

Fragen von Christoph Keller an M + M zur Autobahnschleife A27 Vittorio Veneto

Keller: Im Zuge des Ausbaus der italienischen Autobahn A27 durch das Veneto haltet Ihr bei Autobahnkilometer 15+664,34 eine zusätzliche Fahrbahn in 360° - Schleifenform mit Anbindung an die bestehende Autobahn für sinnvoll. Die geplante Schleife zum Ab- und Rückführen des Verkehrs beschreibt einen Vollkreis von 360° bzw. 400 gon, mit einem Außenradius von 175 Metern. Grundlage für die weiterführende Planung ist der Entwurf vom 24. Oktober 1996, der ein trassiertes Brückenbauwerk mit ausgewogenen Proportionen zwischen Stützweite, Bauhöhe und Tiefe des Tales sowie zwischen stützenden und unterstützenden Bauteilen vorsieht, das sich zugleich wirtschaftlich herstellen und erhalten lässt.

Kostet so etwas nicht sehr viel Geld?

M + M: Ja.

Keller: Während der Planungsphase wurde auf das Projekt bereits von vielen verschiedenen Seiten reagiert. Bundesinnenminister a.D. Gerhard Baum hat sich als vehementer Befürworter der Schleife gezeigt, während Fraktionen der italienischen Umweltschutzverbände bei verschiedenen Gelegenheiten Misstrauen gegenüber der Zweckmäßigkeit eines solchen Vorhabens geäußert haben. Der Bürgermeister der zuständigen Kommune Vittorio Veneto hat Euch mehrmals zur Audienz geladen und zieht auf einem gegenüberliegenden Berg den Bau einer Aussichts- Terrasse zur 'Curva d'amore' in Erwägung, auf der sich in Zukunft heiratswillige Paare vor der Kulisse im Kreis fahrender Kraftfahrzeuge fotografieren lassen können. Der Verband italienischer Raststättenbetreiber denkt derzeit über einen zusätzlichen Rasthof in unmittelbarer Nachbarschaft der Schleife nach.

Habt Ihr das Gefühl, dass die Leute auf dem Weg in den sonnigen Süden wirklich einmal im Kreis herumfahren wollen?

M + M: Ja.

Keller: Nun läuft ja seit einigen Monaten die öffentliche Ausschreibung des Bauvorhabens. Ein Team von Statikern der TU München hat die entsprechenden Berechnungen angestellt, die durchaus als kompliziert eingestuft werden müssen, da der vorgesehene Bauabschnitt der A27 als Terrasse auf Säulen quer durch ein weitläufiges Tal geführt wird. Daraufhin wurden vom Münchner Ingenieurbüro Binser im letzten Jahr die Grundlagen und Eckdaten für die Baudurchführung festgelegt, die momentan von acht europäischen Hoch- und Tiefbauunternehmen kalkuliert werden. Auch haben verschiedene potentielle Sponsoren Interesse an einer Mitfinanzierung des Projektes durch umfangreiche Zuschussmaßnahmen signalisiert, u.a. die Europäische Union (EU), das Touristikbüro des Veneto (OTV), der Bund italienischer Autofahrer (FMI), der italienische Staat, ein großer amerikanischer Mineralölkonzern, der als anonymer Spender auftreten möchte, und verschiedene europäische Kultureinrichtungen, die hier nicht genannt werden können. Für ein künstlerisches Projekt erscheint die Planungsphase als überproportional aufwendig und ohne die entsprechenden Kontakte und Verbindungen nicht zu leisten.

Habt Ihr sehr viel Arbeit in dieses Unternehmen investiert?

M + M: Ja, natürlich.

Keller: Die visuellen Simulationen des geplanten Loops (u.a. CAD-Animationen, Foto-Collagen) suggerieren bei vielen Betrachtern eine recht präzise Vorstellung der physischen Wirkung auf den Autofahrer: Hinweisschild, Blinker setzen, Ausscheren auf die Ausfahrtspur, der Wagen legt sich ganz behutsam in die 360°-Kurve, die exakt der Steilkurve des Weissacher Testgeländes der Firma Porsche AG nachempfunden zu sein scheint, man wird mit sanftem Druck in den Fahrzeugsitz gepresst, beschleunigt am Kurvenausgang und fädelt sich ordnungsgemäß in den laufenden Verkehr der Ignoranten und Genuss-Muffel ein. Das ganze kostet natürlich Zeit – genau genommen ca. 26 Sekunden im Vergleich mit einem Fahrzeug, das konstant mit 110 Stundenkilometern auf der regulären Autobahnspur bleibt.

Fahrt Ihr gerne Auto?

M + M: Ja