg. Die Fraktionsverwaltung Laas, als Besitzer der Gründe, band ihre Zusage für die „Lechner Marmor AG" ebenfalls an die Benutzung von Bahn und Bremsberg. In dieses Wirrwarr hinein forderte die „Lechner Marmor AG", dass das Land ein „Zwangskonsortium"- dem alle Marmorbruchbetreiber angehören - zur kostenlosen Benutzung des Bremsberges errichten sollte. Und schließlich erklärte sich die „Lasa" bereit die Nutzung ihrer Transportanlagen zuzulassen, jedoch nicht über ein Zwangskonsortium.[50]

Nachdem die Forderung nach einem Zwangskonsortium archiviert wurde, war wieder verhandeln angesagt. Bei einer eventuellen Einigung zwischen „Lechner" und „Lasa" wollten beide Unternehmen die bestehenden Strukturen mit Bremsberg und Bahn in ihre Abbaukonzepte einbinden. Auch die Landesregierung, die einst die Huckepacklösung anstrebte, genehmigte 1999 über das Bergbauamt den 10-jährigen Abbauplan für den Weißwasserbruch mit der Nutzung der vorhandenen Transportstrukturen.[51]

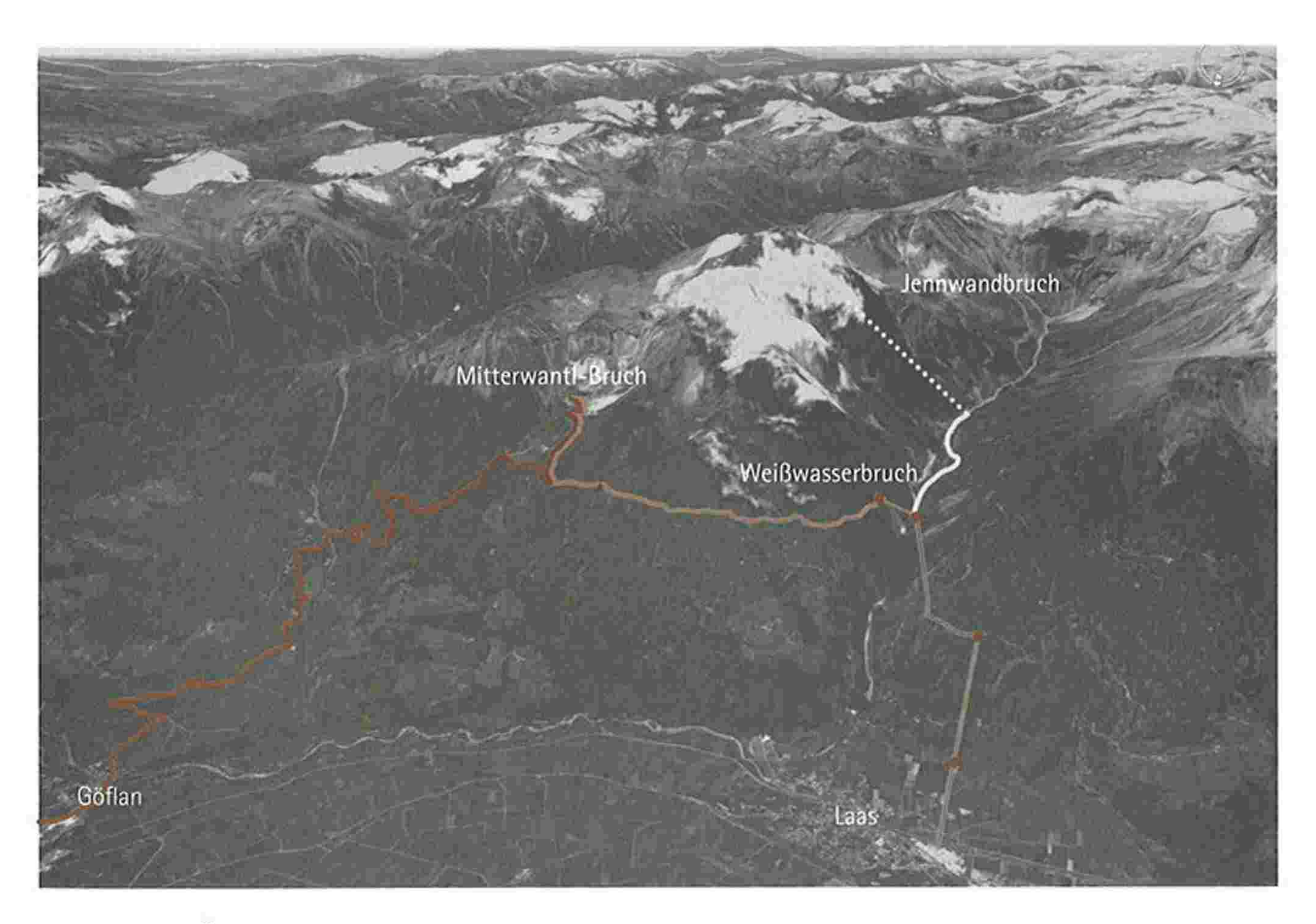
Eine weitere Zäsur in der gesamten Bringungsdiskussion erfolgte mit der Neuvergabe der Bruchkonzessionen. Mit der getrennten Nutzung des Weißwasserbruches in Laas durch die „Lasa Marmo" und jener im Göflaner Wantl durch die „Tiroler Marmorwerke GmbH" sahen sich vor allem die Schlanderser Gemeinde und die Fraktionsverwaltung von Göflan als Besitzerin des Wantl-Bruchs damit konfrontiert, dem neuen Betreiber auch eine entsprechende Abtransportmöglichkeit zur Verfügung zu stellen. Die mittelfristige Lösung des Problems sah eine Seilbahn für den Marmortransport auf dem Schlanderser Gemeindegebiet vor. Der entsprechende Gemeinderatsbeschluss beinhaltet auch eine Kostenrechnung für diese Materialseilbahn Göflaner Bruch-Brugg. Kostenpunkt 4,376 Millionen Euro, wobei man davon ausging, dass das Land die Hälfte der Ausgaben für die Seilbahn übernehmen würde.[52]

Provisorische Genehmigung durch den Nationalpark für den Marmortransport vom Göflaner Wantl

Doch kurzfristig musste eine andere Lösung her. Gegen den Widerstand einiger zuständiger Stellen und sogar gegen das negative Gutachten der eigenen Techniker genehmigte der Nationalpark, auf seinem Gebiet eine Forststraße zu einer Straße für den Marmortransport auszubauen. Provisorisch wohl gemerkt für drei Jahre. Im März 2008 läuft dieses Provisorium aus. Im Spätsommer 2007 hatte sich der Nationalpark noch einmal bei den Bürgermeistern in Schlanders und Laas sowie den Fraktionsvorstehern in Göflan und Laas gemeldet, ihm endlich das gemeinsame „Sanierungskonzept" zukommen zu lassen.[53] Dieses Sanierungskonzept, das eine Abtransportstruktur für alle Brüche aus beiden Gemeinden vorsieht, fehlte bis damals. Dafür lagen neue Wirtschaftlichkeitsstudien und geologische Gutachten vor, die sich mit der Möglichkeit der Bringung über Seilbahn oder den Bremsberg befassten.

In Laas wird seit Jahren von weiten Kreisen der Bevölkerung der Abtransport über den Bremsberg gefordert. Diesen Auftrag hat sich auch die Verwaltung der Bürgerlichen Nutzungsrechte - die Fraktionsverwaltung von Laas - zu Eigen gemacht. Gleichzeitig versucht Laas seine Stellung als Marmorstandort zu sichern und war seit Jahren über die Ablösung des Bremsberges und der Bahn mit der „Lasa Marmo" im Gespräch. Nach zähen Verhandlungen war man 2005 soweit. Elisabetta Sonzogno unter-

ARUNDA
SÜDTIROLER KULTURZEITSCHRIFT
BLICK EIN AUS BLICKE



Die derzeit bestehenden, geplanten und möglichen Transportstrukturen.

Lasa Marmo
Marmorstraße (in Funktion)
Kabelkran (in Funktion)
Flachbahnen (in Funktion)
Bremsberg (in Funktion)

Göflaner Marmorwerke
Straße (in Funktion)
Seilbahn (möglich)

Lechner Marmor AG
Seilbahn (geplant)
Straße (geplant)

Stand, Oktober 2007

schrieb die Übertragung der firmeneigenen Transportanlagen an die Fraktionsverwaltung. Somit war die Voraussetzung für den Zugang zur lebensnotwendigen Bringstruktur für alle drei derzeitigen Bruchkonzessionäre gegeben. Doch ein Formfehler im Vertragswerk machte die Vereinbarung wertlos.[54] Derzeit wird aber wieder zwischen Fraktionsverwaltung Laas und „Lasa Marmo" verhandelt. Mit der Gründung eines „Freundeskreises der Schrägbahn" im Mai 2007 hat die Diskussion um den Marmortransport in Laas auch noch eine politisch-soziale Note erhalten. Über 1.100 Unterschriften für die Rettung der nun über 75 Jahre alten Schrägbahn sind in Zeiten anstehender Wahlen und eines zunehmenden Umweltbewusstseins der Menschen ein wichtiges Argument. Diesen potentiellen Wählern dürfte es schwer zu vermitteln sein, dass die Landesregierung in Schlanders bereit wäre die Hälfte der Kosten für eine neu zu errichtende Seilbahn auszulegen und in Laas das für Europa „einmalige Zeugnis der Bremsbergbau-Technik" vor sich hin rosten zu lassen.

ARUNDA
SÜDTIROLER KULTURZEITSCHRIFT
RÜCK EIN AUS BLICKE