

Turins grüne Korridore

Von der Peripherie
bis zur Haustüre

Sébastien Fischer

Vertiefungsarbeit

Prof. Vogt HS 2022

Inhaltsverzeichnis

Metropolregion	7
Analyse Industrie und urbane Grünräume	9
Referenz Corona Verde	12
Corona Verde Masterplan	14
Vier Strategien des Corona Verde	17
Korridore der Region	18
Intervention Naturgürtel	19
Stadtrand	21
Referenz Corso Marche 2008	25
Schliessung des inneren Ringes	27
Aufteilung des Korridors	29
Innenstadt	31
Rote Zonen	35
Velonetzwerk	37
Referenz Urban Greenways	39
Intervention Urban Greenways	41
Nachbarschaft	43
Rote Zonen Fallbeispiele	45
Referenz Supermanzana	47
Fallbeispiel 1 : Cenisia	49
Fallbeispiel 2 : Santa Rita	51
Fallbeispiel 3 : Porta Nuova	53
Quellenverzeichnis	54
Abbildungsverzeichnis	55

Masstäbe

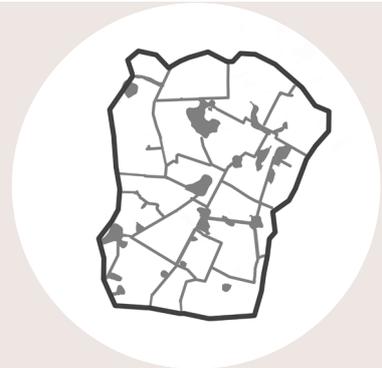
Metropolregion



Stadtrand



Innenstadt



Nachbarschaft

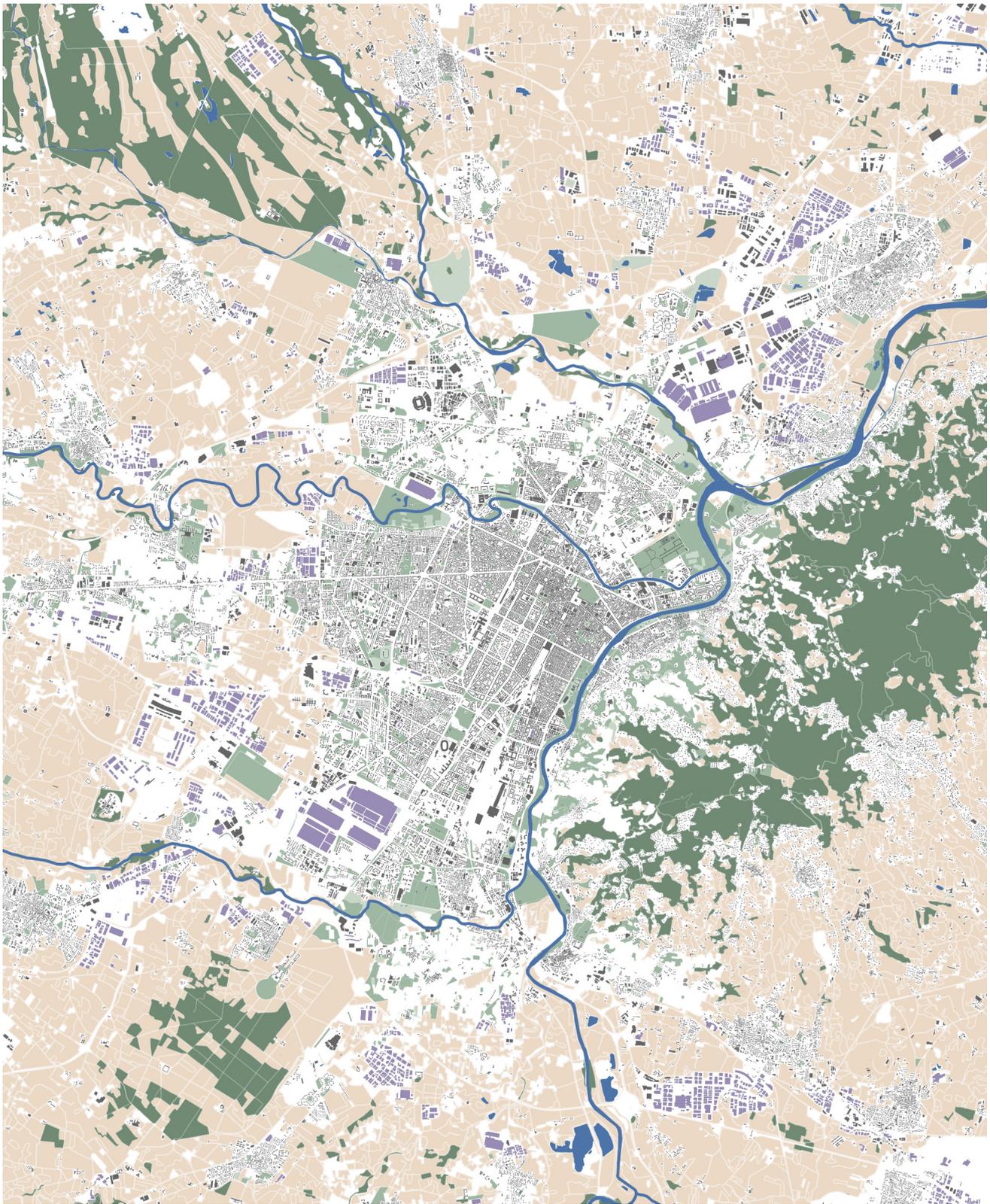


Metropolregion



Die Metropolregion ist der grösste Betrachtungsperimeter. Hier leben rund 2,2 Millionen Menschen, davon 1,7 Millionen in der Agglomeration und rund 870'000 Einwohner im Stadtgebiet selber. Die Landschaft ist geprägt von vielen Flüssen, welche in den Po münden. Im Westen und Norden befinden sich die Alpen, im Süden die Hügel des Monferrato. Dadurch entsteht eine vielfältige Landschaft von vielfältigen Biotopen geprägt.

In diesem Kapitel wird die Region analysiert, mit laufenden Projekten verglichen und ein Vorschlag gemacht, wie diese Region in der Zukunft sich weiter entwickeln kann.



Analyse

1:125'000

0 2 4 km

- | | | | |
|---|------------------|---|-----------------------|
|  | Wasserkörper |  | Landwirtschaftsfläche |
|  | Industriegebäude |  | Wald |
|  | Parkanlagen | | |

Analyse Industrie und urbane Grünräume

Von der Industriestadt zur Innovationsstadt

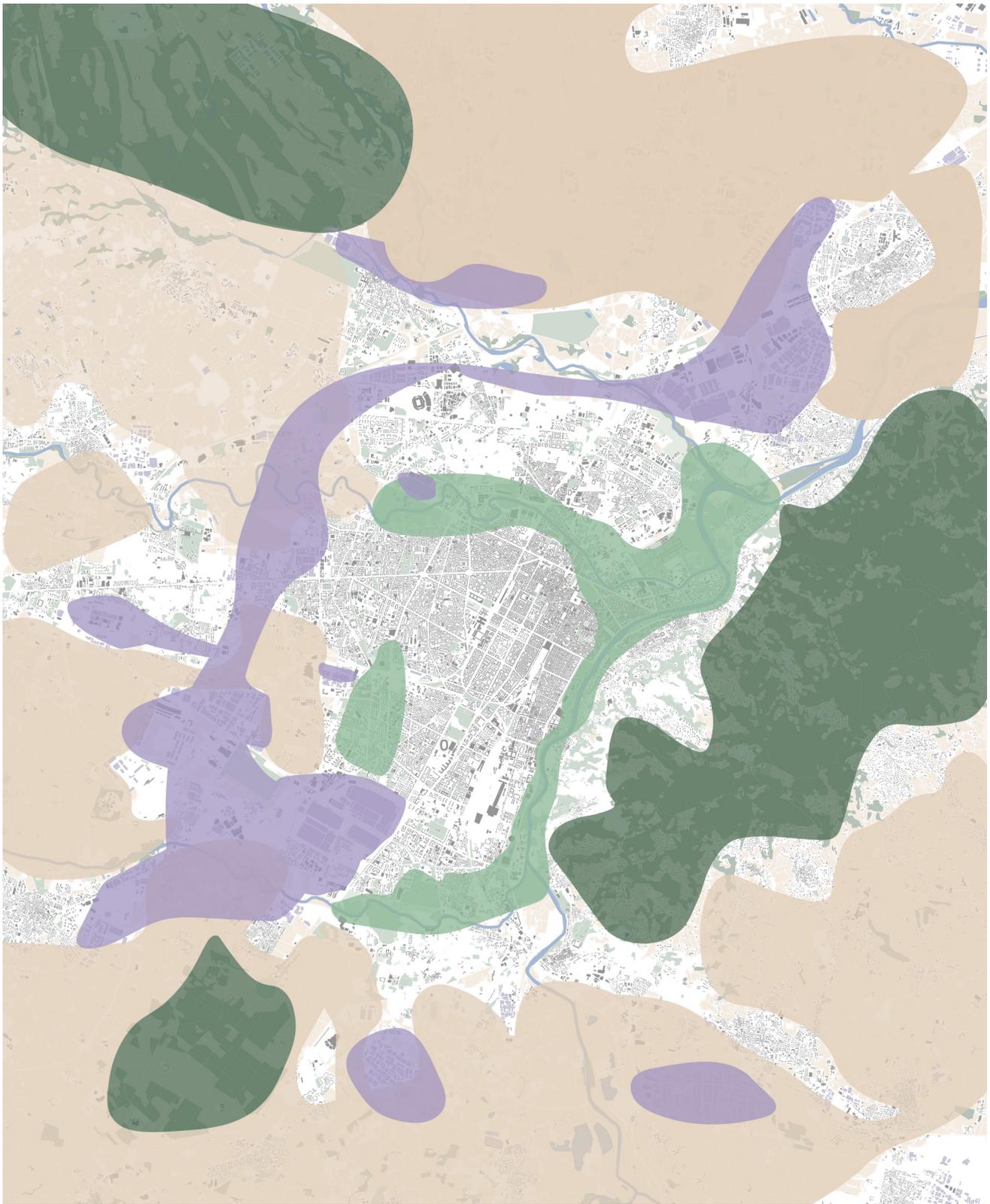
Die Stadt Turin hat eine lange Geschichte als bedeutendes industrielles Zentrum in Norditalien. Doch seit der Phase der Desindustrialisierung, welche Anfangs der 70er Jahren ihren Lauf nahm, musste sich Turin mehrfach neu erfinden und wurde spätestens seit der Austragung der Olympischen Winterspiele 2006 zu einer weltbekannten Design-Stadt.

Die Zahl der Industriearbeitsplätzen sinkt auch heute weiterhin, was bedeutet, dass sich die Stadt vermehrt mit dem Erbe der Industriegebäude auseinandersetzen werden muss.

Deindustrialisierung als Chance für Grünraum

Dank des Einfallsreichtums konnte sich Turin sein Netzwerk von Grünräumen erheblich erweitern. Die Stadt besass bereits ein grosses Erbe an historischen Parks und Wäldern. Dank intelligenter Planung und innovativer Projekte wurden viele der alten Industrieareale zu neuen Grünflächen umgestaltet und es entstand eine Vielzahl neuer Parks, revitalisierte Flussufer und zusätzliche Grünräume für die Bevölkerung.

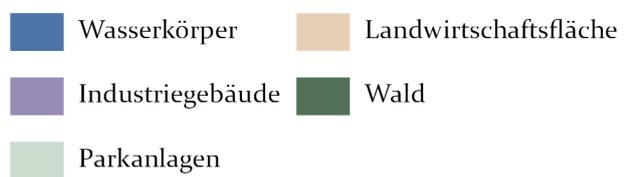
Da sich durch die Deindustrialisierung Turins die Wandlung von Industrie- zu Innovationsstadt stellt sich natürlich die Frage, wie sich die Entwicklung auf das Landschaftsbild der Stadt auswirken kann. Wo sind die Potentiale und Gefahren, wie kann sich Turin diese Entwicklung, um auch für die Zukunft eine innovative Stadt zu bleiben?



Korridore der Region

1:125'000

0 2 4 km



Industriegebiete und Naherholunggebiete

Um die Entwicklung der Stadtlandschaft zu verstehen habe ich mir die verschiedene Nutzung von Industrie, Kommerz, Wohnen und grünen Freiräume der Stadt angesehen. Dabei fällt auf, wie sich ein Industrie- und Grünkorridor gebildet haben.

Im Westen, zwischen der Stadt und den Turiner Hügel, befindet sich grosse Anzahl an Grünräume entlang des Flusses Po. Dieser Korridor bildet sich entlang der Dora Riparia im Norden und der Sangone im Süden der Stadt. Die Stadt entwickelt viele neue Projekte, um die neglierten Flussufer aufwerten zu können.

Im Osten der Stadt befindet sich ein Grossteil der noch bestehenden Industrie. Die Schwerpunkte sind im Süden der alte Fiat Mirafiori Werk und im Nordwesten das Gebiet Barca. Dazwischen gibt es eine erhöhte Konzentration von Industrierwerken, mit regelmäßigen Unterbrüchen von Landwirtschaft, Wohngebiete oder Autostrassen.

Landwirtschaft und Wald

Ausserhalb der Stadt befinden sich drei grössere Waldzonen, welche bis heute bestanden haben und als Naherholungsgebiet für Turin sehr wichtig sind.

Im Süden befindet sich der Parco Naturale di Stupingi, ein ehemaliges Jagdgebiet des Schlosses Stupinigi. Im Nordosten liegt der Naturpark La Mandria, ein wichtiger regionaler Schutzpark mit grosser Biodiversität. Im Westen der Stadt auf dem Turiner Hügel befinden sich eine grosse Anzahl von Schutz- und Freizeitpärken.

Diese drei Waldgebiete umranden die Stadt und bilden wichtige Ankerpunkte für die mögliche Naturkorridoren.

Die Landwirtschaftsflächen sind mehrheitlich, um den Stadtkern und diese Waldgebiete zu finden und bilden einen beachtlichen Teil der Region der Stadt. Vor allem interessant ist es im Westen, wo sich die verschiedene Nutzung der Landwirtschaft, Industrie und Wohngebiete zusammen vermischen.

Referenz Corona Verde

Das Projekt Corona Verde entstand Ende der 90er Jahre und hat als Ziel die isolierten Naturfragmente der Metropolregion von Turin ein Netzwerk verbinden.

Als Grundlage dient das Projekt Corona di Delitie, das Royale Schlösser und historische Bauwerke außerhalb der Stadt Turin durch ein Netzwerk von Velostrassen verbindet.

Das Corona Verde beinhaltet eine Vielzahl verschiedenerer Strategien, Projekte und Programme. Es ist gleichzeitig auch ein Versuch, das Territorium, um Turin effizienter über die Gemeindegrenzen verwalten zu können. Denn das Gebiet umfasst 93 verschiedene Gemeinde, in 12 Gebiete, was eine überregionale Zusammenarbeit notwendig macht, um eine kohärente und zielführende Entwicklung möglich zu machen. Es ist deshalb ein wichtiges politisches Werkzeug, um präziser auf einzelne Bedürfnisse der Regionen eingehen zu können.

Ziele des Projektes

Turin besitzt ein wertvolles Erbe an Naturpärke, Wälder, Flüsse, Landwirtschaft und Architektur, das durch eine Vielzahl Interventionen geschützt, gefördert und neu erschaffen wird.

Das Netzwerk wird als grüne Infrastruktur verstanden, gemäss den der EU-Definition von Natura 2000. Dazu gehören Eingriffe wie der Schutz wertvoller Ökosystem, Schutz von Flussgebiete, Künstliche Eingriffe wie Grünbrücken um Barrieren für wildlebende Tiere zu minimieren, Förderung von nachhaltiger Landwirtschaft im Einklang mit der Umgebung oder auch die Erschaffung von perirurbane Pärke, welche die lokale Fauna und Flora fördern kann.

Durch diese Eingriffe wird einerseits nachhaltiges Ökosystem des Stadtgebietes sichergestellt, aber auch neue soziale und ökonomische Projekte werden dadurch möglich. Die Anwohner profitieren von neuen Landschaftlichen Qualitäten. Durch die Entwicklung einer lokalen und grünen Gesellschaft wird das Wohlbefinden der Bevölkerung gesteigert.

Und nicht zuletzt wird die Resilienz der Stadt angesichts der steigenden Klimaproblem verbessert. Durch gezielte Planung werden Gefahren wie der Urban Heat Island Effekt, Lärmbelastung durch Autoverkehr, Luftverschmutzung oder Überschwemmungsgefahr vermindert.

Corona Verde In Zahlen



20'900 Hektar Schutz-



165'000 Hektar Land



367 Wasserstrassen



1'800'000 Bewohnerer

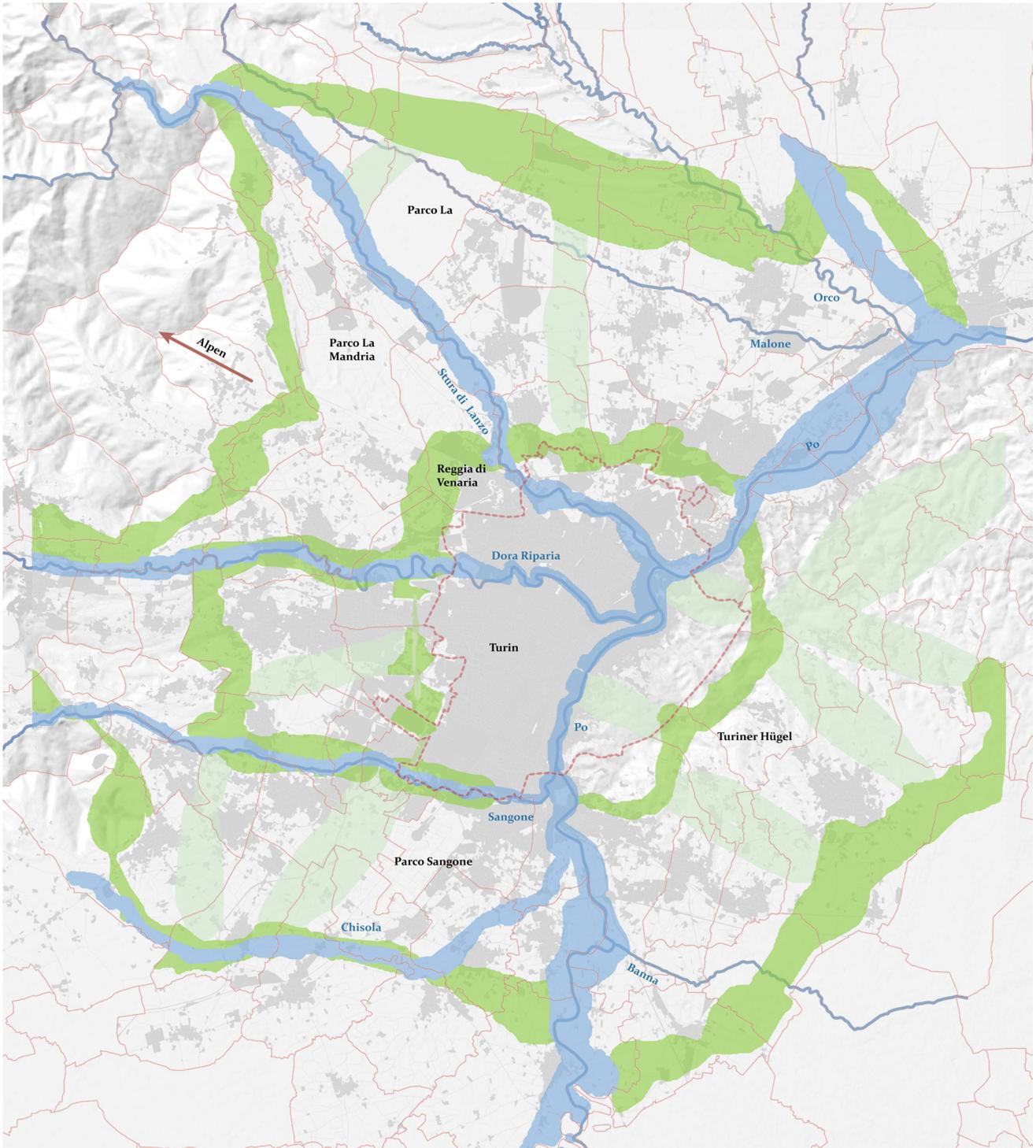


12 Royale Residenzen



93 involvierte
Gemeinde





Corona Verde Masterplan

1:250'000

0 5 10 km



Stadtgrenze



Hauptkorridore



Gemeindergrenzen



Nebenkorridore



Wasserkorridore

Corona Verde Masterplan

Grüne Korridore

Das Netzwerk legt sich wie eine Krone um das Metropolregion Turins. Im Prinzip beinhaltet es zwei Ringe von Grünkorridoren, welche ein Netzwerk wichtiger grüner Gebiete, Naturpärke, Schutzpärke und historische Anlage bilden. Dort konzentrieren sich die meisten Projekte. Der innere Ring, folgt der Stadtgrenze von Turin besitzt einen urbaneren Charakter wie der äussere Ring, welcher die umliegenden Dörfer und Städte verbinden, ruraler geprägt ist.

Diese Ringe werden durch weniger rigide Nebenkorridoren verbunden, welche flexibler gestaltet werden können.

Wasserkorridore

Ebenfalls spielen die Wasserkorridore eine wichtige Rolle. Die Gebiete um die Flussufer wurden Jahrzehnte lang negliert und waren wegen der Verschmutzung der Industrie wenig attraktiv als Naherholungszone für die Anwohner. Durch eine aktive Renaturierung und Förderung der Flussbänke werden die Wasserkorridor in das Netzwerk miteinbezogen und werden in der Zukunft massgebend für die Entwicklung der Naherholungszonen sein.

Man sieht gut, wie das Corona Verde weit über Gemeindegrenzen hingeht und versucht, ein kohärentes System zu erschaffen. Das Stadtzentrum selbst ist von der Corona Verde abgesehen von den Flüssen wenig betroffen. Vielmehr ist es wichtig, der Übergang zwischen Urbanität, Periurbanität und Landschaft nachhaltig und sinnvoll zu planen.

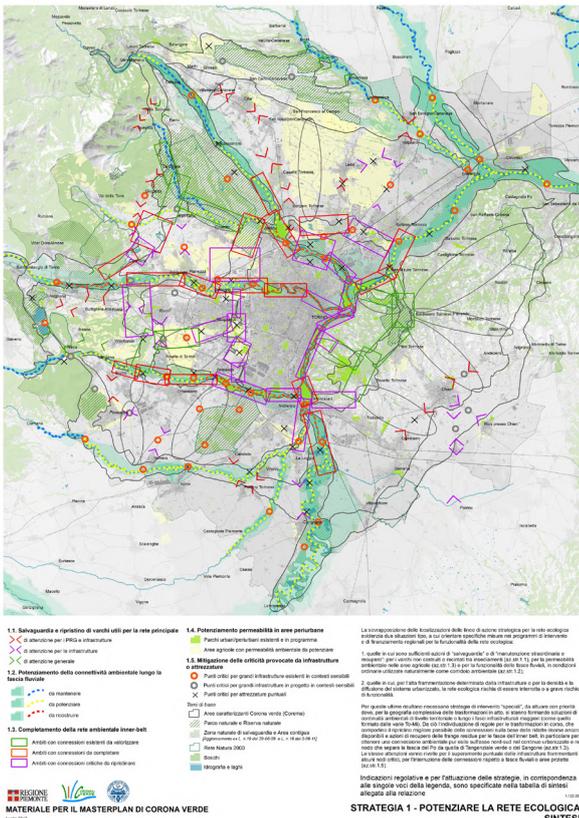


Abb. 1 : Ökologisches Netzwerk

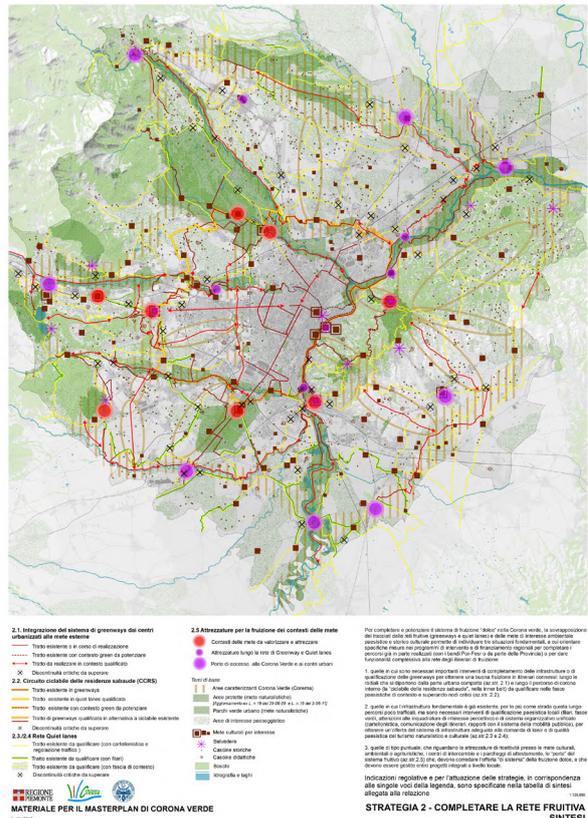


Abb. 2 : Nutzernetzwerk

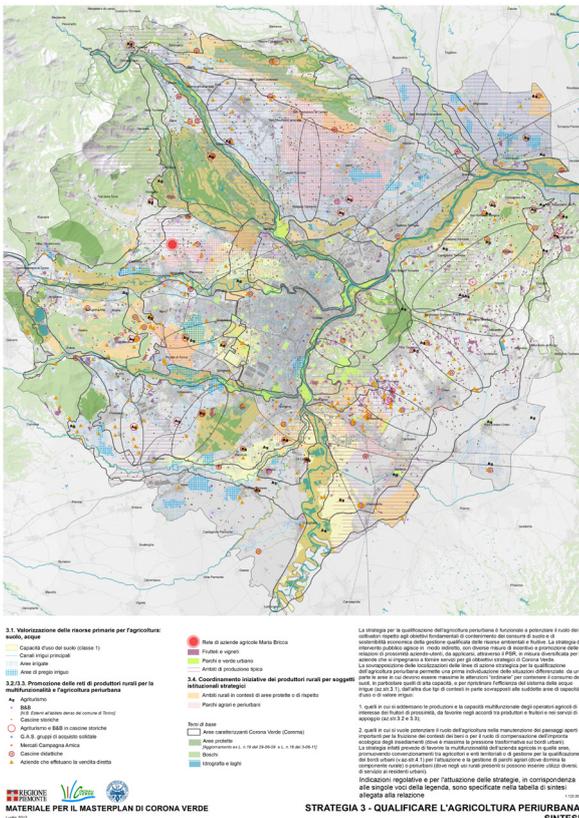


Abb. 3 : Perirubane Landwirtschaft

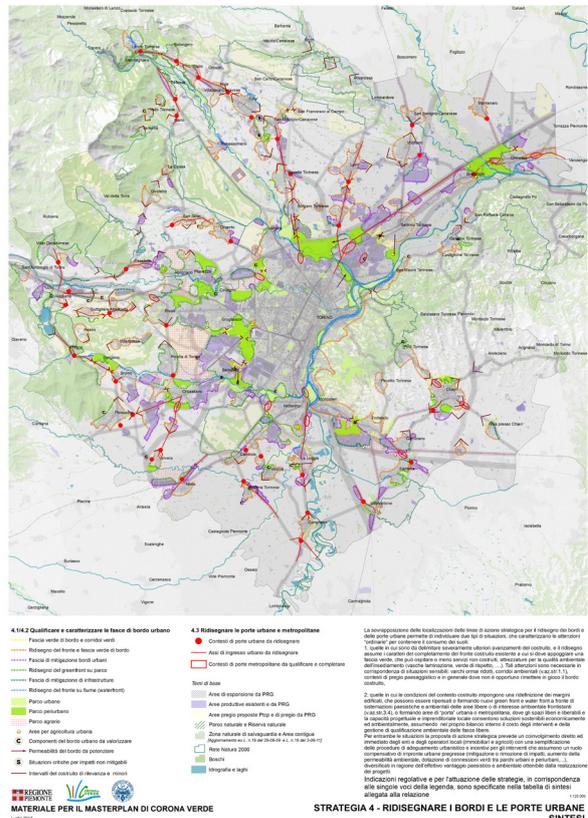


Abb. 4 : Urbane Grenzen

Vier Strategien des Corona Verde

Das Corona Verde thematisiert viele verschiedene Bedürfnisse und Lösungsansätze mit verschiedenen Akteuren, die alle unterschiedlichen Ziele anstreben. Deshalb wurde in Zusammenarbeit mit den verschiedenen Gemeinden und der Bevölkerung vier Strategien entwickelt gezielter auf die Bedürfnisse der Akteure eingehen zu können.

Die nachfolgenden vier Strategien wurden im Masterplan integriert besitzen unterschiedliche Schwerpunkte, welche hier kurz zusammengefasst werden.

Strategie 1 - Ökologisches Netzwerk stärken

Der Schwerpunkt liegt im Ermöglichen eines ökologischen Netzwerkes um die Metropolitanregion Turins. Erstens muss ausfindig gemacht werden, die bereits potentielle grüne Netzwerke bestehen, wo welche verbessert werden müssen und wo welche hinzugefügt werden müssen, um ein erfolgreiches nachhaltiges Netzwerk ermöglichen zu können.

Durch dieses räumliche Netzwerk wird die Biodiversität geschützt und verstärkt.

Strategie 2 - Benutzernetzwerk gestalten

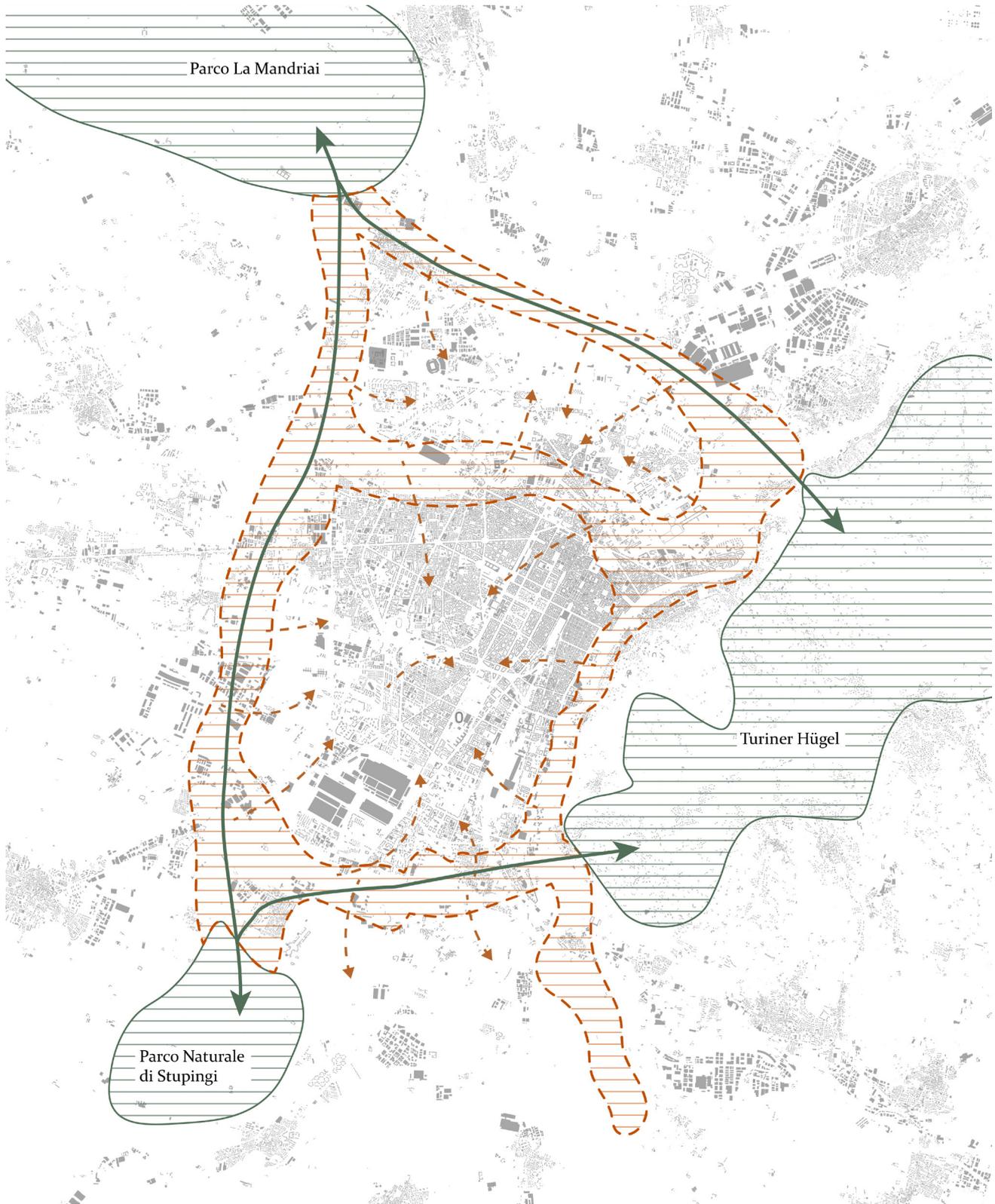
Ziel ist es ein benutzerfreundliches Netzwerk zu erschaffen, das es den Bewohner ermöglicht, einfacher zu den Gebieten mit hohen landschaftlichen und natürlichen Qualitäten zu gelangen. Langsamverkehr und Öffentliche Verkehrssysteme sollen im Kontext des Netzwerkes gestärkt werden, um ein inklusives und niederschwelliges Angebot für die Bevölkerung erschaffen zu können. Vor allem das Velosystem spielt wichtige Rolle, sowohl für den Alltag wie auch für Freizeitliche Aktivitäten. Der Tourismus soll ebenfalls davon profitieren können, um Turin als Touristenstadt nachhaltiger gestalten zu können.

Strategie 3 - Periurbane Landwirtschaft stärken

Die Landwirtschaft in der Region spielt eine wichtige Rolle für die Landschaft und prägt maßgeblich das Leben in der Region. Deren Schlüsselrolle soll erkannt werden und in eine nachhaltige Weise verstärkt werden. Einerseits um den lokalen Versorgungsgrad zu erhöhen, aber auch um landschaftliche und freizeitliche Aspekte der Region für die Region zu stärken.

Strategie 4 - Die urbane Grenzen neu entwerfen

Die Grenzen der Metropolitanregion sollen klarer definiert werden, um eine planlose Zersiedlung der Landschaft verhindern zu können. Dadurch entstehen qualitativ hochwertigere Urbane Gebiete und Landschaftsgebiete. Durch innovative sorgfältige Planung werden auch grössere Infrastrukturprojekte besser in ruralen und natürlichen Kontext integriert.



Korridore

1:125'000

0 2 4 km

-  Möglicher Korridor
-  Verbindungen Stadt
-  Waldfläche
-  Verbindungen Stadt

Intervention Naturgürtel um Turin

In meiner Intervention bilden die drei Wälder beim Parco La Mandria, Parco Naturale di Stupinig und der Wald des Turiner Hügels Ankerpunkte für das Gürtelsystem. Diese Zonen sind haben einen hohen kulturellen, ökologischen und freizeithlichen Wert für die Metropolitanregion und sollten deshalb in ein Netzwerk von Grünkorridoren eingebunden werden.

Die Korridore die daraus entstehen sind ein Netzwerk von grüner Infrastrukturen, sie folgen den Flüssen Po, Sangone, Dora Riparia und Stura di Lanzo und im Westen entsteht an der Stadtperipherie eine neue Achse, die momentan vorwiegend aus Ackerfeldern und Industriezonen besteht

Diese Korridore wiederhin ermöglichen neue kleinere grüne Verbindungen in die Innenstadt hinein. Grössere Eingriffe im Stadtzentrum sind oftmals schwieriger durchzuführen, da durch die hohe Baudichte nur noch wenig Freiraum übrigbleibt. Durch dieses Netzwerk von verschiedene Grünkorridoren wird dennoch eine räumliche Verbindung möglich, damit ein Grossteil der Bevölkerung von Grünräumen profitieren können.

Stadttrand



In diesem Masstab wird hauptsächlich das Gebiet um die westliche administrative Stadtgrenze untersucht. Lange Zeit war diese Region von der Stadt vernachlässigt vernachlässigte Region und ist hauptsächlich von Industrie, Landwirtschaft, und Vororte geprägt. Dennoch existiert auch ein Potential an Naturräume und eine Vielzahl historischer Villas und Gebäude. Die gleichzeitig Nähe zur Natur und zur Stadt und das Potential durch die Deindustrialisierung mach dieses Gebiet zu einem idealen Grünkorridor.

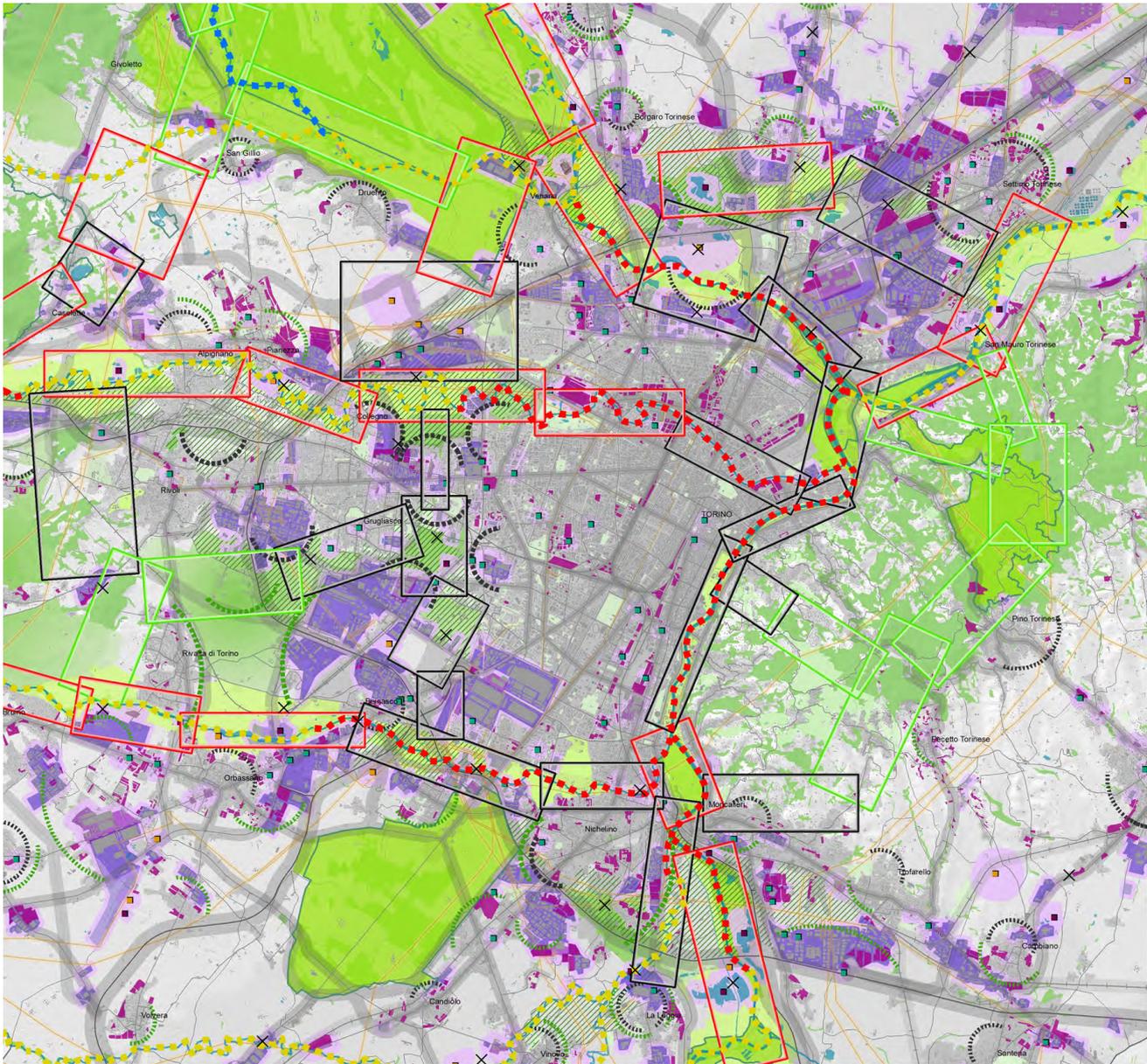


Abb. 5 : Strategie 1.3

Ökologische Netzwerke

MATERIALE PER IL MASTERPLAN DI CORONA VERDE

STRATEGIA 1
POTENZIARE LA RETE ECOLOGICA
1.3 Connessioni nella inner-belt

Si evidenziano gli ambiti che devono essere interessati in uno specifico progetto di rete che coinvolga i comuni della prima cintura e Torino, per completare il disegno di una inner-belt che riesca ad ottenere qualche continuità ambientale funzionale alla connettività anche nelle aree sotto pressione trasformativa, in particolare lungo l'asse nord-sud.

- Le aree sono distinte tra:
- potenzialità di connessione esistenti, da mantenere o valorizzare, interessate da programmi e progetti di connessione ambientale, da potenziare e migliorare.
 - nodi critici, di discontinuità, provocati infrastrutture, o barriere di costruito o di impianti, con connessioni da ripristinare con nuovi progetti ed interventi.

Per verificare la fattibilità del progetto sono cartografati i "materiali da costruzione" della rete a disposizione (con gli opportuni accorgimenti puntuali per rendere efficace la connettività): parchi urbani, viali e sistemi alberati, parchi agricoli, fasce fluviali o altre aree tutelate. Il progetto deve essere adottato entro i PRG ed attuato come risultato di una strategia persequiva sia urbanistica (entro il singolo comune, tra i piani attuativi) che territoriale (tra diversi comuni, con la regia regionale e provinciale).

- Arete tutelate**
- Parco naturale e Riserva naturale
 - Zona naturale di salvaguardia e Area contigua (Aggiornamento ex L. n. 19 del 29/06/09 e L. n. 15 del 3/05/11)
 - Rete Natura 2000
- Arete della inner-belt**
- inner greenbelt
 - Area di pregio ambientale proposte (REP)
 - Parchi verde urbano

Progetto di rete per la valorizzazione delle aree inner-belt

- Ambiti coinvolti nel disegno della inner-belt**
- connessioni esistenti da mantenere o valorizzare
 - connessioni in progetto da potenziare e migliorare
 - connessioni critiche da ripristinare

Ripristino di connessioni lungo le fasce

- corridoi fluviali da mantenere
- corridoi fluviali da potenziare
- corridoi fluviali da ricostruire

Bordi urbani

- da ridefinire (integrazioni e fasce fitto verdi)
- da ridisegnare dei fronti edificati

Impatti da mitigare

Generatori di impatto areali

- Aree di espansione (Mosaicatura PRG)
- Aree produttive
- Aree produttive previste da PRG
- Aree critiche sottoutilizzate o dismesse

Generatori di impatto puntuali

- Discariche autorizzate
- Cave
- Grande distribuzione commerciale
- da impianti e grande distribuzione commerciale

Fasce di interferenza e criticità provocate da impianti e attività

- da infrastrutture principali
- da elettrodotti
- Punti critici per attrezzature puntuali



Luglio 2012

Westlicher Innenring

Wie bereits im Vorherigen Kapitel erwähnt, ist die Bildung eines Ökologischen Netzwerkes essenziell für das Corona Verde. Dazu gehört ein innerer Ring von grünen Korridoren, welche sich um die Stadtgrenze entlang befindet. Abb. 5 zeigt den aktuellen Stand, in den grünen Kästen befinden sich bereits existierende grünen Korridoren, in Rot sind diejenigen, welche verstärkt werden müssen und in schwarz sind die Gebiete, welche müssen noch realisiert werden.

Die Korridore im Hügel sind schon weit entwickelt, während jene entlang der Flüsse oft zur roten Kategorie gehören.

Der westliche Teil des Innenringes ist momentan kaum ausgebaut und besitzt ein grosses Potential. Durch Eine Anreihung periurbaner Pärke kann eine neue Landschaft entstehen, welche das grüne System der Stadt Turin stärken kann und sich in das Gesamtkonzept des Corona Verde integrieren kann.

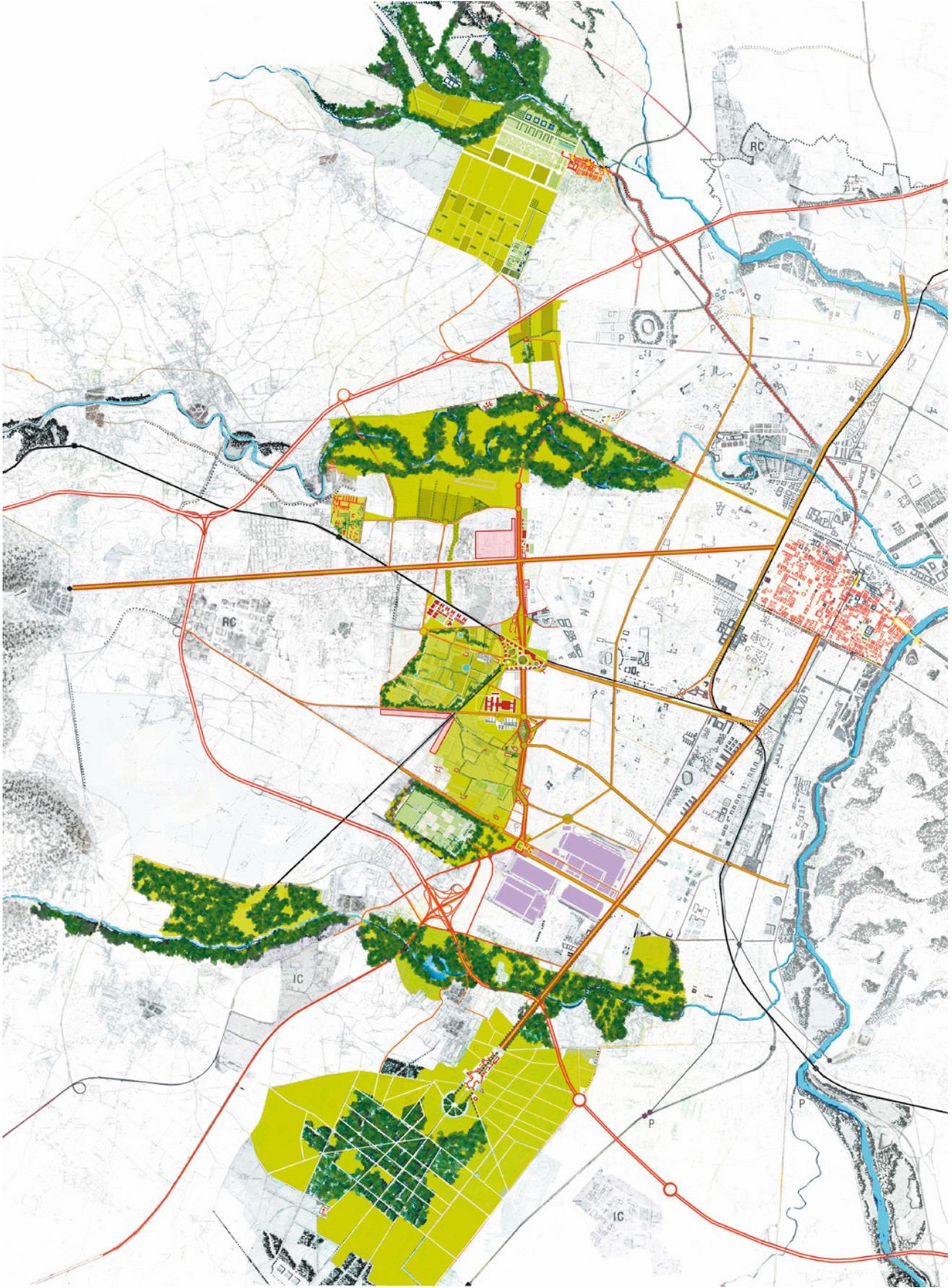


Abb. 6 : Corso Marche, Vorschlag von Augusto Cagnardi

Referenz Corso Marche 2008

Das Projekt Corso Marche im Westen von Turin war ein Vorschlag des Architekten Augusto Cagnardi, das die Stadt mit der Agglomeration durch einer neuen Achse verbinden soll. Die Achse verbindet im Süden den Parco Naturale de Stupinigi mit dem Parco la Mandria im Norden. Dazwischen ist eine Vielzahl von verschiedenen Interventionen geplant.

Verkehrsinfrastruktur.

Das Herzstück der neuen ist das 6.3 km lange Boulevard, welche zum Teil unter Boden gebaut ist. An der Oberfläche befindet sich das von Bäumen gesäumte Boulevard, welches Platz für den langsameren Verkehr sowie Veolstrassen und Fußgänger bieten soll. Unterhalb befindet sich im Boden der erste Tunnel für die Autobahn und in der nächsten Ebene unten wiederum befinden sich die Tunnel der neuen Eisenbahnstrecke, welche Teil der Turin-Lyon Hochgeschwindigkeitsstrasse werden soll.

Urbane und Landschaftliche Projekte

Durch diese Staffelung des Verkehrs wird auf der Oberfläche Raum für die weitere Projekte erschaffen. Dazu gehört ein Netzwerk von Parks und Grünkorridoren. Ebenfalls werden ehemalige Industriegebiet durch neue Nutzungen und Institutionen aktiviert, beispielsweise die ehemaligen Fiat Mirafiori Industrierwerke, welche von der Deindustrialisierung betroffen wird.

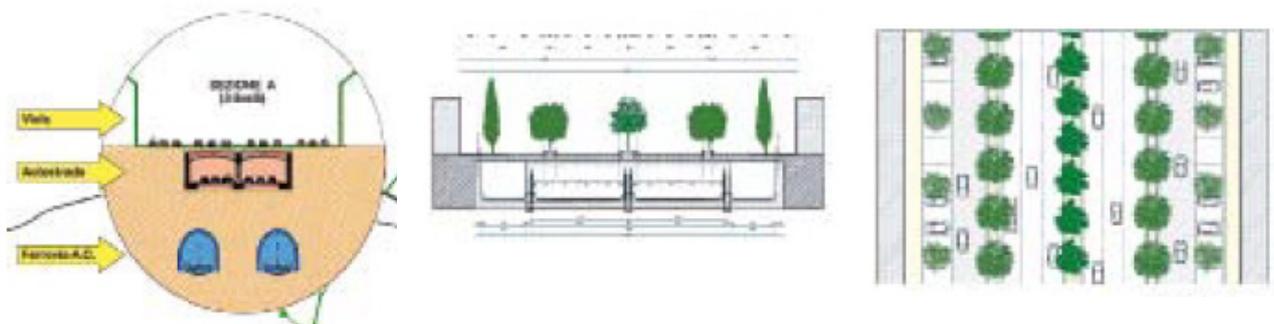
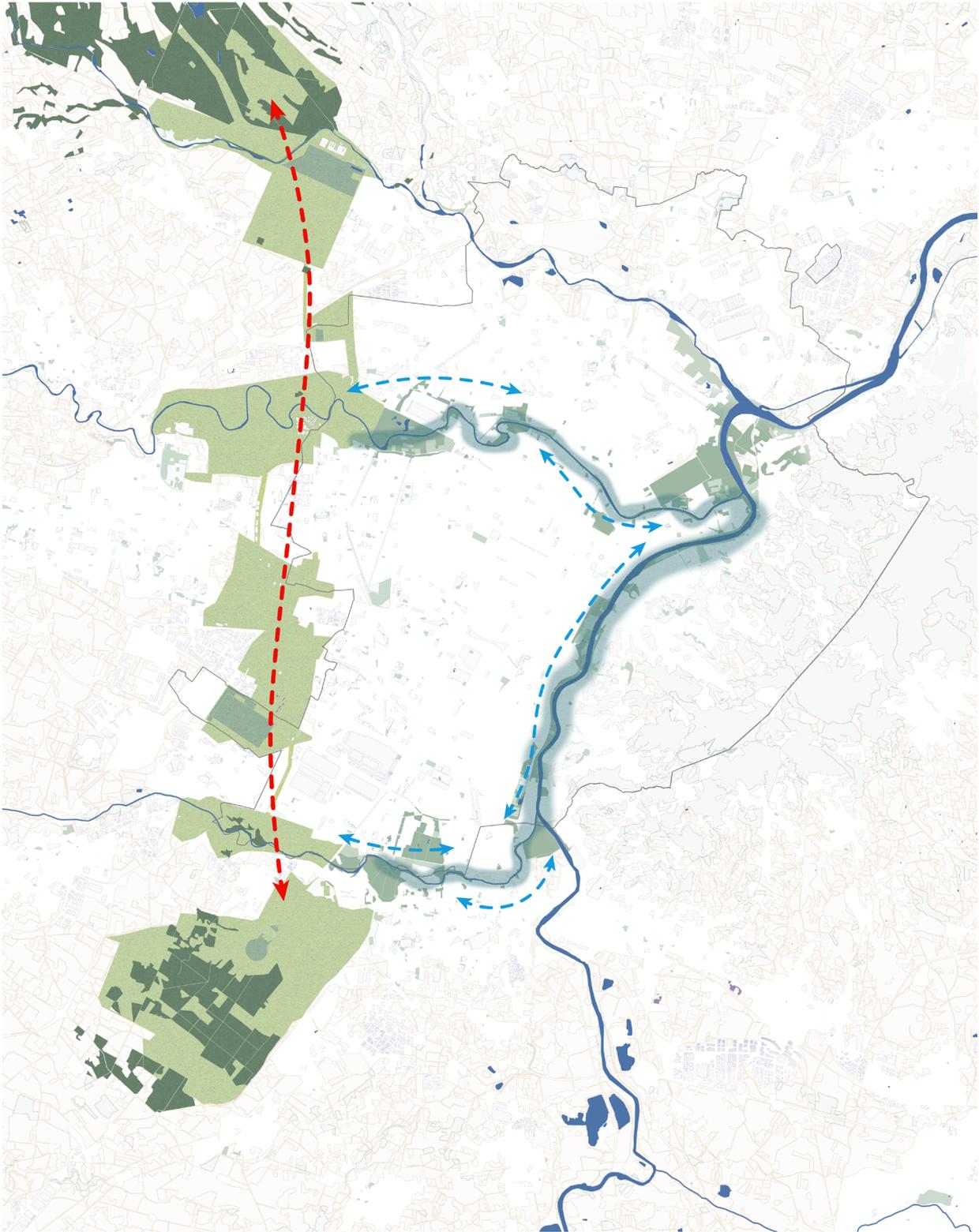


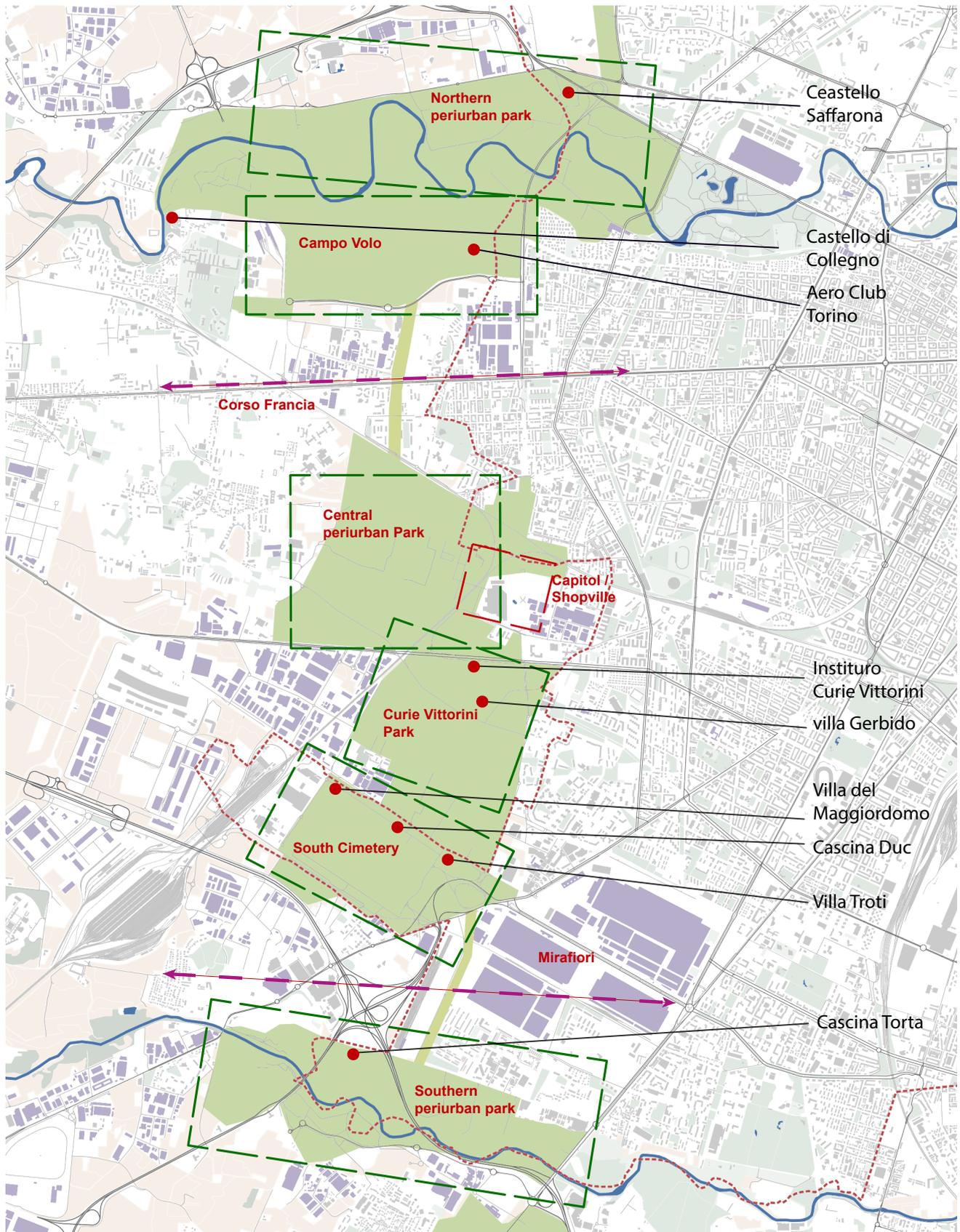
Abb. 7 : Multimodale Staffelung des Verkehrs



0 2 4 km

Schliessung des inneren Ringes

Durch eine Anreihung verschiedener Parks, Landschaften und grüne Korridore entsteht eine neue Achse im Westen der Stadt. Diese Achse verbindet einerseits die zwei historische Parks des Stupinigi und Reggia di Venaria, schliesst aber auch den inneren Ring des Corona Verdes, welches vorher vor allem aus Renaturierungsgebiete der Flüsse Dora Riparia, Sangone und Po bestehen.



1:50'000 0 1 2 km

- Stadtgrenze
- Grünkorridor
- Gebäude kultureller Bedeutung
- Räumliche Unterbrüche

Aufteilung des Korridors

Das Gebiet ist sehr divers und besteht aus einer Vielzahl verschiedener Nutzung, welche zu einem einheitlichen Korridor gestaltet wird. Folgende grobe Unterteilung kann zeigen, welche Möglichkeiten in diesem Park entwickelt werden können.

Der Nördliche Teil ist geprägt vom Fluss Dora Ripera. Hier liegt ein grosses Potential für die Renaturierung der Flussbänke und eine Entstehung eines nördlichen periurbanen Parkes, wo Freizeit und Natur zusammenkommt.

Südlich davon befindet sich der Campo Volo mit einem kleinen Flugplatz, den Aero Club Torino. Es grenzt an das erste grössere räumliche Hindernis des Korridors, den Corso Francia. Diese vielbefahrene Strasse verbindet die Stadt Turin zahlreichen Gemeinden und Vororten westlich der Stadt. Mittels Fussgänger- und Naturbrücken kann dieses Hindernis überbrückt werden, um die Kontinuation sicherzustellen.

Als nächstes der zentrale periurbane Park. Durch die unmittelbare Nähe zum Einkaufszentrum Shopville kann dieser Park das Zentrum für die Naherholung der Anwohner werden.

Weiter südlich liegt das Institut Curie Vittoni, ein weiterführendes Gymnasium, welches das Zentrum eines neuen Parkes werden kann.

Der Park des Südlichen Friedhofes liegt gegenüber des ehemaligen Fiat Werk Mirafiori. es liegt an einer wichtigen Verkehrsschnittstelle der Stadt mit vielen Autobahnstrecken, welche das zweite grössere Hindernis des Korridors darstellen. In der Zukunft mit der Abwanderung der Industrie kann das Mirafiori zu einem neuen Lern- und Kulturzentrum werden und helfen, die Lücke zu schliessen.

Beim Fluss Sangone endet der Korridor mit einem südlichen periurbanen Park, welcher Teil der Renaturierung des Flusses sein wird.

Entlang der Achse lassen sich viele kleinere historische Villen, Schlösser und Anwesen finden.

Zusammen mit den Parks lässt sich diese bisher vernachlässigte Region zu einer neuen Achse entwickeln, welche die ökologischen, kulturellen und sozialen Erben der Peripherie nachhaltig stärken und weiterfördern werden.

Innenstadt



In diesem Massstab befasse ich mich mit der Innenstadt von Turin und deren urbanen Grünräume, darin übernimmt die Stadt Europaweit eine Vorreiterrolle. 37% der Stadt besteht aus Grünflächen mit insgesamt 55 m² pro Kopf. Weit über den Europäischen Durchschnitt, welcher bei 18.2 m² liegt.

Jedoch können nicht alle Quartiere in Turin gleich viel davon profitieren. In diesem Kapitel wird untersucht, welche Zonen in Turin den geringsten Zugang zu den grünen Naherholungsgebiete haben und wie sie besser im grünen System von Turin eingebunden werden können



Abb. 8 : Zonen mit weniger wie 25 m² Grünraum pro Einwohner



Abb. 9 : Wohnzonen wo Grünraum weiter wie 300 m entfernt ist

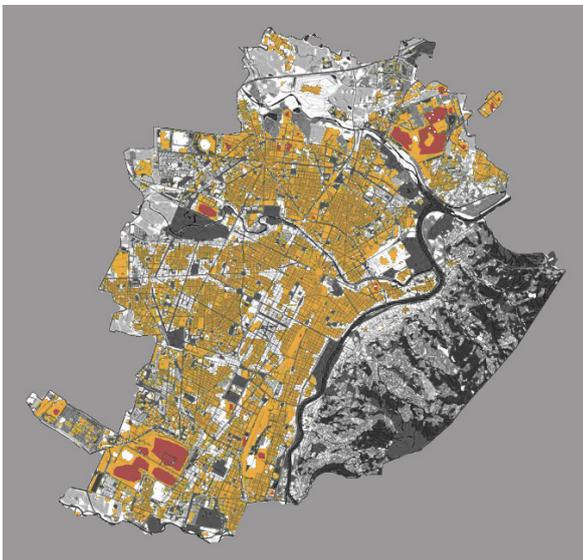


Abb. 10 : Mittlere und erhöht gefährdet Zonen für Urban Heat Island Effekt

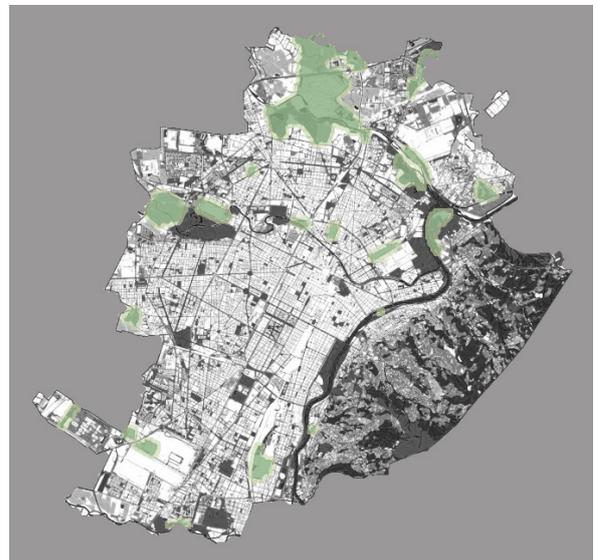


Abb. 11 : Geplante Parkprojekte für die Zukunft

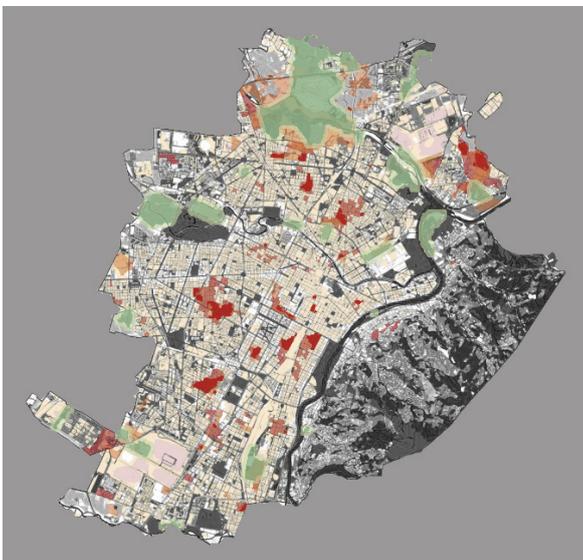


Abb. 12 : Alle Zonen übereinandergelegt



Abb. 13 : Rote Zonen

Analyse der urbanen Grünräume

Greenprint Torino

Im Jahr 2019 führte die Stadt Turin eine Recherche der Grünflächen durch. Ziel der Recherche war eine quantitative Ermittlung der urbanen Grünflächen der Stadt. Durch die Überlagerungen der von Greenprint online zu Verfügung gestellten Daten zeigen die Karten welche Gebiet genügend Grünräume besitzen und wo Mangel an einfach erreichbaren Grünräumen existiert.

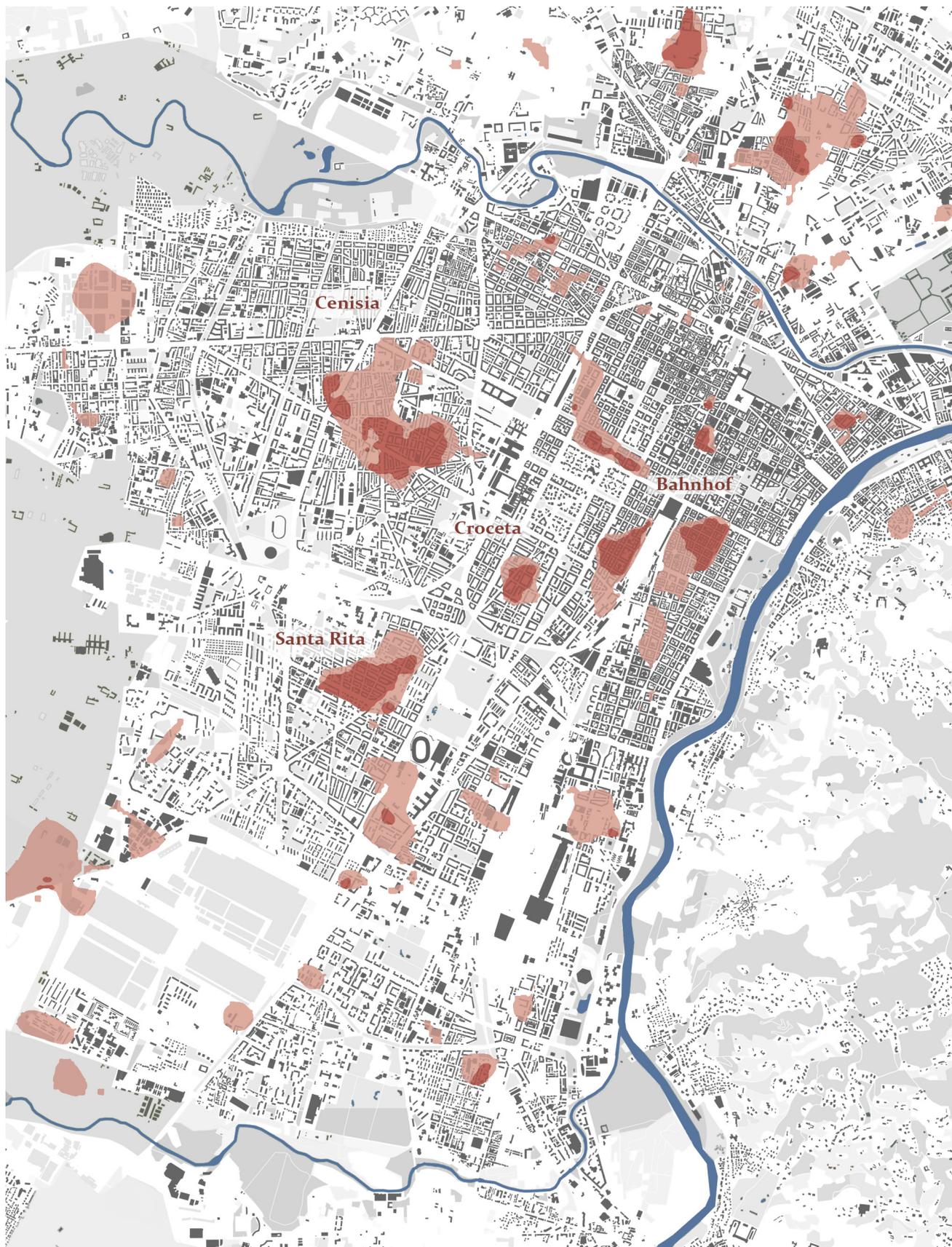
Ermittlung der roten Zonen

Einer der Hauptobjektive für die Stadt Turin ist die Sicherstellung von mindestens 25 m² Grünraum pro Einwohner. Abb. 8 zeigt jene Gebiete welche diesen Wert unterschreiten. Ein weiteres Ziel ist, die Distanz zum nächsten Naherholungsgrünraum auf weniger wie 300 m zu halten, was etwa 10 Minuten Laufzeit entspricht. Diese 300 m sind ein von der EU angestrebter Standard. Die Gebiete, welche diesen Standard verfehlen sind in Abb. 9 dargestellt.

Abb. 10 zeigt dass, der Urban Heat Island ist in Turin vor allem in den Industriezonen eine erhebliche Gefahr. Aber auch in der ganzen Stadt verteilt befinden sich Gebiete mit mittlerer Gefahr.

Abb. 11 zeigt die geplanten Parkprojekte, welche mehr Grünraum in Turin bringen werden.

Wenn nun alle gefährdeten Zonen überlagert werden und die zukünftige Grünräume abgezogen werden, ergibt sich Abb. 13 mit den Roten Zonen, wo der grösste Mangel an Grünraum herrscht.



1:50'000

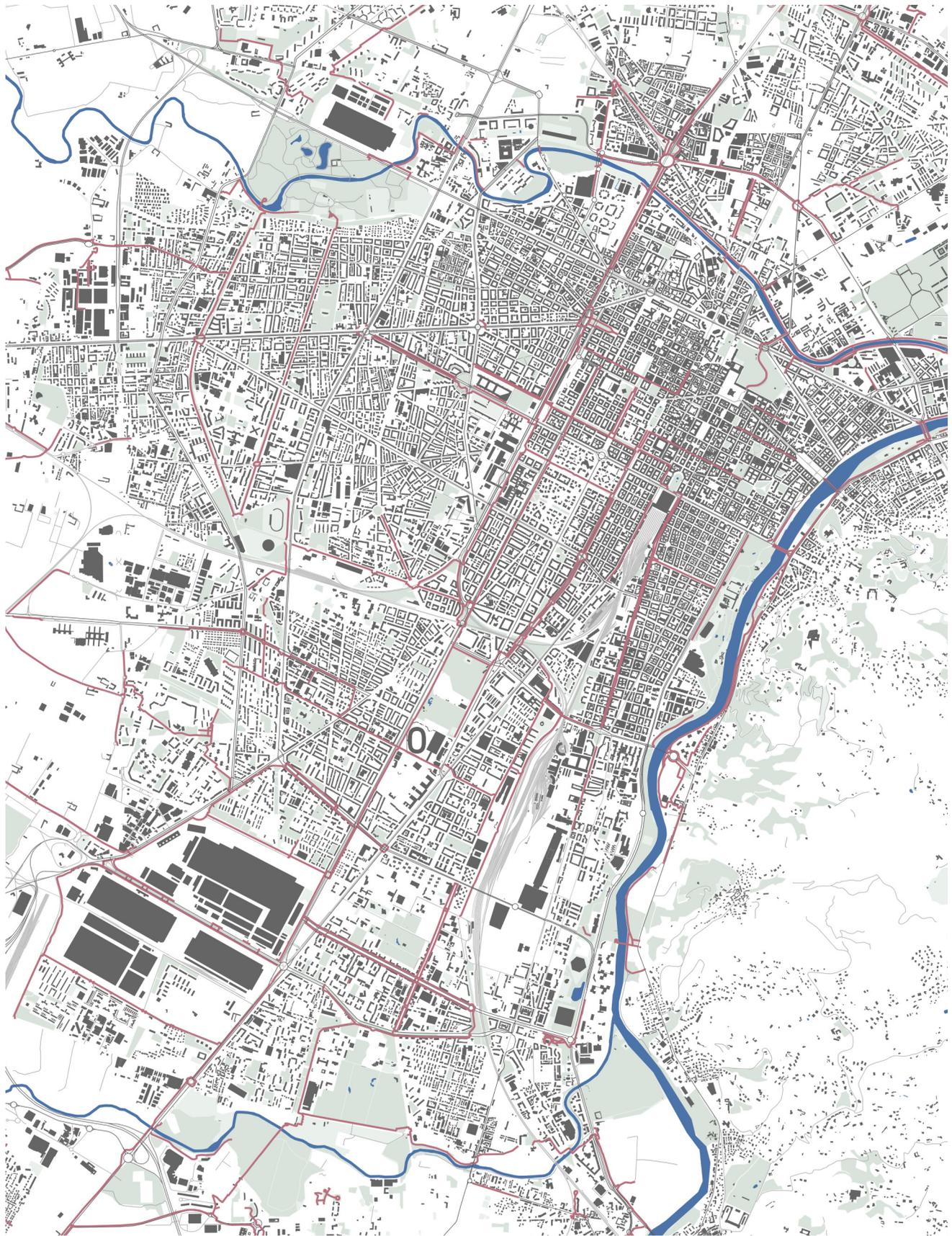
0 1 2 km

-  Mässig betroffen
-  Stark betroffen

Rote Zonen

Insgesamt ist die Stadt Turin bereits sehr grün, die meisten Anwohner haben einen nahen Zugang zu Parkanlagen und die Fläche an Grünraum pro Kopf ist sehr hoch. Dennoch zeigt die Überlagerung, dass es einzelne gewisse einen eingeschränkteren Zugang zu Grünräumen vorweisen. Diese Quartiere befinden sich in die Roe Zonen müssen bei zukünftiger Intervention und Projekte priorisiert werden.

Viele dieser Zonen befinden sich in historische Quartiere oder Arbeiterquartiere, welche bereits eine hohe Wohndichte aufweisen und wenig Raum für zusätzliche Grünräume besitzen, was den Mangel an schnell erreichbaren Grünraum erklären kann.



1:50'000 0 1 2 km

 Parkanlagen  Velostrassen

Velonetzwerk

Autostadt Turin

Mit 674 Pkw pro Einwohner hat Turin einen der höchsten Auto-Besitzanteile von Europa und dementsprechend ist die Autokultur sehr weit verbreitet. Durch die jahrelange autozentrierte Verkehrs- und Stadtplanung wurden alternative Fortbewegungsmittel vernachlässigt, was dazu führte, dass viel Raum für die Autoinfrastruktur verloren geht.

Förderung der Velonetzwerke

Die Stadt Turin versucht nun aktiv Verkehrsalternativen zu fördern, dazu gehört das Velostrassennetzwerk. 2014 startete die Stadt den Sustainable Urban Mobility Plan mit dem Ziel 2020 ein Modal Split von 15 % beim Veloverkehr zu haben.

Heute besteht das Velonetzwerk aus rund 201 km Velostrassen, aber immer noch gibt es zu viele Lücken, um eine reibungslose Velodurchfahrt für die Bevölkerung zu ermöglichen.



Abb. 14 : Urban Greenway mit unterschiedlicher Nutzungen



Abb. 15 : Precollinear Park in Turin

Referenz Urban Greenways

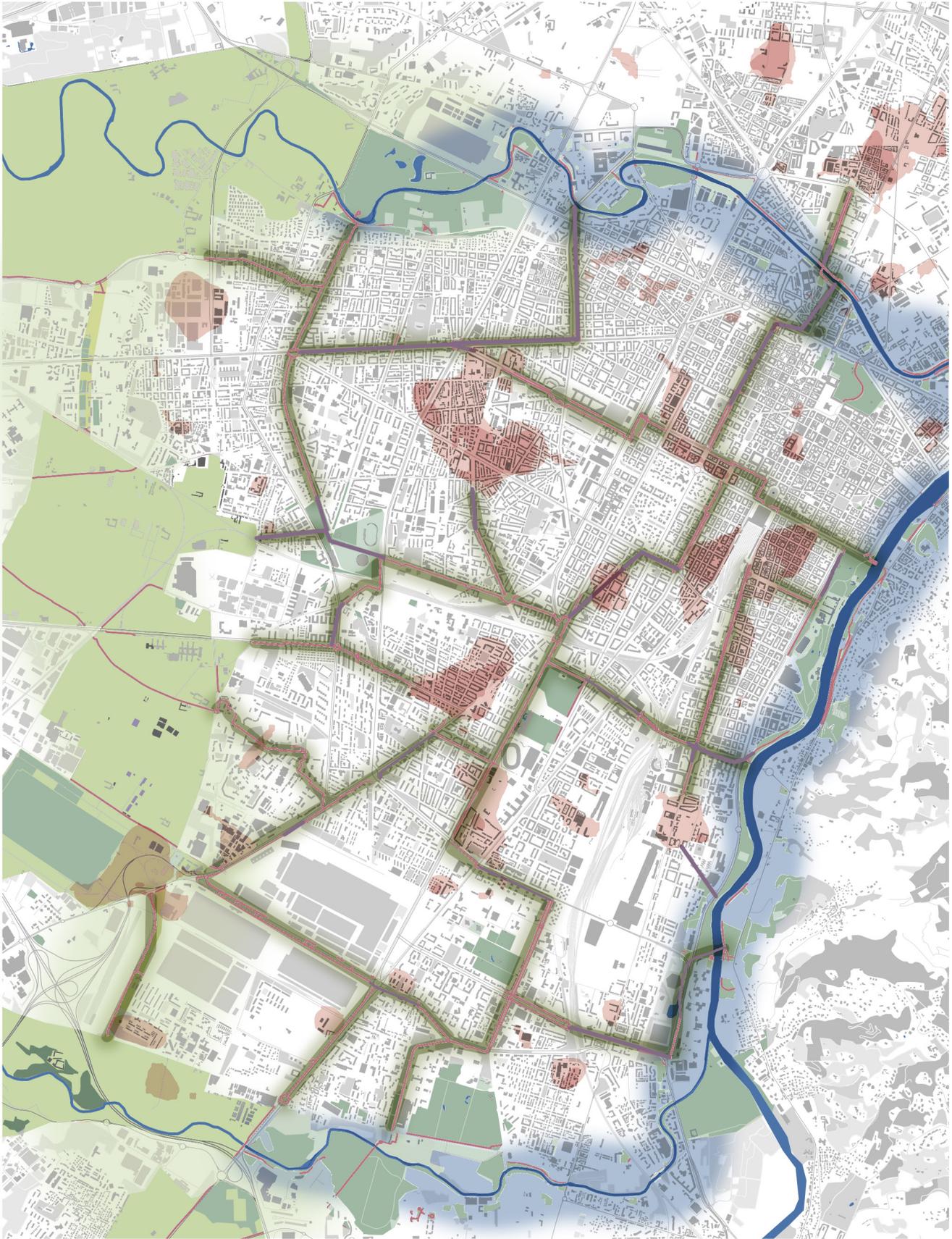
Grüne Verkehrskorridore in Greenways können viele verschiedene Vorteile haben. Einerseits ermöglichen diese eine attraktive und sichere Art mit Cozarmen Verkehrsmittel in und außerhalb der Stadt sich fortzubewegen, andererseits können solche Korridore Grünflächen und Natur in den Städten fördern. Das solche Korridore meist Autofrei oder verkehrsberuhigend ausgelegt sind, haben sie auch einen positiven Impact für Verkehrsbelastete Quartiere.

Low Line in Turin

In Turin existiert eine Umnutzung von ehemaliger Traminfrastruktur in einen Park für die Nachbarschaft. Der Precollinear Park entstand, während der Covid-Pandemie, wo während der Isolation eine erhöhte Nachfrage für nahen Grünraum entstand. Die Anwohner nutzten die ehemalige Tramgleisinfrastuktur in einen 800 Meter langen Park um, das von den Nutzern auch Low Line genannt wird, in Anlehnungen and die berühmte High Line in New York, welche aus einem ehemaligen Hochbahngleisfeld entstanden ist.

Autostrassen in Grünkorridoren umwandeln

Mit der kommenden Klimakatastrophe wird auch in Turin bald ein Paradigmenwechsel kommen und die alltägliche Nutzung von Privatautos hinterfragt. Die jetzt bestehenden Autoinfrastrukturen können dann in urbane Greenways umgewandelt werden, um zusätzliche Velowege, Grünräume und Treffpunkt für die Bevölkerung zu erschaffen.



1:50'000

0 1 2 km

Westlicher Grünkorrridor
 Aktivierte urbane Pärke

Urban Greenway
 Rote Zonen

Aktivierte Flusskorridore

Intervention Urban Greenways

Ziel dieser Intervention ist es schrittweise Grüne Korridore von der Peripherie in die Stadt zu führen. Dazu gibt es vier Regeln, um das Netzwerk aufzubauen.

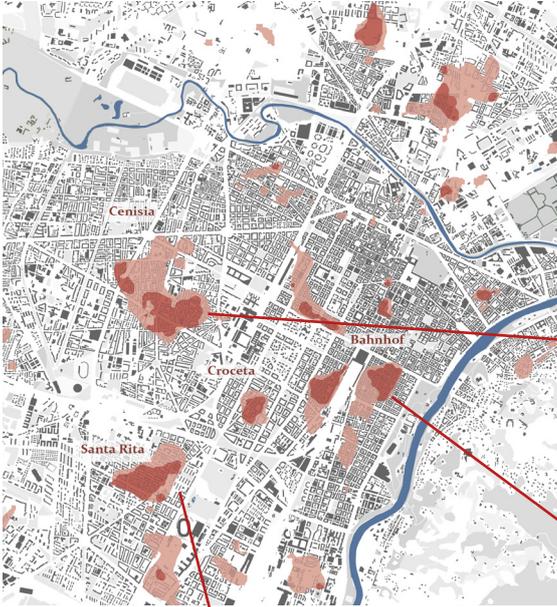
1. Zuerst werden die vorher ausfindig gemachten rote Zonen mit urbane Greenways möglichst direkt verbunden. Diese sind die Ankerpunkte für das innere grüne Netzwerk der Stadt. Bereits bestehende grössere Pärke in der Stadt werden im System miteinbezogen.
2. Die Verbindungen, welche aus urbane Greenways geplant sind, sollen bestehende Velostrassen als Grundlage nehmen und diese ausgebaut. Diese Korridore haben einen erhöhten Fussgänger- und Langsamverkehrsanteil und stellen diese im Vordergrund.
3. Wo nötig werden Velostrassen ausgebaut und Lücken gefüllt. Somit entsteht ein kohärentes stadtübergreifendes Velonetzwer.
4. Wenn möglich sollen grössere Verkehrsadern vermieden werden. Einerseits weil grössere Verkehrsachsen nicht immer einfach in Urban Greenways zu integrieren sind und weil immer noch eine gewisse Nachfrage nach automotorisiertem Verkehr geben wird, trotz Förderung von Alternativen.

Durch die Eingriffe entsteht ein System, das Periurbane Pärke und die Innenstadt zusammen verbinden kann, welches die Biodiversität, den Langsamverkehr und das Wohlbefinden der Bevölkerung nachhaltig verbessern wird

Nachbarschaft



Der letzte Massstab ist jener der Nachbarschaft. Es geht um jene Quartiere, welche einen tieferen Grünflächenanteil vorweisen. Es sind sehr belebte und diverse Quartiere, die eine relativ hohe Baudichte besitzen. Die vorgeschlagenen Eingriffe betreffen vor allem den Alltag Anwohner der Nachbarschaften.



Fallbeispiel 1 : Cenisia



Fallbeispiel 2 : Santa Rita



Fallbeispiel 3 : Porta Nuova

Rote Zonen Fallbeispiele

Die Roten Zonen stellen die Nachbarschaften liegen dar, wo Eingriffe für mehr Grünraum am nötigsten sind. Hier werde ich mich auf drei Nachbarschaften fokussieren und sie als Fallbeispiele verwenden, um zu zeigen, was es für Möglichkeiten gibt, um Grünräume im Kontext von dichten Wohngebiete zu bringen.

Beispiel 1 : Cenisia

Diese Nachbarschaft liegt im Westen der Stadt Turin. Dieses Quartier ist durmisch mit Wohnung und Laden und besitzt kaum Grünfläche. Die meisten offenen Flächen werden für Parkplätze gebraucht und fast alle Innenhöfe sind zugebaut.

Beispiel 2 : Santa Rita

Das Quartier im Süden besteht vor allem aus Wohnungen. Zwar gibt es vereinzelt Grünflächen, aber meistens sind sie nur dekorativ oder eingeschränkt zugänglich.

Beispiel 3 : Porta Nuova

Westlich des Hauptbahnhofes befindet sich ein Teil des historischen Stadtkernes von Turin. Dieser Viertel ist touristisch geprägt und beinhaltet viele Bars, Läden und Restaurants. Trotz der relativen nähen zu Parks in der Umgebung, befindet sich im Quartier nahezu keine Grünflächen.

Alle drei Quartiere weisen eine sehr hohe Baudichte auf und fast alle unbebauten Flächen werden für die Autoinfrastruktur gebraucht. Die meisten Innenhöfe sind ebenfalls bebaut oder werden als Parkplätze genutzt. Um zusätzliche Grünräume zu schaffen, muss das Verkehrskonzept der Quartiere neu überdacht werden, um die Strassen das Quartier zu Naherholungszonen umwandeln zu können.



Abb. 16 : Visualisierung der Supermanzana von Enric Granados



Abb. 17 : Konzept einer Supermanzana

Referenz Supermanzana

Das Modell der Supermanzana von Salvador Rueda ist eine Weiterentwicklung des Stadtplanungskonzeptes Barcelona. Es werden 9 einzelne Blocks, in Barcelona Manzanas genannt, zu einem Superblock vereinigt. In diesen Blöcken liegt der Fokus auf den Fußgängerverkehr, Autos können nur beschränkt zirkulieren. Der Hauptverkehr und ÖV soll um die Superblöcke konzentriert werden. Dadurch wird neue Fläche frei, welche für Begrünung und Naherholungszwecke umgebaut werden können.

Durch weniger Luftverschmutzung, Lärmbelästigung, mehr Platz für die Fußgänger, mehr Begrünung und eine Linderung der Hitze im Sommer wird eine höhere Lebensqualität erzielt, ohne den Verkehr in der ganzen Stadt zu stark einzuschränken.

Ebenfalls wird das Gemeinschaftsgefühl der Quartiere verstärkt. Es entstehen neue Austauschmöglichkeiten für die Anwohner, wenn die meiste Flächen nicht mehr für Autos verschwendet wird.

In Turin könnte so ein Modell punktuell neue Räume für eine Begrünung schaffen und die Roten Zonen im Sommer vor der Überhitzung schützen.

Es ist nicht notwendig, überall in der Stadt den Privatverkehr zu verbieten, doch durch solche kleineren Eingriffe kann der Wandel vom Privatauto auf andere Alternativen gefördert werden, vor allem wenn solche Block Cluster ins Grüne Netzwerk von Turin integriert werden kann.



Abb. 18 : Via Revello



Fallbeispiel 1 : Cenisia

Wenn der Autoverkehr sinkt, wird neuer Raum von den ehemaligen Parkplätzen frei gemacht. An der Via Revello in Cenisia könnte man auf dem Parkplatz, welcher in einem Art Innenhof untergebracht ist, einen kleineren Park gestalten. Dieser Park bringt die Natur zu den Anwohner und dient als kleiner Treffpunkt für die Nachbarschaft. Ebenfalls trägt die Begrünung zur Abkühlung der Nachbarschaft bei. Ohne parkierte Autos auf den Strassen wirken grösser und angenehmer für die Bevölkerung. Ebenfalls gibt es mehr Platz für Velowege und Natur.



Verkehrsader Grüne Nachbarschaftsstrasse 1:5'000 0 100 200 m



Abb. 19 : Kreuzung Via Barletta und Via Gradisca



Fallbeispiel 2 : Santa Rita

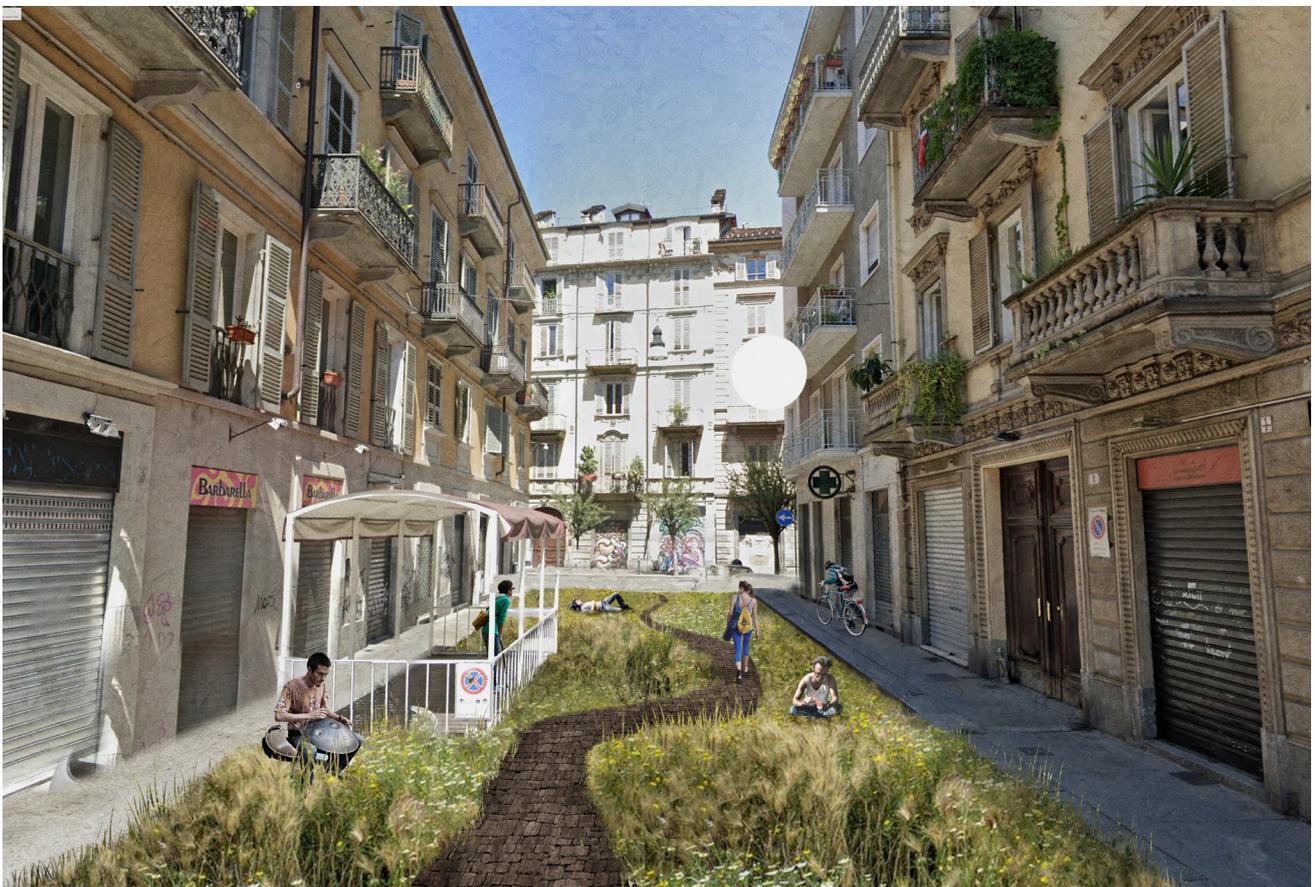
Besonders an Kreuzung können Autofreie Strassen ihren Gesamtpotential entfalten. Durch Bänke oder kleinere Pavillons werden sie zu neue Treffpunkte wo Leute sich treffen, unterhalten und austauschen könne. Die Gemeinschaft wird dadurch gestärkt. Es gibt mehr Gebiete wo sich die Anwohner außerhalb der eigenen Wohnung und Arbeit treffen können, ohne Geld ausgeben zu müssen.

Vor allem für Familien mit Kindern sind solche Strassen attraktiver, da die Sicherheit der spielenden Kinder erhöht wird.





Abb. 20 : Via Belfiore



Fallbeispiel 3 : Porta Nuova

Nicht überall existiert genügend Platz für Pärke oder Bäume. Jedoch können kleinere Eingriffe auch eine grosse Wirkung entfalten. Wenn mehr Rasenfläche in einzelne Strassen mitintegriert werden, wird die gesamte Strasse zu einem kleinen Park. Es braucht auch noch Wege für Fussgänger und Velofahrer, damit der Rasen oder Wiesenfläche nicht beschädigt wird.

Solche Verkehrsberuhigte Gebiete sind auch in belebtere Quartiere wertvoll, da Bars und Restaurants einfacher eine Aussenbestuhlung machen können. Es ist auch angenehmer für die Gäste inmitten einer grüner Umgebung essen zu können, wie zwischen parkierende Autos.



Verkehrsader 1:5'000 Grüne Nachbarschaftsstrasse 0 100 200 m

Quellenverzeichnis

- *Coronaverde.* (2020). La Corona Verde: <https://www.coronaverde.it/wp/corona-verde/>
- *Regione Piemonte.* (n.d.). Ambiente e Territorio: <https://www.regione.piemonte.it/web/temi/ambiente-territorio/biodiversita-aree-naturali>
- *Commissione Europea.* (2013). Infrastrutture verdi - Rafforzare il capitale naturale in Europa: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:d41348f2-01d5-4abe-b817-4c73e6f1b2df.0005.03/DOC_1&format=PDF
- *Verde Pubblico.* (2023). Il Piano Strategico dell'Infrastruttura Verde Torinese: <http://www.comune.torino.it/verdepubblico/il-verde-a-torino/piano-infrastruttura-verde/>
- *CicloTurismo Piemonte.* (n.d.). Corona di Delizie: <https://cicloturismo.piemonte.it/percorsi/view/corona-di-delizie>
- *Fabrizio Bonomo.* (April 2008). La scommessa Torinese di Corso Marche
- *Citta' & Territorio.* (n.d.). I Quaderni di citta' & territorio: <https://cittaeterritorio18.wixsite.com/dialoghiurbani/>
- *Civitas Handshake.* (n.d.). About Turin: <https://handshakecycling.eu/turin>
- *Citta' di Torino.* (n.d.) Torino Green Print: <https://www.torinovivibile.it/aree-tematiche/torino-green-print/>
- *European Commission.* (n.d.). Space and the city: <https://urban.jrc.ec.europa.eu/thefutureofcities/space-and-the-city#the-chapter>
- *Capovelo.* (2022). Urban Greenways can reduce neighborhood Carbon Emissions: <https://capovelo.com/urban-greenways-can-reduce-neighborhood-carbon-emissions/>
- *Rosareisen.* (2023). Wissen sie was eine Supermanzana ist?: (<https://www.rosareisen.at/wissen-sie-was-eine-supermanzana-ist/>)

Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1 : Corona Verde, *Strategia della rete ecologica: Ökologisches Netzwerk*. <https://www.coronaverde.it/wp/il-masterplan/>
- Abb. 2 : Corona Verde, *progetti integrati di interesse locale: Nuzternetzwerk*. <https://www.coronaverde.it/wp/il-masterplan/>
- Abb. 3 : Corona Verde, *Strategia Agricoltura: Periurbane Landwirtschaft*: <https://www.coronaverde.it/wp/il-masterplan/>
- Abb. 4 : Corona Verde, *Strategia bordi porte: Urbane Grenzen*. <https://www.coronaverde.it/wp/il-masterplan/>
- Abb. 5 : Corona Verde, *Strategia della rete ecologica 1.3: Ökologische Korridore*. <https://www.museotorino.it/images/2d/22/od/9e/2d220d9eb6e243be9878a8cfodfb3fca-1.jpg?VSCL=100fb3fca-1.jpg?VSCL=100>
- Abb. 6 : Augusto Cagnardi, *Corso Marche: Corso Marche*. <https://www.museotorino.it/images/2d/22/od/9e/2d220d9eb6e243be9878a8cfodfb3fca-1.jpg?VSCL=100fb3fca-1.jpg?VSCL=100>
- Abb. 7 : *La scommessa torinese di Corso Marche, Fabrizio Bonomo, s. 76, 2008: Multimodale Staffelung des Verkehrs*
- Abb. 8 : *In Anlehnung an: Torino Greenprint, Obiettivo 25 mq / abitante: Zonen 25 m²*. <http://www.comune.torino.it/verdepubblico/il-verde-a-torino/piano-infrastruttura-verde/>
- Abb. 9 : *In Anlehnung an: Torino Greenprint, Verde sotto casa (300m): Wohnzonen 200 m*. <http://www.comune.torino.it/verdepubblico/il-verde-a-torino/piano-infrastruttura-verde/>
- Abb. 10 : *In Anlehnung an: Torino Greenprint, Rischio isole di calore medio-alto: Urban Heat Island Effekt*. <http://www.comune.torino.it/verdepubblico/il-verde-a-torino/piano-infrastruttura-verde/>
- Abb. 11 : *In Anlehnung an: Torino Greenprint, Verde futuro da Piano Regolatore: Geplante Parkprojekte*. <http://www.comune.torino.it/verdepubblico/il-verde-a-torino/piano-infrastruttura-verde/>
- Abb. 12 : *In Anlehnung an: Torino Greenprint, Le Tavole principali: Alle Zonen übereinanderglegt*. <http://www.comune.torino.it/verdepubblico/il-verde-a-torino/piano-infrastruttura-verde/>
- Abb. 13 : *In Anlehnung an: Torino Greenprint, Le Tavole principali: Rote Zonen*. <http://www.comune.torino.it/verdepubblico/il-verde-a-torino/piano-infrastruttura-verde/>

- Abb. 14 : *Capo Velo, Urban Greenways can reduce neighborhood Carbon Emissions: Urban Green way.* <https://capovelo.com/urban-greenways-can-reduce-neighborhood-carbon-emissions/>
- Abb. 15 : *Federico Masini, Precollinear Park di TorinoStratosferica: Der Precollinear Park.* <https://www.artribune.com/arti-visive/2021/03/precollinear-park-torinostratosferica-crowdfunding-high-line-terra/>
- Abb. 16 : *Enric Granados, El futuro ya esta presente en las plazas y los ejes verdes de l'Eixample: Visualisierung der Supermanzana.* https://ajuntament.barcelona.cat/bicicleta/es/noticia/el-futuro-ya-esta-presente-en-las-plazas-y-los-ejes-verdes-del-eixample_1144263
- Abb. 17 : *Salvador Rueda, Wissen Sie was eine "Supermanzana ist?": Konzept Supermanzana.h* <https://www.rosareisen.at/wissen-sie-was-eine-supermanzana-ist/>
- Abb. 18 : *Bild aus Google Streetview: Via Revello*
- Abb. 19 : *Bild aus Google Streetview: Kreuzung Via Barletta und Via Gradisca*
- Abb. 20 : *Bild aus Google Streetview: Via Belfiorex*

