Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 59 (1972)
Heft: 5: Fussgängerbereiche in der Altstadt - Öffentlicher Verkehr

Artikel: Verkehrsregelungen in historischen Zentren
Autor: Mantero, Enrico
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-45833

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Zu diesem Heft

Wir leben in einer Zeit aufregender Erfindungen: der Atomtechnik, der Transistortechnik, der Raketen, der Automation. Aber auf dem Gebiete des Verkehrswesens ist seit Jahrzehnten nichts mehr erfunden worden, es sei denn, man rechne den automatischen Zigarettenanzünder am Volant des Autos oder die kleinen Räder des modischen Fahrrades zu den Erfindungen. Die Veränderungen im Verkehrswesen sind also lediglich quantitativer Natur und haben in den letzten Jahren den Charakter eigentlicher Disproportionalitäten angenommen.

Wir zeigen in diesem Heft Alternativen zu dem bisher als unabänderlich hingenommenen Gang der Dinge, zum verhängnisvollen Zirkel, der gebildet wird von mehr Autos, mehr Straßen, mehr innerstädtischen Parkplätzen, mehr Verkehrslärm, aus der Stadt verdrängten Familien, daher wieder mehr Autos und so fort. Diese Alternativen sind nicht alle eigentliche Erfindungen, sie sind großenteils einfach ein besserer Einsatz vorhandener Mittel und eine bessere Kombination existierender Techniken.

Das Auto hat bekanntlich die fatale Qualität, dienlich zu sein von der Besorgung im Quartier bis zur Reise quer durch den Kontinent. Nicht so die öffentlichen Transportmittel: die Straßenbahn hat ihre Geschwindigkeit und damit ihren Bereich und ihre Stationsabstände, die Bundesbahn daneben hat ihren viel größeren, aber ebenso diskreten Einsatzbereich. Neue Verkehrsmittel müßten die unterhalb, zwischen und oberhalb dieser beiden Massentransportmittel liegenden Bereiche bestreichen. Da wäre unterhalb der Straßenbahn einmal das Trottoir roulant; zwischen Straßenbahn und Bundesbahn die nicht-konventionellen Schnellbahnen, und oberhalb der Bundesbahn der Jumbo-Jet mit Eisenbahnanschluß. Nicht zu vergessen: fast noch wichtiger als das einzelne Verkehrsmittel ist ihr kombinierter Einsatz, denn die meiste Zeit verliert man beim Warten, beim Umsteigen und am Fahrkartenschalter. Red.

Verkehrsregelungen in historischen Zentren

Einleitend zu diesem Heft präsentieren wir vier Beispiele von Verkehrsregelungen in historischen Zentren: Como, München, Perugia und Siena. Während sich in vielen Städten und Großstädten – darunter auch in einigen schweizerischen – die Politiker und die Planer noch immer nicht von der fürchterlichen Vorstellung der autogerechten Stadt befreien können, verfolgen die dargestellten Initiativen ein humaneres Ziel: die Befreiung der Zentren vom privaten Autoverkehr und die entsprechende Wiedererlangung eines Teils des urbanen Raumes für den Stadtbewohner. Zwar sind diese Beispiele nicht die einzigen, und die Art ihrer Durchführung ist weder sensationell noch fehlerfrei. Dennoch ist die Motivation ihrer Realisierung zweifellos positiv: deshalb haben wir sie publiziert. Red.

Como: Zentren von wirtschaftlichem und kunstgeschichtlichem Interesse

Von Enrico Mantero

In der Città Murata gibt es Orte mit verschiedenen ambientalen Eigenarten, die in ihrer Gesamtheit die Geschichte ihrer Entstehung bezeugen. Diese Orte können die Grundlage für die zukünftige Organisation des sozialen Lebens bilden. Ein erster wichtiger Ort ist die Piazza del Duomo als politisches, religiöses und kommerzielles Zentrum. Hier befinden sich das Broletto, ein geschichtliches Gebäude, in dem sich die Stadtpolitik abspielte, und die Kathedrale, das alte Gebäude der kirchlichen Macht. Heute sind ein großes Lagerhaus, viele Bars, Restaurants und Geschäfte verschiedener Art hinzugekommen. Auf der Piazza del Duomo finden auch hie und da musikalische Darbietungen und andere öffentliche Vorstellungen statt. In der Nähe dieser Zone befinden sich das Teatro Sociale, ein Werk aus neoklassischer Zeit, und das Freilichttheater, das heute als Parkplatz verwendet wird; beide Gebäude stehen auf dem Bezirk des alten Kastells aus der Visconti-Periode. Ein ähnliches Ambiente hat sich im Verlaufe der Geschichte um die Piazza San Fedele gebildet. Die Basilika San Fedele war einst die alte Kathedrale und bildete zusammen mit dem Baptisterium San Giovanni in Atrio das religiöse Zentrum, das von Geschäftsgebäuden umgeben war. Auf diesem Platz fand der Getreidemarkt statt. Heute bestehen beide Funktionen weiter, wobei besonders die kommerzielle recht effizient ist. Piazza San Fedele und Piazza del Duomo sind durch die kommerziellen Achsen der Via Vittorio Emanuele und der Via Bernardino Luini miteinander verbunden. Die Piazza Cavour, ein Ort, dem wegen der Sicht auf den See und die Hügel hoher landschaftlicher Wert zukommt, ist gegenwärtig durch die Präsenz des Großteils der Kreditinstitute degradiert. Ein weiteres Element von grundlegender geschichtlicher und ambientaler Wichtigkeit bilden mit mittelalterlichen Stadtmauern mit den Alleen im Süden, Westen und zum Teil im Osten; heute dienen diese Alleen als Parkplätze, weshalb der Baumbestand als solcher der Bevölkerung nicht zur Verfügung steht. Sonst bestände hier unmittelbar außerhalb der Mauern eine Art von linearem Park.

1

1
Die Città Murata von Süden
2
Die Città Murata, Luftaufnahme
3
Straßensystem der Città Murata. Rasterung: Fußgängerzone; Schraffur: Grüne Zone. Zeitlich begrenzte Parkierungsmöglichkeit basierend auf dem Rotationssystem
4
Piazza Verdi, hinter dem Dom
5
Volumen des Tangentialverkehrs um die Città Murata

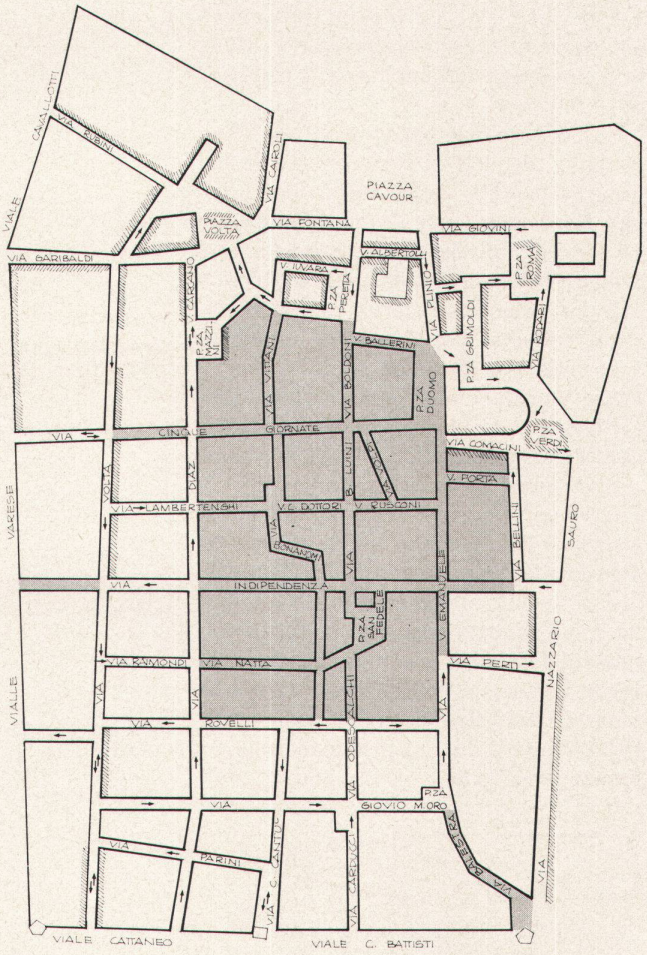
Photos: 1, 2 «Heliograph», Como; 6, 7 Bernasconi, Como

Übersicht über die Geschäftstätigkeit und ihre Lokalisation

Aus den Ergebnissen einer von der Stadtverwaltung in den Jahren 1968–69 in Auftrag gegebenen Untersuchung über die Città Murata (1) folgt, daß ungefähr 50% der Geschäfte, 80% der Finanz- und Kreditinstitute, 20% der Dienstleistungen, 42% der freien Berufe und 10% der Wohnungen der gesamten Stadt auf die Città Murata entfallen. Das heißt also, daß Geschäfte und Verwaltung sehr stark, der Wohnsektor jedoch extrem schwach vertreten ist. Diese Indexe lassen sich auf die folgenden Bereiche unterteilen: Das nordöstliche Viertel ist am stärksten durch Geschäftstätigkeit und Kreditwesen gekennzeichnet. Dieses Phänomen wird von den Erhebungen des Automobilklubs bestätigt, nach denen auf der Via Plinio und der Via Ballarini, der Piazza Cavour und der Piazza Verdi der Fußgängerverkehr sich auf 3000 Personen pro Stunde beläuft. Dieser Fußgängerstrom, der sich hauptsächlich auf die Piazza Duomo und die Piazza Peretta richtet, zweigt im südöstlichen Viertel von der Piazza S. Fedele über die Via Vittorio Emanuele und die Via Cesare Cantù, die stark von verschiedenartigen Geschäften gekennzeichnet sind, zum Viale Cesare Battisti hin ab, wo der Wochenmarkt stattfindet. In diesem Sektor sind auch einige Elementar-, Mittel- und höhere Schulen zu finden. Der westliche Sektor, dessen vertikale Achse die Via Volta bildet, weist wegen der Geschäftssitze der Textilbranche hervorstechende Eigenschaften eines Verwaltungs- und freiberuflichen Quartiers auf. Die heutige Fußgän-

2

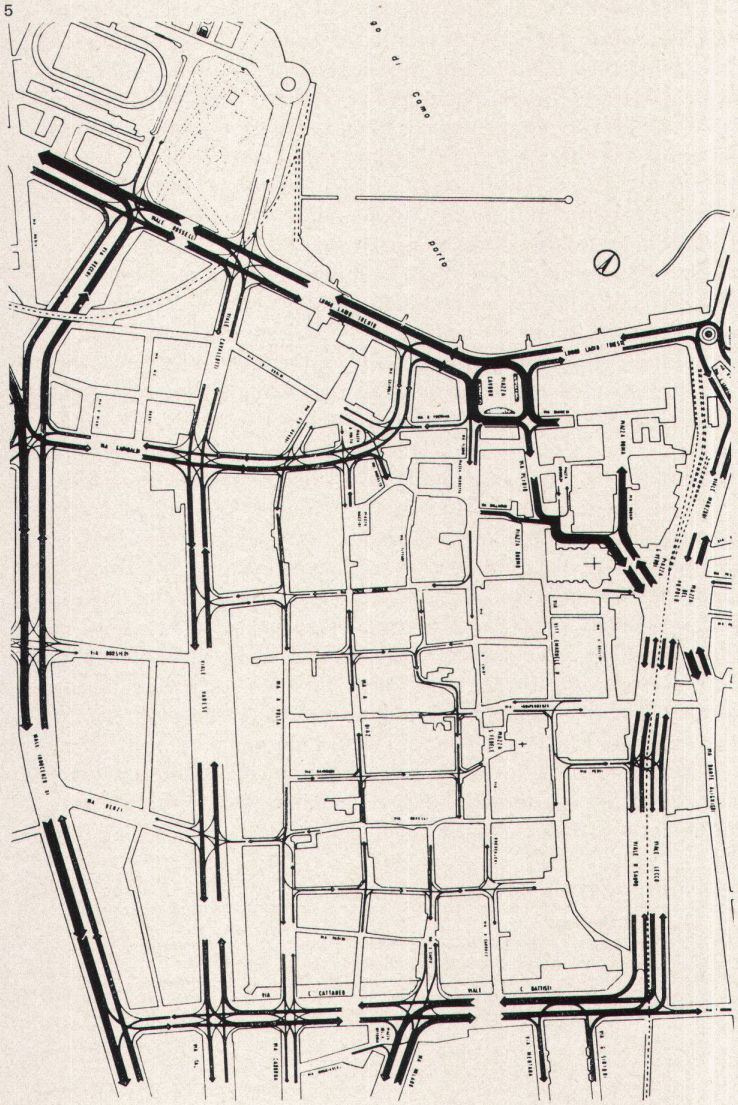
3



gerzone, wie sie auf Bild 3 zu sehen ist, fällt also mit dem ausgesprochensten Geschäftsquartier zusammen. Diesem Bild entsprechen die hauptsächlichen Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs außerhalb und längs der Città Murata, im einzelnen: Piazza Cavour, Piazza Verdi (Bild 4), Viale Cesare Battisti, Via Cesare Cantù, Via Garibaldi, Piazzale Ferrovie dello Stato.

4

5



Verhältnis von Geschäftstätigkeit und Individualverkehr

Das beschriebene strukturelle Bild erzeugt als Mischung von Kredit-, Kommerz-, Verwaltungs- und Finanztätigkeiten in seiner Umgebung eine Art von Verkehrsdruck, das heißt in der Praxis ein Parkproblem, das in Beschaffenheit und zeitlicher Verteilung gleicherweise vermischt ist. In dieser Hinsicht unterscheidet sich Como, wie ich meine, nicht von anderen historischen europäischen Städten, wie zum Beispiel Wien, München, Zürich usw., auch nicht von anderen italienischen wie Rom, Florenz, Siena.

Vom Gesichtspunkt des Verkehrs aus wird also die Città Murata ein großer Ring, um den herum sich der Pendelverkehr des Produktionsprozesses entknotet: gegen Norden Richtung Bellagio und Cernobbio–Chiasso, nach Südwesten Richtung Milano–Varese, gegen Südosten nach Lecco–Monza. Bild 5 stellt dies quantitativ dar. Aus den Ergebnissen einer Erhebung des Automobilklubs Como (2) geht hervor, daß sich der Verkehr Richtung Città Murata zu den Zentren des Geschäfts-, Verwaltungs- und freiberuflichen Interesses auf täglich etwa 15500 Fahrzeuge beläuft (dies macht etwa 35% des Gesamtverkehrs aus).

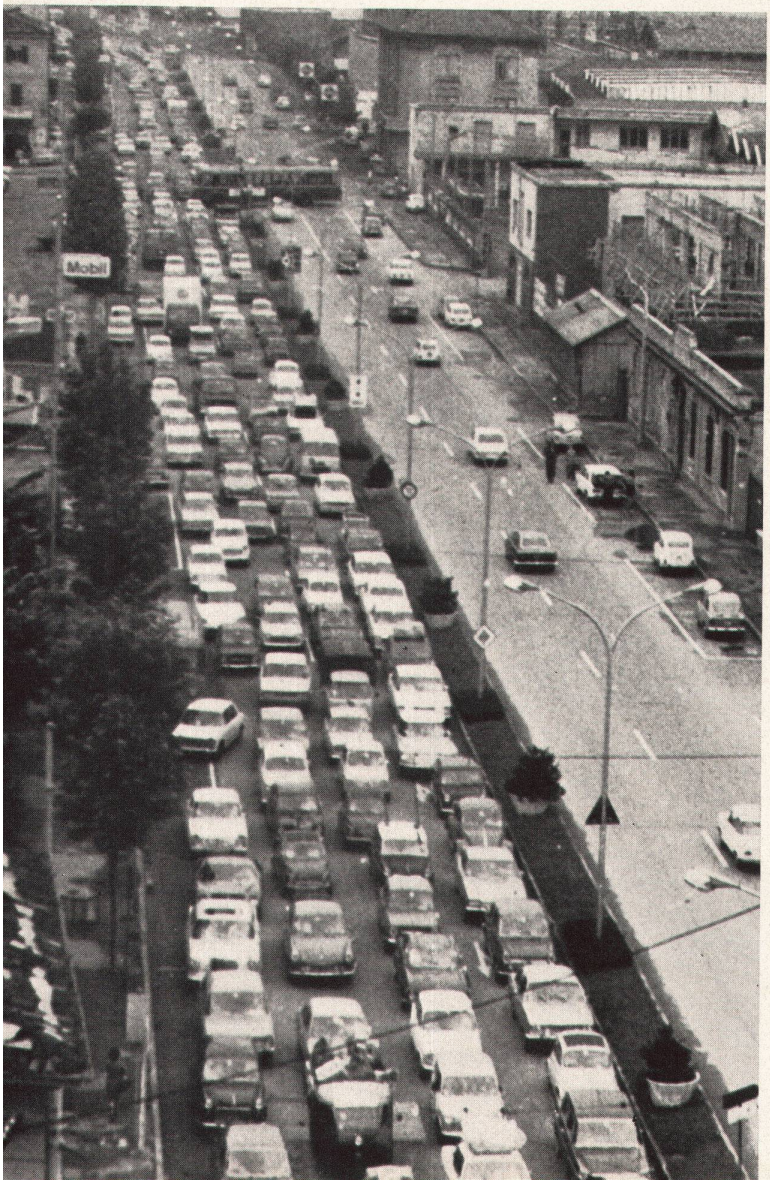
In Hinsicht auf die Schaffung von Fußgängerzonen wird gesagt, daß sich die Aufnahmefähigkeit für Autos im Inneren der Città Murata auf 1500 Plätze beläuft, die vollständig von der fixen Geschäftstätigkeit beansprucht werden; weitere 1900 Plätze stehen auf der Zone am See und auf den Alleen um die mittelalterlichen Mauern alternierend (abwechselnd können die Autos am rechten beziehungsweise linken Straßenrand parkiert werden) zur Verfügung. Um den niederen Stand der Wohnungen innerhalb der Città Murata zu zeigen, wird gesagt, daß der Bedarf an Parkplätzen für Bewohner sich nachtsüber auf 600 beläuft.

Grundzüge des Sofort-Programmes

Die Stadtverwaltung hat einen Rationalisierungsplan ausgearbeitet, um den Verkehr besser zu differenzieren. Von diesem Gesichtspunkt aus scheint der Plan für eine Verkehrsordnung mit Fußgängerzonen, Grünflächen, vorausbestimmten Parkierzeiten, Neustrukturierung des öffentlichen Verkehrs tangential zur Stadt selbst positive Ergebnisse zu zeitigen, wie die Bilder vor und nach dem Eingriff zeigen. Sie stellen einige bezeichnende Auszüge aus den Interventionen und Zielen dieses Planes dar (3). Wir beziehen uns auf Bild 3: «Ein Verkehrsmodell wählen, das ein unbeschränktes Durchqueren der Città Murata verhindern soll, indem es die Verbindungen zwischen den Zonen außerhalb der Mauern mit den Fußgängerzonen erleichtert und ordnet ... Die derart gestaltete Fußgängerzone muß notwendig zum Schwerpunkt des gesamten Verkehrssystems werden, sofern es notwendig ist, eine sichere und effiziente Fußgängerverbindung zwischen innerer und äußerer Zone zu garantieren, wo die Parkplatzzonen und die öffentlichen Verkehrslinien zur Verfügung stehen, und sofern es weiter nötig ist, in zeitlicher und örtlicher Regelung den geschäftlichen Warenumschlag zu gestatten, indem im übrigen die Notwendigkeit evident gemacht wird, gemeinschaftliche Vorkehrungen für die Organisierung von Abladeplätzen und Verkehrsmitteln für den internen Warentransport zu treffen. Das Schema für die Verkehrszirkulation, die die Fußgängerzone berührt und die Ziele des Sofortprogramms respektiert, umfaßt: im Süden als Einfall-

straße Via Odescalchi und Via Diaz, als Ausfallstraße Via Cantù; im Osten als Einfallstraße Via Rodari, als Ausfallstraße Via Perti; im Norden als Einfallstraße Via Volta und Via Plinio, als Ausfallstraße Via Diaz; im Westen als Einfallstraße Via Cinque Giornate und als Ausfallstraße Via Rovelli ... Die Verwirklichung der 'Grünzone' ist das einzige Mittel, um zu einer wirksamen Rotation in den Parkplätzen zu kommen und der Forderung nach

6, 7



Kurzparkzeit zu genügen, wobei die Neuregelung die Stoßzeiten einkalkuliert, während deren am meisten Dauerparkplätze gesucht werden. Mit einem solchen Vorgehen werden 740 Parkplätze verfügbar, die der langen (häufig 24stündigen) Parkzeit entzogen wurden: Es sind dies Parkplätze jener, die – indem sie unbeschränkt das private Verkehrsmittel benützten – dem Kollektiv sogar die allernotwendigste Mobilität entziehen.» Auch nach der Meinung des Assessorats für Transporte in der städtischen Verwaltung bleiben noch viele Probleme zu lösen: Die Grün- und Fußgängerzone muß erweitert, Autosilos außerhalb der Città Murata müssen verwirklicht, einige Verkehrsknoten des äußeren Verkehrsnetzes vor allem Richtung Chiasso und Alto Lago saniert werden. Einige dieser Knoten erweisen sich vor allem im Sommer als schwer lösbar, wenn eine beträchtliche Anzahl von Zweitwohnungsbesitzern ihren Wohnsitz auf die Hügel verlegen (Bild 7). Zwei Problemgruppen jedoch betreffen genau das Schicksal der Città Murata. Ein erstes Problem rührt von der Tatsache her, daß der vorgesehene Rationalisierungsplan auf Kosten der Alleen entlang der mittelalterlichen Mauern geht. Diese Alleen müßten regeneriert werden, um die Funktion von Grünflächen für die Wohnquartiere der Città Murata übernehmen zu können. Das Bild, das als – unerreichbare – Hoffnung vorschwebt, ist jenes des Wiener Rings, eines Rings, der für Como gegenwärtig eine Anhäufung von parkierten Autos ist. Wir meinen in der Tat, daß das Problem, die unbeschränkte Durchquerung der Città Murata zu verhindern, so wie es von den Technikern der Verwaltung mehrmals angepackt wurde, auch von einem anderen grundlegenden Punkt aus betrachtet werden muß, der als Ziel nicht allein die Schaffung von Fußgängerzonen kennt. Diese kann ja für die Geschäftstätigkeit, wie wir gesehen haben, von Vorteil sein. Außer diesen Faktoren sind auch die allgemeinen Richtlinien des Bauplanes einzubeziehen, die die Gefahr immer näher rücken lassen, daß aus der Città Murata in fataler Weise eine Art von nicht-rationalem Verwaltungszentrum wird; all dies hat das geschichtliche Gleichgewicht von Wohnen und Dienstleistung, das in der Città Murata bis zum Zweiten Weltkrieg vorhanden war, gestört. Wir meinen deshalb, daß der Wohnsektor strukturell und nicht in neospekulativer und klassenmäßig diskriminierender Weise «ermutigt» werden soll; oder anders: vom Moment an, da «die urbane Dynamik das alte Manufakt zerstört ..., kann die Erneuerung der alten Wohnungen nur die Operation einer Elite sein» (4). Im besonderen Fall Como ist dieses Faktum in fataler Weise daran, Wirklichkeit zu werden, insofern heute die Città Murata wegen ihrer Baudichte Gegenstand eines neuen Spekulationsbooms ist, bewirkt von den Gesetzesdispositionen, die die Herabsetzung der Bauindexe in ihrer Umgebung vorsehen. Unter dem Gesicht der konservierenden Restaurierung ist tatsächlich die «Sekulationsrestaurierung» am Werk, die sicherlich nicht dazu dient, den Wohnsektor innerhalb der Mauern wieder zu vergrößern; sie wird im Gegenteil dazu dienen, die Konsolidierung von Verwaltungen und freien Berufen anzutreiben, indem sie einen immer intensiveren dynamischen Druck ausübt.

Anmerkungen
(1) Gemeinde Como, «La Città di Como». Como 1970
(2) Automobilclub Como, «Rilevamento del traffico e progetto di intervento nella Città Murata». Como 1967
(3) Gemeinde Como, Assessorat für Transporte, «La Città di Como. Esame della disciplina degli spazi di pedalizzazione di sosta degli autoveicoli». Como 1971
(4) Aldo Rossi, «Che fare delle vecchie città?». Veröffentlicht in: «Il Confronto», Sondernummer. Jahrgang IV, Nr. 2, Februar 1968

6
Via Odescalchi vor Einführung der Verkehrsregelung
7
Viale Innocenzo XI an einem Wochenende im Sommer, wenn die Mailänder auf der Suche nach besserer Luft an den Comersee fahren