

Argumente der Akteure: eine Vertreterin der Wasserbehörde der Stadt Venedig (pro)

Es ist besser, Venedig neun von zwölf Monate pro Jahr vom Meer abzutrennen, als durch jedes Hochwasser weitere große Schäden in Kauf zu nehmen. Es ist das Anliegen der italienischen Regierung, die einzigartigen Kunstschätze Venedigs zu bewahren. Bisher hat sie 20 Milliarden Euro in den Schutz der Lagune gesteckt. Durch das Projekt MOSE sollen extreme Hochwasser begrenzt werden. Dann sinkt das Risiko, dass Boote und Schiffe, die bei Hochwasser schwierig zu manövrieren sind, historische Brücken und Bauwerke rammen oder beschädigen. Mit dem Projekt können wir auch gewährleisten, dass Polizei und Feuerwehr, Krankentransporte und Händler mit ihren Booten jederzeit unter den Brückenbögen hindurchpassen. Bisher ist das bei Hochwasser oft nicht mehr der Fall. Notdienst und Versorgung sind dann in vielen Gebieten nur eingeschränkt möglich. Bleibt das Hochwasser aus der Stadt heraus, steigen Sicherheit und Lebensqualität.

Parallel zu den Arbeiten am MOSE-Projekt gab es viele weitere Veränderungen in der Lagune. Zum Schutz der Gebäude in der Stadt wurde auf den Kanälen ein Tempolimit von sieben Kilometern pro Stunde eingeführt. Außerhalb der Stadt dürfen die Schiffe nur noch elf Kilometer pro Stunde fahren. Damit wird extremer Wellenschlag vermieden.

Zudem wurden alte Kanäle ausgebaggert und ihre Ufer befestigt. In der Lagune wurden 45 Kilometer Strand- und Dünenlandschaften sowie 14 Quadratkilometer Moor- und Wattflächen renaturiert. Dies verbessert den ökologischen Zustand der Lagune.

Die große Hochwasserschutztoore (MOSE-Projekt) sollen nur bei Bedarf verwendet werden, wir schätzen 10- bis 20-mal pro Jahr. Das System ist nicht für herkömmliche Fluten, sondern für Sturmfluten mit Zerstörungscharakter entwickelt worden. Es bietet eine langfristige Garantie für Hochwasserschutz. Die eingesetzten Materialien werden etwa 100 Jahre halten und müssten erst dann erneuert werden.

Bereits im Modell konnte nachgewiesen werden, wie sich die Hochwasserschutztoore auf die Lagune auswirken. Damit auch nach der Fertigstellung alles tadellos funktioniert, wird eine dreijährige Erprobungsphase mit vielen weiteren Messungen und Studien folgen, um gegebenenfalls auf Veränderungen reagieren und die Bauwerke anpassen zu können.

Unser Bürgermeister beantwortete die Frage „Geht Venedig unter?“ so: „Dieser Ruf stammt von Schwarzmalern. Wir sind uns sicher: Durch modernste Technik können ein fragiles Ökosystem und die Kulturschätze der Stadt gerettet werden.“

Argumente der Akteure: ein Bauingenieur, der am Projekt beteiligt ist (pro)

Als Planer und Ingenieure sind wir, meine Kollegen und ich, überzeugt davon, dass das MOSE-Projekt die Stadt Venedig und die Lagune retten kann. Wir haben den Erfolg des Projekts durch die langjährige, an Modellen erprobte Planung abgesichert. Allein, um die richtige Position der Tore zu finden, wurden zwei Jahre in Untersuchungen investiert und 40 Alternativen geprüft. Die zugrunde gelegten Prognosen reichen 100 Jahre in die Zukunft und berücksichtigen einen Anstieg des Meeresspiegels um 60 Zentimeter. Damit liegen wir sogar etwas über den Annahmen der Experten vom IPCC.

Ich gebe Kritikern dahingehend Recht, dass einzelne Tore eventuell über 300-mal pro Jahr geschlossen sein werden, aber niemals alle Tore im System. Nur wenn der Wasserstand über 1,10 Meter steigt, werden alle Tore geschlossen. Der Wasseraustausch wird nicht beeinträchtigt, denn sobald sich das Wasser bei Ebbe wieder zurückzieht, werden die Tore wieder auf den Meeresboden abgesenkt. Das Öffnen der Tore wird nur 15 Minuten dauern.

Ich sehe neben der gründlichen Planung auch die Instandhaltung des Systems als Pluspunkt. Die gesamte Anlage wird ständig durch Videokameras und Sensoren überwacht. Alle fünf Jahre werden die Fluttore umfassend gewartet. Damit wird verhindert, dass sie von Meerwasser angegriffen werden und nicht mehr funktionstüchtig sind.

Im Falle einer starken Flut wird es für kleine Boote Schutzhäfen am Eingang in die Lagune geben. Dort können sie die Flut abwarten und anschließend sicher in der Lagune einfahren. Ferner sehe ich in den Molen und Wellenbrechern vor den natürlichen Öffnungen der Lagune einen exzellenten Schutz gegen einströmendes Wasser.

Argumente der Akteure: ein Betreiber des Industriehafens Porto Marghera (pro)

Als Hafengebeter sprechen wir uns deutlich für das MOSE-Projekt aus, auch im Namen der im Hafen ansässigen Industriebetriebe. Nach den Ausbaggerungen an den Laguneneinfahrten können wieder Schiffe mit einem größeren Tiefgang als bisher in den Hafen einfahren. Auf die Sperrzeiten von jeweils fünf bis sechs Stunden, wenn die Fluttore bei Hochwasser die Einfahrten in die Lagune blockieren werden, können sich die Reeder und wir einstellen.

Die Navigation der Schiffe (immerhin bis zu 300 Meter lang) durch die Lagune ist sicher, auch wenn immer ein geringes Restrisiko bleibt. Derzeit sind es schon durchschnittlich 25 Millionen Tonnen Güter, Erdöl und chemische Produkte pro Jahr, die per Schiff von und nach Porto Marghera transportiert werden. Damit ist Porto Marghera der drittgrößte Ölumschlaghafen in Italien. Über 18000 Arbeitnehmer sind hier tätig. Wir sind einer der größten Arbeitgeber in der Region Venetien und könnten noch weiter expandieren. In letzter Zeit wurden rund 870 Millionen Euro in die Entwicklung des Hafens investiert, unter anderem in die Ausbaggerung der Hafeneinfahrten und die Erneuerung der Kaimauern.

Ein ganz neuer Hafenterminal mit in einer Wassertiefe von 22 Metern soll in Zukunft entstehen – 17 Kilometer außerhalb der Lagune, 30 Kilometer von Porto Marghera entfernt. Es soll dazu dienen, Schiffen mit großem Tiefgang einen Anlegeplatz außerhalb der Lagune bereitzustellen. Das Erdöl, das diese Schiffe anliefern, wird durch eine 30 Kilometer lange Pipeline direkt ans Festland gepumpt. Damit könnte Venedig in Konkurrenz zu europäischen Häfen wie Rotterdam oder Hamburg treten. Es geht um die Chance, Venedig und der oberen Adria wieder eine zentrale Rolle im interkontinentalen Handel zu verschaffen. Ein Nebeneffekt wäre, dass alle Kritiker des Frachterverkehrs in der Lagune verstummen würden. Die Gefahr einer Ölkatastrophe in der Lagune wäre gebannt.

Argumente der Akteure: ein Sprecher der Kreuzschiffahrt- und Passagierterminalbetreiber in Venedig (pro)

Der Passagierhafen in Venedig besitzt bereits drei Terminals, ein weiterer ist im Bau. Die Kreuzfahrtschiffe profitieren wie die Handelsschiffe von der Ausbaggerung der Laguneneinfahrten, die im Rahmen der Errichtung der Fluttore des MOSE-Projekts erfolgt. Schiffe mit über 300 Meter Länge und über 4000 Personen an Bord können dann ohne Probleme nach Venedig einfahren.

Im Jahr 2012 kamen durch die Kreuzfahrtschiffe über zwei Millionen Besucher nach Venedig, ein Anstieg um 250 Prozent im Vergleich zu 1997. Damit ist Venedig zum drittgrößten Tourismushafen in Europa aufgestiegen. Im Jahr 2011 legten jeden Tag im Durchschnitt zwei Luxusliner in Venedig an. Da derzeit der Kreuzfahrttourismus im Mittelmeer zunimmt, kann mit einem weiteren Anstieg der Passagierzahlen gerechnet werden. Vor allem die einzigartige Passage der Altstadt mit Sehenswürdigkeiten wie dem Canal Grande und dem Markusplatz zieht viele Touristen an.

Damit weiteres Wachstum im Tourismus stattfinden und die Stadt Venedig davon profitieren kann, votieren die Betreiber der Kreuzfahrtschiffe für das MOSE-Projekt. Die Stadt dadurch zu schützen und zu erhalten, heißt, dass in Zukunft noch mehr Menschen als heute Venedig mit seinen historischen Bauwerken bestaunen können.

Argumente der Akteure: ein Sprecher von Hotel- und Gastronomiebetrieben in Venedig (pro)

Mit über 20 Millionen Besuchern pro Jahr ist Venedig die meistbesuchte Stadt Europas. Venedig lebt vom Tourismus. 50 Prozent der Einwohner sind in der Tourismusbranche tätig. Für sie gilt: Venedig muss erhalten bleiben, damit sie weiterhin ihrer Arbeit nachgehen können.

Jedes Zimmer und jede Suite, von einem bis zu fünf Sternen, bringt aber auch Geld in die Stadtkasse. Pro Stern und Nacht müssen Touristen einen Euro Steuern bezahlen. Dieses Geld fließt zum Beispiel in die Infrastruktur der Stadt und in die Erhaltung von Sehenswürdigkeiten.

Einige Touristen wollen gerade nach Venedig, um sich das Hochwasser anzusehen. Viele jedoch fliehen schlagartig aus der Stadt, wenn das Wasser zu hoch steigt. Ich sehe das Hochwasser als großen Nachteil. Das MOSE-Projekt muss umgesetzt werden, damit unsere Besucher jeden Tag trockenen Fußes die Stadt genießen können. Nur dann nämlich kaufen sie auch Souvenirs, nur dann besuchen sie Cafés und Bars und lassen sich von einem Gondoliere sicher durch die Kanäle fahren. Das heißt, Venedig muss so bleiben, wie es schon immer war. Es darf nicht immer häufiger überflutet werden.

Nicht nur die Stadt Venedig selbst, sondern auch die prächtigen Bauten auf den Inseln in der Lagune werden durch MOSE-Projekt geschützt. Davon profitieren die Betreiber von Wassertaxis und Ausflugsschiffen ebenso wie die Inhaber von Bars, Restaurants und Pensionen auf den Inseln. Für sie ist ein verlässlicher Schiffsverkehr zwischen den Inseln der Lagune und der Stadt Venedig besonders wichtig. Sonst kommen keine Gäste ...

Argumente der Akteure: eine Sprecherin einer weltweit agierenden Kulturorganisation (pro)

Venedig ist seit 1987 Weltkulturerbe. Die Stadt und ihre Lagune sind als einzigartiger Natur- und Kulturraum von herausragendem Wert. Daraus erwächst die Pflicht, dieses Erbe für zukünftige Generationen zu erhalten. Und genau an diesem Punkt beginnen die Schwierigkeiten. Es gilt viele Fragen zu beantworten: Was genau ist das Erbe, das es zu erhalten gibt? Und vor allem, für wen? Venedig ist mehr als die Summe seiner historischen Gebäude und Kunstdenkmäler. Venedig ist auch eine lebendige Stadt in der Gegenwart mit sozio-kulturellen Beziehungen, mit einer typischen, traditionellen Lebensweise und überlieferten Kulturtechniken (zum Beispiel Kunsthandwerk, Gondelbau). Vieles davon wird wohl im Laufe der Zeit verlorengehen, manches wird vielleicht als historisches Erbe überleben. Vor diesem Hintergrund ist unsere Organisation der Überzeugung, dass das kulturelle Erbe Venedigs aus beiden Elementen besteht: dem historischen Venedig und dem gegenwärtigen Venedig.

Wir unterstützen Venedig daher finanziell bei der Restaurierung von Gebäuden und Kanälen und sind sehr erfreut über die Umsetzung des MOSE-Projektes. Dadurch ist es möglich, die internationale Öffentlichkeit aufmerksam zu machen und finanzielle Mittel zu sammeln. Diese werden in den kommenden Jahren zum Beispiel für die Restaurierung wichtiger Kunstwerke und Gebäude genutzt, die Wasserschäden erlitten haben. Ohne das MOSE-Projekt fließen diese Mittel möglicherweise nicht, denn wer gibt schon Geld für eine Restaurierung, wenn ein Gebäude Jahr für Jahr wieder neu durch Hochwasser beschädigt wird?