

2. Gerichtsurteil von Dr. Amedeo Postiglione

BOZEN, 6. JULI 2001
KLAGE I/2001

ANGESTRENGT VON

Forum der Umweltschutzvereine Italiens, Österreichs, Frankreichs, Schweiz und Ausschuss des Rechtsschutzes kranker physischer Personen und Angehöriger verstorbener Subjekte, vertreten und verteidigt laut Vollmacht von den Anwälten der „Gruppe 1“, RA Dr. Davide Furlan, Dr. Giusy Di Bonito, Dr. Marco Ferrari, Frau Francesca Santilli, Herr Luca Bizzarri;

GEGEN

Alfa AG, als Konzessionär des öffentlichen Dienstes für die Verwaltung eines Autobahnabschnittes in alpinem Raum beauftragt, vertreten und verteidigt laut Vollmacht von den Anwälten der „Gruppe 2“, Dr. Chiara Perini, Dr. Elisa Moretti, RA Dr. Cecilia Senna, Dr. Giovanna Miserochi, Dr. Giuseppe Cordedda, RA Dr. Francesco Aerboni;

UND GEGEN

Staat als Konzessionsgeber, in dessen Territorium sich der Autobahnabschnitt befindet, vertreten und verteidigt von den Anwälten der „Gruppe 3“, Dr. Jacopo Bercelli, Frau Mariele Cottone, Frau Elena Mazzoni;

GEGENSTAND

Umweltschäden und Schaden an Personen, mit Verweis auf die durchgeführten Untersuchungen in unmittelbarer Nähe des Autobahnabschnittes, gebaut und verwaltet von der Alfa AG, eigens dazu bestimmter Konzessionär des Staates.

Vorausgesetzt dass:

- das ICEF (*International Court of the Environment Foundation*)
- eine Körperschaft des öffentlichen Rechts ist, gegründet als Stiftung am 22. Mai 1992 mit Sekretariat am
- Kassationsgericht der italienischen Republik;

vorausgesetzt dass:

folgende Länder dem ICEF volle Unterstützung geben: ARGENTINIEN, ARMENIEN, ÖSTERREICH, BANGLADESCH, BERLUS, BULGARIEN, BURKINA FASO, BURUNDI, CAMERUN, CANADA, CHILE, COLUMBIEN, COSTA RICA, CAMBODSCHA, TSCHECHISCHE REPUBLI, ESTONIEN, FINNLAND, FRANKREICH, GAMBIA, DEUTSCHLAND, HAITI, UNGARN, ITALIEN, IRLAND, ISRAEL, LATVIJAS, LITAUEN, JAPAN, KENJA, KOREA, KYRGYZ REPUBLIC, KUWAIT, MAZEDONIEN, MALTA, MALEDIVEN, MEXICO, MAURITIUS, MOZAMBIQUE, NEPAL, PAKISTAN, POLEN, RUSSLAND,

TATBESTAND

Das Forum der Umweltschutzvereine und der Ausschuss der Kläger hat am 20. Juni 2001 mittels beauftragter Rechtsanwälte bei der Kanzlei des betreffenden Gerichts eine Klage gegen die Alfa AG, mit dem Bau und der Betreuung eines Autobahnabschnittes im Alpenraum beauftragter Konzessionär, sowie gegen den italienischen Staat als Konzessionsgeber eingereicht.

Die Kläger berufen sich auf Artikel 10 § Funktionen Abschnitte c), d), f) und g) sowie auf Artikel 10 § Locus Standi Abschnitte a) und b) und fordern Folgendes:

- Feststellung und Übertragung der Verantwortung auf die Alfa AG und auf den italienischen Staat aufgrund der verursachten Umweltschäden (Schäden an der Artenvielfalt), einschließlich des Schadens an Personen (Gesundheitsschäden), hervorgerufen durch die umweltverschmutzende Tätigkeit der Alfa AG in der Betreuung der Autobahn;
- aufgrund dessen Verurteilung der Gegenparteien zur Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes (Bodenverbesserung);

- Verurteilung der Gegner zu gerechten Teilen zur Annahme aller zur Verhinderung weiterer Schäden geeigneten Maßnahmen;

- im Wege des Ermittlungsverfahrens eine technische Beratung, ausgehend vom Grad der durch den Schwerverkehr verursachten Luftverschmutzung (unabhängig vom betreffenden Autobahnabschnitt), zur Feststellung des Bestehens eines Umweltschadens, und dabei sowohl von Schäden an der Umwelt und im speziellen an der Artenvielfalt, als auch eines herkömmlichen Schadens an Personen und im speziellen von gesundheitlichen Schäden.

Laut Anklageschrift ernennen die Kläger Dr. Walter Huber und Dr. Norbert Lantschner als Sachverständige. Der betreffende Autobahnabschnitt liegt in einem geografischen Raum, der Gegenstand der internationalen Alpenkonvention von 1994 ist, die vom italienischen Staat mit Gesetz ratifiziert worden ist. Die Alpenkonvention definiert das betreffende Gebiet wie folgt: "ein empfindliches Ökosystem, welches in besonderer Weise geschützt werden muss". Zudem wurde im Oktober 2000 das diesbezügliche Verkehrsprotokoll unterzeichnet.

Die Kläger legen der Anklageschrift eine Reihe von Dokumenten bei, die über technisch-wissenschaftliche Aspekte der durch den Autoverkehr verursachten Umweltverschmutzung Auskunft geben, mit besonderem Augenmerk auf den Autobahnverkehr im Alpenraum.

Die Gegenpartei widersetzt sich allen Anschuldigungen der Klägerpartei mit folgender Begründung:

- die Alfa AG ist eine Aktiengesellschaft, deren „Ziel die Projektierung, der Bau und der Betrieb der Autobahn (...) ist, beauftragt dazu durch die Konzession, wie es auch angrenzende, ergänzende oder untereinander verbundene Autobahnen und alle damit verbundenen die Autobahn betreffenden Dienstleistungen sein können, auch auf Auftrag Dritter.“ (Artikel 3, Statut der Alfa AG - Dokument Nr. 1 des Anhangs);

- die Gesellschaft Alfa erfüllt die statutarischen Aufgaben aufgrund einer Verwaltungskonzession von der bereits die Rede war und die bei Artikel 2 vorsieht: „Die vorliegende Abmachung regelt zwischen Auftraggeber und Konzessionär den Bau und den Betrieb der folgenden Autobahn (...). Dem Konzessionär obliegen alle Geschäftshandlungen und Aufgaben, die für den Betrieb der oben genannten Autobahn notwendig sind. (...) die Projektierung und Durchführung von notwendigen Anpassungsarbeiten, die sich aus den Anforderungen bzgl. Verkehrssicherheit oder Dienstleistungen ergeben, (...) einschließlich des Verkehrszuganges zu Tunnels oder Grenzübergängen oder Anschlüsse an Stadtgebiete, wie folgt angeführt.“;

- eine Gesellschaft, die laut Konzession - Artikel 3 (Pflichten des Konzessionärs) - folgende Pflichten übernimmt: „a) die technische Verwaltung der in der Konzession angeführten Infrastrukturen, unter Berücksichtigung des ökonomischen und finanziellen Gleichgewichts; b) die Instandhaltung der Funktionstüchtigkeit der übertragenen Infrastrukturen mittels einer angemessenen Instandhaltung und Instandsetzung derselben; c) die Organisation, die Instandhaltung und das Angebot eines Abschleppdienstes; d) die Verbesserung der Dienstleistungen mittels zusätzlicher Angebote“, ergreift lediglich alle notwendigen Maßnahmen, um die Effizienz und Sicherheit der Autobahn zu gewährleisten; sollte sie eine Umweltverschmutzung verursachen, so handelt es sich bestimmt nicht um eine Luftverschmutzung durch Auspuffgase, sondern - wenn überhaupt - um eine Umweltverschmutzung durch Asphalt und Zement;

- die Auspuffgase, deren Schädlichkeit der anwesenden Verteidigung wohl bekannt ist und dies unabhängig von den allgemein bekannten Daten und Behauptungen der Gegenpartei, sind ausschließlich dem Autoverkehr zuzuschreiben;

- der Umweltschaden an sich wurde nicht nachgewiesen und auch nicht von den Klägern beigelegt;

- es besteht das Problem, inwiefern es vor allem unter dem wissenschaftlichen Aspekt plausibel und legitim sein mag, eventuelle kausale Daten aus einer allgemeinen ätiologischen Perspektive auf die Ebene der sogenannten „individuellen Kausalität“ zu übertragen. Die Übertragung wird unter anderem dadurch erschwert, dass eine Differenzierung des kausalen Anteils von toxischen Substanzen und von den Faktoren, die ohnehin in der Umwelt und in dem Organismus des erkrankten Individuums vorhanden sind, schwerlich vorzunehmen ist;

- es scheint nicht, dass die Tätigkeit der angeklagten Partei als „gefährliche Tätigkeit“ im Sinne obengenannter Normen einzustufen ist. Es muss eine direkte Verbindung zwischen Schaden und Risiko einer spezifischen gefährlichen Aktivität bestehen;

- eine Tätigkeit kann somit nur dann als gefährlich eingestuft werden „wenn der Grund dafür ein Vorhandensein schädlicher Leistungen ist, vorausgesetzt diese sind Teil der Tätigkeit und erwachsen nicht aus Leistungen Dritter. Die Gefährlichkeit muss in diesem Sinne re ipsa sein“;

- die Gewohnheits- oder die vertraglich vereinbarten Rechtssätze richten sich immer und ausschließlich an die Staaten, auch wenn sie schließlich mehr oder weniger direkt die subjektive Interessensphäre der Individuen betreffen.

Auch der italienische Staat erhebt gegen die Anschuldigungen der Kläger Einspruch und fordert deren Zurückweisung wegen unbegründeter Tatsachen. Der Staat erklärt Folgendes:

- „durch die Übertragung einer Verwaltungskonzession an den Konzessionär hat dieser die Pflicht, die ihm übertragene Tätigkeit in völliger Autonomie durchzuführen, unbeschadet der Ausrichtungs- und Kontrollbefugnisse des Konzessionsgebers, der sich das Recht vorbehält, im Falle grober Unterlassungen gegen den Konzessionär vorzugehen. Dementsprechend liegt die Verantwortung für die Folgen der Ausübung der Tätigkeit beim Konzessionär und nicht beim Konzessionsgeber.“;

- die Konzessionsverträge wie auch die Gesetzesbestimmungen und die Rechtsprechung übertragen auf den Konzessionär einen breiten Teil der Verantwortung für Schäden an Dritte, die in der Ausübung der Tätigkeit, die Gegenstand der Konzession ist, entstehen könnten. Der Konzessionär hätte ja sogar die Pflicht, den Konzessionsgeber in keinerlei Maßnahme oder Beschwerde einzubeziehen, unabhängig von wem und aus welchen Gründen diese veranlasst werden;

- der eindeutig programmatische Charakter der Alpen(schutz)konvention geht deutlich aus dem Tenor der dort enthaltenen Bestimmungen hervor: „die Eingriffe in das Territorium, auch struktureller Art, müssen die Überführung der Personentransporte und Warentransporte aus dem Blickwinkel der Umweltverträglichkeit begünstigen;“ „die Infrastrukturen der Eisenbahnen müssen durch umfassende transalpine Verkehrsachsen verbessert werden“. Im Besonderen ist im Verkehrsprotokoll (Artikel 1 Abschnitt 2 Punkt a) die Schaffung von geeigneten Infrastrukturen bzgl. Mensch und Umwelt vorgesehen: „Die Vertragspartner verpflichten sich unterstützende Maßnahmen zum Transport vorzunehmen mit dem Ziel, die negativen Folgen und Risiken, die aus dem interalpinen und transalpinen Verkehr entstehen, auf eine Toleranzgrenze für den Menschen, die Fauna und die Flora nebst Lebensraum zu vermindern, unter anderem indem der Transport vermehrt auf Schienen erfolgen soll, im Besonderen der Warenverkehr, vor allem durch eine Schaffung von passenden Infrastrukturen und marktgerechten Maßnahmen;“

- mit spezifischem Bezug auf die Alpenkonvention kann der Staat berechtigterweise nicht des Vertragsbruches im Sinne der Konvention verantwortlich gemacht werden. Die Alpenkonvention beschränkt sich darauf, Objektiv zu formulieren, die Staaten versuchen, diesen Vorgaben nachzukommen, ohne dass man ihnen Termine und Vorgehensweisen vorgeben kann.

Die Dauer und die Modalitäten müssen demgemäß Teil der Verfügungsgewalt des Staates sein. Wenn die Zielsetzung immer abhängig von den notwendigen Spesen, von den verfügbaren Mitteln und von den Zeiten für die Realisierung ist, dann wird eine Wechselbeziehung zwischen Objektiv und den für die Realisierung unter den verfügbaren gewählten Mitteln unumgänglich.

URTEILSBEGRÜNDUNG

1) Klagebefugnis

Gemäß Statut des Internationalen Umweltgerichts sind nicht nur Staaten, sondern auch Nichtregierungsorganisationen und einzelne Personen dazu berechtigt, sich an das gegenständliche Gericht zu wenden.

Im untersuchten Fall haben italienische, österreichische, französische, schweizerische Umweltschutzvereine sowie das Komitee der betroffenen Erkrankten aus zwei wesentlichen Gründen legitim Klage erhoben:

a) Jede Person hat dasselbe Recht auf Umwelt, das nicht nur die Information und Beteiligung, sondern auch die Beschreitung der Rechtswege umfasst; dieses Recht stellt eine aktive Solidaritätspflicht zwecks Verteidigung des gemeinsamen Lebensraumes und Verträglichkeit des Lebens auf der Erde dar, in Zusammenarbeit mit den Institutionen.

b) Das individuelle Recht auf Umwelt hat auch eine soziale Dimension, die sich durch die sozialen Vereinigungen - wo sich die menschliche Persönlichkeit entfaltet - weiter festigt, die - wie im betreffenden Fall - kontinuierlich, ernsthaft und flächengebunden zum Schutze des gemeinsamen Rechtsguts der Umwelt arbeiten.

2) Inhalt der Klagen

Aufgrund der am 20. Juni 2001 zugestellten Klagen wurde die Alfa AG, die den italienischen Teil der Brennerautobahn A22 betreibt, gemeinsam mit dem italienischen Staat vom Gericht aus folgenden Gründen vorgeladen:

- Feststellung und Übertragung der Verantwortung auf die Alfa AG und auf den italienischen Staat aufgrund der verursachten Umweltschäden (Schäden an der Artenvielfalt), einschließlich des Schadens an Personen (Gesundheitsschäden), hervorgerufen durch die umweltverschmutzende Tätigkeit der Alfa AG in der Betreibung der Autobahn;

- aufgrund dessen Verurteilung der angeklagten Parteien zur Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes

(Bodenverbesserung);

- Verurteilung der Gegner zur Annahme aller zur Verhinderung weiterer Schäden geeigneten Maßnahmen;

Die Kläger vertreten die Ansicht, dass die Alfa AG, die eine umweltschädigende Tätigkeit ausübt, einen großen Umweltschaden verursacht habe, einschließlich des Schadens an der Artenvielfalt sowie des Gesundheitsschadens an Personen und dass auch der italienische Staat die Verantwortung trage.

3) Schadensnachweis

Auch wenn es bekannt ist, dass der Schadensnachweis im Bereich der Umwelt aufgrund multipler Faktoren und aufgrund des dynamischen und komplexen Charakters der zeitlichen und räumlichen Auswirkungen dieser Faktoren einige Schwierigkeiten in sich birgt, haben die Kläger mit Fleiß und Sorgfalt eine breite technische und wissenschaftliche Dokumentation, aus Italien und anderen Ländern, angelegt, um damit bestehende und durch die Emissionen bedingte Gesundheits- und Umweltweltschäden entlang der Brennerautobahn nachzuweisen. Das Beweismaterial stützt sich auf die technischen Ausführungen von Dr. Norbert Lantschner, Direktor des Amtes für Luft und Lärm der Autonomen Provinz Bozen, und Dr. Walter Huber, Direktor der Landesumweltagentur, die als Zeugen angehört wurden, sowie auf die Ausführungen des Generaldirektors der ANPA (nationale Umweltagentur Italiens) Dr. Giovanni Damiani, vom Gericht als Sachverständiger ernannt.

Die Professionalität, die Selbstlosigkeit und die besondere Sachkenntnis in den Ausführungen bekräftigen die Überzeugung, dass das eingeklagte Phänomen nicht nur konkret, sondern auch schwerwiegend ist und sich im Hinblick auf die EU-Osterweiterung noch verschlimmern wird.

Aus den Ausführungen der Sachverständigen geht Folgendes hervor:

- Die Luftverschmutzung setzt sich aus vielen verschiedenen Emissionen zusammen (Schwefeldioxyd SO₂; Stickstoffdioxyd NO₂; Stickstoffmonoxyd NOX; kleine schwebende Partikel PM₁₀; schwebende Partikel gesamt PST; Benzol; Benzopyren; Ozon O₃; Kohlendioxyd CO₂; Blei PB; Kadmium CD, Zink ZN; Thallium TI).

- Die Verbreitung der schädlichen Emissionen ist stark von der geomorphologischen und orographischen Beschaffenheit des Territoriums sowie von den Windrichtungen beeinflusst; Phänomene wie die thermische Inversion, die Stauung und die Akkumulierung sowie eine schwache Ventilation und Auflösung führen zu Werten, die viermal höher sind als in der Ebene.

- Berücksichtigt man die Anzahl der verkehrenden Fahrzeuge und das rapid steigende Verkehrsaufkommen (lokale Mobilität, touristischer Verkehr und Güterverkehr) auf der Brennerautobahn (116 km in Südtirol), stellt die Autobahn eine andauernde Quelle von schädlichen Emissionen dar, die sich auf die Wälder, die landwirtschaftlichen Grünflächen und die Siedlungen niederlassen und so das Ökosystem der Alpen in all seinen Komponenten und seinen Werten gefährden: diese zusammenhängende, natürliche, europäischen „Flächeneinheit“ wie es die Alpen gemäß der Konvention vom 7. November 1991, unterzeichnet in Salzburg von Italien, Österreich, Deutschland, Frankreich, Slowenien, Lichtenstein, dem Fürstentum Monaco und der EU sind, wird durch die große Verbindungachse Nord-Süd der Brennerautobahn aufgrund von legitimen Erfordernissen der Entwicklung unterbrochen. Jedoch muss die Umweltverträglichkeit gewährleistet sein.

- Es liegt auf der Hand, dass ein so großes wirtschaftliches, kulturelles, Erholungs-, und vor allem ökologisches Gebiet wie es die Alpen sind, ein Allgemeingut, welches nicht nur von europäischem, sondern weltweitem Interesse ist, eine besondere wirtschaftliche und soziale Verwendung verlangt, um die Stabilität jenes Gebietes zu gewährleisten.

4) Rechtswidrigkeit des Schadens

- Aus verschiedenen Analysen geht hervor, dass die vom italienischen Staat wie auch von der Europäischen Union festgelegten Toleranzwerte überschritten wurden, und zwar sowohl in Bezug auf den Menschen, als auch auf die Vegetation (siehe Beispiel der Station in Ritten wie auch in Bozen).

- Dr. Huber bestätigt aufgrund von Analysen auf 600 Fällen eine Steigerung der Krebserkrankungen im Raum der Brennerautobahn.

5) Kausaler Zusammenhang

Dieselben Sachverständigen haben darauf hingewiesen, dass die Luftverschmutzung einzig und allein auf den Verkehr auf der Autobahn zurückzuführen ist, wie dies auch von Vergleichen zwischen Tagen mit gewöhnlichem Verkehr und Tagen mit ohne Schwerverkehr, der Hauptverursacher der Luftverschmutzung, zu entnehmen ist.

6) Schadensausmaß

Ziel dieser Klagen ist die Einführung von geeigneten Maßnahmen, um weitere Schäden zu verhindern. Abgesehen vom unpassenden Ausdruck „Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes“, der juristisch gesehen undenkbar erscheint, da es sich um eine intereuropäische Verkehrsstrecke handelt, haben die Kläger im Abschlussplädoyer richtigerweise präzisiert, dass sie keinen Schadenersatz für Personen (ein Schaden, der gemäß Statut des Gerichtshofes im jeweiligen nationalen Gerichtshof geltend gemacht werden könnte), sondern einzig die Verurteilung zu korrigierenden allgemeingeltenden Maßnahmen zur Verminderung der Emissionen fordern.

Das Problem der Bestimmung des Schadensausmaßes im wirtschaftlichen Sinne bezüglich der natürlichen Ressourcen und des Gesundheitszustandes der betroffenen Personen wurde in diesem Prozess nicht gestellt, auch wenn dies - laut Gerichtshof - eines der komplexesten wissenschaftlichen und juristischen Probleme, auch auf internationaler Ebene, darstellt.

Da eine diesbezügliche Anfrage fehlt, kann der Gerichtshof aufgrund seiner Pflicht der Unparteilichkeit nichts unternehmen. Trotzdem muss mit Nachdruck festgestellt werden, dass der Umweltschaden laut nationaler Gesetzgebung (in Italien Gesetz 349/1986 Artikel 18) eine grobe Schädigung rechtlicher und wirtschaftlicher Güter darstellt und dies nicht nur objektiv (die lebende Natur), sondern auch subjektiv gesehen, mit Bezug auf den Menschen (in seiner physischen, wie auch psychischen und moralischen Ausprägung, wie z. B. die Zerstörung der Schönheit um uns herum) ist. Diese Sichtweise wird von der verfassungsgebenden Rechtssprechung vieler Länder geteilt.

Die „wirtschaftliche“ Quantifizierung des Umweltschadens (der konkret und veränderlich ist), die nur mit einem Selbsttäuschungsmanöver möglich ist, wird verschoben, stellt sich aber unweigerlich immer wieder. Da ein Schaden durch Lärmbelastung nur gefolgert, und selbst ansatzweise nicht bewiesen werden konnte, kann er auch nicht von diesem Gericht in Betracht gezogen werden.

7) Zurückweisung der Klage gegen die Alfa AG

Die Verwaltungsgesellschaft der Brennerautobahn, von einer Gruppe junger Rechtsanwälte mit besonderer Sachkunde verteidigt, hat zu Recht beanstandet, der Luftverschmutzer zu sein, zumal die Luftverschmutzung von den verkehrenden Fahrzeugen erzeugt wird.

Die Übertragung der Dienstleistungen von der ANAS auf die Brennerautobahn AG (Konvention vom 21. November 1973, Nr. 13343) betrifft den Bau und den Betrieb der Autobahn, wobei die „Umweltqualität“ wahren nur bedeutet, die Sicherheitsvorkehrungen zu garantieren (Art. 10): Die Gesellschaft hat nicht die Befugnis, den Verkehr von bestimmten, umweltbelastenderen Fahrzeugen zu verbieten, sondern muss gegen Bezahlung der Autobahngebühr die Dienstleistung erbringen.

Um gegen die Lärmbelastung vorzugehen, ist der Einbau von Lärmschutzvorrichtungen vorgesehen (Lärmschutzwände in Sterzing, Brixen, Bozen, Neumarkt und anderen Teilstrecken) und die Gesellschaft gibt an, dass diese Vorgaben eingehalten wurden. Es wurde kein Gegenbeweis erbracht, so dass auch in diesem Punkt die Anklage fallengelassen werden muss.

Da sich die Autobahngesellschaft durch ihren Einsatz auszeichnet, um den Verkehr auf die Schienen zu verlagern und den LKW-Verkehr (der sehr hohe Instandhaltungskosten mit sich bringt) drastisch zu reduzieren, ist das Gericht der Ansicht, dass sich die Aufmerksamkeit auf institutionelle und wirtschaftliche Körperschaften mit großen Bauvorhaben und nicht auf die Alfa AG richten sollte.

8) Annahme der Klage gegen den italienischen Staat

Mit Bezug auf den vorliegenden Fall vertritt das Gericht die Meinung, dass der italienische Staat einigen Verpflichtungen auf internationaler sowie auf EU-Ebene nicht nachgekommen sei:

a) Alpenschutzkonvention

Es herrscht kein Zweifel über die rechtliche „Natur“ der Alpenkonvention, unterzeichnet auch von Italien in Salzburg am 7. November 1991, und den entsprechenden Protokollen (u. a. das Verkehrsprotokoll). Das Gesetz vom 14. Oktober 1999, Nr. 403, für seine Ratifizierung in Italien hat einige positive Resultate erzielt (der Beirat Italien-Alpenregionen), jedoch zu keiner Anpassung der italienischen Gesetze über den Bodenschutz (Gesetz 183/89), die Landschaft (Gesetz 431/85) und die Naturparke (394/91) geführt. Der italienische Staat geht somit weiterhin gebietsweise vor, ohne eine einheitliche Raumplanung des Alpenraumes vorzunehmen, in dem der Transport eine entscheidende Rolle spielt. Es stimmt nicht, dass die Konvention nur programmatisch ist, da

gerade im Bereich des Transportwesens spezifische Vorgaben gemacht werden.

Zu den noch nicht eingehaltenen Verpflichtungen des italienischen Staates gehört die „allmähliche Verminderung von Schadstoffemissionen und Lärmbelastungen sämtlicher Fahrzeuge anhand der bestmöglichen verfügbaren Technologien“ und „die Erhöhung der Sicherheit des Transportwesens“. Im gegenständlichen Prozess hat ein Sachverständiger erklärt, dass die Automobilindustrie und die Ölraffinerien (Benzin und Diesel) technisch gesehen bereits in der Lage sind, Fahrzeuge mit geringeren Schadstoffemissionen zu produzieren (für die Stadt Los Angeles in Kalifornien) und dass der Staat sich nicht dafür einsetzt, um diese verbesserten Technologien allen zugänglich zu machen.

b) das Verursacherprinzip „wer verschmutzt, der zahlt“

Nach genanntem Verursacherprinzip, das im Gründungsakt EU und in anderen internationalen Abkommen (z.B. Erklärung von Rio de Janeiro von 1992) enthalten ist, sind Automobilhersteller und LKWs die Hauptverursacher der Luftverschmutzung entlang der Brennerachse und der italienische Staat ist rechtlich gesehen dazu verpflichtet, gegen wirtschaftliche Machtinteressen für die Einhaltung dieser Abkommen zu sorgen - was bis dato nicht der Fall war. Der Alpenraum ist ökologisch empfindlich und der italienische Staat hat sich verpflichtet „verstärkte Schutzmaßnahmen auf nationaler Ebene gemäß Art. 6 der Alpenkonvention“ einzuführen, Maßnahmen, die weder aufgrund der öffentlichen Gesundheit, noch aufgrund von Umwelterfordernissen, noch aufgrund von Sicherheitsgründen getroffen wurden.

c) das Thema der Sicherheit

Das Thema der Sicherheit, das so eng mit der Gesundheit und der Umwelt zusammenhängt, wurde bislang wenig in Bezug auf Risikoschätzung und -planung der Brennerachse untersucht - und auch für dies ist der italienische Staat verantwortlich, nicht nur gegenüber den Staatsbürgern, sondern auch gegenüber den Millionen Menschen, die die Autobahn benutzen. Das integrierte, koordinierte und grenzüberschreitende Transportnetz für eine derart wichtige Verkehrsader gehört zu den Kompetenzen des Staates, erfordert jedoch auch die Teilnahme der lokalen Institutionen, die sehr für dieses Problem sehr sensibel sind.

d) Prinzip der Vorsicht

Die fehlende Festlegung von Umweltindikatoren, von Zielsetzungen bzgl. Umweltqualität, eines Standards einer Reinhaltung der Umwelt und die Gepflogenheit, partielle und gelegentliche Kontrollen vorzunehmen, ohne ein einheitliches, zusammenhängendes und transparentes Überwachungssystem bereitzustellen, schaffen ungerechtfertigte Beunruhigung und appellieren aufgrund der speziellen Bedingungen des Alpenraumes, reich an Artenvielfalt, an die rechtliche Verantwortung des italienischen Staates. Das Fehlen von genauen und einwandfreien wissenschaftlichen Erkenntnissen zu gewissen epidemiologischen Aspekten rechtfertigt nicht das Unterlassen von Handlungen in diesem sensiblen Bereich.

e) Prinzip der Artenvielfalt

Der Verweis auf die Konvention von Rio 1992 über die Artenvielfalt, auf die Konvention von Bern über den Schutz der wilden Tiere und der Natur in Europa vom 19. September 1979, auf die EU-Richtlinie 92/43 über Fauna, Flora und Wohnraum, auf die EU-Richtlinie 79/409 über Vögel, auf die deutsche Rechtsprechung (Rivista giuridica dell'ambiente, Giuffrè, Milano, 5/99) sind legitim. Im gegenständlichen Fall besteht die Verantwortung des italienischen Staates in einer schuldhaften Unterlassung, im betreffenden Gebiet jetzigen schützenswerten Raum bzgl. des Schutzes der Artenvielfalt aufzufindig zu machen, um in der Folge geeignete Maßnahmen zu ergreifen.

f) das Brennerverkehrsnetz als „wesentliches Element“

Die Legitimität großer Bauvorhaben in einem vereinten Europa steht hier nicht zur Diskussion, sondern vielmehr das Ergreifen von Maßnahmen, um die Umwelt so wenig als möglich zu belasten. Diesbezüglich muss erwähnt werden, dass das italienische Rahmengesetz von 1995 über den Lärm keine Befugnis an lokale Körperschaften erteilt, auch wenn die Kontinuität der Dienstleistungen nicht unterbrochen wird, was gegen das von der EU und international anerkannte Subsidiaritätsprinzip geht. Für das Gericht besteht kein Zweifel, dass Personen und Vereine das Recht gelten lassen können, wenn der Staat den Verpflichtungen gegenüber der EU und internationalen Verpflichtungen nicht nachkommt.

Da die Rechtsprechung in diesem Punkt nicht einheitlich ist (z. B. Conseil d'Etat du 17 novembre 1995, n° 159855, Union Juridique Rhône Méditerranée zu den Bauarbeiten der Linie TGV Valentia - Marseille - Montpellier, Projet Méditerranée), empfiehlt es sich, den Fall genauer zu untersuchen, damit es nicht zu einer Verwechslung von der Wesentlichkeit dieser Dienstleistung mit der Absolutheit der Abweichungen von Bestimmungen bezüglich

Schutzmaßnahmen kommt. Dieses Kriterium gilt für jegliche Art der Umweltverschmutzung.

g) das Integrationsprinzip von nationalen, EU und internationalen Rechtssystemen und der relative Wert von Bergungen

Die Position des italienischen Staates muss aufgrund der oben angeführten schwerwiegenden Situation der infolge der keineswegs umweltverträglichen Transportpolitik verursachten Umweltverschmutzung im Alpenraum bewertet werden. Es fehlte ein Gesamtbild der verschiedenen Formen der Umweltverschmutzung und eine Aufstellung aller nationalen, EU und internationalen Normen: es gibt gemeinsame rechtlich bindende Prinzipien, um groben Umweltschäden vorzubeugen und sie zu lindern, wobei dieser Schaden oft bereits vor der Überschreitung der Grenzwerte besteht.

Die Artenvielfalt muss beispielsweise als solche, unabhängig von einem effektiven Schaden geschützt werden, auch wenn eine Gefahr oder ein akutes und konkretes Risiko bestehen. Analog dazu sind die Grenzwerte der Lärmbelastung nur richtungsweisend, schließen aber die Verminderung des Risikos auf ein Minimum nicht aus, wenn dies konkret und technologisch möglich ist.

Von grundlegender Bedeutung ist die vollständige Umsetzung der Konventionen, welche die öffentliche Information von Umweltthemen (Konvention Aarhus) und die Umweltverträglichkeit im Voraus prüfen (Konvention von Espoo) mit spezifischem Bezug auf den Alpenraum vorsehen. Abschließend kann der italienische Staat für die eingeklagten Umweltschäden verantwortlich gemacht werden, da die EU-Normen sowie internationale Normen weder umgesetzt noch zu bestimmten sozioökonomischen Entscheidungen geführt haben.

Das Gericht hat sich darauf beschränkt, die objektive Unterlassung des italienischen Staates festzustellen, ohne damit die ihm gebührende Hochachtung in Frage zu stellen.

Der Beschluss hat weisenden Charakter und mahnt – gemäß des Rechtes der Bürger auf die Umwelt – zur Einführung von geeigneten Maßnahmen, um das Risiko und die Gefahr für Gesundheit und Umwelt zu verringern.

Das Gericht erkennt das Interesse der italienischen Regierung und der Autonomen Provinz Bozen für die effektive Einsetzung eines Internationalen Umweltgerichts an und würdigt die Gründung eines epidemiologischen Umweltinstitutes in Bozen mit Unterstützung des MURST, der Provinz und anderer wissenschaftlichen Einrichtungen.

P.Q.M.

Das Gericht weist die Klage gegen die Alfa AG zurück, nimmt die Klage gegen den italienischen Staat an und empfiehlt die Ergreifung von geeigneten Schutzmaßnahmen zur Verminderung der Luftverschmutzung und der Lärmbelastungen an der Verkehrsader des Brenners im alpinen Raum.

So entschieden in Bozen, am 6. Juli 2001