

Gruppe A

Schattenseiten des Tourismus

- Welche Probleme / Herausforderungen werden genannt?
- Was erfährst du über die Altersstruktur Venedigs?
- Inwiefern stellt der „Müll“ ein Problem dar?

Der Tourismus ist die Haupteinnahmequelle Venedigs. Einschließlich der auf dem Festland gelegenen Vorstädte hat die Stadt rund 270.000 Einwohner. In der Altstadt selbst leben aber nur etwa 70.000 Menschen. 50 Prozent der Venezianer sind direkt in der Tourismusbranche beschäftigt, dazu kommen täglich 40.000 Pendler. Jedes Jahr kommen bis zu 16 Millionen Touristen nach Venedig. Die "Perle der Adria" gilt als meistbesuchte Stadt Italiens. Doch der Tourismus hat auch Nachteile. Er verdrängt die städtische Infrastruktur: Supermärkte oder kleine Bäckereien müssen Souvenirläden oder überbezahlten Cafés weichen. Die Bedürfnisse der Touristen werden bedient, die der Einheimischen bleiben dabei zuweilen auf der Strecke: Größere Einkäufe erledigen die meisten Venezianer auf dem Festland.

Auch die übersteuerten Mieten machen den Einheimischen zu schaffen. Da die meisten Gebäude baufällig sind, kommen zur Miete vielerorts hohe Kosten für Renovierungsarbeiten dazu. Zahlreiche Häuser sind inzwischen an reiche Ausländer vermietet und dienen als Zweitwohnsitz oder Feriendomizil. Das führt dazu, dass viele Palazzi die meiste Zeit des Jahres leer stehen. Vor allem junge Leute können sich das Leben in Venedig nicht leisten. Das Durchschnittsalter der Bevölkerung liegt, obwohl es eine Universität mit rund 23.000 Studenten gibt, bei 46 Jahren.

Ohnehin hat Venedig für junge Leute nicht viel zu bieten: Clubs, Diskotheken oder Kinos gibt es nur wenige, die Drinks in den Bars sind touristisch teuer. Auf dem Festland dagegen betragen die Mieten nur ein Drittel von dem, was in Venedig verlangt wird. So hat sich in den vergangenen 40 Jahren die Zahl der Einwohner halbiert.

Und noch ein Problem versucht die Stadt in den Griff zu bekommen: den Müll. Pro Jahr fallen in Venedig ungefähr 58.000 Tonnen Müll an, den vor allem die Touristen verursachen. Gerade Tagestouristen sind für die Stadt keine große Freude. Da die Preise für Getränke und Snacks in Venedig enorm hoch sind, bringen viele Besucher selbstgemachte Lunchpakete mit und verzehren diese auf Plätzen und Treppen der Stadt. Den Abfall lassen viele einfach fallen. Die Tagestouristen bringen also wenig Geld und viel Müll in die Stadt. Die Müllabfuhr aber ist in Venedig aufwendig und teuer, da der Müll mit speziellen Booten aufs Festland transportiert werden muss. So ist der Tagestourismus für Venedig eigentlich ein Minusgeschäft.

Q: <http://www.planet-wissen.de/laender/leute/italien/venedia/>





Gruppe B

Dienstag, 13. November 2012

Die "Perle der Adria" versinkt - Venedig lebt mit dem Untergang

von Diana Sierpinski

- Weshalb droht die Stadt zu versinken (2 Gründe)?
- Was erfährst du über die Hochwasser?
- Was ist mit „Mose“ gemeint?

Brücken, Kanäle, Gondeln: Venedig ist lebendige Geschichte und kämpft dabei mit ganz modernen Problemen. Das Land, auf dem die Palazzi stehen, senkt sich ab, das Meer steigt durch den Klimawandel unerbittlich. Im 20. Jahrhundert kam die Stadt ihrem Untergang 25 Zentimeter näher. Und immer häufiger ertönen die Hochwasser-Sirenen.

Venedig ist einzigartig, eine Stadt gebaut im Wasser, im Sumpf. Inmitten einer Lagune wurde die "Perle der Adria" auf über 100 Inseln erbaut. Mehr als 175 Kanäle mit einer Gesamtlänge von 38 Kilometern dienen als Straßen, der gesamte Verkehr findet auf dem Wasser statt. Zwar gibt es auch Straßen in Venedig, genau genommen sind es Gassen, doch diese können nur zu Fuß benutzt werden. Autos sind verboten. Früher waren Gondeln das traditionelle Fortbewegungsmittel in Venedig. Heute fahren damit allerdings hauptsächlich Touristen. Die Venezianer nutzen überwiegend Motorboote.

Viele Jahrhunderte war die Lage im Meer ein strategischer Vorteil, doch mittlerweile steht dem einzigartigen Weltkulturerbe das Wasser bis zum Hals. Mehrmals im Jahr sucht "Acqua Alta", wie das Hochwasser hier genannt wird, die Lagunenstadt heim - historische Plätze werden zu kleinen Seen, die Gassen unpassierbar, Keller und untere Stockwerke laufen voll. Das Leben wird mühsam in Venedig.

Viel häufiger Hochwasser

Zwar kam es im Laufe der Geschichte immer wieder mal zu Überschwemmungen und Hochwasser - doch lange nicht so häufig wie heute. In den vergangenen 40 Jahren hat sich die Anzahl der Hochwasser verdoppelt. 2010 gab es 18-mal Alarm. Dieser traurige Rekord dürfte längst nicht das Ende markieren. Klimaforscher rechnen mit zunehmend häufigeren und schlimmeren Hochwassern. Nach ihren Berechnungen könnte Venedig in 50 Jahren an jedem dritten Tag unter Wasser stehen.

Vor allem im Herbst und im Winter steigen die Pegel in der Lagunenstadt. "Acqua Alta" entsteht, wenn bei besonders starker Flut und niedrigem Luftdruck der Scirocco-Wind das Wasser landeinwärts bis in die Kanäle von Venedig drückt. Wird am historischen Messpunkt Punta Salute mehr als 1,10 Meter über der Nullmarke erwartet, ertönen die Sirenen. Die

meisten Venezianer bleiben gelassen, lassen das Wasser einfach in ihre Häuser hinein. Andere setzen Schotten in die Eingangstüren und werfen die Pumpen an.

Zweitens sinkt die Stadt langsam ab. Venedig liegt ca. 25 Zentimeter tiefer im Wasser als noch vor hundert Jahren. Und der Prozess geht weiter. Nach einer Studie des Instituts für Meereswissenschaften von 2009 wird sich das Absinken Venedigs im 21. Jahrhundert auf bis zu 53 Zentimeter beschleunigen. Das liegt zum einen am Gewicht der Stadt selbst, zum anderen liegt es aber auch an der Grundwasserentnahme der Industrie. In den 1960er Jahren siedelten sich auf dem Festland in den Stadtteilen Mestre und Marghera Betriebe an. Da die Industrie einen enormen Bedarf an Süßwasser hatte, begann man, Grundwasser aus dem Boden unter der Lagune abzupumpen.

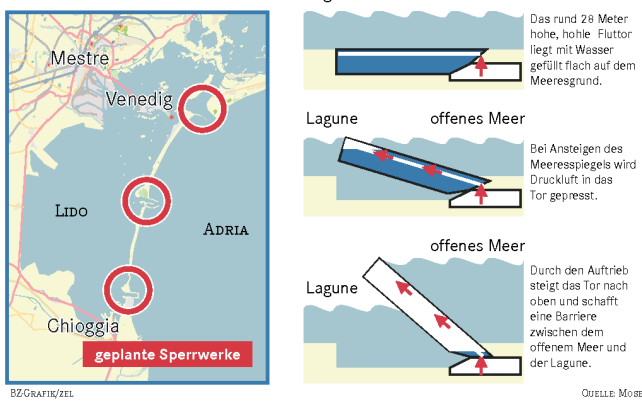
"Mose" soll Venedig retten

Das bisher schlimmste Hochwasser erlebte Venedig im Jahr 1966. Damals stiegen die Pegel auf 1,94 Meter über Normalnull. Dennoch dauerte es drei Jahrzehnte, bis die Venezianer ernsthafte Konsequenzen zogen. Zahlreiche Gremien wurden gegründet, Rettungspläne diskutiert, die Unesco eingeschaltet und große Summen für den Erhalt von Baudenkmälern und historische Stätten gestiftet. 2001 beschloss die italienische Regierung schließlich das größte und wahrscheinlich teuerste Anti-Flut-Vorhaben aller Zeiten: das Projekt "Modulo Sperimentale Elettromeccanico", abgekürzt "Mose": An den drei Eingängen zur Lagune sollen riesige Stahlkästen die Fluten der Adria fernhalten. Fünf Meter dick, 20 Meter breit und bis zu 30 Meter hoch sollen die Kästen sein, die in Betonfundamenten verankert werden. Bei normalen Wasserständen liegen die Stahlkolosse am Meeresgrund verborgen. Wenn Hochwasser droht, wird Luft in die Stahlkästen gepumpt, die sich dadurch aufrichten und eine Flutmauer bilden. Venedig wird so vom offenen Meer abgeriegelt.

Eigentlich sollte "Mose" längst fertig sein, jetzt hofft man, dass es 2014 in Betrieb gehen kann, obwohl die Kommune Venedig mehrmals Einspruch erhoben und Dutzende Alternativvorschläge unterbreitet hat. Kritikpunkte an "Mose" sind vor allem die hohen Kosten, die ökologischen Auswirkungen und die umstrittene Wirksamkeit der Anlage.

Q: <http://www.n-tv.de/wissen/Venedig-lebt-mit-dem-Untergang-article7712921.html>

■ Mose teilt das Meer



Gruppe C

Ausschnitte aus: „Die verkaufte Seele der Lagune“

09.04.2013

von Petra Reski



- Welche „Bedeutung“ haben die Kreuzfahrtschiffe für Venedig?
- Inwiefern „fördern“ die Kreuzfahrtdampfer die Hochwasser in der italienischen Stadt?
- Welche weitere negativen Folgen bringen die Dampfer mit sich?
- Wieso sagt die Autorin, dass die Hochwasser zu einem Teil von Mensch gemacht seien?

Venedig hält dem Ansturm der monströsen Kreuzfahrtschiffe kaum mehr stand. Der Chef der Hafenbehörde sagt: „Es gibt Venezianer, denen die Kreuzschiffe nicht gefallen. Aber es gibt zwei Millionen Besucher, die sie genießen. In der Stadt werden die Proteste immer lauter.“

Ein zwanzigstöckiger Wolkenkratzer schiebt sich durch die Lagune. 333 Meter lang. 60 Meter hoch. 38 Meter breit: Die MSC Divina hat die Kreuzfahrtsaison in Venedig eröffnet. Allein in diesem Jahr durchqueren mindestens 900 Schiffe die Lagune, Kreuzfahrtschiffe und Passagierfähren, in Spitzenzeiten ankern 12 Kreuzfahrtschiffe gleichzeitig im Hafen.

Die Touristen der MSC Divina stehen hoch oben aufgereiht hinter ihren Plexiglasgeländern und winken auf Venedig herab, ein Miniaturstädtchen mit Palästchen, Kirchlein und bunten Häuschen. Von den Demonstranten, die im eisigen Wind am Ufer der Insel Saccafisola ausharren, sehen die Kreuzfahrer vermutlich nur kleine schwarze Pünktchen und wundern sich, dass die Pünktchen nicht zurückwinken, sondern „Riesenschiffe-raus-aus-der-Lagune“-Transparente schwenken.

In den letzten Jahren haben sich die Kreuzfahrtschiffe zu einem beliebten Fotomotiv in Venedig entwickelt – und jeder, der Zeuge davon wird, wie die Marmorsäulen des Markusplatzes vor den vorbeiziehenden schwimmenden Wolkenkratzern zu Stecknadeln schrumpfen, ahnt, dass hier etwas nicht stimmt, auch wenn er nichts weiß über die Folgen des Drucks von tausenden Tonnen Wasser auf die fragilen Ufer Venedigs, über die Verseuchung der Lagune durch hochgiftige Benzopyrene von den Schiffsrümpfen, den Elektrosmog durch die Radaranlagen und die Feinstaubbelastung (500 Tonnen Ausstoß allein im Jahr 2010).

So blüht die Kreuzfahrtindustrie in Venedig wie Algen in heißen Sommern, die Passagierzahlen sind in nur 13 Jahren um 440 Prozent gestiegen, allein in den letzten fünf Jahren hat sich die Zahl der anlegenden Schiffe verdoppelt. Von den 30 Millionen Touristen, die Venedig jährlich besuchen, sind zwei Millionen Kreuzfahrer, die vor allem im Sommer kommen. Am 24. Juli 2011 war die Stadt kurz vor dem Kollaps, weil sich 35 000 Kreuzfahrer neben den üblichen 80 000 Tagestouristen durch die Gassen drängelten – doppelt so viele Touristen wie Einwohner.

Venedig ist neben Barcelona der größte Hafen des Mittelmeers – mit einer Besonderheit: Es ist ein Hafen inmitten einer Lagune, die für Riesenschiffe naturgemäß nicht tief genug ist. Um den Hafen nutzen zu können, wurden einzelne Kanäle tiefer gegraben: Die Fahrrinne für Großtanker, der Malamocco-Kanal, wurde in den 1960er Jahren ausgehoben. Ursprünglich 15 Meter tief, hat ihn die Erosion bis auf 20 Meter ausgespült, an einer Stelle sogar auf 59 Meter. Dadurch gelangt bei Flut immer mehr und immer schneller Meerwasser in die Lagune – die einst 40 Zentimeter flach war und heute 2,5 Meter tief ist. Das Hochwasser in Venedig ist zu einem Teil von Menschen gemacht.