

Mailand statt Mailand : Veränderungsvorschläge für die Stadt Mailand : Projektgruppe Gae Aulenti

Autor(en): **Peverelli, Diego**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 6: **Gesicht der Strasse = Visage de la rue**

PDF erstellt am: **17.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-47837>

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.

Mailand statt Mailand

Veränderungsvorschläge für die Stadt Mailand

Projektgruppe Gae Aulenti

Die Verbesserung der Lebensweise in der Stadt, unter anderem die Wiedergewinnung menschengerechter städtischer Räume als Kontakt-, Kommunikations- und Informationsgefüge für das Erleben der urbanen Umwelt, kann auf keinen Fall allein durch das Pflanzen einiger Bäume in den monoton grau asphaltierten Stadtboden oder durch die Bestimmung einzelner untereinander isolierter Fußgängerzonen in der Innenstadt erreicht werden. Würde man unreflektiert diesen Eingriffen therapeutische Wirkung beimessen, dann könnten wir von tatsächlich utopischen planerischen Vorstellungen sprechen. Dass aber eine Verbesserung der Lebensweise im heutigen Stadtraum mittels einer zweckmäßigen Umplanung des gesamtstädtischen Verkehrssystems als eine qualitative Möglichkeit in

Hinblick auf ihre Verwirklichung durchaus denkbar wäre, versucht das Projekt «Mailand statt Mailand» (Milano invece di Milano) zu zeigen, das wir auf diesen Seiten mit Beispielen präsentieren.

Dieses Projekt, das nicht definitiv und abgeschlossen ist, sondern ständig diskutiert, verifiziert, überdacht und ergänzt wird, ist als Arbeitshypothese und Diskussionsobjekt zu betrachten und stellt die Weiterentwicklung des im Rahmen von der ADI (Associazione Disegno Industriale) 1972 veranstalteten internationalen Designwettbewerbs «Die Stadt als signifikante Umwelt» geleisteten Beitrags einer Gruppe von Mailänder Architekten, Designern, Grafikern und anderen Personen dar, die sich seitdem erweitert hat und der heute angehören: Gae Aulenti, Nanni Cagnone, Livio Castiglioni, Piero Castiglioni, Giorgio Centola, Cesare Colombo, Corrado Cresciani, Adriano de Maio, Carlo Gaia, Grazia Giargia, Giorgio

Giargia, Antonello Maniscalco, Dedi Mazzucchelli, Paolo Mengoli, Elsa Milani, Roberto Pieraccini, Luigi Respighi, Ludovica Ripa di Meana, Enrico Rodolfi, Richard Sapper, Augusto Scacchi, Sandra Severi Sarfatti, Takashi Shimura, Francesca Tavolato, Luisa Toeschi, Maurizio Turchet, Giancorrado Ulrich. Diese Gruppe wird nicht von bestehenden Institutionen unterstützt und steht nicht mit einer Partei oder einem politischen Gremium in Verbindung; sie besteht auch nicht aus irgendwelchen Spezialisten. Das politische Engagement der Gruppe definiert sich aufgrund der Kritik an der Wirklichkeit.

Das angestrebte Ziel, Mailand in eine lebensqualitative Stadt zu verändern, setzt nach Auffassung der Gruppe eine Koordination der urbanen Planung und der Verkehrsplanung voraus, wobei auch in diesem Konzept die Befreiung des innerstädtischen Gebietes vom privaten Verkehrsmittel zur unentbehrlichen Be-



1, 2 Mailand statt Mailand. Via Manzoni, Teilstück bis Piazza Cavour (im Hintergrund). Diese Strasse, welche die Piazza della Scala mit der Piazza Cavour verbindet, wird in drei Strassenräume aufgeteilt: am linken Strassenrand verläuft, mit der Geschwindigkeit von 20 km/Std., ein mobiles geschütztes Band (an beiden Endpunkten, Eintritt und Austritt, beträgt die Geschwindigkeit nur 3 km/Std.); der mittlere Strassenbereich ist asphaltiert



und für den Verkehr mit öffentlichen Transportmitteln (Krankenwagen, Taxi, Autobussen, Feuerwehrwagen u. a.), elektrisch angetriebenen Gütertransportwagen und Vehikeln für Invalide reserviert. Der rechte Strassenrand ist breiter als die anderen zwei Bereiche, ist autofrei, mit Platten belegt und erlaubt den Fußgängern eine bessere Bewegungsfreiheit.



3 Schematische Darstellung des Stadtplans von Mailand: 1 Gebiet zwischen Piazza della Repubblica und Parco als Ausschnitt der geplanten geschützten Fahrradstrecke Stazione centrale-Porta Ticinese; 2 Parco mit Castello Sforzesco (Park mit Schloss); 3 Giardini pubblici (öffentliche Anlagen); 4 Stazione Porta Garibaldi (Bahnhof Porta Garibaldi); 5 Stazione centrale (Hauptbahnhof); 6 Duomo (Dom); 7 Cimitero monumentale (Friedhof).



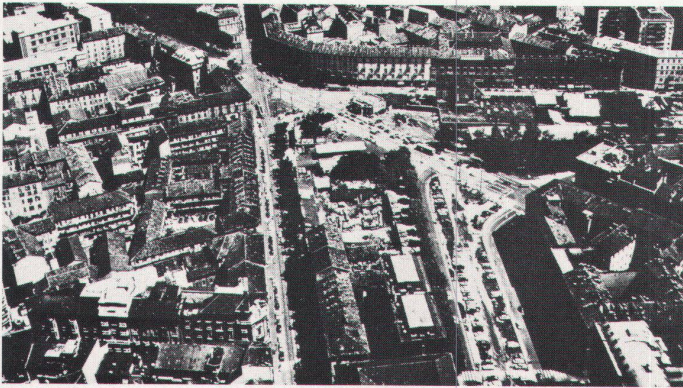
4 Gebiet zwischen Piazza della Repubblica und Parco auf dem Verbindungsstreifen zwischen den Giardini pubblici und dem Parco über Porta Nuova, Porta Garibaldi und Porta Volta. In diesem Bereich befinden sich die illustrierten drei Restrukturierungsbeispiele von Porta Volta (5), Piazza Baiamonti (6) und Bastioni Principessa Clotilde (7).

dingung erklärt wurde. Zu einem attraktiven, aus verschiedenen sich in ihrer Funktion ergänzenden Mitteln und Systemen (Fahrrädern, mobilen Teppichen, elektrisch angetriebenen Kleinwagen u.a.) bestehenden öffentlichen Gesamtverkehrskomplex, der eine echte Alternative zum Privatauto bieten würde, soll ausserdem eine zweckmässige Struktur von urbanen Nutzungseinrichtungen – Kindergärten, Schulen, Spielplätzen, Grünanlagen, sozialem Wohnraum – konzipiert und realisiert werden, die für die Stadt nötig wäre, damit ihr eine Zukunft, die den heutigen Lebensraum als negativ und als unvermeidbar erklärtes Schicksal ab-

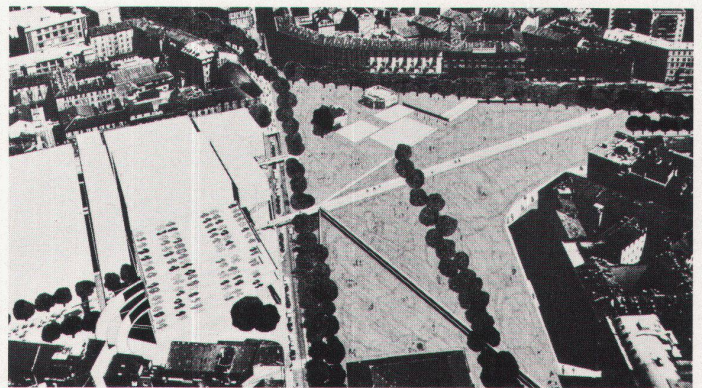
lehnt, gewährleistet werden könnte. Die historische Stadtstruktur soll demzufolge mit einem urbanen Träger, der aus Raumgefügen besteht, in denen Lebensqualität sich durch die kreative Spannung kollektiver Verhaltensweisen ausdrückt, in Verbindung gesetzt werden. Der so zusammengesetzte Träger bildet den erziehenden Stadtraum, und ein organisierter Plan der öffentlichen Transportmittel, welcher den gerechtfertigten Anspruch des Städters nach Mobilität befriedigen soll, übernimmt die Funktion eines Kontrollinstruments des Territoriums. Das sind Strukturen, die dem Bewohner eine freiere Bewegung in der Stadt ermöglichen

können. Der Wille dazu verlangt aber, nach Meinung der freiwillig arbeitenden Gruppenmitglieder, dass die Entscheidungen zur Formulierung von Planungsstrategien kollektiv und nicht allein von Technikern getroffen werden. Die Bevölkerung ist folglich gegenüber dem Fragenkomplex zu sensibilisieren und zur Partizipation am kollektiven Entwurfsprozess zu motivieren. Alle sollen «Mailand statt Mailand» gemeinsam auswählen – ein faszinierendes Beispiel von offener Planhypothese und ein wertvoller Ansatz zur kritischen Utopie!

Diego Peverelli



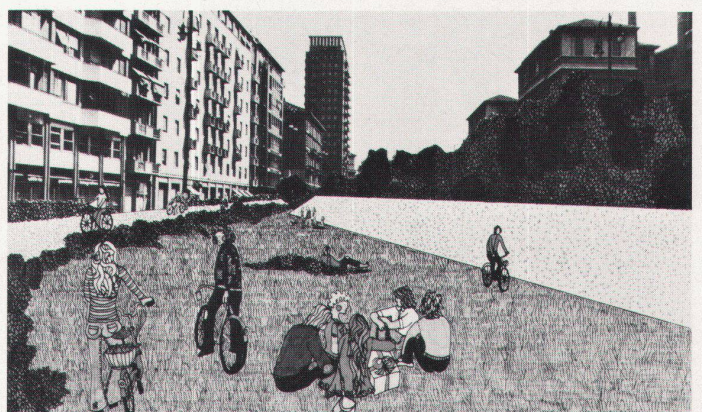
5, 6 Mailand statt Mailand. Porta Volta. Die veredete Zone um die Porta Volta mit teilweise zerstörter Bausubstanz soll durch die Schaffung einer weiträumigen öffentlichen Grünanlage saniert werden. Die Bauten der Porta Volta sollen renoviert und als



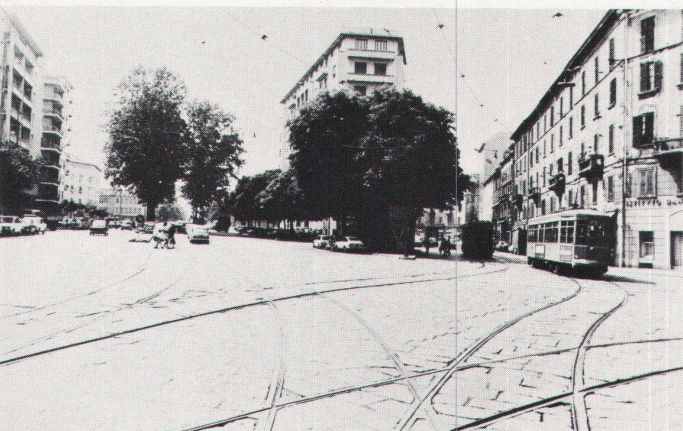
Elemente zur Erinnerung an den historischen städtebaulichen Aufbau von Mailand erhalten bleiben.



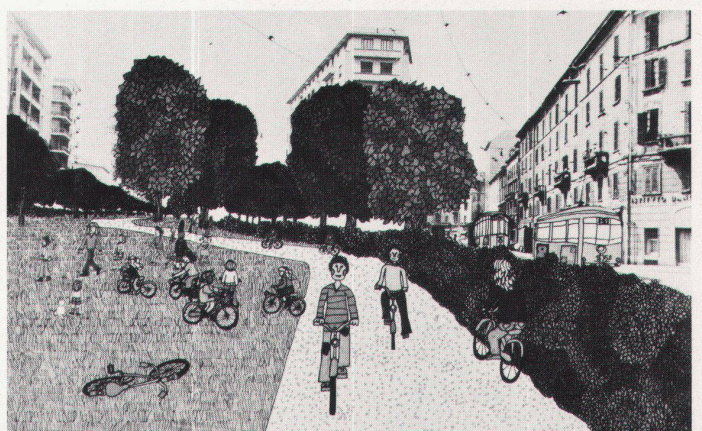
7, 8 Mailand statt Mailand. Piazza Baiamonti. Der Piazza Baiamonti soll in eine grossangelegte Anlage umfunktioniert und zugleich als Spielplatz sowie als offener Unterrichtsraum für eine Mittelschule genutzt werden. Links, entlang der Gebäudefront,



der Fahrradweg Richtung Parco, rechts der Schutzdamm zur Verkehrsstrasse. Die jetzt bestehende Haltestelle der öffentlichen Verkehrsmittel soll zur Cafeteria umgebaut und von den Schülern selbst geführt werden.



9, 10 Mailand statt Mailand. Bastioni Principessa Clotilde. Der weiträumige Strassenraum soll zum grössten Teil zur Grünanlage für Kinder umgestaltet werden. Die seitlich der Anlage geführte neue Verkehrsachse verläuft über die Strassen Pasubio, Montegrappa und Vittorio Emanuele.



Illustrationen: 1, 2 aus «Milano invece di Milano – Trasformazione del modo di vita mediante una trasformazione del traffico», Broschüre, Mailand, Juni 1972; 4 aus «Rassegna», Nr. 27/1973, S. 33.