

# Der Tod von Venedig: Tourismus bis zum Kollaps

Von Susanna Böhme-Kuby

Wer aber vom Kapitalismus nicht reden will, der sollte auch vom Tourismus schweigen“, so könnte man den bekannten Ausspruch Max Horkheimers abwandeln. Denn seit seinem Beginn vor etwa 150 Jahren hat sich der moderne Tourismus weltweit zu einer hochprofitablen Industrie entwickelt, die große Mengen von Menschen und Kapital bewegt. Reisten 1959 noch 25 Millionen Menschen durch die Welt, so ist ihre Zahl inzwischen auf jährlich 1,4 Milliarden angeschwollen, und für das Jahr 2030 werden sogar ganze 2 Milliarden prognostiziert. Die Tourismusindustrie boomt also – doch mit ihrem Wachstum steigen zugleich auch ihre desaströsen ökologischen und sozialen Folgen.

Besonders schmerzlich zu spüren sind sie in Italien und im (Noch-) UNESCO-Weltkulturerbe Venedig. Die reiche Region Venetien ist die meistbesuchte Italiens: Jährlich zieht es viele Millionen Touristen in die nordöstliche Region, die mit fast 70 Mio. Übernachtungen ein Zehntel des dortigen Bruttozialprodukts produzieren – davon fast 12 Mio. Übernachtungen in der Gemeinde Venedig. Tendenz: steigend. Erklärtes Ziel des Regionalpräsidenten Luca Zaia von der rechtsradikalen Lega ist denn auch die Ausdehnung der Branche von Venedig auf die gesamte Region. Schließlich zeigt ein internationaler Vergleich, dass Italien insgesamt gesehen in seinen Aufnahmekapazitäten noch entwicklungsfähig ist, da es weniger Touristen pro Einwohner aufnimmt als andere Länder. Das wollen investitionsstarke Regionen wie Venetien ausnutzen. Um noch mehr Besucher anzulocken, setzt Zaia dabei insbesondere auf den sogenannten Erlebnistourismus, also auf „emotionale“ Angebote und „Events“, die „einzigartige Erfahrungen“ anpreisen und sich schon anderswo zunehmender Beliebtheit erfreuen. Moderne Kreuzfahrer mögen eben nach wie vor den Blick auf Venedigs Dogenpalast vom Oberdeck genießen können, ganz gleich, ob sie damit die Stadt überfordern und das Ökosystem der Lagune zerstören.

Inzwischen subsumiert Zaia das ganze vielgestaltige Venetien unter den Werbeslogan: „The Land of Venice“. Mit dem unmissverständlichen Motto: „Buy Venice“ eröffnete er 2017 denn auch eine Tourismusmesse im venezianischen Mestre. Investoren aus 47 „Buyer“-Nationen beteiligten sich am Ausverkauf der Stadt und der Region, erstmalig dabei auch China und Indien. Die so dringenden politischen Antworten auf die sozialen und ökologischen

Probleme der Bevölkerung rücken damit in weite Ferne. Seit 1945 sind mit dem Auszug von über 100 000 Einwohnern aus der Inselstadt aufs Festland auch deren Lebensgrundlagen, differenzierte und kreative Arbeitsplätze, Wohnraum und die entsprechenden Infrastrukturen verschwunden. Heute leben im Zentrum weniger als 53 000 Menschen, dazu weitere 30 000 auf den Laguneninseln, dagegen 180 000 Menschen auf dem Festland.

### Die lange Tradition des privatwirtschaftlichen Chaos

Um die Entwicklung dahin zu verstehen, lohnt ein kurzer Blick auf die kapitalistische Geschichte des *Belpaese*. Denn der Ausverkauf Venedigs steht in einer langen privatwirtschaftlichen Tradition der fortdauernden Dominanz von Renten und Renditen über tatsächlich erwirtschaftete Profite in der Industrie. Von der Staatsgründung (1861/1866) bis zur Weltwirtschaftskrise von 1929 dominierte ein stark lokal orientiertes und konzentriertes Familienkapital die nationale Entwicklung. Es war dann erst ausgerechnet das Mussolini-Regime, das sich in den 1930er Jahren an einem nachhaltigen öffentlichen Investitionsprogramm à la Keynes versuchte. Doch spätestens beim Wiederaufbau nach 1945 überwog wieder das privatwirtschaftliche Chaos.

Strukturmaßnahmen wie öffentlicher Wohnungsbau blieben verschwindend klein, trotz starken Bevölkerungsdrucks auf die Städte in den industriellen Zentren seit den 1950er Jahren – vor allem im Norden, aber auch im Süden, wie in Neapel, wo Bodenspekulation vorherrschte. Die durch Arbeitslosigkeit und die Migration in den Norden Europas ausgelöste Landflucht ließ ganze Dörfer nicht nur in Süditalien verfallen. In der Toskana und in Umbrien beispielsweise wurden viele verlassene Bauerngehöfte ab den 1960er Jahren als Ferienobjekte ausgebaut, meist von Ausländern.

Erst Ende der 1960er Jahre begannen lokale Verwaltungen Bebauungspläne zu erstellen, konnten damit aber landesweit nur noch wenig Raubbau verhindern. Die regionalen Unterschiede waren und bleiben dabei groß: Man blicke nur in die fast unberührt anmutende Landschaft um Volterra und durchfahre dann die amorphen Ränder der meisten Städte oder die immens verbaute Ebene um den Vesuv zwischen Neapel und Sorrent.

Hintergrund ist, dass Gewinne und Renditen damals im Immobiliensektor leichter und schneller realisierbar waren als anderswo, was langfristig zu einer Überkapazität an vorhandenem Wohnraum führte. Italiens Familien investierten schon von jeher wenn möglich in die eigene „casa“ – ein Haus oder eine Eigentumswohnung in der Stadt. Der wachsende italienische Mittelstand kaufte dann seit den 1960/1970er Jahren auch Zweitwohnungen in den vielen Feriengebieten. Diese stehen heute, aufgrund der langanhaltenden Krise und trotz Preisverfalls, zunehmend zum Verkauf.

Die in den 1980er Jahren schleichend einsetzende Deindustrialisierung, die im letzten Jahrzehnt ihren bisherigen Höhepunkt fand und etwa 25 Prozent des einstigen Industriepotentials kostete, hat in den betroffenen Städten zu großen sozialen Verwerfungen geführt. So öffneten sich Räume für

eine schier unbegrenzte „Touristifizierung“, gewissermaßen als Ersatzindustrie. Insbesondere die berühmten Kunstmetropolen Mittel- und Norditaliens, aber verstärkt auch südliche Städte wie Neapel und Palermo ziehen seitdem viel internationales Immobilienkapital an und werden von immer größeren Touristenmassen durchstreift. Mit dem Siegeszug des schrankenlosen Neoliberalismus und seiner fatalen Fortschrittsideologie unter dem ersten sozialistischen Regierungschef eines nationalen Mitte-links-Bündnisses, Bettino Craxi, kam es in den 1980er Jahren zu massiven Deregulierungen in der Wirtschaft. Liberalisierung und Privatisierung setzten sich gerade in Venedig rasch durch, wo der Druck seitens des Kapitals besonders stark war. Das EXPO 2000-Projekt in der Lagune konnte zwar damals auch durch den Widerstand der Venezianer noch verhindert werden. Doch der Immobilienmarkt blieb weiter dem freien Spiel der Kräfte überlassen. Der Exodus aus der Insel-Stadt aufs Festland verstärkte sich und inzwischen hat auch Airbnb den Mietwohnungsmarkt erobert, so dass es heute mehr Wohnraum für Touristen und Bewohner auf Zeit gibt als für Einheimische. Das geht zu Lasten des städtischen Lebens, das immer mehr zur Hintergrundkulisse degradiert wird, und zu Lasten der Umwelt, die den Overtourism nicht mehr abfedern kann.<sup>1</sup>

### Ein ökologisches Desaster

Insbesondere die Touristenfracht der inzwischen über 600 Kreuzfahrtschiffe, die jährlich die kleine Lagunenstadt ansteuern, birgt eine enorme ökologische Gefahr. Im vergangenen Jahr schifften sie mehr als 1,5 Millionen Menschen in die Stadt. An einem einzigen Sommerwochenende durchqueren 10 bis 16 schwimmende Hochhäuser den Giudecca-Kanal und entlassen bis zu 50 000 Urlauber in die historischen Gassen. Weniger augenfällig als die Menschenmassen, aber noch viel gravierender, ist die starke Luftverschmutzung durch die schwimmenden Hotelburgen: Ein Schiff stößt Abgase von 15 000 Autos aus, allerdings aus noch viel schädlicherem, schwerölastigem Treibstoff.<sup>2</sup> Darüber hinaus schädigen die Kreuzfahrtschiffe nachhaltig das Fundament der Lagune, denn ihre mächtigen Antriebe verstärken die Erosion und spülen die Sedimente fort. Sie zerstören also das gesamte Ökosystem der Lagune, die entscheidende Lebensbedingung Venedigs. Doch dass die Stadt ohne die Lagune nicht sein kann, verdrängen die Entscheidungsträger schon seit einem Jahrhundert weitgehend. Dabei bildet diese Tatsache die Grundlage der berühmten *Legge speciale* von 1973, ein Gesetz, das nach der großen Flut von 1966 den Auftrag formulierte, die Lagune nicht nur zu erhalten, sondern wiederherzustellen – und das zumindest de jure noch in Kraft ist. Dass auch nach jahrelanger Debatte die „Grandi Navi“ nach wie vor schamlos das Becken vor San Marco durchqueren – ungeachtet sogar jüngster Unfälle –

1 Vgl. auch Susanna Böhme-Kuby, Venedig im Ausverkauf: Von der Serenissima zur Benetton, in: „Blätter“, 9/2013, S. 113-120.

2 Vgl. umfassend dazu: Wolfgang Meyer-Hentrich, Wahnsinn Kreuzfahrt. Gefahr für Natur und Mensch, Berlin 2019; ders., Kreuzfahrt in die Klimakatastrophe. Wie Megaliner Natur und Mensch bedrohen, in: „Blätter“, 8/2019, S. 110-120.

zeigt, wie mächtig die Oligopole der Kreuzfahrtlinien sind. Sie haben sich längst in Venedigs Hafen eingekauft und dominieren die Aktiengesellschaft *Venezia Terminal Passeggeri*. Die Megaschiffe wollen in Venedig anlegen – koste es, was es wolle. Seit die Havarie der „Costa Concordia“ 2012 strengere Auflagen nach sich zog, wurden in Venedig diverse Alternativprojekte für das Anlegen der Schiffe entwickelt, darunter zwei Offshore-Varianten vor Chioggia und Cavallino. Sie alle lösen jedoch das Problem der Lagunenbelastung nicht im Geringsten. Geht es nach der Stadtverwaltung, sollen die Schiffe lediglich aus der Skyline der Stadtmitte verschwinden, aber weiter quer durch die Lagune von Malamocco zu den Handelshäfen nach Marghera und Fusina fahren dürfen. Das wurde von der Weltpresse erleichtert aufgenommen, jedoch in Unkenntnis der Lokalität und der Tatsache, dass dafür alte Kanäle der Lagune, wie der berühmte Canale dei Petroli, noch tiefer und breiter ausgebaggert und sogar massiv befestigt werden müssten. Mit dem Umweltschutz der Lagune wäre das aber absolut unvereinbar und würde obendrein mit den – ihrerseits ökologisch hochproblematischen – Hochwassersperranlagen (MoSE) kollidieren. Nicht auszumalen wären außerdem die Schäden einer möglichen Kollision mit den großen Öltankern. Aber eine Umleitung der Megaschiffe ins nicht weit entfernte Triest, wo es bereits Aufnahmekapazitäten gäbe, wird offiziell nicht einmal angedacht.

### Vom Wohnort zum Freizeitpark

Stattdessen propagiert Venedigs Bürgermeister Luigi Brugnaro weiter das „offene Venedig für alle“ (*Venezia aperta per tutti*) – und meint damit vor allem das Privatkapital. Der parteilose Brugnaro, Unternehmer einer großen Holding, der unter anderem das größte italienische Zeitarbeitsunternehmen „UMANA“ (sic!) aufgebaut hat, ist seit 2015 im Amt und setzt auf seine Wiederwahl im kommenden Jahr. Er selbst stammt vom Festland, wo er auch lebt. Jüngst empfahl er einem Rialtobewohner, der sich über den Touristenlärm dort beschwert hatte, es ihm doch gleichzutun. Auch Brugnaro möchte das gesamte Hinterland (die neue *Città metropolitana*) in den großen Touristenboom rund um die „Luxusmarke Venedig“ einbeziehen. Airbnb hat gerade begonnen, nun auch dort den Mietwohnungsmarkt zu erobern. Die touristische Monokultur scheint damit unaufhaltsam.

Möglich geworden ist diese Form der Touristifizierung auch durch jenen neoliberalen Dumping-Wettlauf des letzten Jahrzehnts im Handel sowie im Transport- und Beherbergungswesen. Ohne diesen Lohn- und Rechteabbau gäbe es weder „Grandi Navi“ noch Airbnb. Denen ist deshalb auch mit bisherigen Auflagen und Maßnahmen offenbar kein Einhalt zu gebieten, jedenfalls nicht bei den relativ schwachen demokratischen Institutionen Venedigs und ganz Italiens. Der Stadtrat erteilt denn auch – gegen bestehende Verbote – immer weitere Sonderlizenzen zur Nutzung historischer Gebäude für kommerzielle, touristische Zwecke. So überließ die Stadt 2008 den Renaissance-Palast *Fondaco dei Tedeschi* Privatinvestoren, die trotz heftiger Pro-

teste das Gebäude 2016 als Einkaufszentrum für Luxusgüter eröffneten. Und jetzt droht sogar den Prokuratien am Markusplatz ein ähnliches Schicksal. Neue Luxushotels finden in alten Palästen Platz, die zum Beispiel vorher der Universität dienten, sowie auf bereits privatisierten Inseln in der Lagune.

Nun sind auch am Festland weitere 9000 Betten geplant – für das sogenannte mittlere und „Low-Budget“-Segment der Reisegruppen und Einzelreisenden. Direkt neben dem Bahnhof von Mestre, am Fuß der großen Brücke nach Venedig, ist mit multinationalem Kapital gerade ein großer Hotelkomplex eröffnet worden. Noch quetschen sich deren Urlauber in die städtischen Busse, die morgens über die große Brücke zum Piazzale Roma fahren – bald wird man weitere Zubringer einsetzen müssen. Dementsprechend hilflos wirkt es, wenn die Stadt dann doch einmal Maßnahmen gegen die Besuchermassen ergreift. So mutet es grotesk an, die Tagestouristen am Nadelöhr der Calatrava-Brücke abweisen zu wollen – und zwar ausgerechnet an jenen Tagen, an denen die Stadt sie mit besonderen Events anlockt, wie etwa zum Karneval. Auch die bisher zeitweise aufgestellten Drehkreuze am Eingang zur Altstadt haben kaum funktioniert. Die bislang nicht genau erfassbare Zahl der Tagestouristen aus dem gesamten Venetien und von den Adriastränden übersteigt die der zumindest einmal Übernachtenden seit Langem und wird sich durch weiteren Zustrom aus der Peripherie also noch mehr vergrößern. Und es sind gerade jene Touristengruppen, die der Altstadt mehr schaden als sich selber nützen. Denn in wenigen Stunden können sie Venedigs Einzigartigkeit, den ihm eigenen Rhythmus aus Stille und Bewegung, sein Licht und dessen Spiel im Wasser zu verschiedenen Tageszeiten kaum wahrnehmen, mal abgesehen vom immensen Kulturreichtum der Stadt. Für die meisten reicht es also zu kaum mehr als ein paar Selfies vor San Marco und Rialto, den Kauf von Glasnippes aus China und einem Eis oder einem Stück Pizza.

### **Eine Stadt stirbt**

Nachdem die auf Abermillionen Holzpfehlen erbaute Stadt im Schlamm der Lagune über 1000 Jahre lang allen Gefahren und Bedrohungen standgehalten hat, wird sie heute von ihren verbliebenen Einwohnern zunehmend als zerbrechlich erlebt. Sie fühlen sich angesichts von jährlich 30 Millionen Besuchern auf eine Residualexistenz reduziert. Mit dem Verschwinden des humanen und kreativen Fundaments der Stadt erlischt de facto auch der Anspruch einer tätigen Bürgerschaft, die eigene Zukunft mitzugestalten. Die beiden staatlichen Universitäten und andere traditionsreiche kulturelle Institutionen der Stadt führen zunehmend ein Eigenleben (man denke nur an die Biennale!). Auch die Aktivitäten der wichtigen Bürgerinitiativen, die seit Jahrzehnten in äußerst zivilen Formen gegen den Raubbau protestieren, haben keine politische Auswirkung auf die Stadtregierung. Vor allem sind sie zu schwach gegenüber den ökonomischen Interessen der Nutznießer dieses Systems, zu denen neben großen multinationalen Investoren auch viele Venezianer gehören. Zivilgesellschaftliche Vorschläge für einen nachhaltigen Umgang

mit den Touristenströmen sind von der Stadtverwaltung bisher kaum beachtet worden.<sup>3</sup> Selbst die entsprechenden Empfehlungen der UNESCO – beispielsweise gegen die Umwandlung von Wohnraum in Touristenquartiere, für Mitspracherechte der Einwohner, für Begrenzung der kommerziellen Aktivitäten und Raum für traditionelles Handwerk – hat sie bisher mit Palliativmaßnahmen umgangen. So hat sie einen Verhaltenskodex für Touristen erlassen: *#EnjoyRespectVenezia*, der nun auf Hinweisschildern vielfach die Stadt ziert. Außerdem verstärkte sie die Patrouillen der Stadtpolizisten zur „Sicherheit“. Doch der schwarze Mietwohnungsmarkt wird damit wohl kaum eingedämmt werden können, stattdessen verbieten die Polizisten nun den noch verbliebenen Kleinkindern das Rollerfahren auf öffentlichen Plätzen. Seit Jahren schon läuft Venedig Gefahr, auf die rote Liste des gefährdeten Weltkulturerbes zu rutschen – was Umweltorganisationen wie Italia Nostra sogar fordern, in der Hoffnung, so größeren Handlungsdruck aufzubauen. Doch auf der jüngsten Tagung des UNESCO-Welterbekomitees vergangenen Juli in Baku gewährte die UN-Organisation der Stadtverwaltung einen weiteren Aufschub, um endlich Maßnahmen zum Erhalt der *polis Venezia* umzusetzen.<sup>4</sup>

Diese Geduld wird jedoch wohl vergeblich sein. Denn der einzig nennenswerte Versuch der Stadtverwaltung erwies sich schnell als Flop: die der Presse weltweit angekündigte „Eintrittskarte“ für Venedig. Deren Einführung ermöglicht nun prinzipiell der nationale Haushaltsentwurf 2019. Doch der Plan ist hoch umstritten, denn sofern mit dem Erlös aus den Eintrittskarten nicht einfach nur Kasse gemacht werden soll, braucht es eine nachhaltige Planung zur Steuerung und Begrenzung des Touristenstroms. Genau das steht jedoch im Widerspruch zur Politik des Bürgermeisters, den Investitionsboom noch anzufachen und so weitere Millionen in die Stadt zu locken.

Der Tauschwert hat über den Gebrauchswert der Stadt gesiegt, konstatierte folgerichtig der Kunsthistoriker und engagierte Kritiker der italienischen Kulturpolitik, Salvatore Settis. Und er schloss seine gleichnamige Streitschrift mit den Worten: „Wenn Venedig stirbt, dann stirbt die eigentliche Idee von Stadt als offener und vielfältiger Raum sozialen Lebens, als Grundlage für Zivilisation und Demokratie.“<sup>5</sup> Angesichts weltweit entstehender Megakonglomerate, denen ein historisch gewachsenes Selbstverständnis als *polis* und *civitas* fehlt, so kommt einer Kulturstadt wie Venedig in der Tat eine unersetzliche Bedeutung zu. 1993 schloss der engagierte Stadtplaner Edoardo Salzano seinen Vortrag auf dem Europäischen Städtekongress in Venedig mit der Frage: „Ist es wirklich unausweichlich, dass unsere Demokratie mit dem ausschließlichen Schutz der unmittelbaren Interessen heute existierender gesellschaftlicher Gruppen zusammenfällt oder ist sie fähig, sich auch für die Interessen kommender Generationen einzusetzen?“<sup>6</sup> Angesichts der hier skizzierten Tendenzen wirkt die Frage nur noch wie eine rhetorische Figur.

3 Vgl. Giuseppe Tattara et al., *Governare il turismo, organizzare la città*, E-Book, 2017.

4 Vgl. Gianni Fabbri Franco Migliorini, Giuseppe Tattara, *Venezia, il dossier l'Unesco e una città allo sbando*, E-Book, 2019.

5 Salvatore Settis, *Wenn Venedig stirbt. Streitschrift gegen den Ausverkauf der Städte*, Berlin 2015, S. 152.

6 Edoardo Salzano, *Memorie di un urbanista, Venedig 2010*, S. 136.