



**„Piazze Aperte“ heißt das Projekt, mit dem Mailand dem Verkehr überlassene Stadträume für andere Nutzungen zurückgewinnen will: als offene Orte für die Gemeinschaft. Vor der endgültigen Umgestaltung steht eine Phase der Aneignung – taktischer Urbanismus mit Mut zur Farbe**

# Farbmuster mit Signalwirkung

Text Michele Caja



THEMA

Bauwelt 16.2022



Auch vor den Schulen entstehen Orte, die einen sicheren Aufenthalt vor dem Öffnen der Schultore erlauben. An der Via Val Lagarina wurde 2020 ein Parkplatz vor der Grundschule mit einem Kästchenmuster über-

zogen, wie es die Kinder aus ihren Heften kennen, ausgefüllt mit bunten Geometrien. Der Entwurf stammt von der Designerin Serena Confalonieri. Fotos und Pläne: Stadt Mailand

Das kürzlich von der Stadt Mailand entwickelte Projekt „Piazze aperte“ (offene Plätze) basiert auf der Idee der 15-Minuten-Stadt, die vom französisch-kolumbianischen Stadtplaner Carlos Moreno entwickelt wurde. Im Juli 2020 definierte die C40 Cities Climate Leadership Group einen strukturellen Rahmen für den „besseren Wiederaufbau von Städten“ unter Verwendung des 15-Minuten-Konzepts und bezog sich dabei insbesondere auf Pläne, die während der Pandemie in Städten wie Mailand, Madrid, Edinburgh und Seattle umgesetzt wurden. Dasselbe Modell wurde auch von der Stadt Paris übernommen, die es insbesondere während der Pandemie als Prinzip der Stadterneuerung anwandte.

Dieses Modell geht auf frühere Ideen zurück, die auf dem Prinzip der Nähe und der Begehbarkeit beruhen, die schon in den von Clarence Perry in den 1920er Jahren vorgeschlagenen „Neigh-

bourhood Unit“ (Nachbarschaftseinheit) in menschlichem Maßstab entwickelt wurden. Ein weiterer direkter Bezug sind die von der Stadtplanerin und Aktivistin Jane Jacobs in ihrem berühmten Buch „The Death and Life of Great American Cities“ (1961) formulierten Grundsätze, aus denen die ersten Aktionen gegen die autogerechte Stadtplanung zur Verteidigung des Fußgängerlebens und der kulturellen und ethnischen Mischung der Einwohner hervorgingen. Themen, die in jüngerer Zeit der Kopenhagener Architekt und Stadtplaner Jan Gehl in Projekten zur Verbesserung der städtischen Lebensqualität für Fußgänger und Radfahrer aufgegriffen hat.

In ähnlicher Weise basiert das 15-Minuten-Stadtkonzept der Stadt Mailand auf dem Wunsch, die täglichen Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner zu befriedigen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind. Das Konzept basiert auch auf der Idee der Inklusion, wobei sich das Prinzip der Vielfalt auf die Entwicklung multikultureller Viertel mit gemischter Nutzung als Triebkraft für die Verbesserung der städtischen Erfahrung und die stärkere Beteiligung der Gemeinschaft am Planungsprozess bezieht.

Zu den Hauptproblemen, mit denen die norditalienische Metropole in den letzten Jahrzehnten konfrontiert war, gehören Verkehr und Umweltverschmutzung, Schwierigkeiten bei der multiethnischen Integration sowie städtischer Verfall im Allgemeinen. Gerade um auf diese Probleme zu reagieren, hat die Mailänder Stadtverwaltung eine Strategie bevorzugt, die auf einer Einbeziehung der Bürger sowie der Techniker und Fachleute aus verschiedenen Disziplinen beruht.

Der von Giuseppe Sala, seit 2016 Bürgermeister und Mitglied im sozialdemokratischen Partito Democratico, und dem damaligen Stadtrat für Mobilität und Stadtplanung Pierfrancesco Maran geförderte Mailänder Plan „Piazze aperte“ geht von Morenos und Gehls theoretischen und praktischen Präzedenzfällen aus und lehnt sich an bestimmte „Taktiken“ an, mit denen in den letzten vier Jahren mehrere Knotenpunkte im Mailänder Stadtgebiet revitalisiert worden sind. Die Neugestaltung des städtischen Raums wurde vor allem dadurch erreicht, dass Flächen dem Verkehr und dem undisziplinierten Parken zugunsten neuer öffentlicher Nutzungen entzogen wurden. Gemeinsam mit der Stadtverwaltung wurden diese „taktischen Stadtplanungs“-Maßnahmen von Bloomberg Associates unterstützt, einem in New York ansässigen Beratungsunternehmen, das sich mit best practices für Stadtverwaltungen – darunter London, Paris und anderen Metropolen – auskennt, die auf gemeinsamen Grundsätzen basieren: Sicherheit, Nachhaltigkeit und Lebensqualität in der Stadt. Das Paradebeispiel war die Fußgängerzone am Times Square in New York im Jahr 2009 unter dem damaligen Bürgermeister Michael Bloomberg, die zeigte, wie die Bürger innerhalb weniger Wochen einen stra-



Die Piazza Dergano war 2018 der Auftakt des Programms. Auch hier verschwanden Parkplätze zugunsten von Aufenthaltsbereichen. Inzwischen ist bereits die dauerhafte Neugestaltung vorgenommen worden (links) – kräftige Farben braucht es dafür nicht mehr.

tegischen Knotenpunkt, einst eine chaotische Verkehrskreuzung, wieder in Besitz nehmen konnten.

In einem kürzlich der Stadt vorgelegten Bericht finden sich alle Initiativen der letzten vier Jahre aufgelistet: Seit 2018 – mit der ersten „Taktik“, die im Stadtteil Dergano im Nordwesten des Mailänder Zentrums eingeleitet wurde, – wurden bis heute 38 Eingriffe durchgeführt, koordiniert von der „Officina urbana“, einem speziellen Büro innerhalb der Mailänder Stadtverwaltung. Das Ziel, die einzelnen Maßnahmen in die Umgestaltung der Viertel und der Stadt einzubetten, hat zur Neugestaltung von 22.000 Quadratmetern öffentlichen Raums geführt. Ermöglicht wurde dies durch zunächst rasche und nicht invasive Maßnahmen wie das Bemalen der Straßenoberfläche mit Mustern in verschiedenen Formen und Farben sowie die Installation von Stadtmobiliar: 250 neue Bänke, 35 Tische und 32 Tischtennisplatten, 380 Fahrradstellplätze und 310 Topfpflanzen. Grundlegend für das Projekt war der Dialog mit den Bürgern durch die Einbeziehung der Vereinswelt. Insgesamt nahmen 200 Vereinigungen an dem Projekt teil, darunter 72 Unternehmen, 17 Schulen, 17 Komitees von Nachbarschaft und Sozialarbeit sowie 8 religiöse Institutionen. Der Entwurf für die temporäre Gestaltung der Plätze hingegen stammt in den meisten Fällen von unterschiedlichen Architektur- und Landschaftsarchitekturbüros, Künstlerinnen und Designerinnen überwiegend Mailänder Herkunft oder aber vom städtischen Planungsbüro selbst.

In einer zweiten Phase des Projekts, die vor kurzem begonnen hat, werden Bereiche in der Nähe von Schulkomplexen umgestaltet. Den Bürgern soll sich die Möglichkeit bieten, an der Realisierung neuer Sanierungsprojekte in den an die Mailänder Schulen angrenzenden Gebieten mitzuwirken. Nach Ansicht von Bürgermeister Sala wird diese zweite Phase der Piazze aperte einen Tempowechsel für die Stadt, aber vor allem für ihre Bürger bedeuten. Diese, bereits Pro-

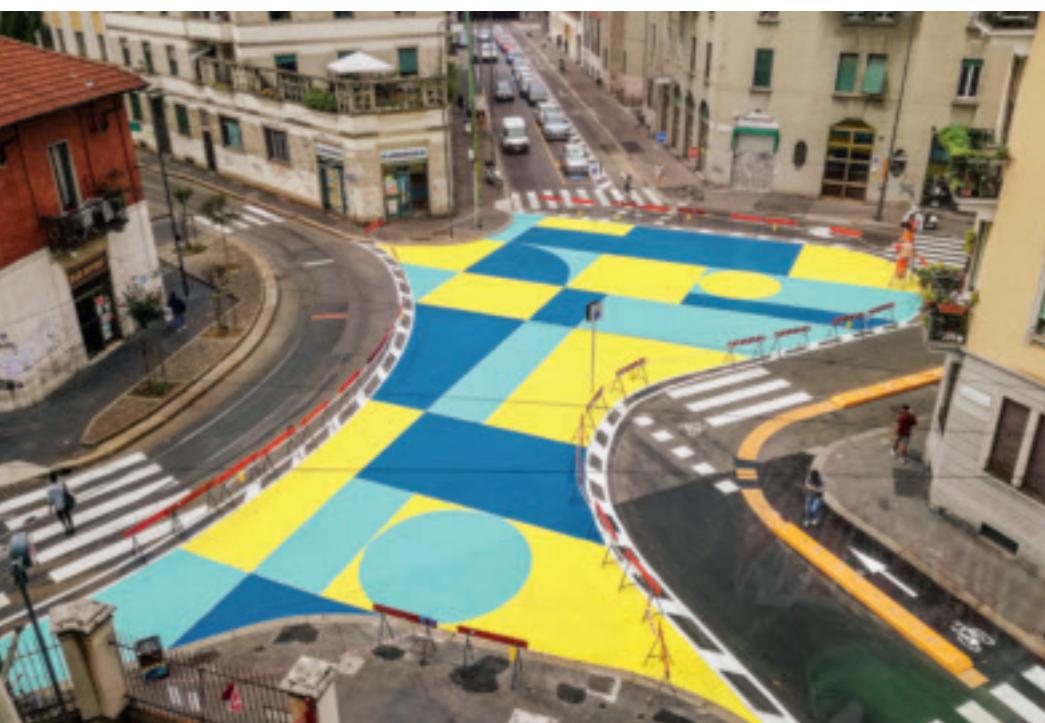
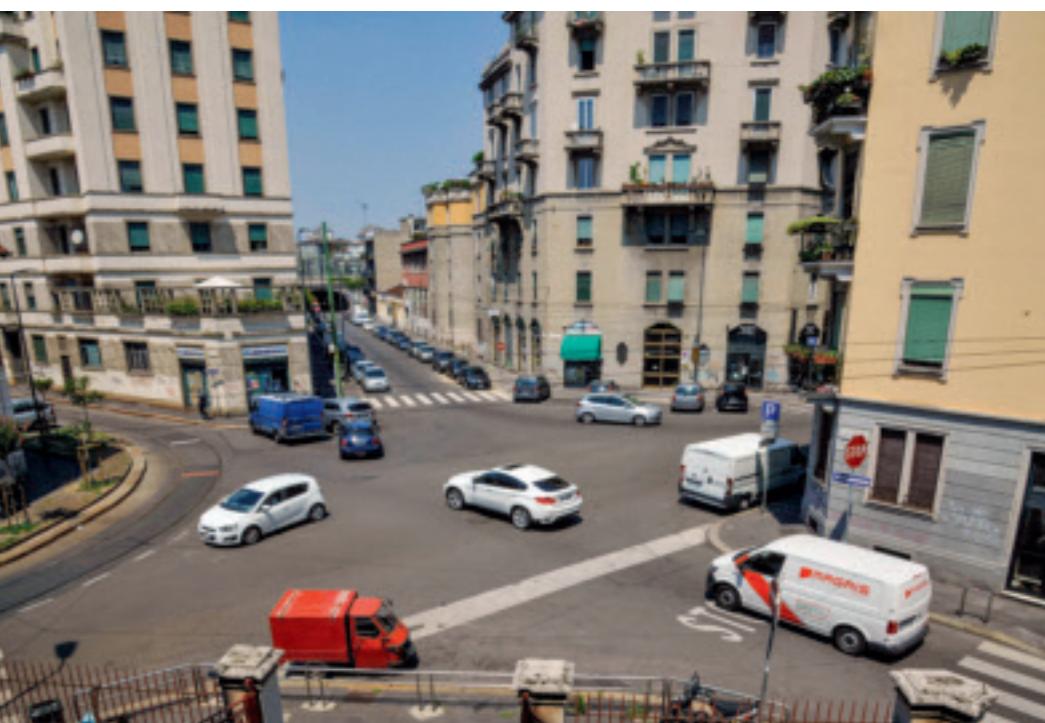


## Die Neugestaltung von 22.000 Quadratmetern öffentlichen Raums wurde ermöglicht durch zunächst rasche Maßnahmen wie das Bemalen der Straßen.

tagonisten des Dialogs, der die erste Phase des Projekts ermöglichte, werden noch aktiver daran beteiligt sein, Trends für zukünftige Veränderungen aufzuzeigen. Eine Zukunft, die auf kleinen Revolutionen beruht, beginnend mit der Lösung von Mobilitätsproblemen, die es den Bürgern ermöglichen wird, Kinder sicher zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule zu bringen.

Betrachtet man die bisherigen Erfahrungen, so wird die Wirksamkeit des angenommenen Modells deutlich. Ein Modell, das – wie Maran in seinem kürzlich erschienenen Buch „Le città visibili“ (Die sichtbaren Städte) erläutert – auf der Grundidee beruht, dem Autoverkehr Raum zu entziehen und ihn durch sanfte, in kurzer Zeit umzusetzende Eingriffe den Fußgängern zu widmen. Die Umsetzungszeit für eine taktische städtebauliche Maßnahme kann sich auf hundert Tage beschränken. Von den Fahrradwegen des Corso Buenos Aires über die vielen Plätze, die durch die einfache Farbgebung ihrer Oberfläche fußgängerfreundlich gestaltet wurden, bis hin zu den zahllosen Parklets und Dehors von Bars und Restaurants anstelle von Parkplätzen und Verkehrsflächen – Mailand hat ein Modell geschaffen, das sich auf andere italienische Städte ausbreitet.

Diese Eingriffe haben bei Bürgern und Fachleuten eine heftige Debatte ausgelöst. Vor allem von Seiten der Stadtplaner wird das Fehlen einer traditionellen Form der Planung von oben kritisiert, zugunsten extemporärer Operationen, basierend auf „hier und jetzt“-Arbeitsweisen. Trotz seines provisorischen Charakters sieht dieser neue Modus jedoch auch eine anschließende permanente Überarbeitungsphase vor. Dies steht jedoch nicht in Konkurrenz zu den öffentlichen Räumen der langfristigen Projekte, die Mailand unter Beteiligung multinationaler Unternehmen und Designstudios gerade umgestalten – von den Porta-Nuova-Gebieten bis zu City Life, von den Güterbahnhöfen bis zum ehemaligen Schlachthof. Neben diesen fortlaufenden Prozessen führen taktische Eingriffe unmittelbare Neuerungen in kleinerem Maßstab ein, welche neue Gemeinschaftsformen hervorbringen, die in der konsolidierten Struktur der Stadt weit verbreitet sind.



Die Kreuzung von via Spoleto und via Venini wurde 2019 neu aufgeteilt. Der Verkehr fließt nun nur noch am Rand. Fotos und Pläne: Stadt Mailand