ROCCO RORANDELLI / TERRAPROJECT / DER SPIEGEL

ITALIEN

In Schönheit sterben

Seit dem Unfalltod eines Deutschen auf dem Canal Grande wird in Venedig die Sinnfrage gestellt: Zornige Bürger beklagen die Flut von Tages- und Kreuzfahrt-Touristen, die Ohnmacht der Politiker und den Ausverkauf ihrer Stadt. *Von Walter Mayr*

Am Tag, da auf dem Tübinger Bergfriedhof der Strafrechts-Professor Joachim Vogel zu Grabe getragen wird, steht der rosa Kinderschuh seiner Tochter noch am Ufer des Canal Grande. Genau an jener Stelle, wo Vogel am 17. August während einer Gondelfahrt beim Versuch, nach der Kollision mit einem Linienboot seine Tochter zu retten, zerquetscht und tödlich verletzt worden war. Die dreijährige Tochter überlebte. Ihr Schuh blieb zurück als Mahnmal, geschmückt mit Blumen. Während beim Begräbnis im Schwäbischen 16 Gondolieri vor dem Sarg aufmarschieren, tragen zu gleicher Zeit in Venedig nur die Gondeln sichtbar Trauer – schwarze Bänder zieren die Bugeisen.

Rund um den Unfallort hingegen herrscht längst wieder normaler Betrieb. Deutsche, Japaner und Araber drängeln

Touristen am Markusplatz
„Die schönste Stadt der Welt“

in der Mittagshitze die Ufermauer entlang oder knipsen einander vor der Rialto-Brücke. Ein Gondoliere erklärt im Friss-oder-stirb-Ton, der amtliche Tarif – 80 Euro für 40 Minuten – gelte nicht für Fahrten in idyllische Seitenarme: „Ich kann dich aber für diesen Preis den Canal Grande rauf- und runterrudern, immer wieder – ist es das, was du willst?“

Ist es nicht.

Auf dem Canal Grande herrscht Ausnahmezustand. 425 Gondolieri, über 200 Wassertaxis und Dutzende Vaporetti – motorisierte Linienboote – kämpfen in Venedig um Platz; hinzu kommen Privatboote sowie Dienstleister für Müll- oder Fäkalienentsorgung und schließlich Lastkähne, die Bier, Wein und Meeresgetier für mehr als tausend Restaurants und Bars anliefern.

Zu Stoßzeiten gleicht das Bild mit den kreuz und quer schaukelnden Gondeln inmitten tonnenschwerer dieselbetriebener Linienboote und etlicher Nussschalen samt Außenbordmotor einem Laborversuch, bei dem Artgenossen unterschiedlicher Größe zusammengepfercht und aufeinander losgelassen werden – um zu sehen, wer überlebt.

Auf 57 960 in der Altstadt verbliebene Venezianer kommen mittlerweile gut 80 000 Touristen pro Tag. Noch mühen sich die meisten Einheimischen, selbst in qualvoller Enge auf Linienschiffen und unter spärlich bekleideten Fremden Würde zu wahren. Schlägereien und Pöbeleien aber häufen sich, wie die Lokalblätter berichten. Einer Facebook-Gruppe, die Venedigs öffentlichen Verkehrsbetrieben mit Zahlungsboykott wegen Versagens droht, schlossen sich binnen Tagen mehr als 5000 Mitglieder an.

Dabei lässt sich die Lagunenstadt durchaus noch lässig durchqueren, wie George Clooney, Stargast der 70. Biennale, vorvergangene Woche bewies: Vom Markusplatz aus unterwegs ins Hotel „Cipriani“, übernahm er zur Freude der Paparazzi das Steuer seines Wassertaxis. Wenig später wurde er von einem zornigen Venezianer bei der Polizei angeschwärzt. Der Vorwurf: Clooney besitze keine Taxi-Lizenz und verstoße also gegen das Gesetz.

Mögen die Nerven anderer auch blankliegen, im Osten der Altstadt Venedigs, wo die Wasserarterien schon der Lagune und der Friedhofsinsel San Michele zustreben, frühstückt eine hagere Dame seelenruhig ihr Brioche. Sie ist für Venedig insofern von Bedeutung, als sie das Bild von dieser Stadt in weiten Teilen der Welt geprägt hat – mit knapp zwei Dutzend Kriminalromanen. Die erste Million verkaufter Auflage hatte sie bereits im letzten Jahrtausend erreicht. Seither hüllt sich ihr Verlag in vornehmes Schweigen, was Erfolgszahlen angeht.

„Als ich 1968 nach Venedig kam, sind die Leute hier noch in den Kanälen schwimmen gegangen“, sagt Donna Leon. Sie, die gebürtige US-Amerikanerin, lebt und schreibt nun im Obergeschoss eines Palazzos hinter der San-Canciano-Kirche. Wie viele Alteingesessene auch, klagt sie über eine Stadt im Belagerungszustand. Der tragische Tod des deutschen Professors in der Gondel, sagt die Schriftstellerin, habe etwas von einem Fanal: „Denn die Gondel ist das Symbol dieser Stadt.“

Noch bevor Band 23 ihrer Commissario-Brunetti-Reihe erscheint, bringt Donna Leon im September ihr Buch „Gondola“ auf den Markt – eine literarische Würdigung jenes zutiefst venezianischen Beförderungsmittels, das einst als Ausweis von Wohlstand, bisweilen auch Prunksucht, den Edleren in der Seerepublik vorbehalten war.

Die Gondel, so Leon, sei das Wahrzeichen eines Weltreichs gewesen, wie Parthenon oder Kolosseum. Ihr Niedergang gehe einher mit jenem Venedigs – von einer der bedeutendsten Städte der westlichen Hemisphäre sei „heute nur noch ein Provinznest mit weniger als 60 000 Einwohnern“ übrig geblieben.

Wer mit Donna Leon durchs Gassengewirr Venedigs läuft, lernt zweierlei: Die 70-Jährige ist zäh und flink, fußlahme Touristen umkurvt sie wie Slalomstangen. Und sie kommt von Einheimischen weitgehend unbehelligt voran – was damit zu tun hat, dass sie Übersetzungen ihrer sozialkritischen Krimis ins Italienische verhindert und die eigene Prominenz im Gastland begrenzt. So kann sie weitgehend ungestört wettern, derzeit gegen den Kreuzfahrt-Tourismus.

„Alle schreien hier ‚Oh, beautiful Venice‘, während vom Hafen her der Feinstaub runterregnet“, sagt Leon. Sie hingegen habe keine Lust, in Schönheit zu sterben: „Diese Schiffe richten Schaden an, und ich erlaube mir zu sagen – hier versucht mich jemand umzubringen.“

Der Mann, der sich in diesem Fall angesprochen fühlen darf, sitzt am anderen Ende der Stadt im Büro des Hafendirektors: ein smarter Herr im achten Lebensjahrzehnt, heller Sommeranzug, weltläufiges Auftreten. Paolo Costa war Professor für Wirtschaftswissenschaften, Bürgermeister von Venedig, Minister unter Romano Prodi sowie Abgeordneter im Europaparlament.

Erst als Leiter der Hafenbehörde aber habe Costa den Gipfel der Macht erreicht, sagen Kritiker: Er sei nun die graue Eminenz der Stadt. Was in der Lagune passiert, bestimme er. Venedig ist dank Costas Regie unter den Mittelmeerhäfen zur Nummer eins im Kreuzfahrt-Tourismus aufgestiegen. In Zahlen bedeutet das: 1,7 Millionen Besucher pro Jahr; 286 Millionen Euro Einnahmen und über 5000 Arbeitsplätze, die mehr oder weniger direkt mit der Branche zu tun haben.

Kritiker wenden ein, der ökologische Schaden durch die dieselrußspeienden Schiffe, durch Feinstaub, Elektrosmog und Benzopyren übersteige langfristig den ökonomischen Nutzen. Vor allem aber beschädigten die „schwimmenden Monster“, vor deren Silhouette Glockentürme und Palazzi zu Strichen und Bauklötzen schrumpfen, das Bild Venedigs als das einer Stadt nach menschlichem Maß.

Costa kennt die Einwände. Gerade ist an seinem Bürofenster die „Celebrity Equinox“ Richtung Markusplatz vorbeigeglitten, 315 Meter lang, 4096 Passagiere und

ROCCO RORANDELLI / TERRAPROJECT / DER SPIEGEL

ROCCO RORANDELLI / TERRAPROJECT/ DER SPIEGEL

Schriftstellerin Leon, Hafen-Chef Costa: *„Der Tourismus höhlt Venedig aus, jeder weiß es, aber keiner hat eine Antwort darauf“*

Besatzungsmitglieder, ein schwimmender Sozialwohnungsbau mit Liliput-Balkonen – kein schöner Anblick, zweifelsohne. Aber, sagt Costa, die Kreuzfahrer trügen an Venedigs Problemen nur geringen Anteil. Nicht einmal ein Viertel von ihnen schaffe es überhaupt bis in die Altstadt.

Das wahre Problem, so der Hafendirektor, sei die Besuchermenge insgesamt. Er selbst hatte in einer Studie 1988 die ideale Auslastung noch mit 7,5 Millionen pro Jahr beziffert – inzwischen liegt die tatsächliche Zahl bei etwa 30 Millionen.

„Der Tourismus hat die anderen Wirtschaftszweige verdrängt, Banken, Versicherungen, alles; er höhlt Venedig aus, jeder weiß es, aber keiner findet eine Antwort darauf“, sagt Costa – und blickt dabei so entschieden unschuldig, als habe er selbst an dieser Entwicklung nicht den mindesten Anteil. Zuallererst müsse die Abwanderung aus der Altstadt, befördert durch wirtschaftliche Monokultur und Immobilienspekulation, gestoppt werden, denn: „Eine Stadt ohne Bürgertum kann nicht erhalten werden.“

Aber es gibt sie ja noch, die Bürger. In Venedig selbst und unter Nicht-Venezianern, deren Herz an der Stadt hängt. Die tapferen Widerständler der Initiative „No Grandi Navi“ (Keine großen Schiffe) etwa, die immer wieder mit handtuchgroßen Plakaten protestieren, auf denen ein stecknadelgleicher Markusplatz-Campanile direkt vor dem gefräßigen Maul eines Kreuzfahrtschiffs prangt.

Oder den Sänger Adriano Celentano, mit 150 Millionen verkauften Alben so etwas wie die erste Stimme Italiens, der dem Hafendirektor Costa und den verantwortlichen Politikern Anfang August öffentlich unterstellte, mit den Kreuzfahrtschiffen – den „Biestern“ in der Lagune – ein „Verbrechen gegen die Menschlichkeit“ zu begehen, mitten in Venedig, der „schönsten Stadt der Welt“.

Celentano mag mit seiner Wortwahl allein stehen, nicht aber mit seiner Sorge. Als am 27. Juli die mehr als hundert Tonnen schwere „Carnival Sunshine“ bis auf

„Jeder muss Venedig sehen dürfen – aber künftig nur noch nach Voranmeldung.“

geschätzte 20 Meter dem Altstadtufer nahe kam, war selbst Venedigs Stadtrat für Umwelt außer sich. Das böse Wort vom „zweiten Giglio“ geht um – die Havarie der „Costa Concordia“, die 2012 vor der Insel Giglio kenterte, ist unvergessen.

Der tragische Fall der „Costa Concordia“ habe die Bedenken verstärkt gegenüber den Risiken, die große Schiffe mit sich bringen, „wenn sie nahe an den Stätten des Weltkulturerbes vorbeifahren, besonders in der Lagune von Venedig und im Becken von San Marco“. So steht es in einem Brief an Italiens Regierung, den kein Geringerer als Francesco Bandarin schrieb, höchster Kulturbeamter der Unesco und – gebürtiger Venezianer.

Italien hat mehr Einträge auf der Liste des Weltkulturerbes zu verzeichnen als jedes andere Land. Und Venedig zählt zu den Pretiosen der Sammlung. Wie geht die Stadt, wie geht das Land mit diesem Erbe um?

Im Unesco-Büro in Venedig ist zu dieser Frage wenig zu hören. Hier äußert man nur die leise Hoffnung, dass zumindest der unlängst vorgelegte Plan zur Erhaltung des Weltkulturerbes von Venedigs Stadtvätern umgesetzt wird.

Die aber haben bis auf weiteres andere Sorgen: Der geschäftstüchtige Bürgermeister muss erklären, warum sein Wahlkampf durch ein milliardenschweres Konsortium mitfinanziert wurde; die Stadträtin für Handel muss sich fragen lassen, warum in ihrem Café am Markusplatz Gäste für vier Espressi und drei Liköre über 100 Euro zahlen mussten. Und die Stadträtin für Kultur sorgte für Aufsehen, weil sie auf Facebook, als Reaktion auf kritische Berichte nach dem Gondelunglück, flugs deutsche „Völkermorde“ seit dem Mittelalter vorrechnete und, in Bezug auf zukünftige Opfer, zu dem Ergebnis kam: „Die Nächsten sind wir Italiener.“

Weniger komisch, weil schwerwiegender, ist: Trotz jährlicher Tourismuseinnahmen von 1,5 Milliarden Euro gelingt es der Stadt nicht, ihre erdrückende Schul-

MANUEL SILVESTRI / POLARIS / LAIF

Biennale-Stargast Clooney: *„Die eigentliche Gefahr sind die Motorboote, zu schnell, zu rücksichtslos“*

denlast von an die 400 Millionen Euro abzutragen. Im Gegenteil, weiterhin werden prunkvolle Palazzi verkauft, verpachtet, zur Nutzung überlassen. Nicht nur an Benetton, Prada, Bulgari, auch an geschäftstüchtige Chinesen.

Dass derzeit im alten Eisenbahnpalast ein Shopping-Center unter Beteiligung von Benetton und Pirelli entsteht? Die Touristen haben für derlei Details keine Zeit. Im Westen der Altstadt, wo sich Schiffs-, Bus- und Zugreisende kreuzen, wo sich der Schlund auftut, der bis zu hunderttausend Venedig-Besucher täglich schluckt und ausspuckt, dort gilt es erst einmal, den Kalvarienberg der Rollkoffer-Besitzer zu überwinden – die Brücke des Stararchitekten Santiago Calatrava.

Hier muss alles, vom Hand- bis zum Überseegepäck, hoch- und wieder heruntergeschleppt werden. Eine Rampe gibt es nicht, allenfalls bärtige Rumänen, die sich am Brückenfuß für einen Lohn von ein bis zwei Euro anbieten.

„Im Grunde müsste gleich da draußen, an der Piazzale Roma, abgesperrt und Eintritt verlangt werden, so wie es früher mal war“, sagt Paolo Zanetti: „Oder sollen wir demnächst 40 Millionen Besucher pro Jahr hier haben? Und noch mehr Vaporetti? Jeder muss Venedig sehen dürfen, einverstanden – aber künftig nur noch nach Voranmeldung.“

Zanetti, Venezianer, 60 Jahre alt, ist Patriot im besten Sinne. Wenn Politiker von hoch oben oder Romantiker aus großer Entfernung auf die Probleme seiner Stadt schauen, hat er eine andere Perspektive: Er schaut sich Venedig von unten an, von jenen Anfängen her, als auf in den Schlamm der Lagune gerammten Eichen- und Ulmenpfählen die Fundamente der Stadt errichtet wurden.

Zanetti und sein Partner Eros Turchetto sind mit ihrer Firma darauf spezialisiert, unter Wasser auszubügeln und zuzuspachteln, was durch rastlos wachsenden Schiffs- und Bootsverkehr oben zerstört wurde. Die Kameraaufnahmen der zur Restaurierung eingesetzten Taucher bebildern eine Zeitreise ins historische Venedig: Zerfressene Kalksteinfundamente alter Palazzi sind da zu sehen und verrottete Eichenpfähle, die zuvor Jahrhunderte überdauert hatten.

„Wassertaxis, Hoteltaxis, Entsorgungsdienste, alle saugen sie Schlamm vom Boden an und Zement aus den Fugen der Ziegelfundamente“, sagt Zanetti, „das ist es, was viele hier nicht begreifen wollen – die eigentliche Gefahr für die Zukunft Venedigs sind nicht die riesigen Kreuzfahrtschiffe, es sind die Motorboote, die vor allem in engen Kanälen zu schnell, zu rücksichtslos unterwegs sind.“

Dann springt Zanetti auf, schubst seinen Jagdhund aufs bereitstehende Boot mit dem Außenbordmotor und legt los Richtung Canal Grande. Jedes Haus kennt er hier, jeden neuen Riss sowieso. Er schaut auf seine Stadt wie der Internist aufs Röntgenbild. Wenn nun, nach dem Tod des deutschen Professors, endgültig Ernst gemacht werde und „wir Einheimischen mit unseren Booten bald nicht mehr auf den Canal Grande dürfen, dann bin ich hier weg“, sagt Zanetti. „Dann wird das hier ein Venedig ohne Venezianer, Disneyland.“

Noch ist es nicht so weit. Durch neue Verordnungen allein, das wissen die Venezianer, werden die Wasserwege nicht sicherer. Das Problem liegt im mangelnden Respekt vor bestehenden Regeln. Der Steg etwa, an dem sich die Tragödie der Familie Vogel abspielte, untersteht, ausgerechnet, dem Stadtrat für Wasserwesen – und wurde ohne Genehmigung errichtet; der in die Kollision verwickelte Gondoliere hatte Polizeiangaben zufolge Spuren von Kokain und Haschisch im Blut.

Am Niedergang Venedigs sei auch und vor allem „Selbstvergessenheit“ schuld, es fehle zunehmend das Bewusstsein für die kostbaren Eigenschaften einer Stadt nach Menschenmaß, so lautet das Urteil des Archäologen Salvatore Settis.

Menschenmaß? Das war in Venedig lange kein Thema mehr. Jetzt aber, in diesen ersten Septembertagen, mahnt da mitten im Gewühl unter der Rialto-Brücke ein winziger rosa Mädchenschuh.

Video:
Der Gondelkrieg von Venedig
spiegel.de/app372013venedig
oder in der App DER SPIEGEL