

Erschütterte Herrlichkeit

Seiner Funktion als Hafenstadt hat Genua eine glorreiche Vergangenheit zu verdanken – der Brückeneinsturz trübt die Zukunftsaussichten

GERHARD BLÄSKE, GENUA

Schon wieder hat es Genua getroffen. Die schweren Stürme haben Schäden von mehreren hundert Millionen Euro angerichtet. Im Hafen von Savona, der Teil der Ports of Genoa ist, sind durch einen Kurzschluss infolge des Unwetters fast tausend Autos, meist Maseratis, in Flammen aufgegangen. «Wir lassen uns nicht unterkriegen», sagt Antonella Rossi, Sprecherin des Genueser Hafens, trotzig.

Die Stadt steht unter keinem guten Stern. Am 14. August dieses Jahres stürzte die Genueser Autobahnbrücke ein und riss 43 Menschen in den Tod. Seitdem ist die Stadt geteilt. Die Autobahn über das tief eingeschnittene Tal des Polcevera war die zentrale Verbindung zwischen dem Osten und dem Westen Genuas, zwischen Italien und Frankreich, und sie hat auch die riesigen Hafenanlagen miteinander verbunden. «Die Brücke war quasi unsere Aorta», sagt Paolo Emilio Signorini, Präsident von Ports of Genoa. «Genua ist geteilt wie einst Berlin», meint er.

Das historische Zentrum und ein Teil des Hafens sind im Osten und das ökonomische Herz im Westen – inklusive des ins Meer gebauten Flughafens. Er liegt quasi mitten in den Hafenanlagen, die sich über mehr als 20 Kilometer die Küste entlangziehen. Über die Brücke rollten nicht nur jedes Jahr 28 Millionen Autos und Lastwagen, sondern über sie erfolgten auch täglich 4000 Transporte von und in den Hafen sowie zwischen

ebenfalls in den Hafen führt. Die Autos rollen mitten durch die «zona rossa». Alle Wohnhäuser, Geschäfte und Fabriken in dieser Zone im Einsturzbereich wurden nach dem Unglück geräumt – auch ein Teil des Firmengeländes des Energiekonzerns Ansaldo Energia. Unter den Folgen der Katastrophe leiden aber auch Unternehmen ausserhalb der Zone, der grosse Obst- und Gemüsemarkt etwa, Ikea, Metro oder der Heimwerkermarkt Leroy Merlin sowie viele kleine und mittlere Unternehmen. Sie beklagen massive Umsatzverluste, weil die Zufahrt zu ihnen sehr schwierig ist. Manchmal müssen für eine Entfernung von ein paar hundert Metern Umwege von zehn oder zwölf Kilometern durch die Berge gefahren werden, und nicht nur zu Stosszeiten stehen Autos und Lastwagen, die sich durch das Zentrum quälen müssen, im Stau.

Auf 300 Mio. € schätzt Leopoldo Da Passano vom Industrieverband Confindustria in der Region Ligurien den Schaden, der der lokalen Wirtschaft bisher entstanden ist. In seinem Büro in einem Hochhaus nahe dem Bahnhof Brignole, wo die besseren Viertel beginnen und die Strände nicht weit sind, scheint die Katastrophe ganz weit weg zu sein.

Doch auch hier ist die «Tragödie», wie sie Da Passano nennt, präsent. Denn die Katastrophe könnte den jahrelangen wirtschaftlichen Niedergang der Hafenstadt beschleunigen. Genua war im Mittelalter eine Weltmacht. Die Stadtrepublik verfügte über Kolonien sogar in der Neuen Welt, war ein Zentrum der Finanzwelt und finanzierte die Expeditionen des spanischen Königshauses. Der Entdecker Amerikas, Christoph Kolumbus, war Genueser.

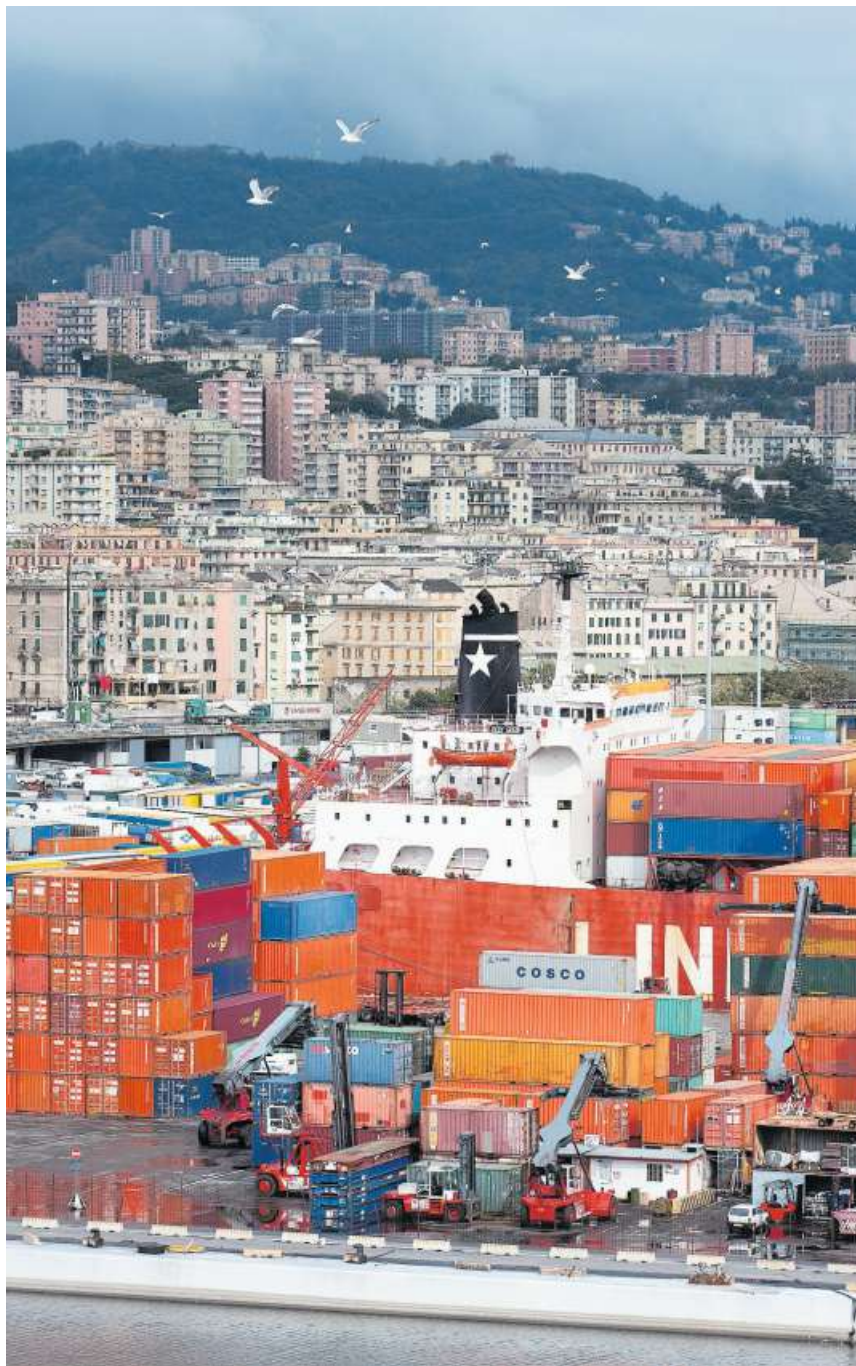
Von der einstigen Pracht ist wenig geblieben: Grossartige Palazzi, der Friedhof Staglieno hoch über der Stadt und prachtvolle Strassen zeugen genauso von besseren Zeiten wie die beeindruckende Altstadt. Die grandiose Lage an den Hängen der Seealpen ist beeindruckend – auch wenn in den 1950er und 1960er Jahren hässliche Wohnblocks hochgezogen wurden.

Ein Viertel weniger Bewohner

Bis in die siebziger Jahre des 20. Jahrhunderts war Genua Teil des reichen Industriedreiecks Turin - Mailand - Genua. Doch mit dem Niedergang der Schwerindustrie ging es hier bergab. Viele Betriebe wurden geschlossen. Die Stadt verlor ein Viertel ihrer einst 800 000 Einwohner. Junge Leute verlassen die Stadt grösstenteils. Die örtliche Sparkasse Carige steht vor dem Konkurs. Seit Jahren herrscht Stillstand. Die Eisenbahnverbindungen durch die Seealpen nach Mailand und Turin stammen aus dem 19. Jahrhundert. Die maroden Autobahnen winden sich in engen Kurven durch die Seealpen.

Das wirtschaftliche Herz der Stadt war und ist der Hafen. Er hatte sich jüngst positiv entwickelt. Der gesamte Güterumschlag sei 2017 um 8% auf 69 Millionen Tonnen gewachsen und habe 2018, bis zum Brückeneinsturz, um 2,6% zugenommen, berichtet Signorini, der den Jahresumsatz des Hafens mit «mehr als 5 Mrd. €» angibt. Nehme man alles Weitere dazu, was damit verbunden sei, Gastronomie und Hotels, Versicherungen und Zulieferer, seien es sogar 10 Mrd. €. «Es besteht die Gefahr, dass unser Umsatz in diesem Jahr um 10% sinkt, wir also 500 Mio. € an Umsatz verlieren», rechnet Signorini vor.

Genuas Hafen stehe für etwa ein Viertel der Wirtschaftsleistung in der Stadt und für 10 000 direkt sowie 30 000 bis 40 000 indirekt Beschäftigte, sagt Da Passano. Doch nach dem Brückeneinsturz wurde viel zu viel Zeit vergeudet, weil sich die Regierung in Rom lieber mit dem Brücken- bzw. Autobahnbetreiber Autostrade per l'Italia stritt, den sie enteignen will, obwohl die Schuldfrage gar nicht geklärt ist, statt schnell anzupacken. Auch mit der Regionalregierung



Genua hofft, dass sein Hafen nicht den Anschluss verliert.

VICTOR SOKOLOVICZ/BLOOMBERG

«Genua ist geteilt wie einst Berlin.»



Paolo Emilio Signorini
Präsident
Ports of Genoa

den verschiedenen Terminals. Im August ist der Containerumschlag um 16% zurückgegangen, aber seit Ende September läuft es etwas besser. «Wir sind jetzt in einer Grauzone und wissen noch nicht, wie es weitergeht», sagt Signorini.

Signorini hat sein Büro im Palazzo San Giorgio, einem wunderschönen alten Gebäude aus dem Mittelalter, das früher eine der ältesten Banken der Welt beherbergte und vom Glanz besserer Zeiten zeugt. Hier, im sogenannten alten Hafen, den der Stararchitekt Renzo Piano, ein Sohn der Stadt, in den 1990er Jahren zu einem Ausgehviertel mit Restaurants, Cafés, einem riesigen Aquarium und anderen Attraktionen umgebaut hat, ist das Zentrum der Stadt.

Umweg von zehn Kilometern

Ein paar Kilometer weiter westlich, im Flusstal, liegen noch immer Trümmer der eingestürzten Brücke, die erst jetzt weggeräumt werden. Die Bahnlinie, die den Hafen mit dem Schienennetz verbindet und durch das Tal verläuft, ist erst vor wenigen Wochen wiedereröffnet worden. Kurz danach ist eine quasi parallel verlaufende Strasse freigegeben worden, die direkt unter den noch immer stehenden Resten der Brücke hindurchführt und

Europas grösste Containerhäfen

Umschlag in Standardcontainern (TEU) 2017

Rotterdam	13 734 334
Antwerpen	10 450 898
Hamburg	8 815 469
Bremen	5 513 802
Valencia	4 832 156
Barcelona	2 968 757
Le Havre	2 875 281
Genua	2 622 187
Sines	1 669 057
Zeebrugge	1 520 406
La Spezia	1 473 571
Marseille	1 362 204

Quelle: Assopori

in Genua gab es Konflikte. Erst mehr als sechs Wochen nach dem Unglück wurde der Genueser Bürgermeister Marco Bucci zum Sonderkommissar mit weitreichenden Befugnissen ernannt. Und erst jetzt gibt es ein fertiges Dekret, das Sondermassnahmen für die Opfer, aber auch die Unternehmen enthält.

Die betroffenen Bürger machten sich in Demonstrationen Luft. Die wirtschaftlich Verantwortlichen sind zurückhaltender, weil sie es sich nicht mit den Mächtigen in Rom verderben wollen. Da Passano und Signorini, aber auch einfache Genueser Bürger sind jedoch voll des Lobes über den Bürgermeister, der die Sache nun in die Hand genommen habe und schnell handle – etwa bei der geplanten Inbetriebnahme einer neuen Strasse am Meer entlang, die teilweise über Stadtgebiet und teilweise durch Hafengebiet verlaufen soll. Dann müssen die Laster nicht mehr durch die Stadt fahren. «Die Erstellung neuer Verbindungen geht nun so schnell, dass das fast nicht italienisch ist», meint Da Passano lächelnd.

Neue Brücke im Jahr 2019?

Er hoffe, dass die Brücke so schnell wie möglich wieder aufgebaut werde, fügt er hinzu und lässt erkennen, dass er das eher den Autostrade zutraut als dem Staat. Spätestens 2019 solle ein neues Bauwerk stehen, sagt Bürgermeister Bucci.

Die Stadt ist auch psychologisch in einem Ausnahmezustand. Denn es besteht die Gefahr, dass andere Häfen Genua die Kunden abjagen. Signorini, der regelmässig in Rom ist, um in Anhörungen wichtige Anliegen des Hafens vorzubringen, mahnt weitere Massnahmen an. Es sei sehr dringend, schnell Projekte zu realisieren, die nicht zu teuer und nicht schwer umzusetzen seien, dem Hafen aber schnell helfen: Es geht um die Anbindung an das Strassen-, das

Autobahn- und das Eisenbahnnetz sowie um temporär beschleunigte Genehmigungsverfahren für dringende Investitionen. Andernfalls drohe Genua noch mehr abgehängt zu werden.

«Genua ist der Hafen Italiens», sagt er. Seit Jahren blockiert die populistische Regierungspartei Cinque Stelle den Bau einer Autobahn-Entlastungsspanne etwas weiter im Hinterland namens Gronda (Regenrinne). «Hätten wir die Gronda schon jetzt, wären die Schäden nicht so gross gewesen. Es ist sehr gefährlich, keinen Plan B zu haben», sagt der Hafenpräsident Signorini. Das habe man auch im Fall der 2017 unterbrochenen Schienenstrecke im Rheintal bei Rastatt gesehen. Auch der schon weit fortgeschrittene Bau einer Bahn-Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Mailand, den die Cinque Stelle nochmals einer Kosten-Nutzen-Analyse unterziehen, würde Entlastung bringen und die Anbindung an den Norden endlich verbessern. Signorini erinnert daran, dass über Genua 95% der Ausfuhr der Lombardei und 80% der Exporte Piemonts laufen. Genua könnte ein grosser Hafen nicht nur für die Lombardei, Piemont und das Veneto werden, sondern auch

für die Schweiz und Süddeutschland, hofft er.

Allein: Ohne leistungsfähige Verbindungen zum Mittelmeer lohnt sich für die Schweiz und Süddeutschland und womöglich sogar für Norditalien eher der Transport an die grossen Nordseehäfen wie jene von Rotterdam, Antwerpen oder Hamburg.

Signorini hat noch andere Pläne. «Wir denken über Investitionsprojekte im Hafen wie den neuen Damm nach. Das würde etwa 1 Mrd. € kosten», schätzt er. Ihm schwebt vor, den Damm weiter ins Meer hinaus zu verlegen, damit die grossen Schiffe im Hafenbecken mehr Platz haben.

Roboter für die Rehabilitation

Einstweilen wäre er schon zufrieden mit dem raschen Wiederaufbau der Autobahnbrücke. Der käme auch dem weiter flussaufwärts auf einem Hügel im Stadtteil Bolzaneto gelegenen Istituto Italiano di Tecnologia (IIT) sehr zugute. Eine Anbindung an das öffentliche Verkehrssystem gab es schon vorher nicht. Nun kann die Anfahrt aus dem kaum zehn Kilometer entfernten Stadtzentrum bis zu zwei Stunden dauern.

Das IIT ist ein Symbol der Hoffnung für die gebeutelte Hafenstadt. Die 1600 IIT-Mitarbeiter sind durchschnittlich 34 Jahre alt und kommen aus etwa sechzig Ländern. Die Forschungseinrichtung, die 2005 ihren Betrieb aufgenommen hat, hat 730 internationale Patente entwickelt und ist auch international vorn dabei in den Bereichen Robotik, Life Sciences und Nanotechnologie. Der menschenähnliche Roboter iCub assistiert Menschen und lernt aus Erfahrungen. Der Hunova ist das erste robotische Fitnessgerät für Rehabilitation und die Ermittlung des funktionierenden motorischen Gefühls der unteren Gliedmassen. Ein Exemplar davon steht seit kurzem an der Münchner TU. Und der Walkman ersetzt Menschen bei lebensgefährlichen Arbeiten, etwa an Brandherden oder bei Erdbeben.

Der CEO, Professor Roberto Cingolani, der von 1989 bis 1991 am Stuttgarter Max-Planck-Institut für Festkörperforschung arbeitete, will zusätzlich zu den bestehenden neunzehn Startups, die aus dem IIT hervorgegangen sind, weitere entwickeln und einige davon an die Börse bringen. Zu den Projekten mit Industrieunternehmen wie IBM, Nikon oder Moog sollen noch mehr hinzukommen. Cingolani schwebt ein Netzwerk wie bei Fraunhofer oder den Max-Planck-Instituten vor. Er sieht das IIT, die einzige privatrechtliche Forschungsgesellschaft Italiens, als Keimzelle dafür. Ein erster Schritt dazu soll der Mailänder Human Tecnopole auf dem Gelände der Weltausstellung Expo sein.

Cingolani hofft auf noch mehr Technologietransfers und einen höheren Anteil von externen Umsätzen mit Unternehmen. Sie tragen erst 20 Mio. € zum IIT-Jahresbudget von 130 Mio. € bei. Gabe es mehr Initiativen dieser Art, stünde Italien sicher besser da. Bis das Land für ausländische Wissenschaftler wieder attraktiv sein wird, ist es noch ein weiter Weg. Und was Genua betrifft: Es wäre schon ein Zeichen der Hoffnung, wenn endlich mit dem Abriss der Brückenreste begonnen würde.



NZZ-Infografik/cke.