

# Auf dem Wege zur Verwirklichung des Sondergesetzes für die Erhaltung Venedigs?

Autor(en): **Dorigo, Wladmiro**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **62 (1975)**

Heft 5: **Erhaltung und Restauration = Conservation et restauration**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-47820>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Auf dem Wege zur Verwirklichung des Sondergesetzes für die Erhaltung Venedigs?

Wladimiro Dorigo

Nach dem Abschluss allgemeiner Übereinkünfte über die politische Führung der Gemeindeverwaltung zwischen der Mehrheit des «Centro Sinistra» und der kommunistischen Opposition hat der Gemeinderat von Venedig am 30. Dezember 1974 drei Beschlüsse verabschiedet.

Mit dem ersten sind endlich, mit mehr als 15 Jahren Verspätung, die detaillierten Richtpläne für das historische Stadtgebiet gebilligt worden. Diese betreffen die Bezirke Cannaregio (West, Nord und Ost), Dorsoduro (West, Ost und S. Marta-Porto), S. Paolo-Sta. Croce, S. Marco (zusammen mit S. Giorgio), Castello (West, Sta. Elena) und die Giudecca (mit Sacca Fisola).

Der zweite Beschluss betrifft Abänderungen bei den Eingriffen, Zweckbestimmungen und Verfahren sowie Normen der Verwirklichung

## Rechtliche Aspekte

Mit diesen Beschlüssen hat die Gemeinde Venedig endlich einen Schritt zur Verwirklichung des Sondergesetzes getan, nachdem in den beiden letzten Jahren fast nichts in diese Richtung geschah; von allem dem, was das genannte Gesetz vorsah, ist in Wirklichkeit einzig die Kommission für die Erhaltung<sup>2</sup> gebildet worden. Auch bei den neuen Beschlüssen befindet man sich erst in der ersten Phase: man wird nun die Stellungnahmen der betroffenen Bürger und Gesellschaften prüfen und die Beschlüsse vom 30. Dezember 1974 vervollständigen müssen. Dies wird nicht leicht sein, da in der Zwischenzeit die Übereinkünfte zwischen Mehrheit und Opposition zerbrochen sind und die Stadtregierung gestürzt wurde.

Alle übrigen Punkte des Gesetzes<sup>3</sup> wurden überhaupt nicht in Angriff genommen, weder von der Regierung noch von der Region noch von der Gemeinde<sup>4</sup>. Auch die Dekrete, die das Sondergesetz an die Regierung delegierte, sind mit grosser Verspätung erschienen und haben bis heute keinerlei Eingriffe erlaubt. Es handelt sich um die Dekrete des Staatspräsidenten. Diese beziehen sich auf die Restaurierungs- und die erhaltenden Sanierungseingriffe in Venedig, Chioggia und auf den Inseln, auf den Schutz der Lagunengewässer vor Verschmutzung und auf die entsprechende Anpassung des Personalbestandes beim Wasseramt und bei der Denkmalpflege der venetischen Provinzen. Zusammen mit den vorangegangenen Gemeindebeschlüssen und Ministerialdekretten bilden die Gemeindebeschlüsse vom 30. Dezember 1974 eine der ersten unumgänglichen Entscheidungen für die Anwendung des Sondergesetzes. Damit wurden vor allem öffentliche oder für den öffentlichen Gebrauch bestimmte Gebäude sowie monumentale und ambientale Komplexe in Venedig ausgesondert, auf die die Normen des Sondergesetzes zur Anwendung kommen. Bei ihrer Sanierung gilt ein anderes Verfahren als beim normalen Baubestand: sie werden von den detaillierten Richtplänen nicht berührt. Die genannten Beschlüsse bilden also zusammen den ersten Schritt zur baulichen Sanierung Venedigs, wenn

auch mit allen Widersprüchen und Gefahren, die die Normen des Sondergesetzes mit sich bringen. Ich habe dies in meinem vor kurzem erschienenen Buch zu zeigen versucht<sup>5</sup>.

Wie war die Situation der Stadtplanung in Venedig vor dem 30. Dezember 1974?

## Allgemeiner Richtplan und detaillierte Richtpläne: juristische Probleme und strukturelle Veränderungen

Vor dem 30. Dezember 1974 beruhte die Stadtplanung in Venedig hauptsächlich auf dem allgemeinen Richtplan, der mit dem Dekret des Staatspräsidenten von 1962 angenommen worden war. Dessen Gültigkeit war seinerzeit aller-

dings in Frage gestellt worden. Das Dokument war 1956–1958 ausgearbeitet und nach der autoritären Auflösung des Gemeinderates 1959 von einem Präfekturkommissär gebilligt worden. Zuvor hatte es allerdings verschiedene Manipulationen und Streichungen erfahren. Auch in den folgenden Jahren wurde kein derartiger Plan verabschiedet, da sich die Gemeindeverwaltung lange Zeit technisch und politisch unfähig zeigte, sich entweder für die Methode der unvollständig gebliebenen Untersuchung, für die detaillierten Richtpläne, zu entscheiden<sup>6</sup> oder den Verfahren zu folgen, die in den 60er

dingen in Frage gestellt worden. Das Dokument war 1956–1958 ausgearbeitet und nach der autoritären Auflösung des Gemeinderates 1959 von einem Präfekturkommissär gebilligt worden. Zuvor hatte es allerdings verschiedene Manipulationen und Streichungen erfahren. Auch in den folgenden Jahren wurde kein derartiger Plan verabschiedet, da sich die Gemeindeverwaltung lange Zeit technisch und politisch unfähig zeigte, sich entweder für die Methode der unvollständig gebliebenen Untersuchung, für die detaillierten Richtpläne, zu entscheiden<sup>6</sup> oder den Verfahren zu folgen, die in den 60er

dingen in Frage gestellt worden. Das Dokument war 1956–1958 ausgearbeitet und nach der autoritären Auflösung des Gemeinderates 1959 von einem Präfekturkommissär gebilligt worden. Zuvor hatte es allerdings verschiedene Manipulationen und Streichungen erfahren. Auch in den folgenden Jahren wurde kein derartiger Plan verabschiedet, da sich die Gemeindeverwaltung lange Zeit technisch und politisch unfähig zeigte, sich entweder für die Methode der unvollständig gebliebenen Untersuchung, für die detaillierten Richtpläne, zu entscheiden<sup>6</sup> oder den Verfahren zu folgen, die in den 60er

<sup>1</sup> Das Gesetz Nr. 865, genannt Wohnbaugesetz (Legge sulla casa), sieht im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus die Möglichkeit der Enteignung zwecks öffentlicher Nutzung vor und legt die Enteignungspreise auf der Grundlage des landwirtschaftlichen Wertes fest.

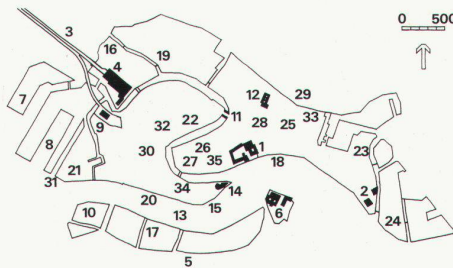
<sup>2</sup> Das Vorgehen dieses neuen Organismus erweckt grosses Misstrauen. Er wurde geschaffen, um die Baubewilligungen für das ganze Gebiet von Venedig und seiner Lagune in einem einzigen Verfahren zu konzentrieren. Dies führte zum Beispiel letztes Jahr zur Bewilligung des vollständigen Abbruchs der berühmten neun «Saloni» der Zattere – der Salzmagazine aus dem 15. Jahrhundert, die auch auf der Stadtansicht Jacopo de Barbaris von 1500 gut sichtbar sind. An ihrer Stelle hätte mit grossem Kostenaufwand ein Komplex von Hallenbädern und Bürogebäulichkeiten für Sportorganisationen entstehen sollen. Erst der Alarmschrei des Malers Emilio Vedova und eine aussergewöhnlich entschlossene Aktion vieler venezianischer, italienischer und ausländischer Intellektuell erretteten das Baudenkmal und führten den Gemeinderat zum Rückzug des bereits genehmigten Projekts.

<sup>3</sup> Die «Richtlinien» der Regierung für die Formulierung des Regionalplans für Venedig und sein Hinterland, öffentliche Unternehmungen für die Bausanierung in Venedig und Chioggia, technisch-wissenschaftliches Komitee für die Prüfung der grossen strukturellen Eingriffe, grosse Vorhaben, die auch in Erwartung des genannten Regionalplanes ausgeführt werden könnten: Wasserleitungen, Kanalisation, Deiche usw.

<sup>4</sup> Die Regierungskommission für die «Richtlinien» hat sich noch nicht ausgesprochen. Für die öffentlichen Betriebe hat die Region das regionale Gesetz vom 5. September 1974, Nr. 47, ausgegeben, jedoch allein zum Zwecke, die eigene Partizipation zu autorisieren. Die Betriebe bestehen noch nicht.

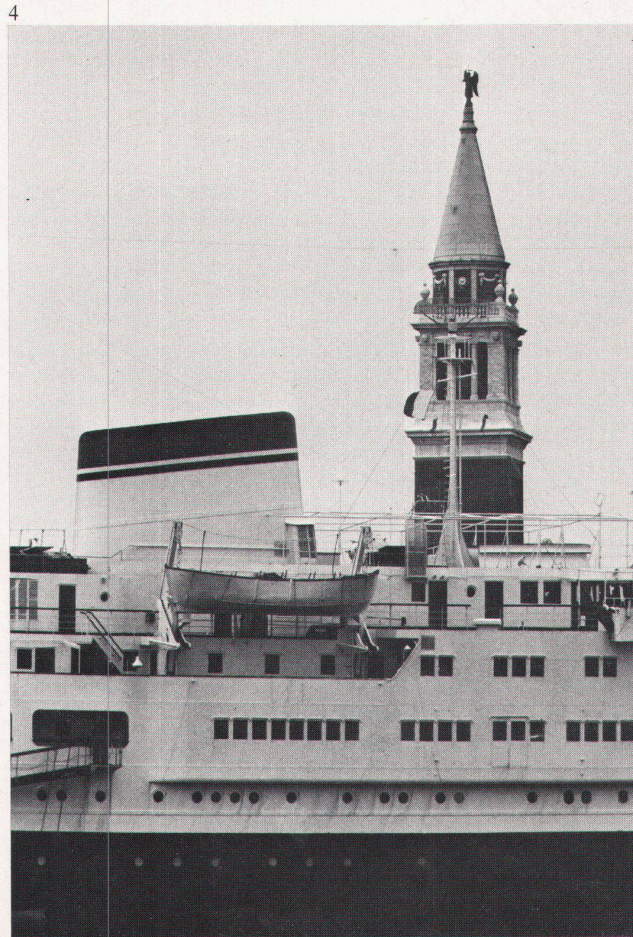
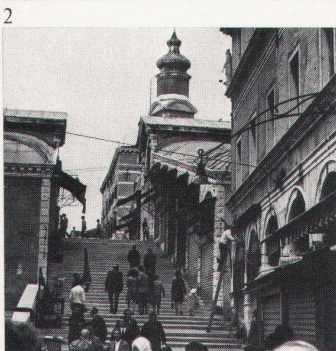
<sup>5</sup> Wladimiro Dorigo, Una legge contro Venezia, Officina Edizioni, Roma 1973, insbesondere S. 408 bis 497.

<sup>6</sup> Sie wurden 1956–1958 ausgearbeitet und enthielten Ausführungsprojekte für die einzelnen Eingriffe bis zum Massstab 1:100.



Schematische Darstellung von Venedig

- |   |                                     |
|---|-------------------------------------|
| 1 Piazza S. Marco                             | 19 Sestiere di Cannaregio           |
| 2 Giardini pubblici – Biennale                | 20 Zona delle Zattere               |
| 3 Ponte della Libertà                         | 21 Sta. Marta                       |
| 4 Stazione S. Lucia                           | 22 Sestiere di S. Polo – Sta. Croce |
| 5 La Giudecca                                 | 23 Sestiere di Castello             |
| 6 Isola S. Giorgio Maggiore – Fondazione Cini | 24 Quartiere di Sta. Elena          |
| 7 Isola Nuova – Parecheggio                   | 25 S. Lorenzo                       |
| 8 Stazione marittima                          | 26 Campo S. Angelo                  |
| 9 Piazzale Roma – Autosilo                    | 27 Campo Morosini – S. Stefano      |
| 10 Sacca Fisola                               | 28 Sta. Maria Formosa               |
| 11 Ponte di Rialto                            | 29 Fondamenta Nuove                 |
| 12 Ospedale civile                            | 30 Campo Sta. Margherita            |
| 13 Canale della Giudecca                      | 31 Canale di Scomenzera             |
| 14 Chiesa della Salute                        | 32 Chiesa dei Frari                 |
| 15 Zattere ai Saloni                          | 33 S. Francesco della Vigna         |
| 16 S. Giobbe                                  | 34 Museo Guggenheim                 |
| 17 San Cosmo                                  | 35 Teatro La Fenice                 |
| 18 Riva degli Schiavoni                       |                                     |



1 Canale Grande. Links Ca'da Mosto in venezianisch-byzantinischem Stil, Wohnung der berühmten Seefahrerfamilie Da Mosto. 2 Rialtobrücke. Sie wurde 1588 von Antonio da Ponte angefangen und 1592 vollendet. 3 Die Piazzetta. Im Hintergrund die Insel von S.Giorgio mit der von Palladio entworfenen Kirche S.Giorgio Maggiore, die von Scamozzi vollendet wurde. 4-9 Gassen und Plätze, Kanäle.  
Fotos: Leonardo Bezzola, Bätterkinder.

Jahren verschiedentlich experimentell erprobt wurden.

Die Pläne vom 30. Dezember 1974 folgen vereinfachten und abgekürzten Verfahren für Redaktion, Publikation und Verabschiedung, die auf dem Gesetz für die Wiederaufbaupläne der im Kriege zerstörten Städte beruhen. Sie folgen also nicht dem Verfahren, die das allgemeine Städtebaugesetz von 1942 vorsah. Dies ist auch für das Verständnis des nichtitalienischen Lesers grundlegend, weil sich heute die schwerwiegenden Vorwürfe der Illegitimität auf dieses besondere Vorgehen stützen. So, wie sie konzipiert wurden, stellen sie in der Tat einen kaum relevanten Fortschritt dar. Dies zeigt ein Vergleich mit dem Inhalt des allgemeinen Richtplans von 1962. Im Verhältnis zu diesem scheinen sie höchstens eine «Variante» darzustellen.<sup>7</sup>

Als solche jedoch stellen sie einerseits ein Instrument des Städtebaus dar, das von den Kontrollautoritäten nicht im voraus autorisiert worden war. Diese hatten zum Beispiel 1969 das Gesuch der Gemeinde Venedig um eine allgemeine Variante zum allgemeinen Richtplan für Verkehr und Transport zurückgewiesen. Als detaillierte Richtpläne andererseits erlangen sie des operativen Details und der entsprechenden Richtlinien, die jedes einzelne Fragment des städtischen Baubestandes einbeziehen und dieses einer vinkulativen und einschränkenden Ordnung der Zweckbestimmung und der Veränderung der einzelnen Immobilieneinheiten unterwerfen. So hatte es das Städtebaugesetz von 1942 gefordert, und eine neue Gesetzgebung müsste dies besonders im Hinblick auf die historischen Zentren noch strenger formulieren. Weiter ist als Folge der fehlenden Verbindlichkeit der detaillierten Richtpläne zu beobachten, dass die «Koordinierungsprojekte für die einzelnen Quartiersektoren», auf die die Pläne selbst verweisen, von jedem umgangen werden können, der dafür Interesse hat. Denn es fehlen ihnen eine spezifische Bestimmung und die juristische Fundierung in der italienischen Städtebauordnung. Diese Projekte müssten gleich wie die detaillierten Richtpläne in Verbindung mit den jährlichen Eingriffsplänen für die Stadtsanierung im Sinne des Sondergesetzes vom Gemeinderat genehmigt werden. Die Bürger werden dazu Stellungnahmen abgeben, aber keine «Opposition» machen, allerdings in zweiter Instanz begründete Abänderungen der einzelnen Projekte für Quartiersektoren, die in den «Koordinierungsprojekten» enthalten sind, verlangen können.

Über beides wird in letzter Instanz der Gemeinderat entscheiden. Auch bei diesem Vorgehen bestehen bedeutsame Einwände, da mit diesem Verfahren das komplexe Kontrollverhältnis von oben und von unten, wie es das Städtebaugesetz vorsieht, ohne Gleichgewicht erscheinen kann. Die dreissigjährige Anwendung dieses Gesetzes zeigt jedoch, dass die privaten Interessen, die von den Gemeinden häufig im Namen des öffentlichen Interesses beschnitten wurden, Schutz und Verteidigung bei der höheren Kontrollstelle fanden.

Zum Komplex der detaillierten Richtpläne, die nun vom Gemeinderat in Venedig angenommen wurden, konnten in den 30 Tagen der

öffentlichen Ausstellung 748 Stellungnahmen und «Oppositionen» eingereicht werden. Zu ihnen wird sich nochmals der Gemeinderat und darauf – als definitives Beschlussorgan – der Regionalrat aussprechen müssen. Jenseits der juristischen Probleme zeigen diese Pläne ein Bild der Stadt, das in vielfacher Hinsicht zweifellos von demjenigen des geltenden allgemeinen Richtplans abweicht.

Die Ursachen für diese Unterschiede sind zum Teil struktureller, zum Teil politischer und technischer Natur. Die strukturellen Ursachen sind schnell genannt. Seit 1956/1958 hat sich der bauliche Zerfall Venedigs beschleunigt. Er begleitet schwerwiegende und zunehmende Immobilienspekulationen, die objektiv von den Sondergesetzen<sup>8</sup> gefördert werden, und einen – damals kaum spürbaren – Exodus der Bevölkerung, der ein enormes Ausmass erreicht hat: zwischen 1951 und 1971 ging die Bevölkerung von 174969 auf 107761 Einwohner zurück. Dieser Prozess hat 1971 natürlich nicht haltgemacht und verbindet sich mit einer akzentuierten Überalterung, da vor allem die Jungen auswandern (mittleres Alter heute: 41 Jahre). Die Frequenz der Primarschulen ging in 20 Jahren von 12000 auf 5500 Schüler zurück.

In der Zwischenzeit sind auf Gesetzesebene bedeutend höhere strukturelle Anforderungen und soziale Dienstleistungen durchgesetzt worden (obligatorische Schule bis 14 statt bis 11 Jahre, Kindergärten, neue städtebauliche Standards für Grünflächen, Spitäler, lokale medizinische Stationen, die die nationale Gesundheitsreform vorsieht, usw.), oder sie sind bereits verwirklicht. Andere hingegen gerieten wegen des administrativen Immobilismus nach der Genehmigung des allgemeinen Richtplans in die Krise: Transport- und Hafenanlagen. Im gesamten wurde die produktive Struktur der Stadt schwächer: Schliessung kleiner und mittlerer Betriebe, Krise der Schiffswerften, schwerwiegende Reduktion der Baufirmen, deutliche Verminderung der Handwerksunternehmen; dagegen ungeordnetes Wachstum der touristischen Einrichtungen, Erhöhung der Angestellten der öffentlichen Verwaltungen und der Bürokratie.

Im Zusammenhang damit reifte in diesen letzten zwanzig Jahren eine schwere politische und kulturelle Krise, die bestimmt ist vom Immobilismus der einander folgenden Centro-sinistra-Verwaltungen. Die im wesentlichen liberalistische Konzeption der städtebaulichen Planung und der Eingriffe zur baulichen Sanierung der historischen Zentren, die in den 50er Jahren in Kraft war, hat, wenn sie noch nicht durch neue Gesetzgebungen abgelöst worden ist, jedenfalls dem wachsenden Bewusstsein Platz gemacht, dass einschränkende Normen und Kontrollen nicht genügen, vor allem nicht in einem Lande mit ausgedehnten Formen öffentlicher Korruption, dass vielmehr eine direkte Anstrengung der Gemeinde vonnöten ist, die auf klaren Expropriationsinstrumenten gründet und die erhaltende Sanierung, einen gleichen Zinskanon und den Kampf gegen die Immobilienspekulation garantiert.

Hierin ist Venedig in den letzten zwanzig Jahren ein Test von ausserordentlicher Bedeutung gewesen, so dass heute ein beträchtlicher Teil

der politischen Lokalkräfte sich mit mehr oder weniger Überzeugung für einen direkten und rigorosen Eingriff der Gemeinde in die Politik der Stadtsanierung ausspricht, wenn auch nicht ausschliesslich, wie ich es für notwendig erachte. All dies wird zwar noch nicht durch entsprechende gesetzliche Instrumente gestützt (dies verhinderte bis heute die christdemokratische Mehrheit in der Landesregierung); dennoch hatte es im Vergleich mit den Definitionen und den Normen des heute gültigen allgemeinen Richtplans Folgen in der Formulierung der detaillierten Richtpläne.

#### Qualifizierende Eigenarten der detaillierten Richtpläne

Welches sind die qualifizierenden Eigenarten der Pläne, die am 30. Dezember 1974 angenommen worden sind? Wir werden sie auf drei Ebenen betrachten: Zonenplan, Verkehrswesen, Zweckbestimmung.

#### Zonenplanung in den detaillierten Richtplänen des historischen Zentrums von Venedig

Der Zonenplan des historischen Zentrums von Venedig weicht am wenigsten vom allgemeinen Richtplan ab. In der Tat schied bereits dieser allgemeine Plan in der historischen Stadt wenige periphere Zonen aus; diese waren für die Verbesserung des Strassenterminals, für das Geschäfts- und Hafenzentrum, für neue Wohnungen und besondere Einrichtungen bestimmt. Für den Grossteil der Stadt sah man die Erhaltung gemäss den Richtlinien vor, die die detaillierten Richtpläne zu bestimmen hätten. Heute sind diese Bestimmungen neuer Nutzungen beträchtlich modifiziert worden, aber das Verhältnis von neu zu überbauenden Gebieten, die diesen Nutzungen entsprechen sollen, und den zu erhaltenden Gebieten ist nicht in zu erwartender Weise verändert worden. Die technisch-politischen Beratungen der letzten Monate haben die neu zu überbauenden Sektoren der historischen Stadt in den neuen Plänen noch weiter reduziert. Dabei sind vor allem auch Wohngebiete ausgeschieden worden.

<sup>7</sup> Im Vorwort der «Relazione generale sul piano particolareggiato del centro storico», Vol. 1, Oktober 1973, ist zu lesen: «Die von der geltenden Gesetzgebung zum Städtebau vorgeschlagene Methode ist entweder zu vereinfacht, um bei einer engeren Interpretation eine genügende Vertiefung zu gestatten, oder erweist sich bei einer weiten Interpretation als zu komplex und in der Anwendung zu schwierig.» Zum detaillierten Richtplan der Giudecca und der Sacca Fisola: «... Jeder einzelne detaillierte Richtplan ist nach Inhalt und Präzisierung einem wirklichen allgemeinen Richtplan assimilierbar; (...) er kann also in der Tat als Variante zum jetzigen allgemeinen Richtplan gelten, dessen Spezifizierungen derart allgemein sind, dass sie notwendigerweise eine allgemeine Revision brauchen.»

<sup>8</sup> Aus einer Untersuchung von G. Bellavitis zur «Legge speciale» vom 31. Januar 1956, Nr. 294, geht hervor, dass 262 Sanierungsbeiträge (im ganzen 1065 Mio. Lire) am stärksten die zentralen Gebiete S.Marco und S. Polo, die grössten Eingriffe und die mächtigsten Unternehmer begünstigt hätten. Aus der Untersuchung der «Legge speciale» vom 5. Juli 1966, Nr. 526, geht hervor, dass im Rahmen von 224 Sanierungsbeiträgen (im ganzen 1555 Mio. Lire) die Besitzer einer oder zweier Wohnungen 11,8%, die Besitzer von mehr als zwanzig Wohnungen 35% der zur Verfügung stehenden Gelder erhielten. Siehe W. Dorigo, op. cit., S. 126–131.

Dies führte dazu, dass sektiererische oder wenig hellsichtige Journalisten in der internationalen Presse den grossen Skandal verbreiteten, Venedig werde in zu erhaltende und in Spekulationszonen aufgeteilt. In Wirklichkeit bestehen die Zonen für Neuüberbauungen zum überwiegenden Teil aus peripheren Zonen, die zur Zeit des Untergangs der Republik (1797) noch gar nicht überbaut waren. Hingegen sind es gerade die zu erhaltenden Gebiete, die Paläste, die geräumigen Wohnungen und die kleineren, sanierungsfähigen Wohnhäuser im Zentrum, die sich der Spekulation anbieten, die das gewissen Journalisten so teure Sondergesetz nur ungenügend verhindert. Im Gegenteil erscheint die Einreihung einiger bescheidener Zonen für periphere Überbauungen, die vor einigen Jahrzehnten in Form von Proletarierghettos errichtet worden waren und in jeglicher Hinsicht der Demolierung würdig wären (Baia del Re in Cannaregio, Marsfeld und Campo della Rotonda auf der Giudecca), in die erhaltungswürdigen Zonen, «um die Mittel des Sondergesetzes zu erhalten», grotesk und unannehmbar.

Das gesamte Stadtgebiet ist schliesslich im neuen Zonenplan in 404 Abschnitte der Koordinierungsprojekte eingeteilt. Jeder dieser Abschnitte wird einen oder mehrere Häuserblocks als kleinste Einheiten umfassen, die das Sondergesetz vorsieht. Ihnen wird die Baubewilligung entsprechen. Die Dimensionen der Koordinierungsprojekte variieren zwischen einigen masslosen Projekten, die den neu zu überbauenden Zonen (zum Beispiel Schiffsbecken, Hafenmolen der Marittima, Eisenbahnstation Sta. Lucia usw.) und anderen in zu erhaltenden Zonen angehören (zum Beispiel S.Giorgio, Arsenal usw.). Die erstgenannten Projekte umfassen mehrere Hektaren, während andere sehr klein sind und Vorhaben in der zu erhaltenden Zone betreffen, die in ihrer Baustruktur extrem empfindlich sind. Diese messen einige 1000 m<sup>2</sup> (Ponte dei Greci, Borgoloco S.Lorenzo usw.). Auch die Einteilung ist in der Qualität unterschiedlich. Es gibt neben Projekten von eindeutiger struktureller Definition (augenfällige physische, verkehrsmässige, geschichtliche und typologische Charakterisierung) andere, die nur grob und aufgrund diskutierbarer Kriterien bestimmt sind (vom Campo S.Angelo bis zum Campo S.Beneto, Lista di Spagna, Campo S.Stefano usw.). Diese bringen entweder ohne Nutzen Gebäudekomplexe zusammen, die in sich bestimmt und voneinander unabhängig sind, oder sie zerschneiden Strukturen, die eine einheitliche Bearbeitung verlangten, zum Beispiel einen wenn auch bescheidenen «palazetto» am Canale Grande, eine zusammenhängende Gebäudewand über einem eingedeckten Kanal wie Lista di Spagna. Auch scheint die Behandlung des Gebäudekontinuums, das die grösseren Campi der Stadt definiert, ziemlich unsicher. Teilweise zeigen sich ziemlich einheitliche Optiken (S.Paolo, S.Giacomo dell'Orio), häufiger aber sind unwahrscheinlich kapriziöse Formen (Sta.Maria Formosa, Sta.Margherita, S.Angelo, Bandiera, Moro usw.). Im allgemeinen lässt sich sagen, dass sie für die zentralen Sektoren, die eine kleingliedrig verknüpfte Baustruktur aufweisen und deswegen eindeutige Ansprüche stellen, und in den peripheren

Zonen, wo die Gebäudestruktur unmissverständlich ist, besser ist.

#### Fussgänger- und Automobilverkehr, Wasserwege

Die Definition der Verkehrswege (auf dem Wasser, für Fussgänger und Fahrzeuge) in den neuen detaillierten Richtplänen ist ziemlich verschieden und komplexer als im allgemeinen Richtplan. Ihre Prüfung beginnt korrekterweise mit den grössten Autostrassen vom Festland her zum historischen Stadtkern. Doch ist festzuhalten, dass die neuen Pläne einerseits zwar den allgemeinen Richtplan tiefgreifend erneuern, andererseits jedoch keine hinreichende Demonstration der neuen Philosophie des Kommunikationssystems von und nach Venedig beinhalten. Die 1973 ausgegebenen Pläne hatten sich eindeutig für ein Kommunikationssystem unter Wasser entschieden, das beim Terminal Fusina (Verkehr von Padova her) beginnen und über den Canale di Fusina – Canale della Giudecca – Bacino di S.Marco – Canale delle Galeazze – Fondamenta Nuove – Murano, mit fünf Haltestellen auf Stadtgebiet, zum Terminal Tessera (Flughafen) und in Richtung Treviso führen sollte. Die am 30. Dezember 1974 angenommenen Dokumente behalten eine derartige bevorzugte Achse für den Personenverkehr von und nach Venedig bei, jedoch, wie es scheint, als Schnellverkehrsmittel auf dem Wasser.

Wir beschäftigen uns hier nicht mit der Machbarkeit und der allgemeinen Nützlichkeit eines Verkehrssystems unter Wasser: die gebilgten Pläne schlagen kein solches vor. Es fehlt nicht an Einwänden dagegen.<sup>9</sup> Dennoch darf nicht unerwähnt bleiben, dass ein Verkehrsmittel unter Wasser eine bedeutend höhere Kapazität gebracht hätte als eines auf dem Wasser, das zudem auch weniger schnell ist. Die Auseinandersetzung scheint hier gezwungenermassen auf den allgemeinen Richtplan zurückzukehren, der kein U-Bahn-System in Betracht zog, sondern lediglich vier Kontaktorte zwischen Auto- und Wasserverkehr bestimmte (die Terminals Fusina, San Giuliano, Tessera und Punta Sabbioni) und damit aus den genannten Hauptlinien den Wasserverkehr mit vier Linien in den historischen Stadtkern leiten sollte. In diesem Rahmen konnte auch der neue Automobilterminal auf dem Piazzale Sta.Marta am Canale della Giudecca in eine Gesamtlösung einbezogen werden. Dieser Terminal tendierte dazu, innerhalb des heutigen Brückenkopfes die Wasserverkehrsmittel in Dimensionen zu bedienen, die den wichtigsten städtischen Kommunikationen entsprechen hätten. Der Piazzale Roma, eine Wunde während der letzten vierzig Jahre, hätte lediglich als bevorzugter Verteiler für die Wasserfahrzeuge in Richtung Rialto funktioniert, mit dem eindeutigen Vorteil, dass diese Verteiler und vor allem der Verkehr auf dem Canale Grande entlastet worden wäre. In den neuen Plänen wird die Funktion des Piazzale Roma ebenfalls abgewertet. Seine Grünflächen sollen zum Teil wiederhergestellt werden. Als viel wirksamere Alternative ist der Automobilterminal auf der Insel Tronchetto vorgesehen, von dem der Piazzale Roma nur das letzte Glied

in einer Kette sein wird. Dieser Terminal erscheint im Vergleich mit der Terminalstruktur des allgemeinen Richtplans von 1962 sicher überdimensioniert.

Er scheint auch nicht zu berücksichtigen, dass seither die Eisenbahnbrücke verdoppelt worden ist. Diese Verdoppelung würde wahrscheinlich ein oberirdisches Schnellbahnsystem zwischen Venedig und Mestre gestatten, das unabschätzbare Vorteile für die Pendler und für die Osmose zwischen diesen Zentren mit sich brächte. Die in den neuen Plänen vorgeschlagenen Varianten enthalten auch eine Fussgänger- und eine Wasserverkehrsordnung, die sich in der ganzen Zone des Brückenkopfes beim und hinter dem Hafen von den vorhergehenden unterscheidet. Die städtischen Zonen neben dem Brückenkopf, die von den neuen Fussgängerwegen am meisten betroffen wären, sind Giudecca, Cannaregio-West und einige Gebiete in Dorsoduro-West.

Was das heikelste und kleingliedrigste Raster des historischen Stadtkerns betrifft, sind viele der vorgeschlagenen Eingriffe auf den allgemeinen Richtplan beziehbar (zum Beispiel die Vereinfachungen im Durchgang S.Cassiano, S.Stae, die Verbindungen des Ghetto Nuovo, der Frari, des Corte del Milion und von S.Daniele). Andere hingegen scheinen ohne jegliche Berechtigung zu sein (Santi Filippo e Giacomo, S.Trovaso, Ospedale Civile). Einige schliesslich antworten auf wirkliche Bedürfnisse, sind jedoch nur grob und weniger sorgfältig als im allgemeinen Richtplan bestimmt (Frezzzeria, S.Lorenzo, Giardini di S.Marco usw.). Andererseits sind viele einfache, aber wirksame Eingriffe des allgemeinen Richtplans verschwunden, zum Beispiel im Quartier von Sestiere di Castello, ebenfalls die «monumentale» Verbindung von Ponte dei Greci und Riva degli Schiavoni durch die unbekanntenen Kreuzgänge von S.Zaccaria. Der einzige Eingriff bei den Wasserwegen ist der sogenannte neue Canale delle Gondole zwischen dem Rio di Sta.Margherita und dem Rio di S.Barnaba, der bereits im allgemeinen Richtplan enthalten war.

Allgemein gesagt: Der Komplex der geplanten Eingriffe in das Verkehrssystem zeigt eine geringe Aufmerksamkeit für die Probleme der Hygiene und der Oxygenation der Gewässer, die häufig auf das notwendige bessere Durchfluten des Meerwassers durch das Gewirr der kleinen Kanäle im Stadtkern zurückgeführt wird; dieses Durchfluten wird manchmal von zwischen 1700 und 1900 aufgefüllten Kanälen verhindert. Die Eingriffe zeigen ferner eine augenfällige konzeptuelle Unbestimmtheit bei den Fussgängerverbindungen, die häufig rein und abstrakt als Kommunikation erdacht scheinen.

#### Die Nutzungsbestimmungen des historischen Stadtgebietes

Auf theoretischer Ebene erscheinen die geplanten Nutzungsbestimmungen des Stadtgebietes zweifellos am gründlichsten vertieft, wenn auch die Entscheidungen häufig nicht geringe Perplexität hervorrufen. Jedenfalls erscheinen sie viel relevanter als jene des allgemeinen Richtplans,

<sup>9</sup> Siehe Casabella Nr. 352, 1970, und Urbanistica Nr. 59/60, 1972.

dessen Untersuchung nicht abgeschlossen war, als er 1959 von der Kommission angenommen wurde. Interessant erscheinen auf den Plänen die Nutzungsbestimmungen des Hafen- und Werftsektors, während sich die Behandlung der übrigen produktiven Sektoren als absolut dürftig erweist. Die Möglichkeit, die Areale für die Einrichtungen der Eisenbahnen an den Canale di Scomenzera zu verlegen (Waggonpark und Lokomotiven, Güterbahnhof mit kleiner Geschwindigkeit), erlaubt die Schaffung eines «Koordinationszentrums für den Hafen» über ihnen. Daraus ergibt sich einerseits die Möglichkeit, den heutigen Quai Sta. Marta-S. Basilio für den Hafenbetrieb zu erhalten. Was die Werftanlagen betrifft, erscheint die mögliche Schaffung eines Superquais nördlich vom Arsenal als positiv gleich wie die Erhaltung der kleinen und mittelgrossen Werftanlagen der südlichen Guidecca. Unerklärlich zweideutig, widersprüchlich und unannehmbar bleibt hingegen die Vermischung von neuen (Schulen, Universität, kulturelle Einrichtungen) und alten Nutzungsbestimmungen (Militär) beim grossartigen historischen und monumentalen Komplex des Arsenalen.

Innerhalb der Sanitätseinrichtungen erscheinen die Nutzungsbestimmungen des neuen Regionalspitals S. Giobbe – das von Le Corbusier entworfen worden war – in Verbindung mit der Schaffung lokaler Sanitätsstationen kohärent, ebenso die beiden Polikliniken und die möglichen, in der Stadt zerstreuten Standorte der sanitären Beihilfe. Ungenügend erscheinen hingegen die Bestimmungen über die Altersfürsorge, die in einer schwer überalterten Stadt wie Venedig besonders wichtig wäre.

Weit gespannt scheinen dagegen die Schul- und Universitätseinrichtungen zu sein. Bei den ersteren rechnet man mit einer Verdoppelung der Kinderkrippen und Kindergärten, mit einer beträchtlichen Ausweitung der obligatorischen Schulen und einer Erweiterung der Einrichtungen für die höheren Sekundarschulen. All dies antwortet einerseits auf den heutigen Mangel, der besonders von der Vorschule verspürt wird, andererseits aber auch auf die Notwendigkeit, neue Einrichtungen für eine zahlreichere Jugendbevölkerung zu planen, da man auf eine Einwohnerzahl von 120000 als Optimum zurückkommen möchte.

In der Universität scheint man unter den Zeichen eines expansiven Optimismus der Strukturen zu stehen, der exzessiv erscheint. Vielleicht rührt er von den nicht genügend analysierten Platzansprüchen der Institute her, hauptsächlich aber von der überwundenen Vorstellung, dass alle Dienstleistungen und die Wohnmöglichkeiten für die Studenten, deren Zahl heute bei 11000 liegt (also etwa doppelt so hoch wie diejenige der Elementarschüler ist) und noch zunehmen sollte, im historischen Stadtgebiet Platz finden sollen.

Man bezahlt hier für die Folgen der irrigen Vorstellung, die vor nunmehr vielen Jahren von Leuten propagiert worden war, die Venedig als «Stadt oder Insel der Studien» gesehen hatten. Diese Utopie liess sich – glücklicherweise – nicht verwirklichen. Im Zusammenhang mit der expandierenden Universitätsbevölkerung in Italien erlebte jedoch in den letzten Jahren auch

Venedig seinen diesbezüglichen Boom. Während seine Jugend auswanderte, erwarb sich Venedig phantomhafte und provisorische Studentenpräsenzen und verstärkte damit den Zug zum «Tourismus», wenn auch dieser Tourismus strukturell arm ist.

Angesichts dieser Perspektiven muss bei der Korrektur der Pläne die Notwendigkeit berücksichtigt werden, dass ein Teil der Strukturen und auch der Studentenwohnungen nach Mestre verlegt wird; dadurch kann einerseits verhindert werden, dass das Verhältnis von Wohnbevölkerung zu Studenten absurd wird (diese machen schon heute 11% der Bevölkerung aus), und andererseits wird das Wohnungsangebot im historischen Stadtgebiet nicht noch weiter dramatisiert. Wenn man annimmt, dass gut 23000 bis 25000 venezianische Väter und Mütter in Venedig arbeiten, ihren Wohnsitz jedoch nach Mestre verlegen mussten und nun täglich über die Lagunenbrücke pendeln, dann ist nicht einzusehen, weshalb dies nicht auch einige tausend Universitätsstudenten tun können.

Den sportlichen Einrichtungen und den Grünflächen ist in den Plänen eine kaum genügende Aufmerksamkeit gewidmet worden.

Die Grünflächen scheinen übrigens von den Planern auch unter Zuhilfenahme des Mikroskops gesucht worden zu sein. Abgesehen von offensichtlichen Irrtümern – man wollte zum Beispiel den kleinen Garten des Palazzo Venier dei Leoni, des Sitzes des Guggenheim-Museums, dem Publikum zugänglich machen, wobei es wichtiger gewesen wäre, seine Sammlungen an die Stadt zu binden – war die Tendenz, öffentliche Grünflächen zu schaffen, ohne Zweifel akritisch. Sie macht auch vor kleinen privaten Gärten nicht halt, die wegen ihrer Grösse und Eigenart dafür gar nicht geeignet sind. Mit mehr Gewinn könnten einige periphere Zonen mit ungewisser oder schlecht gerechtfertigter Zweckbestimmung in Grünflächen umgewandelt werden.

### Kritische Bemerkungen

Im gesamten scheinen die Nutzungsbestimmungen der Pläne mehr denn je vom Geiste der Notwendigkeit erfüllt, die städtebaulichen Standards des Ministerialdekrets 1968 einzuhalten. Jedenfalls sind sie, was die Einrichtungen für ein regionales und zum Teil überregionales Gebiet betrifft, für eine Metropole dimensioniert. An und für sich ist dagegen nichts einzuwenden. Venedig kann für bestimmte tragende Sektoren seines produktiven Lebens formal die Rolle einer Metropole zurückerhalten, und zwar nicht bloss aufgrund seines aussergewöhnlichen künstlerischen und städtebaulichen Reichtums und der touristischen Möglichkeiten seiner natürlichen und geschichtlichen Umgebung. Hafen, Werftanlagen, nautischer Sport, bestimmte Handwerkszweige, einige kulturelle Einrichtungen auf internationalem Niveau (Biennale, Fondazione Cini, la Fenice), Museen und Stiftungen, einige Universitätsfakultäten, das neue, von Le Corbusier entworfene Regionalspital S. Giobbe: all dies unterstützt diese Rolle. Es ist aber offensichtlich, dass einerseits die Rechnung mit der physischen Kapazität der

historischen Stadt gemacht werden muss und dass andererseits in einer integrierten und ausgewogenen Vorstellung die Rolle der historischen insularen Stadt nicht exaltiert werden darf, wenn die Funktionen auch auf Städte auf dem Festland übertragen werden sollen.

Es handelt sich, wie bereits kurz angetönt, um die Erkenntnis, dass bestimmte kulturelle und industrielle Strukturen mit Vorteil sich in Mestre oder Marghera ansiedeln sollen.

Damit könnten Konzentrationen in der historischen Stadt verhindert werden, die die Wohndichte in Venedig zu stark einzuschränken drohen und zusammen mit einigen Folgen der Sanierung – zum Beispiel der Aufgabe des Erdgeschosses als Wohnzone – einen weiteren Antrieb zur Abwanderung der Bevölkerung auf das Festland bilden werden. Aber sowohl die Konzentration wie auch die Verteilung von Aktivitäten in neue Zentren verlangt eine Kommunikationsmose, die überzeugender als in den Dokumenten vom 20. Dezember 1974 geplant werden muss. Die alten und die neuen Ambitionen der historischen Stadt, die in einer neo-insularen Konzeption häufig das Zentrum zuungunsten des Restterritoriums bevorzugt, implizieren jedoch eine ausserordentliche Arbeitsleistung, Kreativität und den Einsatz einer beispielhaften politischen Führungsgruppe, von der man in Venedig bis heute noch nicht einmal den Schatten wahrgenommen hat. Sicher ist dies nicht von einem technokratischen Personal zu erwarten, das – wie es einige politische und Finanzkreise vorschlagen – über dem demokratischen politischen Leben stände. Solche Leute meinen, man könne Venedig wie ein Bild retten und restaurieren, ohne Kontrolle und über den politischen Willen der Venezianer hinweg, auch wenn diese dann gezwungen werden müssten, ihre Stadt zu verlassen: fast als ob die Sanierung und die Rettung Venedigs ein rein technologisches Problem wäre und nicht vor allem ein demographisches, soziales, ökonomisches und also ein radikal politisches.

Wenn also einerseits gewisse Kritiken von seiten der gewohnten offiziellen «Verteidiger» Venedigs nicht ernst genommen werden dürfen, steht andererseits fest: die Aufgabe, diese Planung zu korrigieren oder auch nur sie so zu verwirklichen, wie sie vorgeschlagen worden war, übersteigt bei weitem die Fähigkeit – um nicht zu sagen: die administrative und politische Unfähigkeit – derjenigen, die seit zu langer Zeit die Macht in Venedig in Händen haben. Auch wenn ein politischer Umsturz, der den Auftrag an neue Kräfte weitergeben könnte, überhaupt nicht bevorsteht, bleiben die Charakterisierung und die Mechanismen des Sondergesetzes mit ihrem ganzen Gewicht als Aufruf vorhanden, dass die erste Aufgabe in einer radikalen Modifikation des gesetzgeberischen Instrumentariums besteht. Es darf nicht geduldet werden, dass für die Zurückführung einer Stadt auf akzeptierbare Lebensbedingungen eine um vier- bis fünfmal höhere Summe ausgegeben wird, als dies das Sondergesetz (300 Milliarden Lire) vorsieht, und damit Immobilienspekulationen, sozialer Diskriminierung und politischer Korruption Vorschub geleistet wird. Wenn so viele öffentliche Gelder ausgegeben werden müssen, um allein die Mauerstrukturen

dieser Stadt zu erhalten, die nicht nachgemacht werden können, diese Sanierung aber der sprichwörtlichen Schlaueit der Italiener Gelegenheit zum guten Geschäft bietet, dann muss die Opportunität des Ganzen in Zweifel gezogen werden. Wenn aber dieses enorme finanzielle Unternehmen begonnen wird – mit oder ohne Garantie für das Leben der Stadt, das dasjenige der Venezianer ist, der einzigen, die ein venezianisches Disneyland verhindern können –, dann muss auf jeden Fall eine Politik der öffentlichen Enteignung der ganzen städtischen Wohnsubstanz (mit Ausnahme der Wohnungen, die den Bewohnern selbst gehören) eingeleitet werden, die für den Gemeindebeschluss vom 30. Dezember 1974 nur noch ein bitteres Lächeln übrigliesse. Der Expropriation müssten eine Konzessionierung und ein Verkauf der

sanierten Wohnungen vor allem an die Venezianer folgen, die weiterhin in Venedig arbeiten, die ihren Wohnsitz aber auf das Festland verlegen mussten<sup>10</sup>. Sie erscheint unumgänglich, soll eine Spekulation in kolossalem Ausmass auf Kosten öffentlicher Geldmittel verhindert, eine korrekte Projektierung und Ausführung der Sanierung erlaubt und das grundlegende soziale Postulat verfolgt werden, den Venezianern eine würdige Wohnung und angemessene Lebensstrukturen zu gewähren.

Die von den politischen Kräften geplante beschränkte Modifizierung des Sondergesetzes ist sicher ungenügend. Im übrigen zeigt das Planungskonzept vom 30. Dezember 1974 trotz vielen guten Worten Aspekte, die sehr wenig Vertrauen erwecken. Das Problem Venedig ist, wenn auch noch lösbar, alarmierender denn je.

<sup>10</sup> Wie aus den beiden Untersuchungen des Censis, Rom, hervorgeht, die ich im Auftrag des Ministerialkomitees zur Rettung Venedigs durchführte, ist das heutige Zinsniveau der meisten Venezianer weit von dem entfernt, das die nach dem Sondergesetz sanierten Wohnungen erreichen werden. Befragungen von etwa 2000 venezianischen Familien zeigen, dass eine allgemeine Erhöhung um 30000 Lire im Monat für 25,8 % der Bevölkerung prohibitiv und also eine Ursache zur Abwanderung wäre. Eine Erhöhung um 50000 Lire würde 44,3 % der Bevölkerung in diese Situation bringen. Hier wird nicht in Betracht gezogen, dass das Zinsniveau im Verhältnis zum Familieneinkommen zwar die grundlegende Variable, aber sicher nicht der einzige Anstoss zur Abwanderung ist. (W. Dorigo, Venezia: Caratteristiche sociologiche et abitative, in *Quindicinale di note e commenti*, Censis Nr. 208/209, 1974, S. 835).

Übersetzung aus dem Italienischen:  
Heinrich Helfenstein ■



Fortgeschrittener Zerfallzustand der Bausubstanz (Foto: Alessandro Zen, Venezia).