

“HISTORISCHE ZENTREN : ORIENTIERUNGEN UND LÖSUNGEN AUF DEM GEBIETE DER VERKEHRSMITTEL UND URBANISTISCHEN PLANUNG”.

Meine Aufgabe bei unserem heutigen Zusammentreffen und bei unserer Diskussion ist meiner Meinung nach eine doppelte: sie besteht in der Tat einerseits in der Orientierung der allgemeinen Aufzeichnung des Problems der städtischen Verkehrsmittel zum spezifischen Gegenstand der *historischen Zentren*; andererseits in der Komplettierung durch die Überprüfung der durch die ausländischen Kollegen vorgebrachten Reihe von Beispielen durch einige wichtige *italienische* Fälle.

All dies in der Absicht dazu beizutragen, eine allgemeine Plattform für die Diskussion herzustellen und um zumindest teilweise die bei Vergleichen zwischen Ländern, die durch die ausserordentlich verschiedenen historischen, wirtschaftlichen, soziologischen und technologischen Situationen anhaftenden unvermeidlichen Schwierigkeiten zu überwinden.

Die Formulierung des * unserer Zusammenkunft über das Studium - historische Zentren- zugewiesenen Themas ist: Orientierungen und Lösungen auf dem Gebiete der Verkehrsmittel und urbanistischen Planung verdient eine aufmerksame Prüfung. Einige wesentliche Deutungen sind erforderlich.

Bei einer ersten Lektüre könnte die Tatsache als unbedingt akzeptiert angesehen werden, dass die historischen Zentren, die genau gemeinsam die Qualifikation “historisch” führen, als ausreichend homogen hervorgehen, um eine Operationsbasis hinsichtlich der Anwendung einer spezifischen Strategie bilden zu können - fast eine “Standardtype”, um dem entgegentreten zu können, was sich einbildet, ein “typisches Problem” darzustellen.

An zweiter Stelle könnte es als einkalkuliert erscheinen, dass die Planung der Verkehrsmöglichkeiten das erforderliche und ausreichende “Instrument” liefert, ein derartiges hypothetisches Allgemeinverfahren entstehen und wirksam werden zu lassen.

Ohne a priori das unterschätzen zu wollen, was an Wahrheit in diesen Schlussfolgerungen liegt, erscheint es - um eine gedeihliche Diskussion führen zu können - trotzdem korrekt, diejenigen Aspekte zu beleuchten, die *ausserhalb* dieser schematischen Laufrichtung liegen.

Eine erste Vorbemerkung betrifft somit - zwecks Erstellung eines Operationskalenders - die Erstellung einer Klassifikation, die auf der Art der “historischen Zentren” basiert. Die falsche Hypothese einer Einheitsstrategie für die historischen Zentren findet nicht wenig Unterstützung aus praktischen und

theoretischen Erwägungen heraus. Sie findet in der Tat ein praktisches Entgegenkommen im mächtigen Aufblühen von bereits allgemein konventionellen Regulierungsplänen, die mit einigen wenigen Anpassungen in ein nicht nur von den lokalen Behörden, sondern was mehr zählt von den der langen und ermüdenden Prozedur der Gutheissung der Pläne vorangesetzten Organismen offenkundig akzeptiertes Clichee eingebaut werden können.

Trotzdem liegt die Stärke der auf der Praxis aufgebauten Argumentation in der Verwirklichung der Endeffekte; und unter diesem Gesichtspunkt ergibt eine Gesamtüberprüfung der erzielten Ergebnisse mehr oder weniger widersprechende Erfolge.

Übrigens lehnt sie sich in der Theorie an einen sehr oft missbrauchten Begriff an -demjenigen des lebenden Organismus- und gebraucht Ausdrücke wie "Pathologie" oder "Therapie", die irgendwie willkürlich aus dem Sektor der physiologischen und medizinischen Wissenschaften entnommen sind.

Um derartige Vergleiche gutheissen zu können, wäre es nötig, einen ausreichenden Grad des Eigenartsmerkmals feststellen zu können, sei es in der "pathologischen Äusserung" (der Geschichte anzugehören ist aber keine Krankheit), sei es "im biologischen Organismus", der davon betroffen ist. Hingegen ist es vollkommen klar, dass wir uns in unserem Fall gegenüber "Individuen" der verschiedensten Art befinden. Die grosse, malerische Familie der historischen Zentren umfasst Werte der ältesten Antike wie auch Städte des neunzehnten Jahrhunderts; Orte mit wenigen hundert Einwohnern oder Hauptstädte mit Millionen; abgeschiedene Örtlichkeiten in weiten, schwach bevölkerten Regionen oder andererseits in das volle der städtischen Ausdehnung oder in die touristische Aufwärtsentwicklung hineingezogene Besiedlungskerne.

Und somit Zentren, die von Stagnation und Dekadenz ergriffen sind, wie auch Zentren, die (nicht weniger ernst) durch die Überbevölkerung und durch den Drang zur sogenannten "urbanistischen Erneuerung" der dazugehörenden Gebiets betroffen sind.

Da wir bisher noch keine allgemein gültige Strategie entwickelt haben und es auch nicht empfehlenswert erscheint, eine solche zu entwickeln, die für alle geradlinigen Städte gut ist oder für die rechteckigen oder diejenigen des Meeres oder der Erde oder die industriellen oder administrativen und kommerziellen, können wir umso weniger denken, dass ein verallgemeinertes Sichnäherkommen der Klasse der "historischen Zentren" verwirklicht werden kann.

Die Erfahrung und die Logik lehren uns, dass die Linienführung, die für eine

bestimmte städtische Struktur massgeblich ist, in sehr viel mehr Varianten und Differenzierungen vorkommt; und dass -wie stark auch immer sie ausgeprägt sind- sie keine Automatismen ergeben, aus welchen auf kategorische Art "die Lösung" ihrer urbanistischen Probleme hervorgeht.

Die zweite Vorbetrachtung betrifft die Rolle der Verkehrsmittel im Rahmen der Formulierung einer angemessenen Vorgangsweise für die historischen Zentren. Diese Beobachtung führt direkt zum gewählten zentralen Problem und zur Programmierung der Funktionen, die einem historischen Zentrum zuzueignen sind.

Zu diesem Zwecke kann es opportun erscheinen klarzumachen, dass die Auswahl der einem spezifisch historischen Zentrum anhaftenden Funktionen *bedingt* ist und nicht *festgelegt* noch *bestimmt*. Sie ist ausschliesslich von dem Einklang der Funktionen Quantität/Qualität des Verkehrs im verfügbaren (oder verbesserungsmöglichen) Strassennetz abhängig. Ein derartiger Einklang ist somit kein ausreichendes Kriterium. Wenn dies nicht wahr wäre, kämen zwangsläufig zwei offensichtlich falsche Anhängsel hervor:

- 1) Jede nicht verkehrsfördernde (genauer ausgedrückt: jede Unterbindung der aussergewöhnlichen Verkehrsströme) Tätigkeit soll somit im historischen Zentrum gefördert werden.
- 2) Ein mit einem geeigneten Transportsystem ausgestattetes historisches Zentrum, welches geeignet ist, jeder Art der Betätigung Platz zu bieten.

Die Unrichtigkeit dieser zwei Vorschläge liegt für jedermann klar auf der Hand: und tatsächlich werden dieselben niemals in klarer Form ausgedrückt.

Trotzdem haben die die Eigenheit, sich in nicht wenige urbanistische Vorschläge betrügerisch einzuschleichen, wobei sie einen nicht offensichtlichen Knoten bilden, der die Teile einer anscheinend gut aufgebauten Überlegung zusammenhält.

Ein sich aus derartigen Verdrehungen bei der Überlegung ergebendes Kuriosum führt sehr häufig zur Schlussfolgerung, auf raschem Wege die historischen Zentren für eine "kulturelle und künstlerische" Tätigkeit zu prädestinieren, die nicht näher identifiziert wird, in der unbedingten Annahme, dass derartige Tätigkeiten kein Verkehrsaufkommen mit sich bringen. Diese Hypothese bringt unweigerlich das leider nur allzu oft vorkommende Bild der leeren Museen, der verlassenen Bibliotheken, der desolaten und dekadenten Akademien in Erscheinung.

Selbst wenn andererseits zugegeben werden könnte, dass diese Hypothese sich zum

heutigen Tage ihre Berechtigung erworben hätte (was einen Grund für eine gewisse Enttäuschung darstellen würde), ist es richtig, optimistisch genug zu sein, um daran zu denken, dass die Situation (hinsichtlich des Verkehrs) noch schlechter werden kann: das heisst (hinsichtlich der kulturellen Belange) besser.

Nachdem diese wichtigen Klarstellungen vorangesetzt sind, erscheint die Tatsache nicht weniger offensichtlich, dass die Verkehrsplanung ein wesentliches Instrument darstellt, um das Problem der urbanistischen Planifikation im Rahmen der historischen Zentren lösen zu können: oder man müsste eher sagen, um das Problem der historischen Zentren im Rahmen der Stadplanung zu lösen.

Das Verkehrsproblem kann, *allgemein* gesehen, als ein Problem des Gegensatzes zwischen Nachfrage und Angebot betrachtet werden.

Zu diesem Zwecke kann es nützlich sein, einige weitere Betrachtungen anzuführen, die klarstellen, welche Bedeutung der Nachdruck auf der *Partikularität* unseres zur Debatte gestellten Themas hat.

1) Der Gegensatz wird in gesteigertem Masse in den historischen Zentren - besonders in den europäischen - durch das gleichzeitige Auftreten von zwei sich widersprechenden Tatsachen offensichtlich:

- einerseits das starke Verkehrsaufkommen im *historischen Zentrum* durch die Konzentration der äusserst starken Betätigungen kommerzieller und administrativer Art. Dies ist keine Regel ohne Ausnahmen: trotzdem ist sie in Italien in der Nähe von guten 90 Prozent der Fälle gültig (siehe Notiz 1).
- auf der anderen Seite die *ungenügende*, enge und mühsame Verkehrsfläche ohne ausreichenden Platz zum Abstellen der Fahrzeuge. Auch dies ist keine Allgemeinregel, doch besteht sie in einer bedeutenden Anzahl der Fälle - dies besonders im Hinblick auf Italien, wo die Strassenzüge im Stadttinneren noch fühlbar die ursprünglichen geblieben sind, die sehr oft noch aus dem Mittelalter stammen, weniger oft aus der Renaissance- oder Barock- Zeit (siehe Notiz 2), während sie (was sehr selten vorkommt) falls aus dem neunzehnten Jahrhundert - noch weit entfernt von dieser Weite und Geradlinigkeit sind, die den Städtebauern des napoleonischen Paris den missbrauchten Ruhm der Propheten des damaligen Verkehrs gebracht hat.

(1) Das historische Zentrum überschneidet sich mit dem Geschäftszentrum in Florenz, Bologna, Rom, Palermo, Turin, Verona, Mailand. Ausnahmen sind teilweise Genua, Arezzo, Bergamo.

(2) In Florenz, Bologna, Urbino, Siena = mittelalterlich; In Catania, Palermo = Barock.

2) So schematisiert, könnte die Situation der Unausgeglichenheit, die durch den Gegensatz dieser zwei Faktoren bestimmt wird (und sie kann es auch tatsächlich), bereinigt werden, indem man -nach Wahl- entweder auf den *ersten* vorzugsweise mehr Gewicht legt oder vorzugsweise auf den *zweiten* Faktor. Das heisst:

a) Die Verkehrsaufkommen verursachenden Funktionen von dem historischen Zentrum entfernen und sie alternativ in eine oder mehr verschiedene Örtlichkeiten zu verlegen.

Ein Beispiel für die Anwendung dieser Richtlinie, die in zahlreichen italienischen Städten verwirklicht wurde, wird später analysiert werden.

Es handelt sich um ein Vorgehen, welches nicht weniger als zwei, die historischen Zentren voll treffenden Fragereihen offen lässt, beim Versuch, das Kernproblem von seinem traditionellen Sitz wegzubringen. Und zwar:

- a1) die Frage der zurückgebliebenen (oder alternativen) Funktionen, das heisst die Frage der Auswahl der Funktionen, die belassen werden können oder die belassen werden müssen innerhalb des historischen Zentrums (und gegebenenfalls: die dorthin angezogen werden sollen).
- a2) die Frage der indirekten Auswirkungen auf das historische Zentrum, die von der Errichtung und Wohnbarmachung neuer Stadt- Strukturen abgeleitet werden müssen: Auswirkungen, die in einigen Fällen das Gegenteil von dem erreichen könnten, was durch die angewendeten Massnahmen bezweckt war.

b) oder:

Beibehaltung der modernen Funktionen "zentralistischer Art" im historischen Zentrum (wobei es eventuell verstärkt werden kann), wobei das Verkehrssystem in der Altstadt substantiell umgewandelt werden müsste. Wie wir in der Folge sehen werden, existieren auch von dieser Orientierung (wenn auch weniger oft) wichtige Beispiele in Italien. Und auch diese Richtlinie beinhaltet zwei wichtige Fragenkomplexe:

b1) Die Frage der Menge und Qualität der Veränderungen, die im beweglichen Netz des historischen Zentrums vorgenommen werden können (dürfen).

Die Bemerkung "können" und "dürfen" bezieht sich nicht nur auf die technischen Aspekte, sondern auch auf die wirtschaftlichen Grenzen, die gesetzt sind und vor allen auf die Forderungen zur Erhaltung und zum Schutz der Atmosphäre und der Architektur.

- b2) Die Frage der indirekten Auswirkungen, die von den im historischen Zentrum zugebilligten Tätigkeitsänderungen herrühren und die -ganz abgesehen von dem geplanten Verkehrssystem- als Endergebnis unannehmbare Abänderungen der physischen Konsistenz und der optischen Aspekte, die geschützt werden sollen, mit sich bringen können.

Bei der Auswahl zwischen diesen beiden Alternativ-Lösungen fallen viele Elemente ins Gewicht, die von Stadt zu Stadt stark verschieden sind. Neben diesen Elementen sind ausserdem mehr allgemeine Rücksichtnahmen in Betracht zu ziehen, die in die Möglichkeit einer konkreten Intervention in Verbindung mit den verschiedenen politischen Linien fallen.

Eine wichtige Betrachtung bezüglich der Auswahl zwischen den zwei Optionen ist zum Beispiel diejenige, welche sich auf die Rolle bezieht, die aus Tradition und entsprechend der in unserer Gesellschaft vorherrschenden gesetzgebenden Struktur der öffentlichen (lokalen) Behörde zufällt: eine Rolle, die im Falle einer Abänderungsintervention für das Verkehrsnetz allgemein eine aktive Form hat und die sich durch die Verwirklichung von Erzeugnissen und Gebäuden kundtut, die durch die öffentliche Hand projektiert, realisiert und verwaltet werden (wobei genau festgelegte rechtliche und finanzielle Mittel verwendet werden), während bei einer Aussiedlung der Tätigkeiten aus dem historischen Zentrum in eine andere Zone diese Verwirklichung allgemein ein bescheideneres Ausmass hat und sich durch die Auferlegung von Normen oder durch die Einführung von Abschreckmittel (an Ort und Stelle) und Anreizmittel (anderswo) manifestiert.

Heutzutage ist es möglich, eine langsame aber entschiedene Aufwärtsentwicklung in der traditionell der lokalen Behörde zustehenden Rolle (allgemein mehr der öffentlichen Verwaltung zustehenden Rolle) festzustellen und somit kann man bedeutende Veränderungen in der Verfügbarkeit direkter und indirekter Instrumente für die Stadtplanung erwarten.

- 3) Bei einer Betrachtung des Problems aus dem Gesichtswinkel des Verhältnisses Nachfrage/Angebot ist die Kausal-Abhängigkeit zu unterstreichen, die diese zwei Aspekte eines einzigen Phänomens aneinander bindet.

Die Nachfrage erscheint Ihnen effektiv nicht wie etwas Bestimmtes, sondern wie etwas Empfindliches und durch die Gesamtheit der Angebote zu Beeinflussendes.

Man kann gewiss sein, dass die Heraushebung des gegenwärtigen Regimes der Betätigungen innerhalb eines historischen Zentrums, das sich in einer Phase

von Aufstauungen befindet, eine Massnahme der Nachfrage darstellt, die nicht mehr von Bedeutung sein wird, sobald gegebenenfalls die Arbeiten der Rationalisierung oder -wenn möglich- der Erweiterung der Verkehrsfläche realisiert sein werden.

Das augenblickliche Netz mit seiner begrenzten Aufnahmefähigkeit und mit den Stauungen, die sich daraus ergeben, stellt eine Einengung dar, die -so bald sie einmal ausgeschaltet ist- einem Kettenvorgang Platz gibt: Erhöhung der Aufnahmefähigkeit - Erhöhung des Verkehrsflusses - Entwicklung von Tätigkeiten, die die Zugänglichkeit ausnutzen - Erhöhung der Nachfrage.

Ein solcher Kettenvorgang kann sich natürlich nicht bis ins unendliche entwickeln; Es ist jedoch wahrscheinlich, dass man lange vor Erreichung der Situation eines Gleichgewichtes veranlasst ist, der Massnahme der Interventionen "zur Rationalisierung" entsprechend dem heutigen Regime bei den Ortsverlegungen um eine lange Zeit zuvorkommen.

Die Anwendbarkeit dieser Gesetzesart von Say bei Verkehrsproblemen ist gut bekannt; im Fall von historischen Zentren ist jedoch ihre Bedeutung besonders gross.

In der Tat -wenn man ihre Bedeutung nicht berücksichtigt- wurde man nicht nur riskieren, in die "Eskalation" der weit ausserhalb der wirtschaftlichen Konvenienz liegenden Interventionen hineingezogen zu werden. Dies ist ziemlich sicher. Ausserdem würde sich im weiteren Verlauf eine nicht wieder gutzumachende Zerstörung von bewohnten Gebieten, geschichtlichen und architektonischen Denkmälern ergeben, die einen einzigartigen und unersetzlichen Besitz der alten Städte darstellen.

Dasselbe Gesetz hat bedeutende Anwendungsmöglichkeiten positiver und indirekter Art im Rahmen der Strategie der Ableitung der Verkehrsfördernden Tätigkeiten ausserhalb der historischen Zentren. In einem solchen Fall erweist sich die Infrastruktur der Transporte *ausserhalb der historischen Zentren* als einer der wirksamsten Instrumente, über die eine öffentliche Verwaltung heute verfügt.

So findet der den Technikern wohl bekannte, aber vom Publikum nicht immer gut aufgenommene paradoxe Fall seine Rechtfertigung, und zwar dass nicht nötigerweise die vernünftigste und wirkungsvollste Intervention auf dem Sektor der Verkehrsflüssigkeit dort angesetzt werden muss, wo die auffälligsten Fälle von Stauungen im Fahrzeugstrom registriert werden.

Sei es um auf der Linie der vorangegangenen Feststellungen zu verbleiben - was eher einer Rede über Spezialfälle als einer Allgemeinheit gleichkommt- sei es um den früheren Bemerkungen mehr Gewicht zu geben, erscheint es notwendig, den verbleibenden kurzen Zeitraum, der zur Verfügung steht, der Illustration einiger konkreter Fälle zu widmen.

Die Fälle, die gewählt werden -das heisst derjenige von Rom und derjenige von Venedig- erscheinen dazu geeignet, entsprechend darzustellen, wie jeder der früher angeschnittenen Punkte in der Wirklichkeit aussieht: im einzelnen in der Wirklichkeit unseres Landes.

Wie es immer passiert, wenn die Beispielgebung einen instrumentalen Zweck verfolgt, nimmt die Darstellung der Wirklichkeit eine schematische Form an; und die spezifischen Eigenheiten, die zur Darstellung von Musterfällen angenommen wurden, erscheinen übertrieben kontrastiert zum Zwecke des Besseren Erkennens der Unterschiede. Es ist daher notwendig, darauf hinzuweisen, dass von einem beliebigen anderen Gesichtspunkt aus eine fast karikaturistische Vereinfachung der auf den nächsten Seiten aufgezeichneten Realitäten als unzulässig resultieren würde.

Rom, eine vorwiegend im Landesinneren gelegene Stadt (obwohl sie nicht weit vom Meer entfernt ist), sticht klar hervor, sei es durch die Bevölkerungszahl (2 Millionen 600 Tausend Einwohner) sei es durch die Ausdehnung des verbauten Raumes (etwa dreissigtausend Hektar - 75.000 acres) gegenüber einem weiten umliegenden Gebiet, das schwach in der Terminologie des "Urbanisierens" und wenig bevölkert ist.

Sie ist durch eine sehr lebhafte Aufwärtsentwicklung charakterisiert (der Zeitraum der Verdoppelung der Bevölkerung wurde im Laufe des letzten Jahrhunderts innerhalb etwa 25 Jahren erzielt), verbunden mit der vielfältigen Aufgabe als Hauptstadt des Landes und seiner steigenden funktionsmässigen Wichtigkeit.

Ausser der grossen Verteilung von isolierten Denkmälern repräsentiert das kompakte historische Zentrum einen kleinen Teil der Stadtfläche.

Venedig, eine Insel in der Lagune, eine maritime Stadt par excellence, mittlerer Ausmasse entsprechend dem italienischen Standard, sei es im Hinblick auf die Bevölkerungszahl (130.000 Einwohner) sei es vor allem im Hinblick auf die verbaute Fläche (das Mosaik der Inseln, aus denen die Stadt gebildet ist, bedeckt eine Fläche von ungefähr sechshundert Hektar - 1.500 acres) ist in einem dicht bevölkerten regionalen Raum eingebettet, der über ein dichtes städtisches System verfügt, wo auf einer Distanz von wenigen Kilometern gleichgrosse Städte oder Städte mit grösseren Ausmassen nicht fehlen.

Bevölkerungsmässig ist sie einem sukzessiven Abfall unterworfen, wie auch Schwierigkeiten mit der Wasserversorgung und geologischer Art, die die Stabilität der Stadt stark in Frage stellen. All dies trägt dazu bei, die Zukunft der Stadt, die sich vollkommen mit dem historischen Zentrum identifiziert, immer mehr ungewiss und umstritten zu machen.

Lediglich die Verkehrsprobleme aus der Vielfalt von Problemen herauszugreifen, die die Zukunft dieser zwei so verschiedenen Städte betreffen, ist ein schwieriges wenn nicht unmögliches Unterfangen; und es soll gewiss nicht versucht werden, es in diesem Rahmen zu verwirklichen, sondern nur so viel wie für unser Thema notwendig ist. Um die ersten Zeilen eines kürzlich erschienen Artikels von John W. Dyckman "Transportation in Cities" zu zitieren: die städtischen Verkehrsprobleme sind nicht neu auf dieser Erde. Im ersten Jahrhundert nach Christus war die Stadtverwaltung von Rom gezwungen, die Verstopfung der Strassen dadurch zu erleichtern, dass der Fahrzeugverkehr -mit Ausnahme der staatlichen Fahrzeuge- auf die Nachtstunden begrenzt wurde.

In dieser Epoche war Rom ausserdem die einzige wirklich "grosse" Stadt in der westlichen Welt und für viele der nachfolgenden Jahrhunderte stellten ihre Verkehrsprobleme mehr die Ausnahme als die Regel dar." (1)

Das Verkehrsproblem im Zentrum Roms ist nicht nur ernst, sondern auch von einer speziellen und charakteristischen Art. Das Phänomen kann teilweise von der technischen Seite her erklärt werden als logische Schlussfolgerung des tatsächlichen Zustandes der heutigen Verkehrsfläche, die in weitem Masse aus den vergangenen Jahrhunderten ererbt wurde und für die heutigen Transportmittel und Verkehrsaufkommen nicht geeignet sind; und zum Teil bezieht sich dies auf die in der Stadt vorherrschende Art des Lebens, die wieder ihrerseits Ausdruck einer besonderen Sozialordnung ist, sowie auch der Gewohnheiten und Traditionen, die ein wirkliches und eigentliches, modernes Volkstum ergeben.

Um sich davon zu überzeugen, ist es nicht notwendig, lange in der ewigen Stadt gelebt zu haben: es genügt über einen Kilometer ein Fahrzeug im Stadttinneren gelenkt zu haben oder zur Stosszeit irgendein öffentliches Verkehrsmittel zu benutzen.

Trotzdem ist der Verkehrsanfall, der die Strassen des historischen Zentrums betrifft, verhältnismässig bescheiden. Der Effekt einer aussergewöhnlichen Verkehrstauung wird somit (wie im Finale der italienischen Oper) durch die Erregung der Verkehrsteilnehmer erzielt, die sich dramatisch gegen eine suggestive und komplizierte Szenerie bewegen.

Dennoch ist das Verhalten der Einzelnen und besonders die Verwendung des eigenen Personautos anstelle des öffentlichen Verkehrsmittels, wie man sagen kann, nicht unrationell sondern eher "rationell" im Ausmasse wie sich die individuelle Konvenienz im Rahmen der tatsächlichen Desorganisation des Systems

(1) John W. Dyckman, *Transportation in Cities*, Scientific American, Sept. 1965

durchsetzen kann (nicht aber im imaginären Rahmen einer eventuellen Organisation und noch weniger in der Theorie des Respektes vor den gültigen Vorschriften).

Wie gut bekannt ist, bedeutet ein derart "rationelles" Benehmen leider keine geeignete Vorgangsweise, im ein Optimum nicht nur absolut ausgedrückt, sondern nicht einmal oberflächlich ausgedrückt, zu erreichen. Vom Standpunkt eines individuellen Kriteriums aus gesehen kann somit, analog dazu, die Aufrechterhaltung und sogar die neue Ortszuweisung der verkehrsfördernden Tätigkeiten im historischen Zentrum nicht als ein "unrationelles" Verhalten betrachtet werden. Im Hinblick auf das gegenwärtige Verkehrsnetz, die Verteilung der Parkplätze und den Dienst- Rhythmus der öffentlichen Verkehrsmittel ist es nicht unwahrscheinlich, dass bezüglich einer zusätzlichen (am Rande liegenden) Linienführung mit beliebig zwischen den jetzt im Raume des gesamten Stadtgebietes zur Auswahl existierenden Ausgangs- und Bestimmungspunkte, Piazza Colonna, was die Zugängigkeit anbelangt (unter Berücksichtigung einer günstigen Kombination des Zeitverlustes und der Fahrtspesen)- einen Platz ersten Ranges (oder zumindest: unter den ersten) einnehmen soll.

Wenn all dies wahr ist, so erscheint das *gegenwärtige Verkehrsproblem* als bedeutend überdimensioniert; die Verkehrsmittel, die *dieses* Verkehrsaufkommen schlecht und recht flüssig halten sollen, sind von der technischen Seite her verfügbar und nicht einmal zu kostspielig; und die Schwierigkeiten sind gewiss nicht unüberwindlich, wenn sie mit anderwärts existierenden, technisch schwierigen Situationen verglichen werden. Dies immer unter der Voraussetzung, dass man bereit ist, äusserst unpopuläre Massnahmen in Kauf nehmen zu wollen und zu können, wie sie die Rationalisierung der Arbeitszeit und eine wirksamere Disziplin in der Respektierung der Verkehrs- und Parkvorschriften darstellen. Die Sachen sehen anders aus, wenn man die gegenwärtige Tendenz der Erhöhung der privaten Motorisation in Italien und besonders in Rom in Betracht zieht.

Die Perspektive ist aber viel dramatischer, wenn man die Faktoren der Verkehrsentwicklung überprüft.

Wegen einer Vielfalt von Tätigkeiten bedeutet das historische Zentrum für Rom noch heute seinen funktionsmässigen Pol: administrative, politische, religiöse, diplomatische, geschäftliche, kulturelle, der Erholung und dem Fremdenverkehr gewidmete Tätigkeiten sind vertreten.

Die Gesamtheit dieser Funktionen nimmt von Tag zu Tag zu, in einem bedeutend höheren Rhythmus als der Bevölkerungszuwachs.

Die Ausdehnung wird mit dem Anpassungsprozess verbunden, der glücklicherweise für die Hauptstadt von Interesse ist; ein Prozess durch den sich ihre

wirtschaftliche Struktur bereichert und diversifiziert. Seine Rolle ergänzt sich und wird einschneidender, sei es hinsichtlich der allgemeinen sozialökonomischen Evolution, sei es hinsichtlich der steigenden Verpflichtung der öffentlichen Hand an den produktiven Tätigkeiten (ausser der traditionellen Verwaltung).

Das stufenweise Ansteigen des Gleichgewichtes der südlichen Regionen gegenüber denjenigen des Nordens schliesslich trägt dazu bei, in Rom den funktionsmässigen Angelpunkt Italiens - neben dem geographischen und gesetzgebenden - tendenziös in Einklang zu bringen.

Deswegen entspricht das Phänomen einer weiteren schnellen Entwicklung drittseitiger Tätigkeiten auf hohem Niveau nicht nur einer klaren Tendenz im Tatbestand, sondern sie ist ausserdem als positives Element und vorantreibender Faktor im Rahmen der Expansion des gesamten nationalen Systems anzuerkennen.

Gemeinhin bedeutet die Hypothese allein, dass alles im historischen Zentrum Roms zusammengeführt wird, einen wirklichen und richtigen Alptraum: im übrigen handelt es sich um eine Prospektive, die keine Möglichkeit haben wird, sich zu verwirklichen: in den zentral gelegenen Vierteln der Hauptstadt manifestiert sich schon heute nicht nur ein Rückgang der ortsansässigen Bevölkerung (was eine normale Entwicklung für jedes beliebige Stadtzentrum ist), sondern auch -alles zusammen- (und dies ist weniger bekannt) eine akzentuierte Flexibilität in zahlreichen Tätigkeitsbereichen.

Somit eine Erleichterung aus einigen Aspekten heraus; aber nicht ohne schwerwiegende negative Auswirkungen.

In der Tat nimmt man Anteil an einer ungeordneten Tätigkeitsstreuung teils auf den Sektoren der öffentlichen und privaten Verwaltung, des Finanz- und Kreditwesens, der Versicherungen, des Handels, der Kultur und des Kultes, der Diplomatie, des Nachrichtenwesens, der Spezial- und Berufsberatung, der Politik - immer innerhalb des bewohnten Stadtgebietes - in äusserst unterschiedlichen Gegenden. Diese anorganische Konstellation von Aufgabengebieten, die noch dazu ein erhöhtes Erfordernis nach gegenseitigen Zwischenverbindungen haben, kompromittiert noch zusätzlich die leider schon sprichwörtlich niedrige Leistungsfähigkeit der Hauptstadt und schafft neue, schwere und komplexe Probleme des Verkehrs und der Verbindungen von einem Ende des Stadt zum anderen.

Man zahlt somit einen teuren Preis für den spontanen Mechanismus des Ablenkens vom historischen Zentrum. Nach einer Reihe von Raumwidmungsplänen, die auf einem Zusammenwirken des historischen und funktionellen Zentrums Roms bestanden, erscheint in dem im Jahre 1962 approbierten, jetzt

gültigen Plan ein revolutionärer Vorschlag (selbst wenn er als Idee bereits dreissig Jahre alt ist): ein Vorschlag, der uns mit einem konventionellen Ausdruck (wie dies bei den Städteplanern üblich ist) bekanntgegeben wird, und zwar der sogenannten "Asse Attrezzato" (Berührungssachse Ä).

Kurz gesagt ist die Idee so, dass in einer Zone fast ohne Bauwerke, die sich in der Nähe des historischen Zentrums befindet (nicht mehr als 7 km Luftlinie), ganz neu eine Art geradliniger Satellitenstadt geschaffen wird, in der das neue funktionsmässige Zentrum für das gesamte römische Stadtgebiet Platz finden kann.

Hier werden entlang eines Geländestreifens verschiedener Breite (höchstens einige hundert Meter) und mit der Hauptlinie 7 km lang und ebenso lang mit den zwei Nebenverlängerungen, komplette Stadtviertel von Gebäuden für Büros, Verwaltung, öffentliche und private Ämter Platz finden, aber auch Kaffeehäuser, Theater, Versammlungssäle, Bibliotheken, Restaurants, Kaufhäuser. (an einem Ende dieses Systems wird sich das Lenkungszentrum des "Eur" (? römisches Stadtbauart ?) befinden; an einem anderen ein grosses Spital und beim dritten ein neuer Hochschulbau).

Zahlreiche Baulichkeiten werden Platz für die Unterbringung von Dienstleistungsbetrieben bieten, wie mehrstöckige Parkgelegenheiten, von denen eine grosse Anzahl notwendig sein wird; es wird dort auch einen gewissen Prozentsatz ständig bewohnten Wohnraumes und Hotels geben. Die weitläufigen und hohen Gebäude werden untereinander durch Leerraum und Grünflächen unterbrochen sein: wirkliche und richtige Parkanlagen (die wichtigste davon in der Gegend der via Appia); das Ganze wird entlang eines grossartigen Bündels von parallelen Kleinstrukturen (l' "asse attrezzato") (Berührungssachse) angeordnet werden, verbunden mit den grossen nationalen Autobahnen vom Norden, Westen und Süden und wird in der Lage sein, ein hohes Verkehrsaufkommen mit verschiedenen Geschwindigkeiten der einzelnen Fahrzeuge in die richtigen Bahnen zu lenken, auf verschiedenen Spuren bestimmt für Privatautos, Autobusse, städtische Verkehrsmittel und es (das Verkehrsaufkommen) durch entsprechende Kreuzungen auf verschiedenen Ebenen über die sekundären und tertiären Verbindungswege bis zum Endbestimmungsort, Parkplatz, Stiegen oder bewegliche Treppen für Fussgänger zu verteilen. Um eine Idee von der Weitläufigkeit des Unterfangens zu geben, sollte es genügen zu sagen, dass es sich über mehr als 1.000 Hektar (= 2.500 acres) erstrecken wird, mehr als 60 Millionen Kubikmeter (= 1.800 Millionen Kubikfuss) Baumaterialien müssen bewegt werden und die Kosten werden mehrere tausend Milliarden Lire (teilweise für Infrastruktur, teilweise für Bauten) betragen.

In der laufenden urbanistischen Literatur findet man selten einen Vorschlag, der für die Dimensionen und Eigenartigkeiten des Regulierungsplanes für Rom vergleichbar wäre. Für gewisse Aspekte könnte man vielleicht einen Vergleich mit der "Linear City" ziehen, die jetzt entlang der Cross Brooklyn Expressway und

der Queens Interborough Expressway projektiert wird. Ein Wohn-Strassenbaukomplex in der Länge von sechs Meilen, der Investitionen für einige hunderttausende Dollar erforderlich machen wird. Die Initiative hat den Charakter eines "Joint Development" und ist die Beteiligung der Bundesregierung, New York's und verschiedener Ministerien ("Transportation", "Housing", "Urban Development") zugesichert; ausserdem wird auf verschiedenen Sektoren das "Department of Health, Education and Welfare" intervenieren.

Die "Ford Foundation" wird einen Teil der Studien finanzieren; während die Ausführung einer in Gründung begriffenen "Linear City Development Corporation" anvertraut werden wird.

Unter Berücksichtigung der Aktualität des Problems der "Asse Attrezzato" und der im Gange befindlichen Diskussion über die Betrauung zur Übernahme der Initiative durch eine eigens zu gründende Institution, handelt es sich um einen Versuch, der grosses Interesse verdient.

Eine erschöpfende Beschreibung der Idee und der Pläne für die "Asse Attrezzato" würde viele Stunden in Anspruch nehmen (die nicht zur Verfügung stehen).

Zur Erreichung unseres Zieles wird es ausreichend sein, sie (= Asse Attrezzato) in groben Zügen zu definieren, um herauszufinden, in welcher Beziehung dieser Vorschlag mit dem historischen Zentrum steht, mit dem wir uns hier beschäftigen.

Die Strategie der "A.A." gegenüber dem historischen Zentrum kann man sich wie einen auf der Verbundenheit untereinander aufgebauten Vorgang - in zwei Stadien - mit indirekten Auswirkungen vorstellen.

Das erste Stadium ist die Verwirklichung eines weitläufigen Bündels von Verkehrsflächen, wodurch der Raum betroffen wird, der sich bogenförmig vom Nordosten der Stadt nach Südwesten erstreckt.

Als indirekte Auswirkung: die Verbesserung der Verkehrsbedingungen in einer Gegend, die heute fast vollkommen ohne Strassen ist (mit Ausnahme der Radialstrassen, durch die man in das alte Zentrum hineinkommt).

Als indirekte Auswirkung: in dieser Gegend werden alle diejenigen Tätigkeiten angezogen, die eine grosse (= leichte) Zugänglichkeit erfordern: vor allem administrative und kommerzielle Tätigkeiten auf hohem Niveau.

Seinerseits wird sich dieser Anziehungs-Effekt in einem Auftrieb für das Verlassen des historischen Zentrums in allen Tätigkeiten dieser Art widerspiegeln, deren grösster Teil jetzt die Ursache für die täglichen Schwierigkeiten im Verkehrsablauf im ältesten Teil der Stadt bildet. Dies müsste innerhalb des historischen Zentrums - die Weiterentwicklung eines besser geeigneten Verwendungsfächers zulassen: repräsentativer, kultureller, geschäftsmässiger, touristischer und wohnmässiger Art.

Das steigende Niveau der Wohnraumnachfrage im historischen Zentrum ist eine der interessantesten, jetzt im Gange befindlichen Aufholungstendenzen, die gewiss noch weiter entwickelt werden können.

Gleichzeitig würde dies Fussgängerzonen - gemäss einem bereits festgelegten und teilweise in die Wege geleiteten Programm - zulassen (nicht ohne starke Gegenstimmen). Nach weitläufiger Überprüfung der logischen Begründung für die Operation "Asse Attrezzato" kann man die Gelegenheit ergreifen, um den Grad der Zwischenverbindung zu untersuchen, der die verschiedenen urbanistischen Eingriffe eng miteinander verbindet und um zur Folgerung zu kommen, dass keiner von ihnen - und umso weniger eine isolierte Verkehrs - Grossintervention - für sich selbst die Lösung des komplexen Stadtplanungsproblems entscheiden kann. Es wird eher der Beweis gelingen, dass einige ausserhalb des historischen Zentrums durchgeführte Interventionen, damit enden würden, dass sie Rückschlags - Phänomene auslösen, die - wenn sie nicht unter Kontrolle gebracht werden - zu Konsequenzen führen würden, die den erwünschten entgegengesetzt sind.

Die Schaffung eines neuen, wichtigen Strassensystems ausserhalb des zentralen Kerns, aber in das Verkehrsnetz der Stadt gut eingefügt, bildet vor allem eine Erwartung der Erleichterung hinsichtlich aller anderen Zweige der heute grösstenteils überlasteten Verkehrsnetze.

Auf Grund dieser Voraussetzungen wurde für lange Zeit die Idee des "Asse Attrezzato" verteidigt, wovon vor allem die verkehrsmässigen Aspekte und Vorteile ins Rampenlicht gesetzt wurden. (Fussnote 1)

Heute muss das Problem auf realistischere Art angesehen werden. Die Idee des "Asse Attrezzato" rechtfertigt sich gründlichst auf Grund der Früher angestellten Überlegungen (die an dieser Stelle nur in Eile und von ungefähr abgewickelt werden konnten). Was jedoch den Verkehr anbelangt, so ist es sehr wahrscheinlich, dass die Verwirklichung des projektierten neuen Strassensystems - wenn es nicht von anderen wichtigen urbanistischen Interventionen begleitet wäre - eine wesentliche Umwandlung und als Ganzes eine Zunahme des städtischen Verkehrsaufkommens bewirkte: als Auswirkung davon wären viele Strassen der Stadt (auch wenn nicht nötigerweise im Herzen des historischen Zentrums) bald unerträglichen Belastungen ausgesetzt.

Der Regulierungsplan sieht somit notwendigerweise eine Reihe ergänzender Interventionen vor: wobei festzuhalten ist, dass die dringendste in der Verwirklichung einiger Abschnitte der Stadtschnellbahn besteht.

Es ist zu wünschen, dass diese Verwirklichung so bald wie möglich stattfindet, trotz der unglaublichen Verzögerungen, die das Projekt und die Ausführung

(1) Siehe Bericht des technischen Ausschusses.

beeinflusst haben: die lange Geschichte der römischen Stadtbahn geht nunmehr bereits in das grosse Buch der Legenden der ewigen Stadt ein.

Übrigens sind die Hindernisse bedeutend: es genügt zu sagen, dass sich in Rom das klassische Problem der Stadtbahn von der verkehrten Seite präsentiert. Der Wert der unter der Erde befindlichen Baulichkeiten ist grösser als derjenige über der Erde. Es ist somit klar, dass bei der Zuendebringung des Werkes bedeutende Schwierigkeiten und Auslagen überwunden werden müssen.

Auf jeden Fall muss man sich darüber im Klaren sein, dass das Ausmass der Nützlichkeit und Wirksamkeit des Stadtbahnnetzes nicht auf Grund der finanziellen Ergebnisse der Betriebsführung bewertet werden kann, sondern vor allem auf Grund des Beitrages, den diese neue Infrastruktur bringen wird, um das Problem der Stauungen auf der Verkehrsfläche zu erleichtern und um die nötige Beweglichkeit für den grosstädtischen Organismus der Hauptstadt sicherzustellen, wobei vor allem der Verkehr zwischen dem historischen Zentrum und den neuen Vierteln mit der grössten Tätigkeitsentfaltung in flüssiger Verbindung gehalten werden muss.

Venedig - hört man bereits überall sagen - ist in Gefahr. Die Erde und das Wasser, die Elemente und die Menschen haben sich für ihr baldiges Ende verschworen.

Die Symptome des Unterganges betreffen nicht nur die physische Wirklichkeit der Stadt, sondern noch mehr ihre sozialökonomische Struktur.

Während der letzten 18 Jahre ist die Inselbevölkerung ständig zurückgegangen: um fast 40.000 Menschen in den letzten zehn Jahren.

Vielleicht könnte man über Venedig das sagen, was Prof. Gutheim einmal über die Stadtzentren im allgemeinen sagte:

"Anstatt uns über den Bevölkerungsrückgang in den Innenvierteln zu beklagen, müssten wir uns fragen auf welche Art die Verminderung der Stauungen, der Rückgang der Grundstückpreise und andere Änderungen dazu verwendet werden können, das zu verschaffen, was die Stadtzentren sehr selten besitzen: die "livability" (= Lebensfähigkeit)."

Dies alles ist - allgemein gesehen - in Ordnung. Aber im Falle von Venedig hat die Situation ganz besondere Züge, die alle schlussendlich auf die hervorstechendste Eigenart dieser in der Welt einzigen Stadt zurückgeführt werden können: die Isolierung; und es ist unumgänglich notwendig, diese einzigartigen Besonderheiten zu berücksichtigen. Ein genaues Studium der Statistiken enthüllt, dass der Bevölkerungsrückgang äusserst verschiedenartig ist: es verbleiben auf der Insel sehr wenige wohlhabende Familien (die sich ein Leben mit wenig Arbeit leisten können, grosse Auslagen bewältigen können, die über persönliches Eigentum verfügen und die eigene Mittel verfügbar haben, um die fehlenden

öffentlichen Mittel ersetzen zu können); und auf der anderen Seite bleiben dort viele Familien, die arm sind, besonders die alten und untätigen Mitglieder, die sich die Auslagen für eine Übersiedlung nicht leisten können und die als Ausflüchtige am Rande der Gesellschaft leben. Das Durchschnittsalter ist von 34,5 auf 38,6 Jahre innerhalb des Zeitraumes zwischen 1951 und 1966 angestiegen.

Das Verhältnis Nicht-Berufstätige/Berufstätige war 1951 13 und ist jetzt (1968) 19%. Es muss anerkannt werden, dass der Fremdenverkehr bestimmt nicht die Grundlage für das örtliche wirtschaftliche Leben ist, noch wird es leicht sein, dass es dasselbe in Zukunft ist.

Und -was ernster ist- die Vorstellung einer Insel, die nur von Touristen, Hotelbesitzern, Kellnern bewohnt ist, scheint wirklich keine bedrückende Zukunftsaussicht für die Stadt von Venedig zu sein, dass sie so nicht nur physisch und wirtschaftlich, sondern auch sozial und intellektuell leben soll.

Es herrscht somit jetzt die Meinung vor, dass die Zukunft Venedigs an die Möglichkeit gebunden ist, der Insel nicht allein die physische Stabilität zu garantieren und den Schutz vor dem Wasser, sondern auch eine entsprechende Mischung wirtschaftlicher Tätigkeiten für eine in sozialer Hinsicht ausgeglichene Bevölkerung. Dieser Vorschlag kann in der Notwendigkeit seine Lösung finden, in Venedig eine hervorragende Serie geeignet gewählter Funktionen nachträglich zu entwickeln und die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass dieselben mit einem Grad der Wirksamkeit ausgedrückt werden können, der demjenigen vergleichbar ist, wie er in den wichtigeren Städten des Festlandes vorherrscht: es versteht sich von selbst, dass dies alles geschehen müsste, ohne die Konservierung dieses Wunders an städtischer Architektur im mindesten zu kompromittieren.

Es handelt sich um eine Orientierung, die die Mehrheit der Meinungen für sich hat - darunter ist die Stellung der UNESCO von besonderer Bedeutung. Es muss dringend eine Handlung gesetzt werden "denn es ist nicht sicher, dass eine zum Museum gewordene Stadt, die zum Teile entvölkert ist und nur über eine unsichere wirtschaftliche Kapazität verfügt, in der Lage sein könnte, sich gegen die Natur und gegen die schädigenden Einflüsse der menschlichen Tätigkeit so wirksam zu schützen wie eine im vollen Rythmus der Expansion befindliche Stadt," (Fussnote 1).

Insbesondere wenn sie auf die Erhöhung der Arbeitsplätze und deren Güte auf der Insel besteht; sowie auf der Reorganisation des Hafens für die Handelsschifffahrt, auf der Förderung der Ansiedlung von Direktionen der Wirtschaftswelt und von Finanzorganisationen; auf der Verbesserung der Aufnahmefähigkeit von Touristen; auf der Anziehungskraft für kulturelle, künstlerische und wissenschaftliche Tätigkeiten auf einem internationalen Niveau (Fussnote 2); auf der Aufrechter-

(1) Ali Brioni, Spezial - Assistent des Generaldirektors der UNESCO.

(2) *Venedig, Stadt der Studien*.

haltung und Verstärkung der Sitze der lokalen öffentlichen Verwaltung und der vom Staate dezentrierten Organe mit juridischem, der Finanzweltangehörigen und technischen Charakter.

Um dieser Rede einen Sinn zu geben, liegt die Notwendigkeit klar auf der Hand, dass die auf die Funktionen Bezug habende Einfluss-Sphäre ein geographisch bedeutend grösseres Quadrat beherrschen muss als das Lagunen-Milieu und das gleiche Gemeindegebiet.

Die Sache ist möglich und alles andere als utopisch.

Das Berichtsgebiet von Venedig ist nicht die Lagune sondern die ganze Region Venetiens mit dem organischen und wirksamen Netz seiner vielen lebhaften Städte.

Die Funktion Venedigs identifiziert sich spontan mit derjenigen der Hauptstadt der Region.

Nun ist aber die Rolle klar, die ein schnelles innerstädtisches und zwischenstädtisches Verkehrssystem in diesem Rahmen spielen kann. Und in diesem Sinne hat tatsächlich schon vor einigen Monaten eine vom Ministerium für öffentliche Arbeiten ernannte Kommission ihre Arbeiten begonnen. Die Politik der Wiedererlangung der Zentralität von Venedig gegenüber dem Mit-Ansiedlungsgebiet von Ost-Venetien ist - von den Ausmassen abgesehen - geometrisch und funktionsmässig gleich derjenigen, die vom "Bay Area Rapid Transit Project" zur Wiedererlangung der Zentralität von San Francisco gegenüber der Mit-Urbanisation der Bai (Fussnote 1) verfolgt wird.

Bislang bleibt jeder Vergleich hier stehen. Der Fall Venedigs ist unter allen Gesichtspunkten vollkommen einzigartig.

Um sich davon überzeugen zu können, ist es vor allem nötig, das Verkehrssystem von Venedig mit einer etwas realistischeren Haltung zu beobachten, als diejenige ist, die in unseren heiligen Texten der modernen Urbanistik vorherrschen.

In der gegenwärtigen urbanistischen Kultur ist es allgemein üblich, sich auf Venedig zu beziehen wie auf ein Idealmodell eines beweglichen urbanen Systems - nicht nur wegen des Reichtums der ästhetischen und symbolischen Auffassung - verbunden mit jedem beliebigen inneren Verlauf an seiner unvergleichlichen architektonischen Atmosphäre, aber ganz spezifisch wegen der logischen Funktionsgerechtigkeit der verschiedenen Verkehrslinien und besonders wegen der klaren Trennung zwischen Fussgängerwegen (und Aufenthaltsplätzen) - die unbestritten auf den natürlichen und künstlichen Inseln, aus denen sich die Stadt zusammensetzt, prädominieren und den Fahrzeugtransportmitteln sei es für Personen, sei es für Waren, die ausschliesslich für die Wasserwege in Frage kommen.

(1) Der Knotenpunkt des Festlandes ist Oakland; die Abzweigungen gehen nach Norden (Berkeley-Richmond nach Osten Walnut Creek-Concord) und nach Süden (Hayward-Fremont).

Diese Interpretation ist allerdings -obwohl sie keinerlei utopischem Einfluss unterworfen ist- etwas von Romantik durchsetzt, sie sündigt, indem sie es vernachlässigt, eine wirklichkeitsnahe Gegenüberstellung zwischen den Erfordernissen (und der geeigneten Mittel, um ihnen zu dienen) des Transportwesens zu vervollkommen, wie sie sich in der übrigen Welt äussern und wie sie sich in der Inselstadt äussern. Venedig geniesst (und man soll dies so sagen) die Anwesenheit des Automobils.

Dies ist ein Privileg, welches mit einer Reihe von Verzichten bezahlt wird. Das beliebig zur Verfügung stehende Automobil mit allen seinen Einschränkungen und Mängeln garantiert effektiv eine grosse Reihe von Dienstleistungen, die Möglichkeiten, zu jedem Ziel zu gelangen oder sich weitmöglichst zu nähern, ohne zu Anmarschwegen gezwungen oder einem festliegenden Zeitplan unterworfen zu sein, die Möglichkeit Sachen und Personen zu befördern; die Anpassungsfähigkeit in der Geschwindigkeit, die ihm die Zurücklegung von Strecken verschiedener Art gestattet - von den städtischen Strassen zu den kontinentalen und die Bequemlichkeit während der Reise, sowie ein gewisser Grad Sicherheit.

In allen Städten der Welt und besonders in den grösseren erscheinen die Einschränkungen und Unannehmlichkeiten bei den individuellen Fahrzeugen unleugbar sehr klar und man richtet sich daher immer mehr zu einer Integration dieser Transportmittel mit anderen Fahrzeugtypen aus, sowie auch des Systems, teilweise zu anderen Arten des Autos (Taxi, Autobus, Lastauto, Motorrad, Lieferwagen, Roller, Fahrräder, etc.) teilweise mehr oder weniger unterschiedlich, immer weiter bis zum Stadtbahn- oder Flugzeugtransport.

Es bleibt jedenfalls wahr, dass derartige Alternativsysteme sich in einen ergänzenden Rahmen einpassen und nicht in einen ersetzenden Rahmen, für den durch die Leistungen des Privatautos gegeben; unterdessen ist im grössten Teil der Fälle die Verbesserung des komplexen Verkehrssystems der besseren Qualifikation der Rolle des letzteren (Privatautos) anvertraut : nicht seiner Eliminierung.

In Venedig ist die Situation radikal unterschiedlich . - Die jetzt in Gebrauch befindlichen Verkehrsmittel, Gondeln und Motorboote, können wirklich kein einheitliches Bild sicherstellen; und die Nichtbenutzbarkeit konventioneller Strassenverkehrsmittel -aus klar auf der Hand liegenden Gründen- schafft besondere Anforderungen, sobald man diesen spezifischen und eher abgetrennten Komplex verschiedener Systeme durch irgendein erneuerndes Instrument - in der Absicht, die Wirksamkeit zu erhöhen - ergänzen möchte. Die Konzeption eines für die venezianische Situation geeigneten Verkehrssystems erfordert aller Wahrscheinlichkeit nach eine Position der vollkommenen Erneuerung, auch hinsichtlich der allerneuesten und perfektioniertesten technologischen Lösungen, weil sie sich nicht an die Ergänzungsmöglichkeiten anlehnen kann, die in den konventionellen

Städten durch die zur Verfügung stehende Reihe von Alternativ-Verkehrssystemen, die bedeutend reichhaltiger und wirksamer sind als dies auf der Insel möglich ist handelt es sich somit um eine wirkliche und effektive Herausforderung der Technologie, die durch ein derartiges Projekt gesetzt wird, nicht nur wegen der selbstverständlich vorhandenen Probleme der geologischen und pedologischen Eigenart, wegen der Unantastbarkeit der architektonischen Strukturen, aus Respekt vor der Landschaft, sondern auch wegen der bedeutend weniger offensichtlichen Partikularitäten, die die Auswahl des Leistungsstandards betreffen, die bei Hochpreisigkeit für Aufbau und Führung, dazu angetan sind, die Erfordernisse der Nachfrage zu befriedigen.(Fussnote 1).

Die kürzlich erfolgte Inbetriebnahme von Öffentlichen Verkehrsmitteln und öffentlichen Dienstleistungen mit Automatischer Steuerung, Fernlenkung, mit Rufdienst oder ständigem Zugang stellt ein beruhigendes Panorama dar, welches die moderne Technologie zur Lösung des Problems anbietet. Übrigens ist es -wie immer- zur Verwirklichung des städtischen Netzes auch von Venedig nicht nur notwendig, die technischen Schwierigkeiten zu überwinden, sondern man muss sich auch gegen irgendwelche indirekte Auswirkungen der Intervention abschirmen; gegen eventuelle Auswirkungen, die den beabsichtigten Lösungen entgegengesetzt sind: was bestimmt zutreffen würde, wenn man diese Intervention nicht mit anderen Massnahmen koordinierte.- In der sekulären Geschichte Venedigs hat die Komponente der Isolierung (im eigentlichen und übertragenen Sinn) der Stadt nicht nur negative, sondern positive Momente gehabt und hat sie auch jetzt noch: unter positiven Momenten versteht sich die Rolle, die die Stadt in einer bestimmten historischen Situation zu spielen berufen war.

- (1) Um klarzumachen, was dies konkret bedeutet, genügt es, vor allem an den Verkehrsablauf von Tür zu Tür zu denken, wobei die Alternative des individuellen Privatverkehrsmittels nicht vorhanden ist : und andererseits muss man an das andere, nicht weniger wichtige Problem denken; und zwar des zurückzulegenden Weges vom Stadttinneren ausgehend zu weit entfernten Bestimmungsorten. Die jetzt für Venedig gültigen Lösungen bringen notwendigerweise die Kombination mit verschiedenen "Fortbewegungsarten" mit sich, mit einem Wechsel der Fahrgelegenheit, mit individuellem physischen Unbehagen und Wartezeiten, die oft genau so lang oder noch länger sind als die Reisezeit selbst. Die Bedingungen werden verschlimmert, wenn die persönliche Fortbewegung mit einer Beförderung von Gegenständen verbunden ist, besonders wenn dieselben umfangreich und schwer sind und ganz besonders im Falle von Umwettern, wobei einige Teile des zurückzulegenden Weges zufolge des Nebels, des Regens, des Schnees, des Eises oder hoher See vollkommen "ausfallen " können.

Sobald eine gegenteilige Strategie verfolgt wird, die auf die Integration anstelle der Isolation ausgerichtet ist, ist es notwendig, in aller Klarheit anzuerkennen, dass - in dem Ausmass, in dem die (effektiven) Entfernungen vermindert werden, die zwischen Venedig und dem Festland bestehen und somit im Ausmasse, in dem die potenzielle Flüssigkeit der Austauschmöglichkeiten zunimmt - unvermeidlicherweise die Herausforderung zum Wettstreit, die Konkurrenz zwischen dem städtischen Komplex und dem verbleibenden System der Sich-Einführung in das Festland zunimmt.

Substantiell entspricht die Verwirklichung einer Verkehrslinie der Schaffung eines Fliesskanals, der aus sich heraus nicht in der Lage ist, die Art und Weise, die Zeiten und die Richtung des Flusses selbst zu bestimmen. Und es ist zufälligerweise bekannt, dass der physische Fluss verschiedene wichtige Strömungen mit sich ziehen kann, wie diejenigen der Information, wirtschaftlicher Transaktionen und der Wohnsitz- und Tätigkeitsänderungen.

In allen diesen Fällen entspricht die Tatsache der Erleichterung der Verbindungen zwischen Venedig und dem Festlande einer Erhöhung der Verkehrselemente in einem System der miteinander in Verbindung befindlichen Verkehrswege, die aus den Richtungen des Verkehrsflusses zu entnehmen sind, und unter diesen Umständen ist die erste Hypothese, die sich anbietet diejenige, die eher eine Intensivierung der im Gange befindlichen Abwanderungstendenzen anstrebt als eine Abschwächung derselben.

Das Problem ist sehr delikat und wichtig und es geben davon analoge Begebenheiten Zeugnis, die früher nach gebietsmässigen Eingriffen aufgetreten sind, die zur Verstärkung der Lebensfähigkeit Venedigs dienen sollten, deren Auswirkungen heute unter gewissen Gesichtspunkten als rein positiv angesehen werden können, die für andere aber weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben - wenn nicht negativ geworden - sind : siehe auf der einen Seite die Entwicklung der Industriezone von Marghera und auf der anderen das seltene Vorkommen von leitenden industriellen Tätigkeiten in Venedig; und den Schwindel erregenden Aufschwung des Wohnknotenpunktes von Mestre (und nicht von Venedig).

Das zu vermeidende Risiko scheint klar auf, wenn man die örtlichen Gegebenheiten näher betrachtet.

Im Zeitraum von 1951 bis 1966 sind die Arbeitsplätze in Venedig unverändert geblieben (62 - 64.000 Plätze), während die Anzahl der Pendler, die täglich vom Festland zur Arbeit nach Venedig fahren heute um 12.000 Menschen diejenigen Arbeiter, die von Venedig nach dem Festlande fahren übersteigt. Die Gründe für die Entvölkerung sind in der fortschreitenden Degradierung des venezianischen Hausbesitzes zu suchen.

Heute ist 66% der Wohnungen in Venedig in einem "ruineartigen" Zustand, 74 sind ohne Bad, bei 90 fehlt die Zentralheizung, 33 hat keine Fliesswasser, 50 weist verbreitete Feuchtigkeit oder Spuren von Feuchtigkeit auf.

(Der Hauptgrund, warum man in diese Angst erregende Situation hineingekommen ist, besteht in den "Kosten für Bauvorhaben" und der Sanierungsarbeiten und Restaurierungen, die in Venedig um mindestens 30% grösser sind als diejenigen in den Städten des Festlandes.)

Es ist vorauszusehen, dass - falls die schon unglücklichen Bedingungen der Wohnmöglichkeiten, die in Venedig vorherrschen, andauern (oder sich sogar verschlechtern) - eine steigende Beweglichkeit und somit eine geringere, mit der Pendler-Reisetätigkeit zu den Arbeitsplätzen verbundene Last, einerseits die Übersiedlung eines weiteren Teiles der Bevölkerung auf das Festland anreizen würde - von Bevölkerungsschichten, die in Venedig angestellt sind - sowie auch, auf der anderen Seite, eine weitere Abwanderung auf das Festland von Gesellschaftssitzen, deren Arbeitstärke zum Teil in Venedig besteht.

(Ein anderes ausdrucksvolles Beispiel stammt von der Beobachtung der steigenden Orientierung eines Teiles des Touristenvolumens, in Hotels, Pensionen, Campings des Festlandes ihr Unterkommen zu finden.

Falls das ungenügende Niveau der Aufnahmemöglichkeiten bestehen bleiben sollte und falls nicht dringendst an dem offenbaren Mangel an Nachtrichten- und Hilfsdiensten Abhilfe geschaffen werden sollte, ist die Hypothese sehr verständlich, dass eine derartige Tendenz durch Auswirkungen einer Verbesserung der Verbindungen gefährlich gefördert werden könnte : es bestünde jedoch das grosse Risiko, die Formel des "Blickes auf San Marco" und eine nachfolgende schnelle Rückkehr zu akzentuieren; all dies wird ermöglicht durch die vom städtischen Verkehrssystem gebotene schnelle Zufahrt zum Gegenstand der Betrachtung : welche kulturelle und wirtschaftliche Schlussfolgerungen sich daraus ergeben, kann man sich leicht vorstellen).

Man leitet daher davon das Ergebnis ab, dass die Schaffung eines städtischen Verkehrssystems gleichzeitig die Inangriffnahme einiger grundsätzlicher Massnahmen erforderlich macht und dies besonders auf dem Gebiete der physischen Restaurierung und Konservierung der Gebäude.

Allem voran kommt der Hochwasserschutz zum Bewusstsein und -damit im Zusammenhang- die Baumassnahmen zur Konsolidierung der Gründungen und Bautätigkeiten im allgemeinen. Dazu kommen aber die weniger unumgänglich notwendigen direkten Interventionen zur Rettung von wertlosen Gebäuden und die Ausrüstung dieser Gebäude mit modernen technischen und hygienischen Anlagen.

Neben diesen Besorgnissen bestehen andere nicht minder ernste und in einem gewissen Sinne entgegengesetzte. Sie betreffen eigentlich die zweifellos die Bautätigkeit fördernde Handlung, die im Zusammenhang mit dem Stillstand der Zuwanderung ihren Ausdruck finden wird und vor allem die Angst, dass sich diese Anreizmittel in Schöpfungen ohne genügende Kontrolle auswirken könnten. Die Sache wäre für Venedig sehr ernst.

Es bedeutet etwas, dass sich die Wiedergeburt an Elemente gesunder und natürlicher Vitalität anlehnt (anstelle sich an Eintagsfliegen wie Hilfe durch die öffentliche Hand und sozial-ökonomische Einwinterung zu halten), es bedeutet etwas, jeder beliebigen Initiative zur Abänderung freien Lauf zu gestatten, die ohne weiteres aus der anreizenden Handlung entspringen könnte, die durch die neuen Möglichkeiten eines raschen Zuganges zur Insel bestimmt wird.

Diejenigen, die beabsichtigen, die Einführung neuer dynamischer Anreismittel im Herzen von Venedig zu entmutigen, werden gewiss Recht haben, solange nicht durch die Tatsachen bewiesen wird, dass die ausgereiften Untersuchungen und die der Norm entsprechenden verfügbaren Instrumente dergestalt sind, dass sie die Konservierung dieser architektonischen Werte und dieser geschichtlichen Dokumente - deren auch nur teilweise Zerstörung durch keinerlei wirtschaftliche Gegenpost kompensiert werden könnte - in ihrer vollkommenen Integrität garantiert.

Im Lichte dieser Betrachtungen und im Verfolge dieser Beispiele erscheint die Problematik der Beziehungen zwischen Interventionen auf dem Verkehrssektor und der allgemeinen Stadtplanung klar erkenntlich.

Scheinbar einfache Interventionen ergeben bei einer näheren Überprüfung ihre Zwiespältigkeit. Andere, die von der Bevölkerung leicht angenommen werden, erweisen sich als wahrscheinlich unwirksam.

Auf diese Weise wird die Meinung verstärkt, dass Probleme dieser Art zwangsläufig nach einem genauen Vorgangsplan gestützt, vorangebracht und gelöst werden müssen und dies trotz der Schwierigkeiten, auf vielen Vormarschfronten gleichzeitig voranzukommen und zusammenhängend zahlreiche verschiedene Instrumente zu kontrollieren.

Das Verkehrsproblem kann vom Problem der Stadtplanung nicht getrennt werden; und es hat keinen Sinn, sich eine Lösung vorzunehmen, ohne einerseits die Bedingungen und andererseits die Objekte in Betracht zu ziehen; die einen wie die anderen sind hinsichtlich des Problems selbst Fremdkörper.

Vor allem in Verbindung mit der Beurteilung der historischen Zentren erscheint es klar, dass das was notwendig ist, eine Vielfalt verschiedener Vorgangsweisen ist,

die dem Fall angepasst sind und über eine grosse Flexibilität bei der Inangriffnahme verfügen.

Diese Flexibilität ist auch hinsichtlich des erforderlichen Zeitablaufes zu verstehen: bedeutet doch de facto die Intervention im Verkehrssektor eine ständige Planung (siehe Fussnote 1), die dazu fähig ist, die Dynamik der örtlichen Besitznahme zu regulieren. Es ist dies ein nicht leicht anzunehmendes Konzept, in Anbetracht der grossen Investitionen, die oft notwendig sind, um wichtige Vorhaben auf diesem Sektor auszuführen. Wir müssen anerkennen, dass - allgemein gesprochen - es wahrscheinlich ist, dass sich ein Verkehrssystem gegenüber den urbanistischen Zwecken, für die es bestimmt war, als veraltet herausstellt, viel eher als gegenüber dem Leistungsstandard oder dem Funktionsniveau, welche es zu erbringen in der Lage es. Wenn man jedoch diese Betrachtungen auf das äusserste verfolgt, riskiert man, in eine utopische Vision hineinzuschlittern: es ist gewiss, dass -an dem Tage, an dem die Gesellschaft die Notwendigkeit der physischen Fortbewegungen vollkommen überwunden haben wird, wobei dieselben durch nicht materielle Nachrichten - und Informations - Übermittlungen vollkommen ersetzt sein werden - die Besitznahmen unabhängig von der geographischen Lage sein werden und die historischen Zentren werden ohne jede Schwierigkeit die ihnen am meisten gelegenen Bestimmungen aufnehmen können.

Es soll jedoch nicht darauf vergessen werden, dass jeder beliebige Umwandlungsvorgang der menschlichen Gesellschaft kein improvisierter Sprung ist, sondern eine Änderung, die ihre Zeit braucht.

Diejenigen unter uns, die den Zeitpunkt vorwegnehmen, zu dem das Verkehrsproblem nicht mehr existieren wird, können die Tatsache nicht unbeachtet lassen, dass die Gesellschaft funktionieren und produzieren wird müssen -in irgendeiner Weise- bis zu jenem Tage und dass es in der Zwischenzeit notwendig sein wird, provisorische, jedoch dringende Massnahmen zu ergreifen, damit unsere historischen Städte nicht als Opfer des Aufgebenseins in sich zusammenbrechen oder dass sie nicht den funktionellen Erfordernissen unseres Jahrhunderts geopfert werden sowie den gegenwärtig zur Verfügung stehenden Mitteln, die Probleme zu lösen: Forderungen und Mittel, die schlussendlich als provisorisch betrachtet werden müssen.

In der Zwischenzeit kann die Verkehrsplanung ein sehr nützliches Leitinstrument darstellen: sie ist empfindlich und elastisch, nicht ähnlich einer Schiene, die ein Fahrzeug zu einem festgelegten Bestimmungsort hinbringt, aber ähnlich dem Schiffssteuerrad, welches es geschickt gehandhabt wird - ständig die Richtung korrigiert bei der schweren Navigation zu einem am Horizont befindlichen, noch nicht ganz klaren Ziel: das Schicksal der Städte.

(1) *Permanent planning tool.*

G. Scimemi