

Grundzüge für ein Restrukturierungsschema des städtischen Gebietes von Turin

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **67 (1980)**

Heft 11: **Turin**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-51532>

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.

Grundzüge für ein Restrukturierungsschema des städtischen Gebietes von Turin

Principes pour une restructuration de la zone urbaine de Turin

Basic features of the restructuration scheme of the metropolitan area of Turin

Die Mehrheit, welche die Gemeinde Turin nach den Abstimmungen vom 15. Juni 1975 und 10. Juni 1980 regiert, hat unter wirtschaftlichem, sozialem, verwaltungstechnischem und städtebaulichem Gesichtspunkt schwierige Bedingungen geerbt.

Die heutige Situation des Territoriums, d.h. die physische und räumliche Gestaltung, die vom wirtschaftlichen und politischen System herkommt, ist mitverantwortlich für die negativen Lebenszustände der Turiner und piemontesischen Bevölkerung: man kann es mit der verblüffenden chinesischen Kastenstruktur vergleichen, von der Region bis zum historischen Zentrum. Es gibt nämlich eine Struktur, die auf jedem Niveau eine Dynamik zwischen Verarmung der Hilfsquellen und daher einerseits Degradierung, Förderung und Überbelastung andererseits zeigt.

Diese Dynamik (welche nicht dialektisch ist, klar!) verwirklicht ein System, in dem Degradierung, Überbelastung und Verschwendung überwiegen, erstens, weil die Organisationsförderung im Zentrum eine grosse Desorganisation in der Peripherie verursacht, zweitens, weil dieses Schema sich in konzentrischen Ringen bis zum Unsinn wiederholt, und schliesslich, weil dieselbe Organisationsförderung sich verändert bei Überbelastung, wenn sie den ganzen Hilfsmittelvorrat des Landes verbraucht. Der Prozess der Entvölkerung, Degradierung, Konzentrierung und Überbelastung hat vorwiegend die südlichen italienischen Regionen, die Inseln, das Veneto, die peripheren Provinzen des Piemont, die äusseren Zonen des grossstädt-

tischen Gebietes und sogar die Peripherie von Turin betroffen. Es handelt sich also darum, diese schizophrene Struktur zu brechen durch eine Umverteilung von Hilfsmitteln und Tätigkeiten in der Region, in den Bezirken, im grossstädtischen Gebiet nach einem abwechselnden Modell und daher die ganze Region und darin das städtische Gebiet nicht «auszugleichen» oder zu «rationalisieren» (illusorische rhetorische Formeln), sondern durch verschiedene Funktionsformen wiederherzustellen. Für ein besseres Verständnis des Zustandes kann es nützlich sein, die Zeiten und die Funktionsarten im letzten Viertel des Jahrhunderts, die Privatmechanismen des Gewinns und der Rendite mit Unterordnung der Rolle der öffentlichen Ämter, kurz zusammenzufassen.

Ein erster wesentlicher Punkt betrifft die entscheidenden Einflüsse der industriellen Ballungen auf die Ökonomie und die Gebietsstruktur: die monokulturelle Form der Turiner und piemontesischen Ökonomie, die ganz auf die metallmechanische Tätigkeit ausgerichtet ist, hat zu einer kompletten Identifizierung mit den ökonomischen Entscheidungen der Gruppe Fiat und der Gebietsorganisation geführt.

Zwischen den drei Subsystemen des Gebiets, Produktion – Wohnen – Dienste, hat sich keine positive Dialektik gebildet, sondern eine komplette Versklavung von zweitem und drittem durch das erste. Im Inneren des Produktionssystems aber hat das Monopol zu einer Quantitäts- und Qualitätsverarmung des tertiären Sektors bis zu einem gefährlichen Punkt für die eigene Funktionalität geführt. Die Stadt und das Gebiet haben sich organisiert als kolossale Infrastruktur im Dienst und auf Rechnung der Produktion und des industriellen Profits.

In der ersten Zeit der fast unbeschränkten Verfügbarkeit von billigen Arbeitskräften musste das Gebiet einen

Konzentrationsprozess ertragen, der die Stadt und den ersten Gürtel betroffen und das historische Zentrum zum Getto der ersten Einwanderung bestimmt hat. Der auf die Stadtmorphologie wirkende Hauptfaktor war die mit dem industriellen Kapital streng verflochtene Rendite. Er hat zusammen mit der städtischen Gebietsausweitung die bauliche und örtliche Degradierung der Stadt, die Überlastung der zentralen Zonen, die Beeinträchtigung und die Privatisierung des Hügels begünstigt.

Die Taktiken in der ersten Hälfte der 50er Jahre: die grundsätzlichen Entscheidungen für denselben Platz, wodurch das ganze Zentralgebiet mit einer Oberfläche von 987 Hektar nur den Verpflichtungen der Baureglemente, die eine unglaubliche Bebauungsdichte erlaubten, unterstellt wurde.

Die zweite Phase in der ersten Hälfte der 60er Jahre zeigt den Anfang einiger teilweise den vorhergehenden widersprechenden, wenn auch immer der gleichen Logik untergeordneten Tendenzen: die Entwicklung von Fiat und die private Renditeaneignung.

Das hauptsächlichste Ziel dieser Phase ist es, die spekulativen, von der Stadt gegebenen Möglichkeiten bis auf den Grund auszuschöpfen und den ganzen Mechanismus auf ein weiteres Gebiet zu übertragen.

Die Renditeanhäufung verursacht die Dezentralisierung der produktiven Aktivität in den städtischen Zonen, sie ersetzt die Wohnsitze und den tertiären Sektor und finanziert damit die neuen dezentralisierten Industrieanlagen, deren Verbesserung allerdings auch wegen der steigenden Kampflust der Arbeitskräfte unentbehrlich geworden ist. Es gibt die Tendenz, diese Probleme durch Sektorenmassnahmen zu lösen: die Umsiedlung des Bauwesens in den Gürtel, ein System schneller äusserer Tangentialstrassen als Verbindung mit den vorhan-

b) *Relative Steigerung* der Zonen und der Randpole des Bezirks durch die Förderung der Arbeitsplätze in der Industrie und im tertiären Sektor durch die Absorption eines Grossteils der Bezirksförderung; Wiederherstellung der veralteten Wohnungen; Schaffung neuer Sozialdienste; Neugestaltung der Landwirtschaft.

Auf städtischer Gebietsebene in Turin

a) *Verminderung* der Bedeutung der Stadt durch die Erhaltung der bestehenden Industrie, Verminderung des tertiären Sektors, Wiederherstellung, aber Gesamtverminderung des Wohnens, um einer grösseren Zahl von Sozialdiensten Platz zu machen.

b) *Relative Steigerung* der Rolle des städtischen Gürtels durch Vermehrung der vorhandenen Beschäftigungsmöglichkeiten in der Industrie und im tertiären Sektor, Förderung des Wohnens zugunsten der aus der Stadt stammenden Bevölkerung; generelle Förderung der Sozialdienste.

Auf Turiner Stadtebene

a) *Einschränkung* der Rolle des historischen Zentrums als Sitz von Tertiärtätigkeiten; generelle Wiederherstellung der Wohnungen, um den unentbehrlichen Sozialdiensten Platz zu machen; Erhaltung und Reorganisation der bestehenden industriellen und handwerklichen Tätigkeiten.

In diesem Sinn ist der «Fall Turin» noch nicht völlig abgeschlossen: Dieselbe Entwicklung in der Nachkriegszeit, die von der Industrie verursacht wurde, hat eine relative Armut der Territorialinfrastrukturen hinterlassen, die es heute erlaubt, gründlich erneuernde Eingriffe durchzusetzen. Das Grundinstrument zur Stadtorganisation sind die Transport- und Verbindungssysteme, womit man die Tendenz, aus dem Stadtzentrum die Zentralstelle des ganzen Turiner Gebiets zu machen, zerbrechen kann.

In diese Richtung gehen die folgenden Massnahmen:

1. Betrachtung des Bezirks als dauernder Bezug, um die Beschlüsse der Gemeindeverwaltung zu kontrollieren, wel-

che die regionale Programmgestaltung in jedem Fall achten muss. In diesem Sinn muss man alle Vorschläge für das Transportsystem vermeiden, die eine Rationalisierung des Sektors verursachen und aus der Logik und daher auch aus der Erkenntnis der Bewegungen, Linien und Mittel des heutigen Infrastrukturnetzes stammen.

Diese Logik bestätigt tatsächlich die vorhandenen Widersprüche, die vorhandene Überfüllung, die aus der Lage und der Verteilung der Tätigkeiten und der städtischen Rendite, d.h. aus der vorhandenen Gebietsordnung, entstehen.

2. Reorganisation des Transport- und Verbindungssystems; zu vermeiden sind die nichtkontrollierten, d.h. im Verhältnis zum Regierungsprogramm übermässigen Investitionen, und das nicht nur bezüglich der statischen Resultate der Wirtschafts- und Gebietsordnung, sondern auch hinsichtlich der dynamischen Ziele der Veränderungen zwischen der Entwicklung des Turiner Bezirks und jener der anderen piemontesischen Bezirke. Ohne diese Kontrolle, die nicht nur über die Eingriffe in den Transportbereich zu verwirklichen wäre, wären die Polarisierungen zugunsten des Turiner Gebiets bestätigt sowie die Entwicklungen, die der relativen Abnahme der Bedeutung des Bezirks Turin im Verhältnis zu den anderen Gebieten in der Region widersprechen.

In krassem Gegensatz zu den Stärken des Kapitals entstand in den letzten Jahren in der Arbeitermasse das Bewusstsein, die Wohnung als Sozialdienst zu betrachten. Die Verwirklichung dieser Forderung ist sehr wichtig, und bis jetzt war sie als Sachprogramm noch nicht völlig entwickelt.

Ein zusätzlicher Bedarf wird von den weiteren inneren Wanderungen, die nicht in kurzer Zeit völlig zu stoppen sind, verursacht. So muss man Hunderttausende von Wohnungen in Turin, viele Millionen im ganzen Land in einer relativ kurzen Zeit bauen oder renovieren. Die Wohnung als Sozialdienst stösst auf ökonomische Verpflichtungen:

1. die Anwendung von Hilfsmitteln, die sich mit der Produktionsfähigkeit des Bausektors und der Nationalbil-

lanz schwer vertragen;

2. die Ausgaben Grenzen eines grossen Teils der italienischen Familien, die nicht in der Lage sind, die heutigen Herstellungskosten der Wohnungen zu tragen;

3. die Drosselung der Kredit- und Finanzierungsmöglichkeiten sowie die besondere Rolle des Bausektors in der Nationalökonomie;

4. der Grundertrag und die auf dem Sektor drückende Monopol-Rendite.

Gegenüber diesen Hindernissen bedürfen also die Wohnungen eines programmgemässen Eingriffs, der auf verschiedenen wirtschaftlichen, rechtswissenschaftlichen, technologischen Ebenen übereinstimmt mit der städtischen und sozialen Organisation, die die kollektiven Benutzer namentlich auch in Sachen Unterricht, Gesundheit, Kultur, Transporte bevorzugt.

Es wäre allerdings ein Widerspruch, auf eine massenhafte Herstellung desselben Wohnmodells einer Klasse abzustellen, die aus der Stadt ein einfaches Instrument der eigenen Vorherrschaft gemacht hat.

b) *Steigerung* der Bedeutung der Peripherie durch eine relative Förderung der Tertiärtätigkeiten, Wiedergestaltung und mögliche Einschränkung der Industrie, Requalifizierung der Wohnungen, auch in diesem Fall in den unentbehrlichen Grenzen, um den Sozialdiensten Platz zu machen.

Der schwerwiegendste, gleichzeitig unterschiedliche Mangel an Sozialdiensten hat Sozialabsonderungen geschaffen, die wieder ins Stadtgewebe eingebracht werden müssen.

Das Wohnungsdefizit, das mit einigen Hunderttausenden von Räumen zu werten ist und zum grossen Teil wegen veralteter Wohnungen entstand, kann im Inneren des Gemeindeperimeters nur teilweise aufgehoben werden infolge der hohen, von der Spekulation realisierten Gebiets- und Bodendichte. Das historische Zentrum, das Getto der ersten Einwanderung, ist seit einiger Zeit von einer starken Tertiärisierungstendenz ergriffen worden, die bis heute nur von der wirtschaftlichen Krise und jetzt von einer

strengen Anwendung der Bebauungsplannormen gebremst werden kann. Sozialdienste, Wohnungen, öffentliche Transporte sind drei Sektoren, in denen die Gemeindeverwaltung sich einsetzen will, um höhere und gleichgeartete Wohn- und Mobilisationsverhältnisse in dem ganzen Gebiet zu garantieren. Diese drei Sektoren sind dennoch sehr ungleich geartet unter dem Gesichtspunkt der Beständigkeit der nötigen Investitionen und deren Wirksamkeit.

Während tatsächlich ein direkter und wirksamer Eingriff im Sektor der öffentlichen Dienste und der Transporte möglich ist, kann das Wohnungsproblem nicht separat gelöst werden.

Dieses Urteil über das Hauptproblem ist nicht nebensächlich und verlangt eine zutreffende Erklärung.

An diese Politik, d.h. die Regionalprogrammpolitik, müssen alle Investitionen, besonders jene des Staats, im Transportsektor angepasst werden.

3. Massive Anwendung des Oberflächentransportsystems zum Zwecke einer starken, in jedem Fall nötigen Reorganisation, die durch die Qualität der angebotenen Dienste gleiche Zugänglichkeitsbedingungen ins Gebiet schafft durch ein wirksames und gleichzeitig anpassungsfähiges System, das häufig Änderungen des Planens und Programmierens während der Realisierung erlaubt. Aus dem eben Gesagten erwächst die Notwendigkeit der Verwirklichung und Gestaltung eines Kollektivtransportnetzes mit schnell und häufig zu benutzenden Linien durch:

a) Ausscheidung der schon bestehenden Strecken des grossen Stadtstrassennetzes, welches mit Verbesserungen ohne grosse Kosten ein orthogonales Trassenschema mit geschützten Stellen als Grundlage aller künftigen Gebietserweiterungen verkörpert;

b) Netzprojektion auf grossstädtischem Gebiet mit einer hinsichtlich Dezentralisation und Stadtreorganisation übereinstimmenden Ausdehnung;

c) Gebrauch des Ringes der tangentialen Autostrassen, der, ohne Fussgängerverkehr, auch ein schnelles Trasse für Kollektivfahrzeugverkehr in Verbindung mit dem Orthogonalnetz darstel-

len kann.

Die Bestimmung dieses Netzes noch vor seiner Erstellung bietet eine Grundlage. Im Innern dieses Netzes ist es möglich, die hauptsächlichsten Komponenten des Gebietsreorganisationsprozesses wirksam werden zu lassen durch

1. die örtliche und bauliche Sanierung des historischen Zentrums der Stadt, was verwirklicht werden muss vorerst durch Anhalten und nachher durch Ausweisen grosser Anteile der Tertiärtätigkeiten – das ist möglich, wenn man aufgrund des Transportschemas in der Lage ist, ein hohes Niveau auf dem ganzen Gebiet zu garantieren;

2. die örtliche und bauliche Sanierung eines grossen Teiles der Stadt, einbezogen das Zentrum und die Arbeitsperipherie, was verwirklicht werden muss vorerst durch Bausanierung und nachher durch Wohndichteverringerung, um die Wohnqualität zu verbessern sowie die Zonen und die Anlagen für die Sozialdienste, welche in der Stadt sehr fehlen, zu schaffen.

Die Bedeutung solcher Eingriffe resultiert aus der hohen Wahrscheinlichkeit, einen grossen Bevölkerungsanteil ausserhalb der Verdichtungszone der Stadt anzusiedeln. Das Transportschema muss dann bessere Bedingungen der Zugänglichkeit bieten, so dass die Wiederansiedlung der Bevölkerung nicht vom klassischen Mechanismus der städtischen Renovierung reguliert wird: auf dessen Basis übersiedeln die Familien in die weitere Umgebung gemäss ihren finanziellen Möglichkeiten;

3. die Reorganisation der industriellen Tätigkeiten, die in nicht entsprechenden oder veralteten Zonen und Gebäuden verrichtet werden, gemäss den ökonomischen und territorialen Zwecken in der Region und im Bezirk. Die Reorganisation dieser Tätigkeiten verfolgt den Zweck der nachfolgenden Wiederansiedlung entsprechender Anlagen mit der Möglichkeit der Wiedergewinnung für kollektive Dienste, natürlich inklusive Kontrollen, die auf dem ganzen Gebiet genügende Anteile an industriellen Arbeitsplätzen garantieren. Auch in diesem Fall muss das Transportsystem genügend wirksame Möglichkeiten bieten, um die

industrielle Wiederherstellung der städtischen Rendite in alten Ansiedlungen zu gewährleisten, weil sonst Ausscheidungsverfahren, in denen die Reichsten mit den Ärmern um den Platz mit Erfolg wetteifern, unvermeidbar würden;

4. die Verteilung des tertiären Sektors über das ganze Gebiet, besonders derjenigen Anteile, die aus dem historischen Zentrum von Turin aufgrund der Kollektivtransportmöglichkeiten ausgesiedelt wurden, d.h., es muss die Festlegung von Orten für tertiäre Tätigkeiten, wie von Verwaltungssitzen wichtiger öffentlicher und privater Ämter, möglich sein.

Sind dies die generellen Orientierungen bezüglich der Neuordnung des Turiner Gebietes, um gleiche Bedingungen des Lebens, der Arbeit und der Mobilität zu erreichen, so kann man die günstige Gelegenheit nicht ungenützt vorübergehen lassen, eine Beschleunigungsphase bezüglich der Dezentralisationsprozesse tertiärer Tätigkeiten ausserhalb des städtischen Zentrums zu verwirklichen, eine Phase, die auch der Ermittlung von Gebietsstreifen und Strassentrassen dient, worauf neue Infrastrukturen zu schaffen sind.

Mit anderen Worten ist die Prüfung notwendig, ob das umrissene Schema Verdichtungen von tertiären Tätigkeiten und Wohnsiedlungen (natürlich mit städtischer Sanierung) erlaubt, die entlang der wichtigen Transportnetztrassen auf noch freien Zonen neben dem Turiner Gemeindegebiet genutzt werden könnten, um eine Antwort auf die dringliche, seit längerer Zeit von der Stadt aufgeworfene Frage nach der Wiederansiedlung zu geben.