

Konversion von ehemaligen Kasernen und Industriegelände am Beispiel Meran

Diplomarbeit

zur Erlangung des akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin
Studienrichtung Architektur

Autorin

Letizia Mirandola

Technische Universität Graz
Ehrzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer:

Ao. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn.
Grigor Doytchinov
Institut für Städtebau

Graz, Jänner 2014

EIDESSTAATLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am

STATUTORY OF DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have no used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

Graz,

Herzlichen Dank!

Mit der Abgabe der Diplomarbeit und dem baldigen Studienabschluss geht ein schöner Lebensabschnitt zu Ende und schafft gleichzeitig Raum für eine neue spannende „Reise“.

In diesem Sinne bedanke ich mich bei allen Menschen, die mich während meiner Studienzeit in irgendeiner Art und Weise unterstützt haben.

Ich bedanke mich bei meinem Betreuer, Herr Ao. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Grigor Doytchinov, für die Entscheidungsfreiheit und die konstruktive fachliche Betreuung bei meiner Diplomarbeit sowie für seine kostbare Zeit und Geduld und die sehr gute Begleitung während dem gesamten Arbeitsverlauf.

Ich möchte diese Diplomarbeit meinen Eltern, Rosalba und Vittorio Mirandola, widmen, da sie mich immer ermutigt haben meinen eigenen Weg zu gehen.

Ihnen möchte ich besonders danken, da sie mir das Studium ermöglicht und mich ständig unterstützt haben.

Zuletzt möchte ich mich speziell bei meinem Mann, Jürgen Morak, bedanken, der mir während des Studiums und die Zeit des Schreibens mit mentaler Kraft, Liebe, Geduld und Aufheiterung zur Seite stand und mich in schwierigen Phasen aufgefangen, begleitet und ermutigt hat.

EINLEITUNG

PROLOG

1 Ziele | Themenwahl

Landporträt

14 Provinz Südtirol

Eckdaten

Geographische Lage

Sprachgruppen in Südtirol

Besiedlung in Südtirol

Bevölkerungswachstum und
Siedlungsdichte

Agrargeographie und
Tourismus in Südtirol

Stadtporträt

18 Meran Umgebung

Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt

Burggrafenamt

Standort und Lage

Motive der Stadt

Stadtviertel

Altstadt und Zentrum

Untermals

Obermals

GESCHICHTE

Stadtgeschichte

31 1200 | 1850

Stadterweiterung

Stadtentwicklung

36 1855 | 1870

Erste Erweiterungsmaßnahmen

38 1870 | 1880

Die Frage des Bahnhofstandortes

40 1880 | 1890

1881 - Erste Stadterweiterung

41 1890 | 1900

1898 - Neuer Bahnhofstandort

Straßenregulierungsplan Mais

Stadterweiterung

42 1900 | 1916

Der Fortschritt und das Sportwesen

Erste Pferderennbahn

46 1921 | 1925

ANALYSE

Stadt | Raum

60 Stadtentwicklung

Planungsgebiet | Umgebung

62 Strukturbildende Elemente im Stadtraum

Verkehrssystem

Stadtfelder im Vergleich

Vorstellung Planungsgebiet

30 ha Fläche Planungsgebiet im Vergleich

Strukturbildende Elemente Areal

Wohnen

Gewerbezone

Infrastruktur

Grün- und Freiräume

Planungsgebiet | Areal

76 Rundgang

Einblicke in die Bausubstanz

Potentiale der Freiräume

Räumliche Grenzen

Substanzielle und räumliche Bewertung

Erholungswert der Grünräume, Baumbestand

und Freiräume

ENTWURF

Konversion Kaserne

90 Stadtentwicklung

Leitbild

Entwurfsprinzipien

Entwicklungspotentiale

Entwurfskonzept

Verkehrskonzept

Grün- und Freiraumkonzept

Bebauungskonzept und Rauminhalte

Geometrie am Gelände

122 Mdlfoto Studie Gebäudeanordnung

Machbarkeitsstudie

Masterplan

Bauweisen am Planungsgebiet

Grün- und Freiräume

Wohnen

134 Verzeichnis

Quellenverzeichnis

Abbildungsverzeichnis



Ziel und Themenwahl

Ausgangspunkt der Diplomarbeit ist das Militärgelände (Rossi-, Battisti- und Ugo Polonio Kaserne) mitten im Stadtgebiet von Meran, in der Provinz Südtirol. Das etwa 30 Hektar große Planungsgebiet liegt im südwestlichen Bereich der Stadt an einem interessanten und strategischen Dreieck: dem Pferderennenplatz, der Gewerbezone und dem zweiten Bahnhof im Bezirk Untermais.

Im Jahr 2007 wurde zwischen dem Land Südtirol und dem Verteidigungsministerium ein Tauschabkommen geschlossen. Dieses sieht vor, dass das Kasernenareal an das Land Südtirol übergeht und die Landesregierung im Gegenzug Wohnhäuser auf dem Kasernenareal (Ugo Polonio) errichtet, welche den Berufssoldaten zur Verfügung stehen.

Die Stadt Meran sowie das Land stehen nun vor einer großen Herausforderung bezüglich möglicher Nutzungen und die räumlichen Entwicklung des Stadtteiles. Derzeit unterliegt die Liegenschaft noch dem italienischen Verteidigungsministerium.

Zur Errichtung des Kasernenareals während dem Faschismus in Italien, musste die Stadt Meran wesentliche landwirtschaftliche Flächen abgeben.

Seit den 1930er Jahren ist das Betreten des Geländes für die Bürger strengstens verboten.

Das künftige „Öffnen“ dieses Sperrgebietes wirft somit nicht nur die Kernfragen zur Stadterweiterung auf, sondern auch jene zur möglichen Neunutzung

dieses Areals. Hierbei gilt es besonderes Augenmerk auf die Thematik der Identität der Bürger zu richten, die eng mit diesem historisch und politisch geprägten Stadtteil zusammenhängt.

Das Kasernenareal stellt ein enormes Potenzial für die Stadt und ihr näheres Umfeld dar. Das Siedlungsgebiet der Stadt Meran wird in Zukunft um ein Vielfaches vergrößert sein und bietet nun Raum für städtebauliche/freiraumplanerische Interventionen.

Hier gilt es anzusetzen und ein Konzept zur Revitalisierung und Neustrukturierung des Geländes unter Berücksichtigung des näheren Umfeldes auszuarbeiten, das auch die Reintegration in das Stadtgebiet berücksichtigt.

Die vorliegende Arbeit befasst sich mit der Neukonzipierung, Neugestaltung und Verdichtung des Areals und nimmt dabei besondere Rücksicht auf die Erhaltung der historischen und vom Kapitalwert relevanten Bausubstanz, sowie die erhaltenswerten Grünräume und Innenhöfe.

Mirandola Letizia



links und rechts

[2] Südtirol
Gebirgskarte

Zillertaler Alpen



Provinz Südtirol

Eckdaten

Staat
Region
Hauptstadt
Fläche
Einwohner
Sprachen

Konfessionen
Bevölkerungsdichte
Gemeinden

Republik Italien
Trentino-Südtirol
Bozen
7.400 km²
507.657 (31.Dez.2010)
deutsch
italienisch
ladinisch (2001)
römisch-katholisch
6,6 Einwohner/km²
116



Geographische Lage

Die italienische Republik im Süden Europas wird trotz Festland als Apenninhalbinsel bezeichnet, da beinahe alle Regionen vom Mittelmeer umschlossen sind. Von den insgesamt 20 Regionen besitzt das Aostatal, Friaul-Julisch Venetien, Sardinien, Sizilien und schließlich auch Trentino-Südtirol ein Sonderautonomiestatut.

Trentino-Südtirol ist eine der nördlichsten Regionen Italiens, bestehend aus den Provinzstädten Trient und Bozen. Insgesamt zählt die gesamte Region 1 Million Einwohner, die Hälfte davon lebt in Südtirol.

[01]

Im Norden grenzt das Land an die österreichischen Bundesländer Tirol und Salzburg. Im Westen grenzt die Schweiz (Kanton Graubünden) und im Süden liegen die Lombardei und Venetien mit den Provinzstädten Sondrio und Belluno.

Südtirol stellt eine Brückenregion zwischen der deutschen und italienischen Sprache und Kultur dar und genießt seit 1946 mit dem "Gruber-Degasperi"-Abkommen eine rechtliche Sonderstellung, die durch ein Sonderautonomiestatut geregelt wird.

Die Landeshauptstadt von Südtirol ist Bozen mit 104.029 Einwohnern. Die nächstgrößte Stadt ist Meran, die 38.229 Einwohner (2010) zählt. Brixen steht an dritter Stelle mit 20.689 (2010) Einwohnern.

[02]

Sprachgruppen in Italien - Südtirol

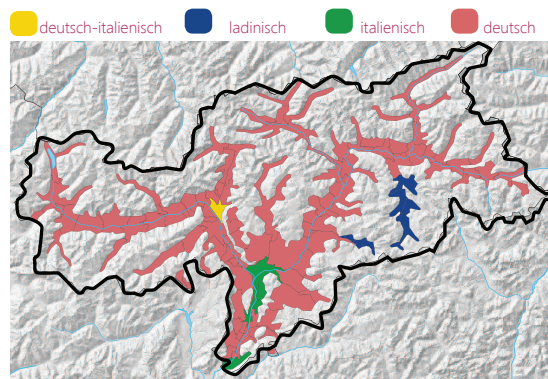
Die deutsche Sprachgruppe stellt in Italien eine Sprachgruppenminderheit dar. Insgesamt gibt es in der Region Südtirol drei Sprachgruppen.

69,15 Prozent der Gesamtbevölkerung sind der deutschen Sprachgruppe und 26,7% der italienischen Sprachgruppe zugehörig. Die ladinische Sprachgruppe macht mit 4,37%, den geringsten Teil der Gesamtbevölkerung aus

[03]

„[...]„Das Zusammenleben der drei Sprachgruppen in Südtirol ist durch das Pariser Abkommen (1946) und durch das neue Autonomiestatut von 1971/72 geregelt. Der Artikel 2 des neuen Autonomiestatutes garantiert den Bürgern der einzelnen Sprachgruppen die gleichen Rechte und den Schutz ihrer ethnischen und kulturellen Merkmale. Dies bedeutet, dass sich das numerische Verhältnis zwischen den Sprachgruppen, das dem Pariser Abkommen und dem darauf folgenden neuen Autonomiestatut zu Grunde liegt, auf natürliche Art und Weise entwickeln kann. In der Provinz Bozen wird im Sinne des Artikels 89 des Autonomiestatutes anlässlich der Volkszählung auch die Zusammensetzung der drei Sprachgruppen bestimmt.“[...]“

[04]



links

[3] Tirol-Südtirol-Trentino Karte
[4] Italienkarte

rechts

[5] Sprachgruppenkarte

Besiedlung in Südtirol



Die geografische Beschaffenheit Südtirols beeinflusst wesentlich die Siedlungsräume sowie die Bevölkerungsdichte. Das Land hat 507.657 (31. Dez. 2010) Einwohner. Das entspricht einer Bevölkerungsdichte von 66,1 E/km².

[05] Das Dauersiedlungsgebiet umfasst in Südtirol eine Oberfläche von 48.612 ha. Mehr als ein Viertel der besiedelbaren Fläche, also (28,4%) sind als benutzt klassifiziert, etwa 3 Viertel (71,6%) sind noch zu besiedeln.

Subtrahiert man die bereits besiedelte Fläche von der potenziell besiedelbaren, bleibt nur ein sehr geringer Anteil von 4,7% der Gesamtfläche Südtirols für eventuelle Besiedelung über. Diese 4,7 % entsprechen 34.798 ha der insgesamt 739.953 ha Grundfläche des Landes.

[06] Die bereits besiedelte Fläche macht 1,95% der Gesamtgrundfläche Südtirols aus.

Mehr als ein Fünftel der bereits besiedelten Fläche des Landes liegt in der Höhenstufe unter 400 m. Dieser Bereich ist das am dichtesten besiedelte Gebiet. Der Besiedlungsgrad beträgt hier 21,02%. Betroffen ist fast ausschließlich das Gebiet in Bozen, das Burggrafenamt und das Überetsch- Südtiroler Unterland, welches durch die geomorphologischen Gegebenheiten beeinflusst wird.

Im Bereich zwischen 400 und 800 m ist die besiedelte Fläche sehr gering, trotzdem fällt hier der Besiedlungsgrad höher aus. Die meisten besiedelten Flächen dieser Stufe liegen im Burggrafenamt und im Eisacktal.

Knapp ein Drittel der gesamt besiedelten Fläche, befindet sich in der Höhenstufe von 800 bis 1.200 m. Diese Höhenstufe stellt eine wesentliche größere Grundfläche (Pustertal) dar mit einer deutlich geringeren Besiedlungsdichte.

Die Höhenstufe zwischen 1.200 und 1.600 m verhält sich ähnlich wie jene unter 400m. Hier sind fast genau so viele besiedelte Gebiete vorzufinden.

Neben den bebauten Flächen machen die Verkehrsinfrastrukturflächen einen erheblichen Anteil der gesamten besiedelten Flächen aus.

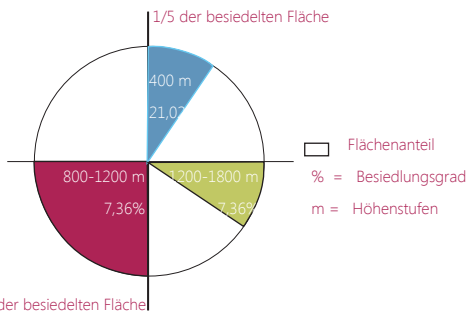
Hierbei handelt es sich um Strukturen wie Eisenbahnen, Autobahnen, Staatsstraßen, Landesstraßen, Gemeindestraßen in Landesinstandhaltung, Gemeindestraßen sowie Güterwege für LKWs und Traktoren.

Zu den Hauptverkehrsadern Südtirols zählen die Brennerautobahn (A22), die Brennerstaatsstraße zwischen Salurn und Brenner sowie die Eisenbahnstrecke, welche vom Brenner in Richtung Trient führt.

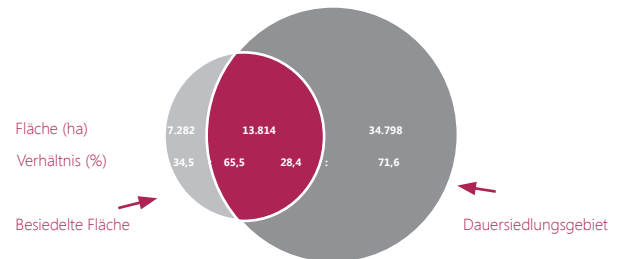
Durch den morphologischen Verlauf der drei Verkehrsadern, ist besonders im Talbodenbereich ein großer Flächenverbrauch gegeben. Dieser betrifft das Wipptal, Eisacktal und das untere Etschtal. Weitere wichtige Verbindungen sind die Schnellstraße „MeBo“ zwischen Meran und Bozen sowie die parallel verlaufende Bahnstrecke.“

Die Eisenbahnstrecken machen (2007) eine Gesamtfläche von 8.753 km aus. Landes- und Gemeindestraßen machen die Hälfte der Infrastrukturflächen aus und umfassen eine Fläche von rund 3.200 ha.

[07]



Verhältnis zwischen Dauersiedlungsgebiet und besiedelter Fläche - 2007



Begriffe

Bevölkerungswachstum und Siedlungsdichte

„Ein erster Blick auf die Entwicklung der Wohnbevölkerung Südtirols ergibt folgendes Bild: Die Einwohnerzahl steigt von Jahr zu Jahr kontinuierlich an, die Geburtenrate ist jedoch seit Jahrzehnten rückläufig bei mehr oder weniger konstant bleibender Sterberate. Dies bedingt einen tendenziell sinkenden Geburtenüberschuss. Das Wachstum hängt daher in zunehmendem Maße von den Migrationsbewegungen ab.“

[08]

In Südtirol sind laut Landesinstitut für Statistik (31.12.2009) mehr als eine halbe Million Menschen ansässig. Ungefähr 219.000 Menschen, also 43,5% der Bevölkerung, sind in den städtischen Gemeinden (mit mehr als 10.000 Einwohner) angesiedelt. Meran macht mit 37.673 Einwohnern ca. 7,5% und Brixen mit 20.512 Einwohnern 4,1% der Gesamtbevölkerung Südtirols aus.

„Die Siedlungsdichte in Südtirol beträgt 68 Einwohner je ha und mit nur 103 m² je Einwohner und Erwerbstätigen ist die besiedelte Fläche am intensivsten genutzt. Die Siedlungsdichte nimmt dann schnell ab.“

[09]

Mehr als die Hälfte der Bevölkerung (56,5%) in Südtirol lebt in Landgemeinden die weniger als 10.000 Einwohnern zählen. Laut Demographischen Handbuch für Südtirol 2010, verzeichneten alle Gemeinden einen Bevölkerungszuwachs im Vergleich zum Vorjahr.

Die meisten Bezirksgemeinschaften unterliegen noch immer dem natürlichen Wachstum gegenüber dem Wanderungsüberschuss. Der Bevölkerungszuwachs ist in den städtischen Gebieten vorwiegend durch Zuwanderung bestimmt.

[10]

Besiedlungsgrad

Unter besiedelter Fläche versteht man ein tatsächlich auf Dauer angelegtes und ganzjährig bewohntes oder bewirtschaftetes Gebiet, inklusive aller seiner zugehörigen Nutzungsbereiche.
| Astat 2004

Besiedlungsgrad

Der Besiedlungsgrad ergibt sich aus dem Verhältnis zwischen besiedelter Fläche und Grundfläche.
| Astat 2004

Dauersiedlungsgebiet

Unter Dauersiedlungsgebiet versteht man die potenziellen für die dauerhafte Nutzung bestimmten Gebiete, d. h. besiedelbare oder ganzjährig nutzbare Gebiete. Je nachdem, ob das Gebiet bereits besiedelt ist oder nicht, wird zwischen erschlossenem und erschließbarem Dauersiedlungsgebiet unterschieden.
| Astat 2004

links

[6] Südtiroler
Gebirgslandschaft
[7] Grafiken:
Besiedelung,
Grundfläche
Dauersiedlungs-
gebiet



links & rechts

[8] Panorama
Meran



Meran und Umgebung



Gesamtfläche:	2.634,0 ha
Besiedelte Fläche :	822,5 ha
Besiedlungsgrad	31,23 %
Dauersiedlungsgebiet:	1.283,2 ha
potenzieller Bestedlungsgrad:	48,72 %

Besiedelte Fläche	ha	%
Verkehrsinfrasturktur	130	15,82
Besiedelte Fläche innerhalb DSG	762,4	92,69
Besiedelte Fläche außerhalb DSG	60,1	7,31

Dauersiedlungsgebiet	ha	%
Erschlossen	762,4	59,42
Erschließbar	520,7	40,58
% von Grundfläche	-	19,77

Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt

Der Abschnitt des Etschtals im Umgebungsraum von Meran ist auch als Burggrafenamt bekannt. Dieser Bereich des Meraner Umlandes, galt schon im Mittelalter als Kerngebiet und war einst Verwaltungsbezirk des ehemaligen Landes Tirol.

Der Gemeindeverband der Bezirksgemeinschaft wurde 1971 gegründet. 1986 kam die Stadtgemeinde Meran dazu. Heute umfasst das Gebiet eine Fläche von 1.101 km² und zählt ca. 88.300 Einwohner.

[11]

Der Hauptort Meran ist im Süden über die Schnellstraße „MeBo“ erreichbar und so mit der Brennerautobahn verbunden. Es gibt zwei Bahnhöfe, den städtischen Hauptbahnhof und den Bahnhof Untermais. Letzterer gehört seit 1924 zur Gemeinde Meran und liegt nahe dem Planungsgebiet, im Brennpunkt zwischen Kasernenareal, Gewerbezone und Pferderennplatz. Der Untermaiser Bahnhof bildet zusammen mit dem städtischen Bahnhof eine Verbindung der Täler im Norden und des Gebietes um Bozen im Süden.



Die Bahnstrecke im Vinschgautal, zwischen Meran und Mals, wurde 1908 eröffnet und 1956 eingestellt. Vor einigen Jahren (2005) wurde sie wieder in Betrieb genommen und ist mit der Bozen-Meran Bahn verknüpft. Die Vinschgauerbahn beeinflusst nicht nur Wirtschaft und Kultur des Umlandes, sondern prägt auch wesentlich das Landschaftsbild des Vinschgautals und des Bezirkes. Die Bahnhöfe entlang der Strecke sind historisch gesehen ein Kulturgut, da sie aus der Zeit um 1903-1906 stammen. Das Flair ist wie zur damaligen Zeit, welches zur Aufwertung des Vinschgautals und des Burggrafenamtes führt.

[12]



links

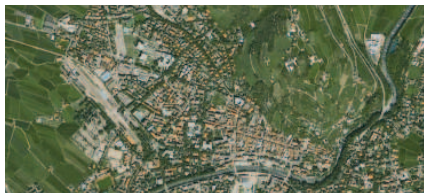
[9] Luftbild
Stadtzentrum
Meran
maps.google.it

rechts

[10] Karte Südtirol
Regionen
Image von
Letizia Mirandola
[11] Karte Südtirol
Verkehrsnetz
www.hausmoula.
com/layout/
karte-suedtirol.gif

Gemeinden: Bezirk Burggrafemant

Meran



Marling



Burgstall



Meran



Hafling



Moos



Kuenz



Nals



Lana



Naturns
















Laurein



Partschins



		Schenna	
Plaus			Tirol
Proveis			Tiesens
Riffian			Tschermers
St. Leonhard			Ulten
St. Martin			Unsere Liebe Frau im Walde
Sankt Pankraz (Ultental)			Vöran

links und rechts

[12] Luftbilder
Gemeinden
Burggräfenamt



Standort und Lage

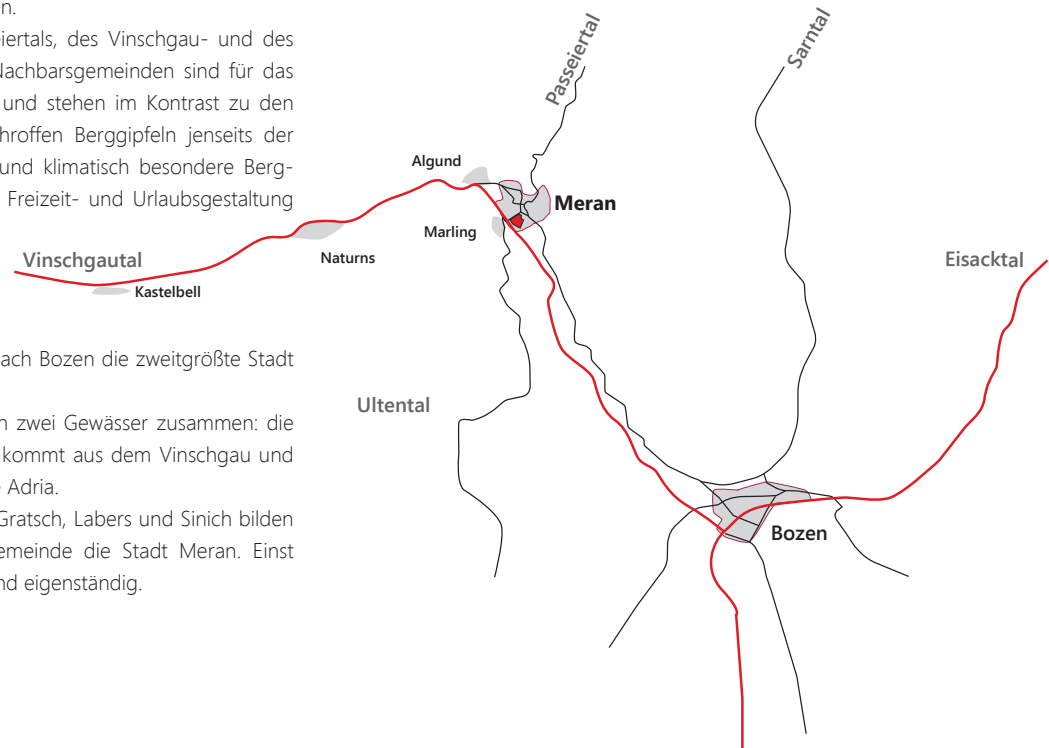
Nordöstlich der Stadt Meran erstrecken sich zwei Bergketten, darunter die Texelgruppe mit einer Höhe von 3335m, welche wesentlich am typischen Mittelmeerklima in den Niederungen beitragen.

Die Stadt liegt an der Taleinfahrt des Passeiertals, des Vinschgau- und des Etschtals. Die sanften Hänge der Meraner Nachbargemeinden sind für das weite Talbecken von Meran kennzeichnend und stehen im Kontrast zu den engen steilen Seitentälern, mit den teils schroffen Berggipfeln jenseits der 3000er- Grenze. Diese abwechslungsreiche und klimatisch besondere Berg- und Talleandschaft ermöglicht eine vielfältige Freizeit- und Urlaubsgestaltung zu jeder Jahreszeit.

Meran liegt auf 324 m Meereshöhe und ist nach Bozen die zweitgrößte Stadt Südtirols.

Sie. Im westlichen Stadtteil von Meran fließen zwei Gewässer zusammen: die Passer welche in die Etsch mündet. Letztere kommt aus dem Vinschgau und verläuft weiter nach Süden und mündet in die Adria.

Die Fraktionen Mais (Ober- und Untermais), Gratsch, Labers und Sinich bilden gemeinsam mit der eigentlichen Katastralgemeinde die Stadt Meran. Einst waren diese verwaltungstechnisch getrennt und eigenständig.



links

[13] Landkarte Meran Umgebung

[14] Fluss Etsch

[15] „Knottenkino“, Blick auf Meran Umgebung

[16] „Waal Weg“ bei Meran

rechts

[17] Panoramablick auf Meran und Kurhaus

Motive der Stadt

kurhaus



Kurhaus

grünraume, leben und geschichte



Pulverturm
Laubengasse Einkaufsstraße
Schloss Rametz

entspannung



meraner Thermenanlage



Passer Fluss

wasser erholungsraum



flanieren und verweilen



Winterpromenade, Sommerproneade, Tappeinerweg, Waalwege



Sissipark,
botanischer Garten im
Schloss Trautmannsdorf

parkanlagen und vielfalt



Untermaiser Bahnhof

erreichbarkeit

Stadtviertel

Altstadt und Zentrum



Das Stadtbild der Altstadt Meran, zeichnet sich durch eine schmale, dicht bebaute Fläche aus. Das sogenannte „Stainachviertel“, liegt am Fuße des Küchelberges und ist nach Süden ausgerichtet. Vom Passeiertor aus, öffnet sich das eng bebaute Viertel hin zum Pfarrplatz. Hier beginnen die Laubengänge, welche bis zum Kornplatz im Südwesten der Stadt verlaufen.

Die Stadtteile Unter- und Obermais liegen südlich und östlich Passer.

Die Meraner Altstadt bildet mit den bekannten „Laubengängen“ das Stadtzentrum. Mit 400 Metern Länge ist sie die längste in Südtirol und eine beliebte Einkaufsstraße. Sie wurde im 13. Jahrhundert von den Grafen von Tirol gegründet und besteht aus zwei Flanken, welche flussseitig als die „Wasserlauben“ und bergseitig als die „Berglauben“ verlaufen.

Meran war in mittelalterlicher Zeit die Landeshauptstadt. Noch heute findet man überall Zeugen dieser Zeit. Der Architekturstil aus Österreichisch-Ungarisch herrschaftlichen Zeiten prägte besonders das Stadtbild.

Die Freiheitsstraße und der Rennweg sind Treffpunkt der Einwohner. Hier

befinden sich vermehrt Cafés, Geschäfte, Restaurants sowie das Theater und die Stadtbibliothek. Direkt angrenzend an die Altstadt erreicht man die zu Zeiten der Kaiserin Sissi angelegten Promenaden: Die Kurpromenade erstreckt sich entlang der Passer und die Tappeinerpromenade entlang des Küchelberges oberhalb der Stadt. Im Stadtzentrum liegen die historische Altstadt und das Erholungsgebiet nah beieinander und sind ein starkes Wiedererkennungsmerkmal der Stadt.

Untermals



Die einst selbstständige Ortschaft Untermais gehört seit 1924 zur Stadtgemeinde Meran und erstreckt sich links der Passer. Dieses ruhige Viertel ist ein sehr durchmischtes, heterogenes Gebiet. Neben Wohnungen finden sich hier Strukturen wie Schulen, Dienstleistung und Handel, kleine Betriebe, Tennisplätze, Campingplätze, die Meranern (Schwimm- und Eislaufhalle), eine Gewerbezone und der bekannte Pferderennplatz von Untermais, wo alljährlich internationale Rennen stattfinden. Der Pferderennplatz bietet mit seiner 2000 Meter langen Grasbahn zudem noch kostenlose Parkfläche für die Besucher und ist mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen und leicht erreichbar.

Obermais



Obermais ist eines der eleganteren Stadtviertel von Meran, auch Villenviertel genannt. Es liegt östlich der Passer und noch heute durch den „Steinernen Steg“ (Steinbrücke) mit der Altstadt verbunden.

Bereits Kaiserin Sissi und die Herren von Tirol verbrachten ihren Urlaub in dieser Gegend und trugen Ende des 19. Jh. wesentlich am Wiedererblühen der Stadt bei. Schloss Trautmannsdorf war ein beliebter Aufenthaltsort, heute zu einem Botanischen Garten, Museum und Openair Konzertarena umformuliert.

Ein besonderes Merkmal für Obermais ist die hohe Dichte an Grünräume, welche sich durch das Villenviertel zieht und in der damaligen Planung des Kurviertels keineswegs fehlen durfte. Hier sind eine Vielzahl an Schlösser vorzufinden: Schloss Pienzenau (Fortbildungszentrum), Schloss Winkel, Schloss Knillenberg und Rubein. Aber auch das St. Valentins-Kirchlein, Schloss Rametz und Schloss Labers, die Heilig Geist - und die Georgenkirche.

[13]

links

[19] Luftbild
über Meran
[20] Wandelhallen
Meran

rechts

[21] Pferderennplatz
[22] Obermais



0- 1200

„Via Claudia Augusta“, die Kaiserstraße

Die Namensform „Mairania“ wird erstmals im Jahre 857 n.Chr. in einer Urkunde des Bischofs von Chur erwähnt („locus qui dicitur Mairania“). 1160 scheint schriftlich der Namen „ze Meran“ in der Vorauer Kaiserchronik auf.

Die Stadt Meran liegt in einer engen Geländesituation, die recht typisch ist für eine Tiroler Stadt. Historisch gesehen ist es eine junge Stadt und hat einen kleinen mittelalterlichen Kern.

Schon zu Zeiten der Römer war dieser Ort an einem geographisch strategischen Punkt gelegen. Genau betrachtet, verlief durch Meran die Hauptverbindungsachse für den Handel zwischen Nord- und dem Südeuropa. Dieser römische Straßenzug ist unter dem Namen „Via Claudia Augusta“ bekannt und wurde 46 n. Chr. angelegt.

Die schon damals verkehrsgeographisch strategische Lage trägt einen wesentlichen Teil zum wirtschaftlichen und sozialen Wohlstand bei. Die Gemeinde konnte sich hier, wenn auch nur für einen kurzen Zeitraum, zu einem wichtigen Knotenpunkt im gesamten Tiroler Raum und darüber hinaus entwickeln.

Die Kaiserstraße erstreckte sich vom heutigen Venedig aus, Richtung Norden, entlang der Flüsse Po und Etsch, bis nach Donauwörth an der Donau. Damals waren es vordergründig Soldaten, Händler, Pilger und Bildungsreisende, die auf ihrer Reise nach Norden oder Süden durch die Stadt kamen.

Der Straßenzug durchquerte die damalige Dorfgemeinde. In der Nachbargemeinde wurde er von der Zollstätte einer gallischen Station kontrolliert.

In diesem Bereich übernahm im 5. Jahrhundert das „castrum maiensis“ den Schutz der Kaiserstraße, welche über die Holzbrücke (heute „Steinerner Steg“ genannt) in die Stadt führte. An dieser wichtigen Passage entwickelten sich die ersten Siedlungen außerhalb der ursprünglichen Stadt. Links der Passer entstand die Dorfgemeinde Mais, welche urkundlich erstmals im Jahre 931 n.Ch. erwähnt wurde. Ober- und Untermais waren um ca. 1220 als „vicus“ und „villa“ bekannt.

[14]





forum - burgum - civitas

Im 12. Jahrhundert ist Meran ein typischer Tiroler Markttort. Zu dieser Zeit ist sie hauptsächlich ein Marktfleck und Handelsplatz. Ab 1317 erhält Meran das Stadtrecht und wird später zur Hauptstadt der Grafschaft Tirol. Die Gründung der Stadt Meran geschah aus einem politisch- rechtlichen Vorgang durch den Landherrn, Graf Albert IV von Tirol.

Der erste Schritt bestand darin, das alte Stadtviertel „Stainach“ aus der Nachbargemeinde „Dorf Tirol“ zu entnehmen, sowie den Bereich zwischen Passer und Küchelberg.

Der darauffolgende Schritt sah vor, einen verbindenden „Korridor“ zwischen dem Stainachviertel und dem neuen Stadtteil entlang des Rennweges, zu legen. Dieser Korridor sollte beidseitig mit einer geschlossenen Reihe an Bauplätzen bebaut werden.

Die Stadt lebte von der umliegenden Landwirtschaft und vom Handel mit Agrar- und Bergwerkprodukten. Eine weitere wesentliche

Einnahmequelle waren die Zollgebühren durch den Fernhandel, die Warenniederlassungen in entsprechenden Ballhäusern und die Bergung der Händler, vorwiegend aus dem bayerischen und oberitalienischen Raum. Im Zuge der angeordneten Bebauungen, wurde in der Marktsiedlung festgelegt, dass jährlich zwei Jahresmärkte stattfinden sollen. Diese markanten Ereignisse waren für die Nachbarorte Dorf-Tirol und Mais ein wirtschaftlicher Nachteil, da hier die Märkte auf das Jahr verteilt waren. Die Jahresmärkte spielen bald eine große Rolle und tragen wesentlich zur wirtschaftlichen Entwicklung bei. Mitte des 13. Jahrhunderts wird der Markttort erstmals als „burgum“ (Bürgerschaft bzw. Hauptort) bezeichnet und im Jahre 1278 als „civitas“.

[15]

links

[24] „Via Claudia Augusta“
[25] Europakarte

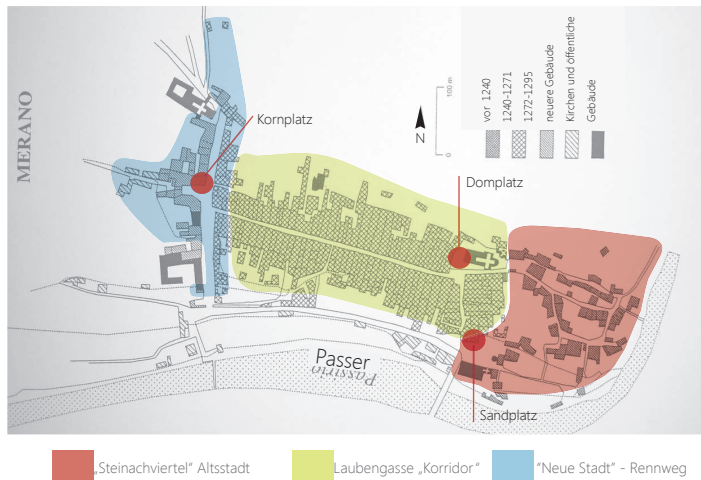
rechts

[26] Stadtplan
Meran 1858

Die Blütezeit, 1200-1450

Die mittelalterliche Stadterweiterung

Im Mittelalter erlebt die Marktgemeinde eine erste Blütezeit, welche nur kurze Zeit anhält. Meran steigt 1280 durch die Errichtung einer Ringmauer zu einer „Stadt“ auf. Die Planung und Anlegung der Laubengasse (Korridor) und die Errichtung der Stadtmauer mit 4 Stadttor-Türmen, gelten als ersten bedeutenden Stadterweiterungen. Im Laufe des 13. Jahrhundert entwickelt sich die Laubengasse zur „Lebensader“ für Geschäftsleute, wie sie es heute noch ist. Der wirtschaftliche Aufschwung führt unter Meinhard II. zur Errichtung der Landesfürstlichen Münzstätte und die Gründung der Leihbank. Viele soziale Einrichtungen, wie das Spital zum Hl. Geist und eine Stadtapotheke sind ebenfalls durch sein Wirken eingerichtet worden. Rasant entwickelte sich hier ein wichtiges Handelszentrum und Meran wurde ein Begriff im Wirtschaftsleben beiderseits der Alpen. Das Spital wurde an der Passerbrücke, außerhalb der Stadtmauer in der Nachbargemeinde Mais angelegt, und blieb bis 1905 in Funktion. Die Münzstätte und die Spitalsgründung sind die ersten dieser Art und waren der Motor des Handels der gesamten Grafschaft Tirols. Während Meran um 1304 noch 202 steuerpflichtige Bürger zählt, sind um 1450 bereits 1800 Menschen ansässig. Die Stadt wurde zum Ort der Landtage und des Hofgerichtes.



„Früh siedelten sich Klöster außerhalb der Stadt an: das Dominikanerkloster in Steinach-Algund, ein Ableger der Benediktiner von Marienberg, das Klarissenkloster 1309, eine Niederlassung des Franziskanerordens auf der Westseite des Rennweges mit der Katharinenkirche auf der Ostseite im Stadtgefüge, gefolgt vom Predigerorden der Kapuziner 1616 am neuen „Vinschger“ Tor. Die Klöster trugen zur Errichtung und Erhaltung der beiden großen Gotteshäuser bei: der Pfarrkirche zum hl. Nikolaus, ursprünglich zur Pfarre von Dorf Tirol gehörend, und der Spitalkirche in der Romstraße. Die Klöster leisteten aber auch einen wesentlichen Beitrag zur Stadterweiterung durch Folgeeinrichtungen caritativer und kultureller Art, die mit dem Bau von Schulen und Pflegeeinrichtungen im Stadtbild in Erscheinung traten.“

[16]

Politisch gesehen, beginnt um diese Zeit schon längst der Abstieg, da kurze Zeit später der Landesherr seinen Umzug nach Innsbruck (1420) vornahm. Einen weiteren wirtschaftlichen Einbruch erlitt die Stadt durch die Verlegung der Münzstätte nach Hall in Tirol. Dadurch verlor die Stadt binnen kürzester Zeit ihre Vorrangstellung, die Position als Hauptstadt und ihre wesentliche Bedeutung als Wirtschaftszentrum.



Zeitgleich wurde bei Bozen der „Kunterweg“ ausgebaut und befahrbar gemacht, mit der Folge, dass auch der Handelsweg ausgebaut wurde. Der neue Handelsweg zwischen Norden und Süden führte nun über den heutigen Brennerpass anstatt über den Reschenpass und durch Meran. Durch diese Verlagerung des logistischen Schwerpunktes rückt die Stadt Meran nicht nur geografisch – politisch, sondern auch wirtschaftlich gesehen aus dem Mittelpunkt.

Erscheinungsbild der mittelalterlichen Stadt

Das städtische Leben spielte sich auf drei markanten Plätzen ab und prägte das mittelalterliche Stadtbild. Diese Stadtfächen sind heute noch erhalten. Der Kornplatz befindet sich im Stadtbereich „Neustadt“ (Rennweg), dort, wo die Laubengasse ihren Weg zum Stainachviertel beginnt und am Domplatz endet. Zwischen dem Passerufer und der geschlossenen Bebauung liegt der Sandplatz. Dessen Namen erschließt sich aus der natürlichen Flusswindung zwischen dem Bozner Tor und dem Passerufer, in der sich der Passersand ablagerte. Das Erscheinungsbild der mittelalterlichen Stadt bleibt bis Anfang des 19. Jahrhundert unverändert.

Das Stainachviertel ist eine wild verbaute Fläche. Die Häuser sind unregelmäßig angeordnet und die daraus erstehenden Zwischenräume bilden das noch heute existierende, charakteristische, schmale und unbefahrbare Wegenetz. Der Bereich der Lauben besteht aus einer breiten Hauptachse mit einer jeweils links und rechts verlaufenden Häuserzeile. Ein besonderes Merkmal sind die niedrigen Laubengänge, welche eine Länge von ca. 400 „Schritte“ (Meter) messen. Sie dienten einst rein als Unterstehplatz zum Schutz bei Regenwetter.

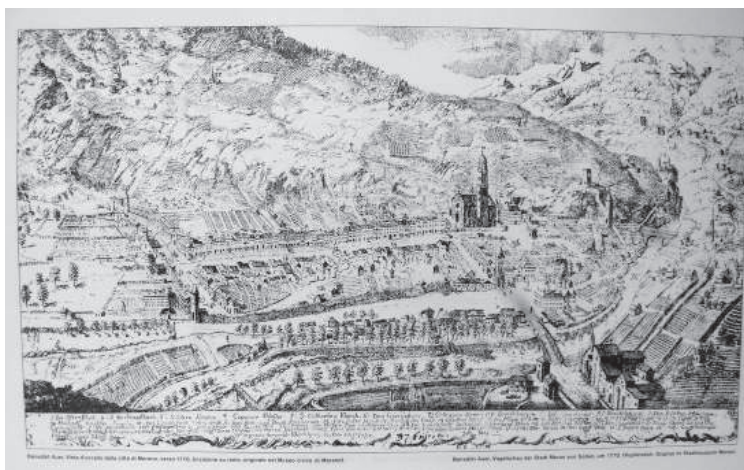
Ihre verwinkelten Hinterhöfe und Treppenaufgänge sind ineinander verschachtelt und durch finstere Durchgänge verbunden. An den Hausfassaden der Laubengasse sind verschiedene Stilepochen zu erkennen. Erker und Torbögen lockern die Geradlinigkeit der Gasse auf.

Einst waren die Lauben in der Mitte verbunden und somit insgesamt „100 Schritte“ länger als jene von Bozen. Zudem zählte das Meraner Gewölbe zu den längsten aller Handelsstraßen in jener Zeit.

Die Achse des „Korridors“ mündet anschließend in den Rennweg, welcher quer dazu ausgelegt ist und als einziger Weg befahrbar war. Er führte durch die sogenannte Neustadt.

Die Gemeinden Ober- und Untermais weichen in ihrem Erscheinungsbild deutlich von jenem der Stadt Meran ab. Eine Stadterweiterung in diesem Bereich findet erst viel später statt, als ein neuer Aufschwung die Gemeinden als Kurstadt aufleben lässt.

[17]



1855 | 1870

Die zweite Blüte

1836 beginnt für Meran die zweite Blütezeit. Durch den erneuten wirtschaftlichen Aufschwung wächst die Stadt schließlich zu einem touristischen Zentrum heran. Die Bevölkerungszahl steigt rasch nach oben und die ersten städtebaulichen Erweiterungsmaßnahmen werden getroffen. Noch bis Ende des 18. Jahrhunderts befindet sich Meran in einem verarmten Zustand. Erneuerungen oder Stadterweiterungen waren nicht möglich, da die nötigen Mittel für die Verwaltung und weiterer Bautätigkeiten knapp waren.

Jedoch Anfang des 19. Jahrhunderts steigt, aufgrund des Gutachtens eines Wiener Arztes, das Interesse der Stadt. Der Arzt bestätigte, dass das milde mediterrane Klima im Meraner Talkessel zur gesundheitlichen Verbesserung ver helfe. Meran entwickelt sich in wenigen Jahrzehnten zu einem Ort für Heilung und Erholung Suchende, wodurch der Stadt ein neues Gesicht verliehen wird, dessen einer Kurstadt.

Das Kurwesen

Das Aufblühen der Städte zu Kur- und Erholungstädte ist ein Phänomen, welches im Europa des 19. Jahrhunderts verbreitet vorzufinden ist. Eine Vielzahl europäischer Städte wurde um diese Zeit wesentlichen Veränderungen durch bauliche Maßnahmen unterworfen.

Der Wandlungsprozess war von einem stetigen Zuwachs der Bevölkerung begleitet, was zu einem erhöhten Wohnraumbedarf führte. Die Meraner Stadtverwaltung hatte im Zuge der Umbauten und Neuerrichtungen das Anliegen, die Natur in die Stadt mit einzubeziehen und zu integrieren. Sie ließ etliche Pensionen und Hotels mit ausreichenden Freiflächen und Grünanlagen errichten. Gäste aus ganz Europa, unter anderem aus Deutschland, Österreich, Frankreich, Italien, England und Teilen Nordeuropas, fanden Erholung in der kleinen Kurstadt. Einige Gäste reisten aus Russland und Amerika an. Besonders angetan waren Adelige und solche aus den Bürgerkreisen Wiens.

Ausschlaggebend für den Bekanntheitsgrad der Kurstadt, war der

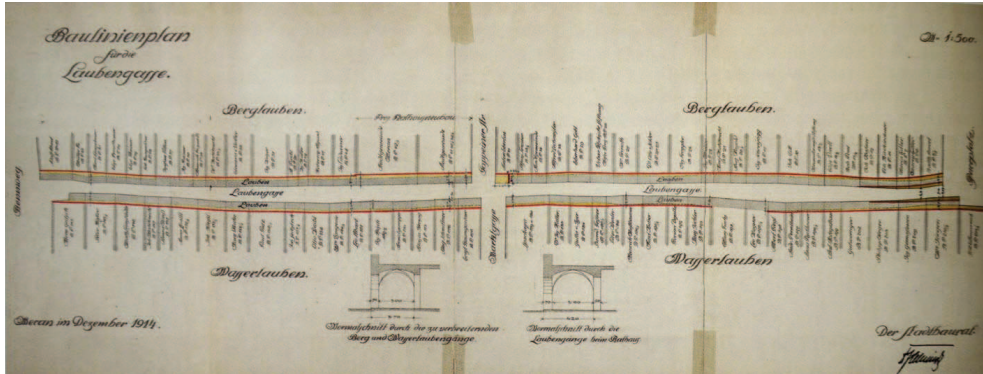
Besuch der Kaiserin Elisabeth und ihrer Familie, welche zwischen 1870 und 1872 ihre Winterurlaube hier verbrachte. Der Kur- und Erholungsort hatte ein eigenes Kurkomitee, wodurch eine Kursteuer anfiel. Betroffen waren all jene Betreiber aus den 4 umliegenden Gemeinden, da sie vom großen Touristenandrang wirtschaftlich am meisten profitierten. Ein Jahrzehnt später treten in Meran und Umgebung mit dem Aufenthalt von Kaiserin „Sissi“, allmählich über 4.800 Gäste im Jahr ihren Kururlaub in Meran an. Waren es 1806 noch 766, treffen 6.541 Gäste in den späteren Jahren 1880/81 ein. Die Besucherzahl von 10.000 Menschen wird um die Jahrhundertwende überschritten.

Sind zu Beginn des 19. Jh. „nur“ 4.614 Bürger in Meran ansässig, waren es 100 Jahre später bereits 23.640. Der Anstieg der Einwohnerzahl in Meran während dieser 100 Jahre ergibt prozentuell gesehen ein Plus von 412,35 %. Zeitgleich steigt in Südtirol die Gesamteinwohnerzahl von 179.800 auf 251.451 an. In Prozenten ausgedrückt, ein Plus von vergleichsweise lediglich 39,85 %.

Im Zuge des Tourismusansturmes entfalten sich auch die Nachbargemeinden Ober- und Untermais, unter anderem auch Gratsch und Labers. Der Großteil der Gäste hielt sich vorrangig in den erstgenannten Stadtteilen auf.

Um den Aufenthalt der Kurgäste so angenehm wie möglich zu gestalten, wurden bestehende Spazierwege ausgebaut und neue Anlagen errichtet. Die Stadt hatte bei Stadtweiterungen die offene Bauweise vorgeschrieben. Es entstanden zahlreiche Villen zur privaten Nutzung sowie Pensionen und Sanatorien, umgeben von großzügigen Grünanlagen, mit dem Ziel, die Stadtstruktur aufzulockern.

Auch in der Gemeinde Mais wurde eine gute städtische Infrastruktur mit vielen Kureinrichtungen hergestellt, unter anderem die Sanatorien (das neue Krankenhaus ab 1905) und ein Kurhaus. Zahlreiche stattliche Hotelbauten sowie auch die Gaswerke wurden errichtet oder ausgebaut. Öffentliche Park- und Gartenanlagen, Spazier- und Flanierwege waren zu Heilzwecken eine Notwendigkeit und so entstanden in Meran die Promenaden mit der Wandelhalle sowie einige Parkanlagen.



rechts

- [30] Liniplan
Laubengasse
- [31] Stadterweiterungs-
plan Meran

1870 | 1880

Die Freiheitsstraße - erste Erweiterungsmaßnahmen

Die ersten Erweiterungsmaßnahmen der Stadt erfolgten durch den Ausbau der heutigen Freiheitsstraße. Als Ausdruck der freien Bürgerschaft von Meran, sollte hier eine Art Boulevard entstehen, die „Visitenkarte“ für die anreisenden Kurgäste. Für die zunehmenden städtebaulichen Umbaumaßnahmen wurden Architekten und Baumeister aus Wien und München eingeladen, ihre Entwürfe zu präsentieren. Der stilistische Einfluss aus den Norden spiegelt sich in der Gestaltung der Gebäude und der Straßenstruktur wieder und ist dem gesamten Stadtbild der Gemeinde Meran abzulesen.

Die damalige Stadtmauer wurde zum Teil abgetragen und das Flussbett verengt, um mehr Platz zu schaffen. Die Straße am Ufer bekam ein neues Gesicht. Die mittelalterlichen Häuser und dessen Gärten wurden entfernt, um Platz für neue städtische Gebäude im Jugendstil und des Historismus zu errichten.

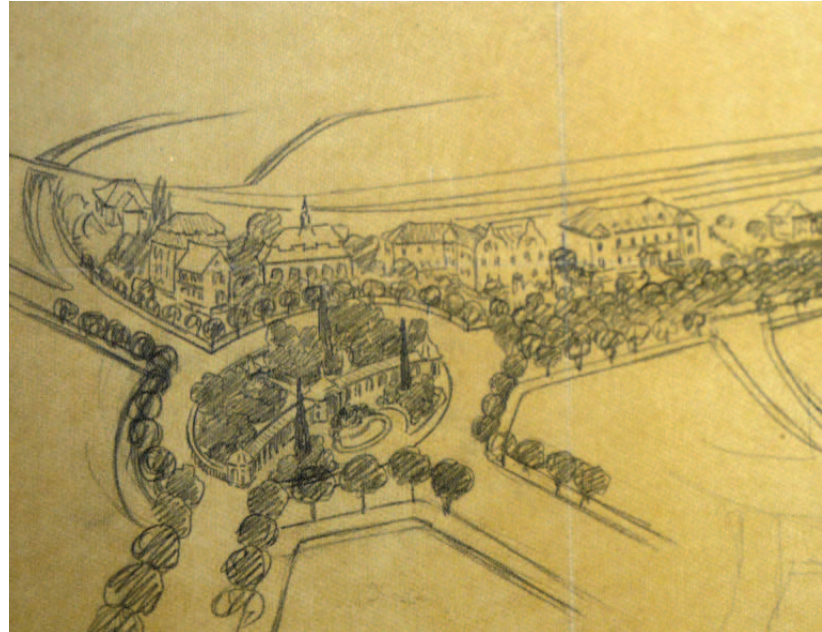
Durch die Anordnung einiger markanter Gebäude und dessen Gebäudebreite wurde die Straßenbreite der Freiheitsstraße definiert. Diese städtebaulichen Elemente boten Raum für zukünftige Erweiterungsprojekte. Mit der Lage des 1873 errichteten Kurhauses „auf lend“ (alte Holzlande), wurde die Ausrichtung des Straßenverlaufs vorgegeben.“ Das Kurhaus sollte in kurzer Zeit als Anziehungspunkt des gesamten Kurbezirkes gelten.

Die Gründe in der Gemeinde Untermais, wurden von der Stadt an eine Wiener Baugesellschaft verkauft. In Folge der Errichtung des Kurhauses wurden hier, südlich der Passer, die Spitalgründe erweitert. Der Architekt und Verwaltungsrat der österreichischen Baugesellschaft für Kurorte, Emil Ritter von Förster, entwarf einen Parzellierungsplan mit 54 Villen und Hotels. Anschließend sollte das Bahnhofareal entstehen. Realisiert wurden das Kurhotel „Meraner Hof“ (1883) und ein Steg über die Passer zum Kurhaus.

Die Frage des Bahnhofstandortes

Für die Erweiterung und Wandlung des Stadtbildes war schließlich die Anbindung am internationalen Eisenbahnnetz kennzeichnend. 1881 wurde die Eisenbahnlinie von Bozen nach Meran eröffnet. Da die Gemeinden Meran, Mais und Sinich noch getrennte Verwaltungen hatten, gab es große Interessenkonflikte bezüglich der endgültigen Standortfestlegung des Bahnhofes. Als Zeichen für ein Entgegenkommen, wurde das Aufnahmegebäude nahe an der Gemeindegrenze von Untermais, heute Mazziniplatz, errichtet. Die Habsburgerstraße (Freiheitsstraße) wurde infolge dessen verlängert, um die Stadt mit dem Bahnhofareal zu verbinden und bot gleichzeitig die Grundlage für den Ausbau eines neuen Stadtteils. Die Anbindung an das Eisenbahnnetz und die Anlage des Bahnhofes prägten die weitere Stadtentwicklung.

[14]





links

[32] Skizze
Erster Bahnhof

rechts

[33] Straßenplan
Meran mit
Bahnhof

1880 | 1890

1881 - Erste Stadterweiterung



In dieser Kerbe schlug auch die "Meraner Zeitung":

"Leider werden überall nur Villen und Pensionen für Kurgäste gebaut, sogar die unlängst verkauften Parzellen an der Bahnhofsstraße sollen fast ausschließlich zur Anlage von solchen benützt werden. Und es wäre doch so wünschenswert und notwendig, auch eine Vermehrung der gewöhnlichen Zinshäuser in Meran zu erzielen! Die Bevölkerung hat sich in ganz kolossaler Weise vermehrt. Die alljährlich zunehmende Meraner Bevölkerung dagegen [ist] räumlich immer mehr beschränkt, so zwar, dass nach einer statistischen Berechnung auf den Raum, den früher 7 Menschen bewohnten, gegenwärtig 16 Einwohner entfallen. Die Folgen dieser schlechten Wohnungsverhältnisse machen sich auch schon in ganz empfindlicher Weise fühlbar."

[19]

Der Bau des Bahnhofes weckte das Interesse der Baumeister und Grundstücksspekulanten.

Baumeister Musch legte dem Stadtmagistrat einen Entwurf für die Erweiterungsmaßnahmen im Katastermaßstab vor.

Seines Erachtens war eine Erweiterung der Stadt nur in nordwestlicher Richtung möglich. Im Osten und Westen erstreckte sich der Küchelberg, und auch die Passer stellte eine Barriere dar. Zudem werde sich der Verkehr zum Bahnhof hin konzentrieren. Er schlägt somit vor, den Stadtkern vom Verkehr zu entlasten und den innerstädtischen Bereich zu beleben und attraktiver zu gestalten.

Der Erweiterungsplan beinhaltete einen Straßenverlauf in Ost-Westrichtung, wodurch die Laubengasse und Freiheitsstraße verlängert und neue Querstraßen in Nordwestrichtung angelegt wurden. Ein rechtwinkliges Raster sollte als Grundlage für das Straßennetz dienen. Die dadurch entstehenden relativ großen Baublöcke missten durchschnittlich ein halbes Hektar und boten Platz für ca. 6 Bauparzellen.

Musch bestand bei der Straßengestaltung darauf, die erforderlichen Grünflächen als Abstand zur Gehsteigkante mit einzuplanen, da so der Bau von Villen optimal erzielt werden konnte.

Die Stadthäuser und Villen wurden vordergründig durch die Baufirma Musch & Lun erstellt.

Eine Schrägstellung der gesamten Bahnhofsanlage im spitzen Winkel zur Freiheitsstraße war nicht nachvollziehbar. Ein Grund könnte die dadurch entstehende Blickbeziehung zu Untermais sein, da die Interessenskonflikte zwischen den Gemeinden noch bestanden. In den Plänen gab es keine Verbindung zur Nachbargemeinde Untermais, außer durch die Eisenbahnbrücke selbst.

Die Straßengestaltung war mit beidseitigem Gehsteig konzipiert. Die Grünflächen für Vorgärten sollten eine Tiefe von 10 Meter ausmachen, deren Abmessungen in den Gemeindeforschussitzungen stark debattiert wurden. Schließlich wurden die halböffentlichen Flächen zu Gunsten der privaten wieder reduziert.

Aus den Erweiterungsplänen war klar erkennbar, wer die Zielgruppe für alle Baugründe sein sollten: exklusive Wohlhabende und zahlungsfähige Dauerkurgäste. Die Gründe sind die wertvollsten Lagen entlang des Passerufer und beiderseits der neuen Prachtstraße (Freiheitsstraße). Des Weiteren wurde ein Verbot für gewerbliche Niederlassungen ausgesprochen, wodurch sich Charakter eines wohlhabenden Stadtviertels etablieren konnte.

1890 | 1900

1898 - Neuer Bahnhofstandort

Schon mit dem Bau der ersten Bahnstrecke zwischen Bozen und Meran wurde über die Weiterführung der Linie nach Mals bis in die Schweiz diskutiert. Die Lage des alten Bahnhofes stellte für eine direkte Weiterführung der Gleise in Richtung Vischgau eine Barriere dar und erwies sich als Fehlplanung. Erneut wurde der Standort des Bahnhofareals thematisiert. Zwei Jahrzehnte später (1901) wurden schließlich die Umbauten für die Strecke Meran-Mals veranlasst. Die Stadt zog schon längst die Verlegung des Bahnhofes in Betracht. Im Hintergrund wurden Projekte für die Stadterweiterung konzipiert, die über das bestehende Stadtgebiet hinaus gingen. Hierfür war es möglich Theodor Fischer (1862-1938) für die Neubauprojekte gewinnen.

Seit 1893 war er im Vorstand des Münchner Stadterweiterungsbüros tätig und wesentlich an den Stadterweiterungsmaßnahmen der Stadt München beteiligt. Seine Entwürfe stützten sich auf die Grundsätze der Stadtbaukunst von Camillo Sitte. Fischer zeigte 1898 seine Konzepte und Pläne der Stadt Meran, welche auch umgesetzt wurden.

Das Bahnhofareal wurde nach Nordwesten verlegt, wodurch dem angestrebten Vorhaben der Stadt nichts mehr im Wege stand und die problematische Barriere nun aufgelöst wurde. Das Straßennetz im Bereich zwischen Bahnhof und Goethestraße nahm Rücksicht auf die alte Bebauung und die kleinteiligen Baublöcke. Großzügiger und regelmäßiger wurde hingegen im Nordwesten gedacht. Hier entstand ein neuer Stadtteil, der völlig auf freiem Felde erbaut wurde. Die bis heute bestehenden Alleen der Goethe- oder Karl-Wolf-Straße bilden durch ein System von Querstraßen ein gleichmäßiges Bebauungsareal. Im Sinne des malerischen Städtebaus führte Fischer den Straßenraum mit leichten Krümmungen aus. Der neue Bahnhof stand nun, durch eine Abfolge von Plätzen und Bauten, räumlich und funktional in Beziehung zur Stadt.

Fischers städtebaulicher Beitrag diente nun als Grundlage für den Baulinienplan, welcher im nordwestlichen Stadtteil vom Stadtbauamt angestrebt wurde.

1906 wurde der neue Bahnhof eröffnet. Eine doppelte Alleestraße, mit der Breite von 33 Meter, erstreckt sich nun vom Bahnhofsareal hin zur Freiheitstraße. Es ist eine Art Promenadenstraße mit beidseitigen Fahrwegen und hat eine Gartenanlage als Mittelstreifen.

Diese Alleestraße ist bis heute erhalten geblieben. Für die Gestaltung des alten Bahnhofgeländes, heute Mazziniplatz, wurde keine der vielen Vorschläge umgesetzt. Heute ist seine Funktion einzig jene eines Kreisverkehrs.

[20]



1900 | 1916

Baulinienpläne

Ab 1900 wurde eine Vielzahl von Baulinienplänen angefertigt, welche das gesamte Stadtgebiet von Meran mit einbezog. Bestehende Straßenräume und Plätze sollten aufgrund des zunehmenden Verkehrs umgestaltet werden. Durch die Überlastung des Stadtbauamtes ließ das Baukomitee ein Tiefbau- und ein Hochbauamt einrichten. Die Abteilungen hatten nun klare Kompetenzen zugeschrieben. Aus Rücksichtnahme auf den Verkehr mussten die bestehenden Straßenabmessungen erhöht und angepasst werden.

Als städtebauliches Instrument wurden Baulinienpläne mit bautechnischen Berichten erstellt, in denen die Straßenbreiten, Gebäudeabstände, die zu enteignenden Flächen oder geplante Gebäudeabbrüche festgelegt wurden. Im innerstädtischen Raum wurden viele Gassen und die noch bestehenden Stadttore erheblich verändert, da die Durchfahrtsbreiten mit 2,5 bis 3,5 Meter sehr schmal waren. In diesen Abschnitten zog man in Erwägung, die Häuserfassaden abzureisen. In „fortschrittlichen“ Kreisen (auch der Stadtrat) kümmerte man sich wenig um den Denkmalschutz. Glücklicherweise fanden diese Abbruchmaßnahmen nie statt und die mittelalterlichen Fassaden sind bis heute erhalten geblieben.

Nach der Verlegung des Bahnhofareals 1907 und des Ausgangspunktes hin zum Stadtzentrum, wies dieser Stadtbereich nun geänderte Bedingungen vor. Die Straßenzüge blieben bestehen und wurden mit Querstraßen ergänzt, um ein zusammenhängendes Straßennetz mit regelmäßigen Baublöcken gestalten zu können. Die Straßenführungen wurden ganz im Sinne des malerischen Städtebaus mit leichten Krümmungen ausgeführt.

Im südlichen Stadtteil, westlich der Eisenbahntrasse, waren ebenfalls Baulinienpläne vorgesehen. Die Promenade sollte bis zur Passermündung weitergeführt werden, um diesen Stadtteil anzubinden und mit einer Ufergestaltung in Form eines Landschaftsparkes abschließen. Jedoch wurde dieses Projekt nicht umgesetzt. Die Stadt hat es hier versäumt, regulierende Erweiterungsmaßnahmen zu veranlassen. Dieser Stadtbereich wird heute als Gewerbe- und Handelszone benutzt.

Straßenregulierungsplan in Mais

1893 wurde der Öffentlichkeit ein Verkehrsplan für Ober- und Untermais vorgestellt. Im Plan ist ersichtlich, dass auf die Katastergrenzen besondere Rücksicht genommen wurde. Dies bedeutet, dass die Entscheidung für die Planung und Auslegung der Straßen, einzig und allein darin lag, diese entlang den Grundstücksgrenzen auszurichten und eventuell anzupassen. Es entstehen doppelte Ringstraßensysteme, wie sie in Wien vorliegen. Jedoch werden diese frei entworfen und nicht den bestehenden Gebäudekomplexen angepasst.

Des Weiteren werden im Entwurf drei Brücken vorgeschlagen, die an das bestehende Straßennetz Merans angeschlossen werden sollten. Erstmals werden die Gründe in der Nachbargemeinde Mais bei der Planung der Erweiterungen mitberücksichtigt und Ergänzungen am linken Passerufer sowie ein zentraler Platz mit 6 Laubengänge vorgeschlagen. Dieser Verkehrsplan wurde 1894 bewilligt und bleibt bis heute der einzige städtebauliche Erweiterungsplan für das Gebiet Ober- und Untermais.

Die Gemeinden Gratsch, Ober- und Untermais strebten die Anbindung zur Stadt an. Wie es aus den Straßenregulierungsplänen ablesbar ist, sind sie jedoch verwaltungstechnisch getrennt. Dies prägte das Meraner Stadtbild wesentlich. In den Randbereichen der Nachbargemeinden entstanden Zwischenbereiche, welche keinen Bezug zur Stadt finden.

Dies wird im Bereich links und rechts der Passer deutlich, da der Fluss eine natürliche und gleichzeitig verwaltungstechnische Grenze darstellt. Die Qualitäten der Stadt Meran, mit dem nach Süden ausgerichteten Hang, dem Küchelberg und die Nähe zum Wasser wurden stets unterschätzt. An der linken Uferseite auf dem Gebiet Mais wurde der Straßenverlauf nicht berücksichtigt und auch keine Verbesserung bzw. Regulierung des Straßenraumes und der Gebäudeanordnung durchgeführt. Dasselbe ist im Bereich der Leopardistraße zu erkennen. Weder eine konsequente Straßenraumgestaltung ist hier nicht ersichtlich, noch die Anbindung zur Otto-Huberstraße auf Meraner Seite. In diesem zentrumsnahen Bereich entsteht ein deutlicher Qualitätsverlust auf Kosten der Gemeinde Mais und des gesamten Stadtgefüges.

Eine Ausnahme bildet die Anlage der Matteottistraße, mit der

geschlossenen Bauweise. Für ihre Errichtung wurde eine eigene Gesellschaft gegründet. Aufgabe des Unternehmens war der Erwerb von Baugründen und die Erbauung von Wohn- und Geschäftshäusern. Da das Bauvorhaben mit geschäftlichen Interessen verknüpft war, konnte sich hier ein Stadtraum mit guter Infrastruktur entwickeln. Die Matteottistraße war einst die Rathausstraße in der Gemeinde Mais und zeigte nach Westen direkt auf die Untermaiser Sportstätten. Zur blühenden Zeit des Kurgebietes war die Sportanlage zentraler Ort des gesellschaftlichen Geschehens und wurde für große Veranstaltungen verwendet. Hier war die gesamte Kurgesellschaft vorzufinden. Die Matteottistraße verläuft nach Osten hin in die Brennerstraße in eine offene Villenbebauung.

Die meisten der heute noch erhaltenen Untermaiser Straßen stammen aus der Zeit um 1893 aus den Plänen von Giovannini. Der innere Ring entspricht im nördlichen Teil etwa dem Verlauf der heutigen Piavestraße und westwärts genau der Wegeführung der heutigen Petrarcastraße. Der zweite Ring lässt sich exakt auf die heutige Enrico Totistraße übertragen. Sogar die Anlage des „Stern Platzes“ befindet sich an der Stelle, wo heute die Leopardi-, Petrarca-, Schiller und Texelstraße zusammentreffen. Der zweite Sternplatz war bei der Kreuzung der Texel, und Totistraße mit dem Marlinger Steig geplant. Alle anderen projektierten Straßen südlich der Totistraße sind wegen der Anlage des großen Pferderennplatzes 1925 nicht mehr realisiert worden.

Obermais

Die eigenständige Gemeinde Obermais liegt in einer geographisch privilegierten Lage und galt seit jeher als Wohnort von Adeligen. Dieses Gemeindegebiet zeichnet sich durch ihre zahlreichen Villen und Ansitze, sowie Schlösser und den dazugehörigen großzügigen Grünflächen aus. Die wichtigsten sind Schloss Rametz, Winkel, Planta, Knillenberg, Pflanzenstein, Rosenstein und Rottenstein sowie Reichenbach, Weyer und Rubein.

Die Siedlungsstruktur von Obermais weist eine sehr weitläufige Verteilung der Gebäude auf. Nur am Brunnenplatz und in dessen benachbarter Dante- und Vergilstraße ist eine dichtere Bebauung

vorzufinden. Hier entwickelte sich ein Knotenpunkt, der durch den Bau des Rathauses im Jahre 1900 und der späteren Errichtung weiterer öffentlicher Einrichtungen (Postgebäude), in der Funktion als Ortskern gestärkt wurde. Die Verbindungsstraße vom Brunnenplatz Richtung Meran (heute Cavourstraße) wurde beidseitig mit Hotelbauten versehen. Am Straßenende liegt die Obermaiser Kirche St. Georgen. Hier wurde 1905 das neue gemeinsame Knabenschulhaus für Ober- und Untermais fertiggestellt. Im Unterschied zu Untermais war Obermais ein beliebter, häufig aufgesuchter Urlaubsort für Kuren. In der Blütezeit des Kurortes wurden zahlreiche Villenanlagen mit großzügigen Parkanlagen und mediterranem Pflanzenbewuchs ergänzt. 1866 wurde Meran gemeinsam mit Ober- und Untermais sowie Gratsch ein gemeinsamer Kurbezirk gebildet

Untermais

Untermais liegt links der Passer und erstreckt sich von Winkelberg bis ans Etsch Ufer.

„Untermais als eigenständige Marktgemeinde zeichnet sich in seiner Siedlungsstruktur über Jahrhunderte hinweg als loses Straßendorf aus, das sich entlang der Reichstraße (heutige Römerstraße) erstreckte, deren Verlauf nahezu unverändert geblieben ist. Die Goethestraße St. Vigil und Maria Trost sind mit den entsprechenden Strukturen wie Friedhof und Pfarrhaus (Widum) ausgestattet und liegen in unmittelbarer Nachbarschaft westlich und östlich der Romstraße. Im Bereich dieser beiden Kirchen ist über lange Zeit eine dichtere Bebauung als im übrigen Gebiet von Untermais festzustellen, so dass man im weitesten Sinne von einem Ortskern sprechen kann.,“

[21]





links

[37] Baulinienplan
Meran
Umgebung

rechts

[38] Baulinienplan
Meran Ober-
und Untermais

1921

Der Fortschritt und die Pferderennbahn

Im Laufe des 19. Jahrhunderts entwickelte sich die Kurstadt zu einem Kurort von europäischem Format.

Neben Künstlern und Literaten, hielten sich Mitglieder von europäischen Kaiserhäusern in der Kurstadt auf, unter anderem die österreichische Kaiserin Elisabeth. So wurde die Stadt in kurzer Zeit zum Treffpunkt des europäischen Hochadels.

1896 fand ein großes Nationalfest statt und es wurde für die Stadt und ihre Gäste ein Pferderennen veranstaltet. Das Pferderennen zeigte sich als großer Erfolg, besonders für den 1882 gegründeten Meraner Reitklub. Es dauerte nicht lange, da überlegten sich die Reitbegeisterten, dass eine richtige Rennbahn in Meran notwendig sei. Ein Rennverein wurde gegründet, welcher mit den Einkünften aus den Eintrittsgeldern unterhalten wurde.

Unter dem Titel " Was bietet Meran den Gesunden?" lasen die Gäste in der "Fremdenliste des Kurortes Meran" 1921:

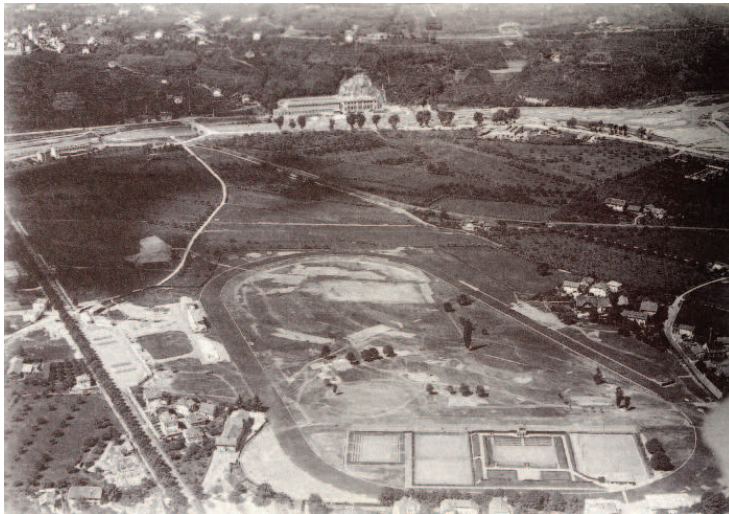
"Dem Sport ist in Meran einer der schönsten Plätze der Welt eingeräumt. Er umfasst 102,777m² Fläche mitten in den Wiesenbreiten, jedoch ganz nahe dem Zentrum und in herrlicher Gebirgsumrahmung."

Dort würden im Frühjahr und Herbst Offiziers- und Herrenreiter-Meetings stattfinden, steht da weiter geschrieben, und häufig auch Tennis- und Fußballwettspiele einheimischer und fremder Spieler abgehalten.

Es seien Eisplätze vorhanden, und für Golfspiele sei ein eigener Platz in Vorbereitung. Von Zeit zu Zeit würden Rad- und Motorradrennen abgehalten werden, und der Trabersport, der vor dem Krieg zweimal jährlich seine Rennen veranstaltete, wieder auf erleben.

Dann preist der Verfasser des Artikels noch die Vorzüge des Wintersports auf den Bergen der Umgebung an und fährt mit der Aufzählung der weiteren Kurortsangebote fort.

[22]



Erste Pferderennbahn

Anfänglich gab es viele Gegensprecher zur Errichtung der Rennbahn. Zunächst sollte es nur eine Anlage für einen gesundheitlichen Sportplatz für Freilandspiele geben. Zudem sollte eine Rad- und Übungsbahn eingeplant werden. Die Pferderennbahn stand zunächst eher im Hintergrund. Der Maiser Kurverein wurde aufmerksam und unter der Bedingung, dass die Sportanlage unter den Namen "Sport- und Rennplatz Meran-Mais" laufen würde, war der Verein bereit, einen finanziellen Beitrag zu leisten.

Zu diesem Zeitpunkt (1899) hatte die Stadtgemeinde Meran ausreichend Wiesenbereiche in Untermais angekauft, wodurch dem Bau der Rennbahn nichts mehr im Wege stand. Der neu angelegte Sportsplatz in Untermais hatte eine Rennbahn mit 800 Meter Länge. Zum Zeitpunkt des ersten Rennens fehlte das Geld für Tribünen, aber das Publikum kam aus Stadt und Land herbei und drängte sich am Gelände.

1900 wurde der 53.000 m² große Sport- und Rennplatz fertiggestellt. Im Dezember desselben Jahres kam ein Eislaufplatz dazu. Zwei Jahre war der Anklang beim Publikum so gut, sodass der Platz für weitere Sportarten zur Verfügung gestellt wurde. Es war nun möglich Fußball, Hockey, Tennis oder Polospiele zu Rad auch an Werktagen zu spielen. Trotzdem kämpften der Renn- und Sportverein mit finanziellen Schwierigkeiten.

Nach zehn Jahren (1910) löste sich der Sport- und Rennverein Meran-Mais auf und konnte nun gänzlich von der Kurvorstehung übernommen werden. Sie war nun im Besitz des Sportplatzes und mit viel Schwung wurde die Erweiterung der Anlage auf das enorme Ausmaß von 120.000m² durchgezogen.

Nach dem ersten Weltkrieg hatte die Aristokratie aufgehört zu existieren und traf nicht mehr in Meran ein, wodurch die südlichste Kurstadt im deutschsprachigen Raum zu einer unbedeutenden Provinzstadt im Norden Italiens herabgesunken war und die veranstalteten Pferderennen an Attraktivität verloren.

Der Sportplatz war verwaist und der Wiederaufbau ging nur schleppend voran. Die Einreiseschwierigkeiten über den Brennerpass und die schwache Wirtschaftslage zu dieser Zeit erschwerte ebenfalls das Aufrechterhalten des Kurlebens wesentlich.

Durch die schweren Reiseverhältnisse kamen die Pferde in einem notbedürftigen Zustand an und es dauerte mehrere Tage bis diese sich erholten und wieder einsatzbereit waren. Dennoch wurde kurz nach dem Krieg (1920) ein erstes großes Herrenreiten veranstaltet, das wurde durch die Presse in Italien, Österreich, Deutschland und der Schweiz als Großereignis angekündigt und ebenso erfolgreich durchgeführt wurde.

Bis zum Jahre 1923 hatte die Kurvorstehung ihre autonome Stellung trotz finanzieller Schwierigkeiten halten können; nun wurde sie jedoch aufgelöst. In diesem Jahr wurde das Dekret zur Zusammenschließung der Stadt Meran und der Kurgemeinden Untermais, Obermais und Gratsch unterzeichnet. Damit war der Grundstein für die Errichtung einer neuen zentralen Fremdenverkehrsinstitution, der "Azienda autonoma di cura", gelegt, die als selbstständige Körperschaft für die Großgemeinde zuständig war.

[23]

links

[39] Pferderennplatz
Meran 1920
[40] Villenkolonie
am Sportplatz

rechts

[41] Pferderennen
Meran 1920



Stadt | Raum

60 Stadtentwicklung

Planungsgebiet | Umgebung

62 Strukturbildende Elemente im Stadtraum

Verkehrssystem

Stadtfelder im Vergleich

Vorstellung Planungsgebiet

30 ha Fläche Planungsgebiet im Vergleich

Strukturbildende Elemente Areal

Wohnen

Gewerbezone

Infrastruktur

Grün- und Freiräume

Planungsgebiet | Areal

Rundgang

Einblicke in die Bausubstanz

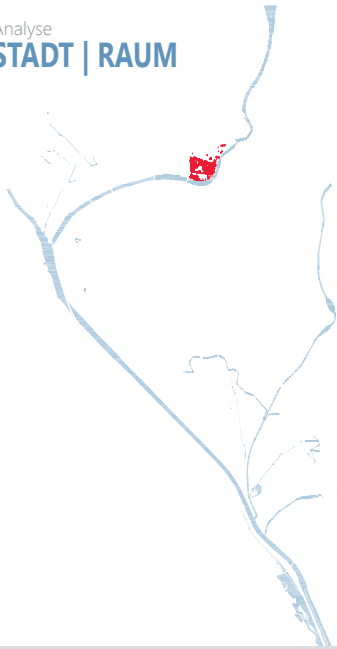
Potentiale der Freiräume

76

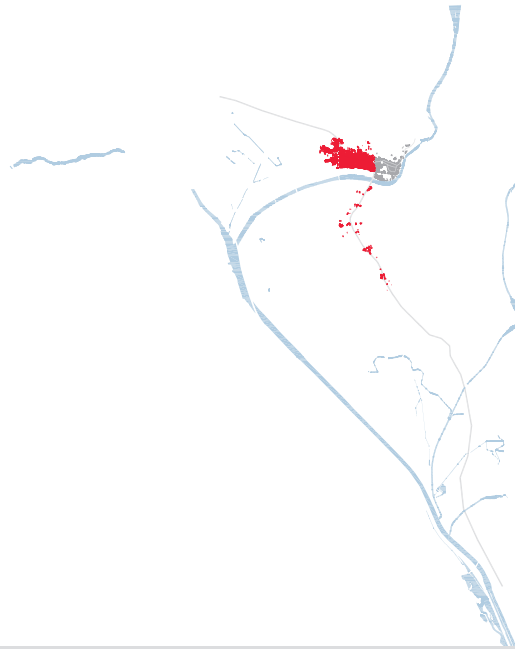
Räumliche Grenzen

Substanzielle und räumliche Bewertung

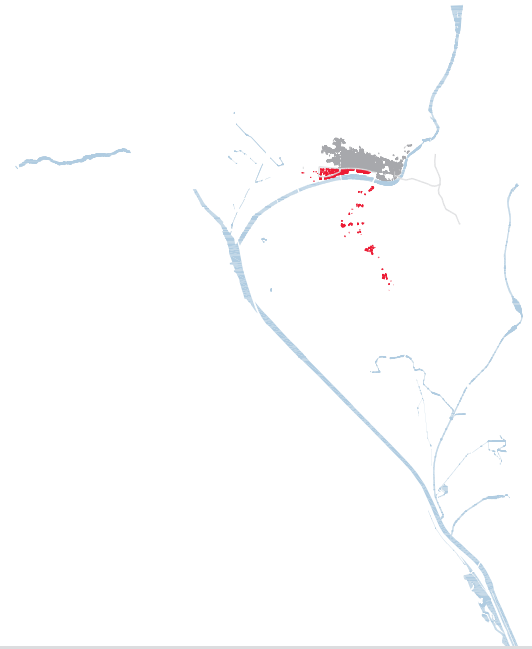
**Erholungswert der Grünräume, Baumbestand
und Freiräume**



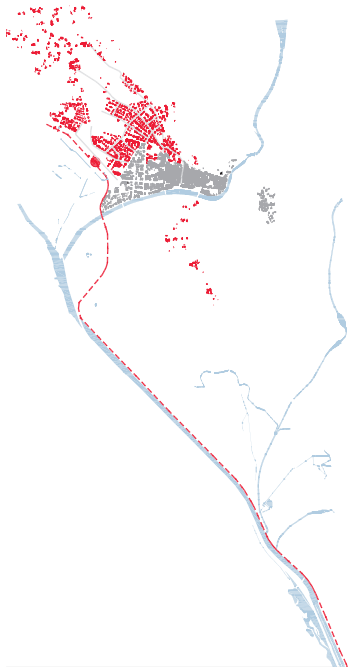
Siedlung | 13.Jh.



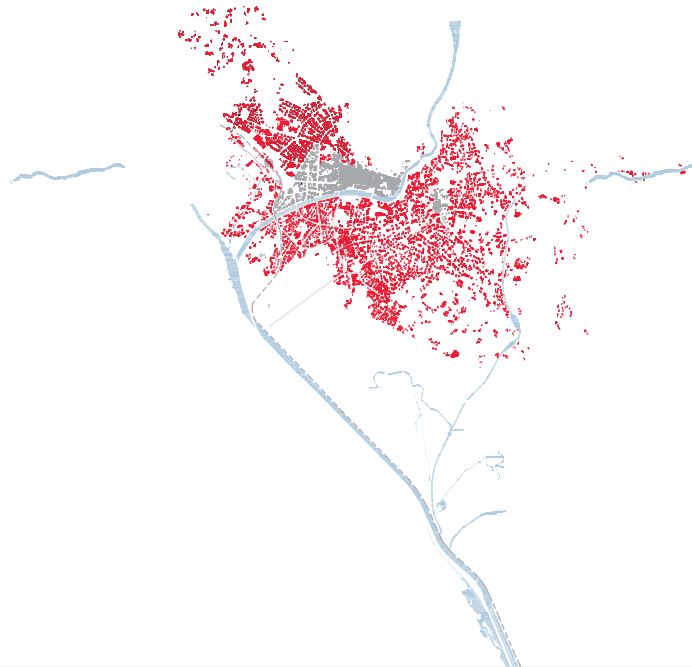
Marktsiedlung | 13. - 15.Jh.



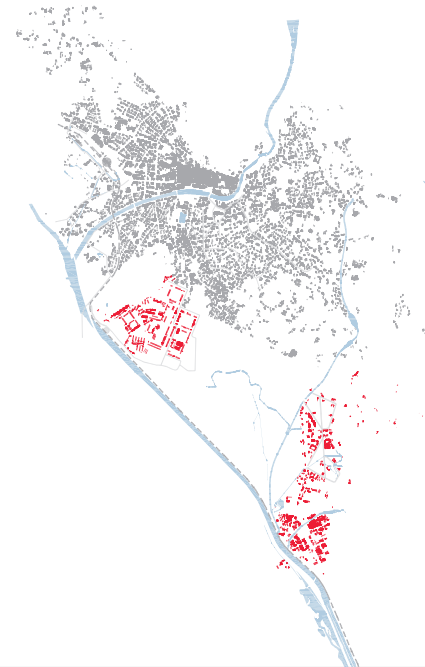
1. Stadterweiterung & Gemeinde Mais | 1836-1870



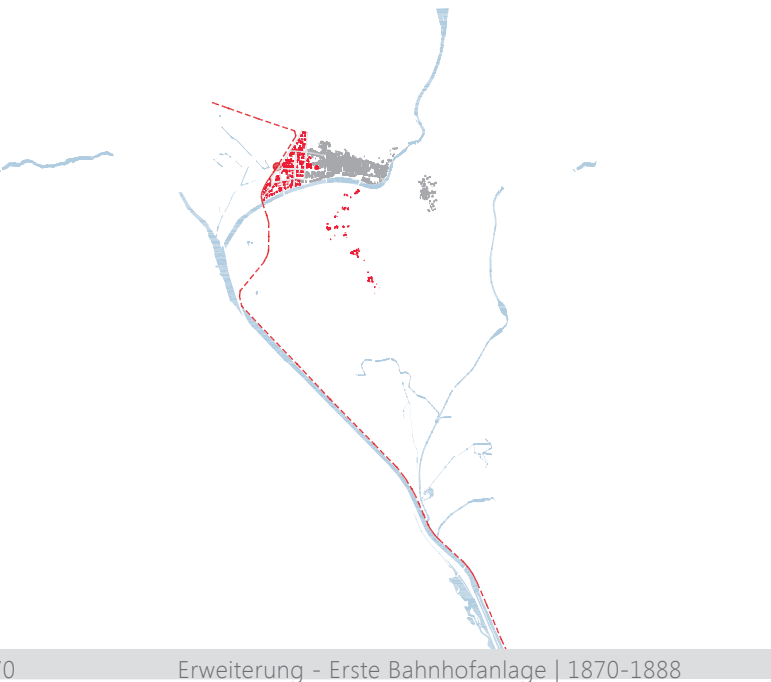
Erweiterung 2. Bahnhofoanalyse | 1888-1900



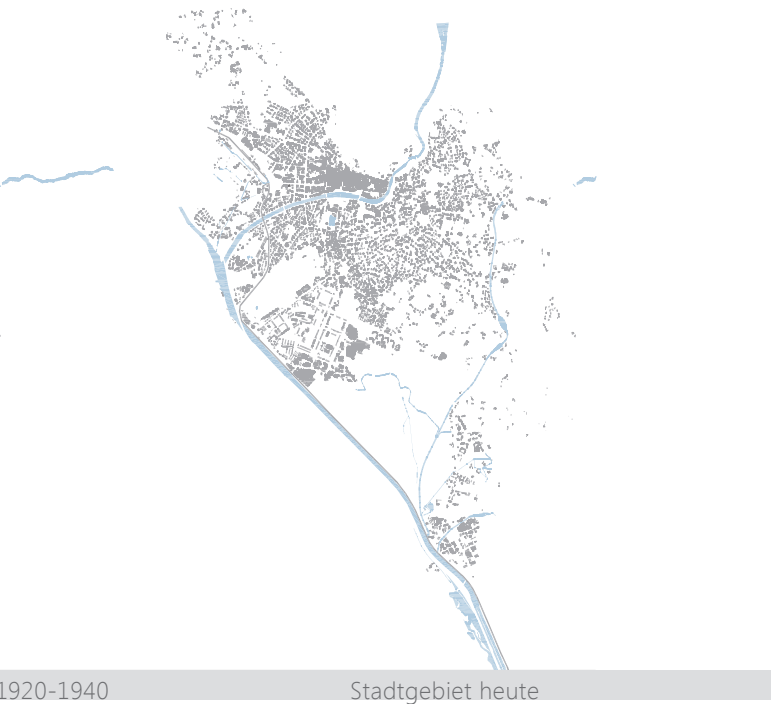
Straßenregulierung Mais | 1900-1920



Kaserne und Pferderennbahn | 1920-1930



Erweiterung - Erste Bahnhofanlage | 1870-1888



1920-1940

Stadtgebiet heute

Stadtentwicklung 1200-2013

Siedlung | 13.Jh.

Marktsiedlung | 13. - 15.Jh.

1. Stadterweiterung & Gemeinde Mais | 1836-1870

Erweiterung - Erste Bahnhofanlage | 1870-1888

Erweiterung 2. Bahnhofsanlage | 1888-1900

Straßenregulierung | 1900-1920

Kaserne und Pferderennbahn | 1920-1940

Stadtgebiet heute

Strukturbildende Elemente im Stadtraum

natürlich gestalterische Elemente

Die Stadtstruktur und ihre Grenzen werden maßgebend durch natürliche morphologische Elemente beeinflusst, wie die Lage des mittelalterlichen Stadtkerns zu Fuße des Küchelberges. Die restlichen Stadtbereiche dehnen sich nach Norden, Süden und Osten gleichmäßig aus.

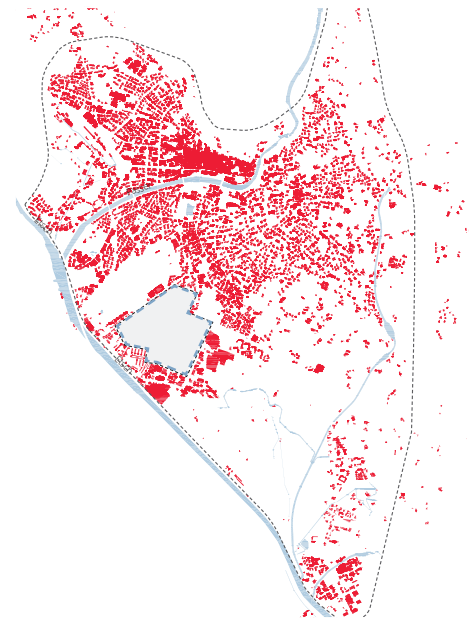
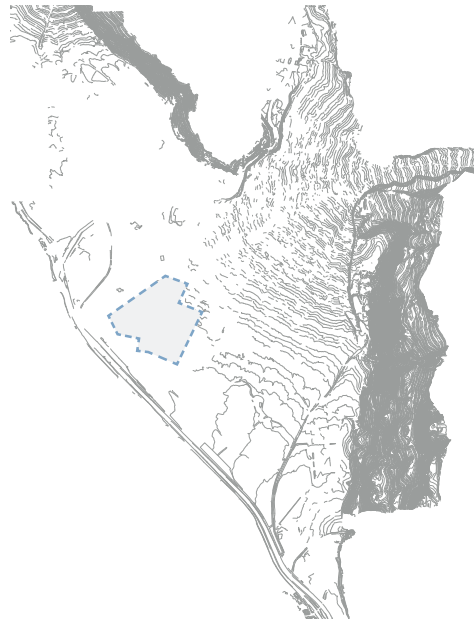
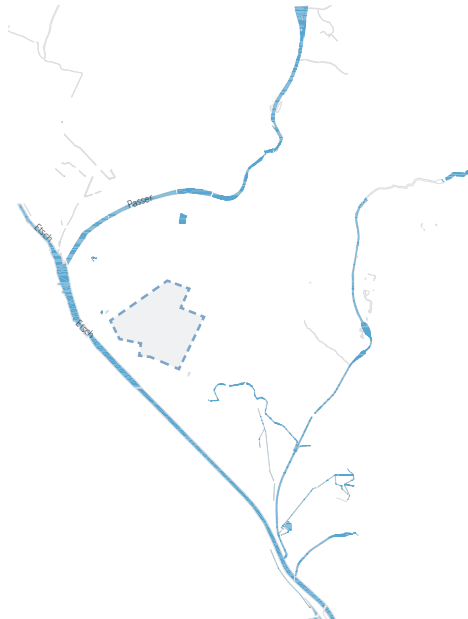
Die beiden Flüsse Passer und Etsch teilen einerseits das Gebiet in zwei Teile und bilden andererseits eine natürliche Stadtgrenze nach Westen hin.

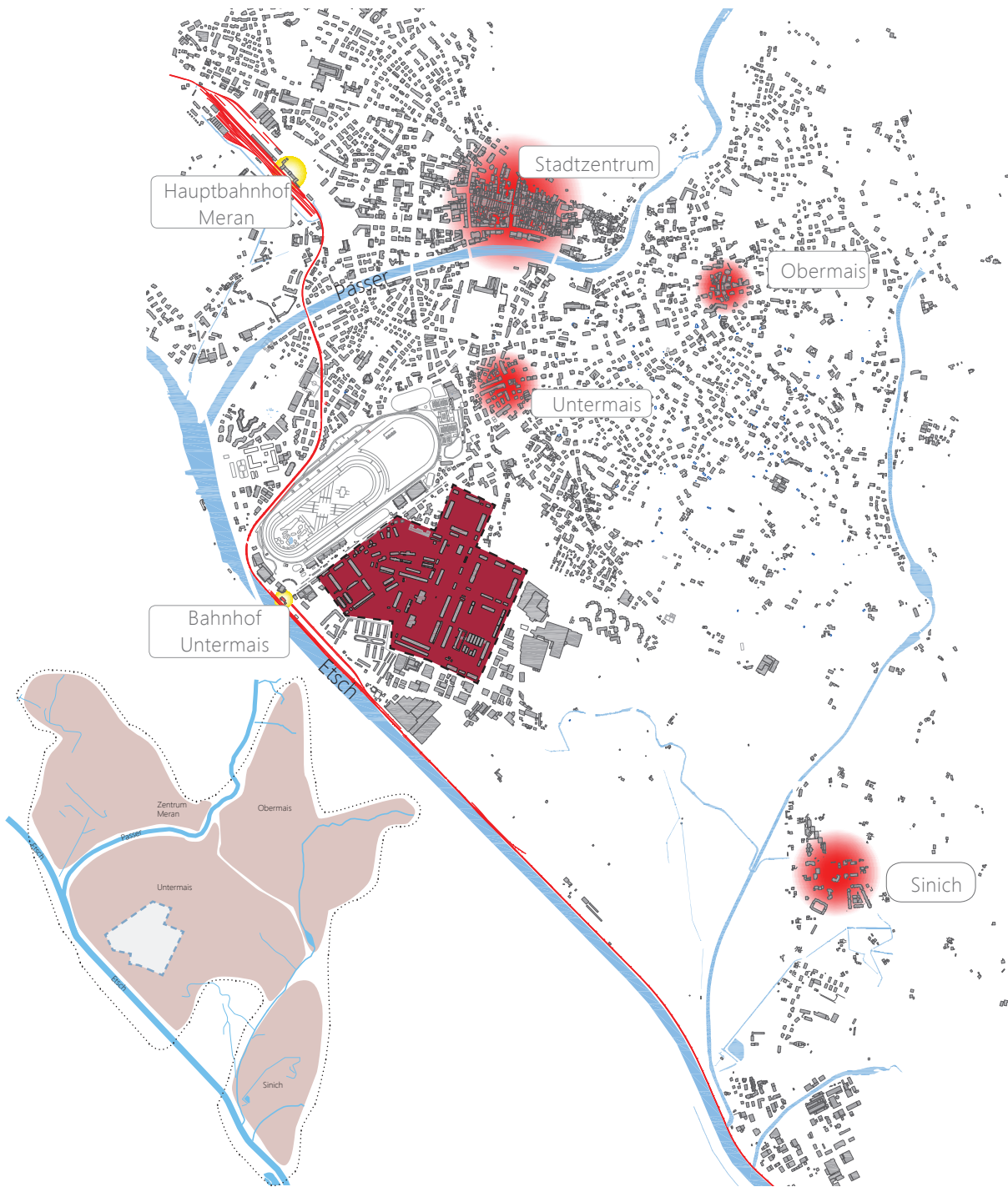
Der Großteil der Stadt liegt 350m über dem Meeresspiegel. Der östliche Stadtteil Obermais liegt höher. Hier beginnt sich die Topographie wesentlich zu verändern und steigt steil an.

Sowohl die Eisenbahn als auch die Schnellstraße zwischen Bozen und Meran aber auch die Flussführung sind drei prägende Gliederungselemente der Stadt und zeichnen klare Barrieren in der Stadtfläche.

Flächenstruktur und Bebauungsstruktur

Die Siedlungsform der Stadt Meran zeichnet sich durch eine kompakte Struktur aus und weist eine klare Abgrenzung zwischen der bebauten Stadtfläche und den landwirtschaftlich genutzten Flächen und Freiräumen. An den südlichen und nördlichen Stadtausläufern sind diese Übergänge zwischen Bebauung und Grünräume klarer ersichtlich. Im nordöstlichen Stadtteil Obermais greifen hingegen die Bebauung und Landwirtschaftsflächen fließend ineinander und verschmelzen mit der Landschaft. Der Stadtkern von Meran entstand im Mittelalter. Die ersten Stadterweiterungen wurden zwischen 1850 und 1900 umgesetzt. Wenige Jahre später sind die Gemeinden Unter- und Obermais sowie Gratsch und Sinich dazugekommen. Dadurch zeichnen sich verschiedene Stadtgebiete mit spezifischen Charakteristika ab, welche durch das Wegenetz und die ausgedehnten öffentlichen Verkehrsmittel gut erschlossen sind. Das Planungsgebiet ist in einer optimalen Umgebung eingebettet. Mittels Integration und Weiterentwicklung der vorhandenen Qualitäten ist hier eine Aufwertung und Stadterweiterung möglich.





Hauptbahnhof
Meran

Stadzentrum

Obermais

Untermais

Bahnhof
Untermais

Sinich

Zentrum
Meran

Obermais

Untermais

Sinich

links

- [43] natürliche gest. Elemente
- [44] Morphologie der Stadt
- [45] Strukturplan Meran

rechts

- [46] Stadtviertel Meran
- [47] Übersichtsplan Meran

bebaute Ortskern und Landschaftsplan



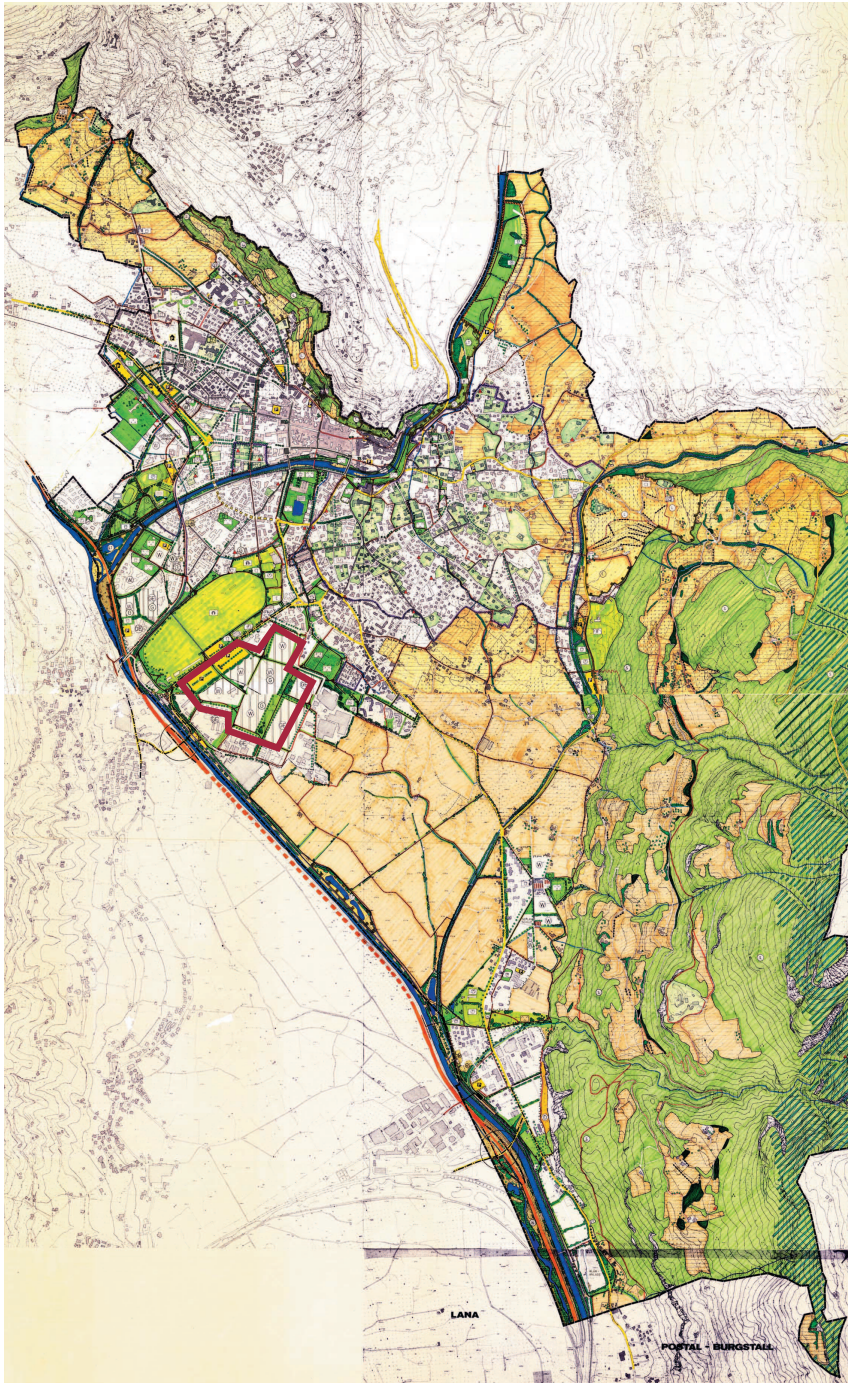
Der bebaute Ortskern von Meran ist weitläufig von Obst- und Weinanbauflächen umgeben. In den beiliegenden Plänen und Luftbildaufnahmen ist die kompakte Siedlungsstruktur klar vom Grünraum unterscheidbar.

Die Stadt ist großzügig mit gestalterischen Grünflächen, alleeartigen Straßenzügen und kleineren öffentlichen Parkanlagen ausgestattet. Die größte Grünfläche nimmt der Pferderennplatz ein und reist mitten im Siedlungsgebiet ein großflächiges grünes „Loch“ auf.

„Die Kultur einer Gesellschaft spiegelt sich in ihren öffentlichen Anlagen wider. Gerade am Beispiel der historischen Meraner Parkanlagen ist ersichtlich, wie nachhaltig Parkanlagen wirken. Um die Jahrhundertwende wurde in Meran viel in die Gestaltung der öffentlichen Parkanlagen investiert. Die gute Konzeption und zeitgemäße Gestaltung der Parkanlagen machte diese zu zentralen Elementen des Stadtmarketings jener Zeit. Meran avancierte nicht zuletzt wegen seiner ausgedehnten Parkanlagen zu einer blühenden Kurstadt. Vom Wert dieser historischen Parkanlagen profitieren heute noch Tourismus wie Bevölkerung. Der wirtschaftlichen und sozialen Nachhaltigkeit sollte mehr Beachtung geschenkt werden, wenn es um die Neukonzeption und um die Pflege von Parkanlagen geht. Meran hätte das notwendige Potenzial mit einem stadtumfassenden Freiraumkonzept das konsequente Stadtmarketing der „Kurstadt der Jahrhundertwende“ wieder aufzunehmen und neue Impulse zu setzen. Notwendig dafür sind Mehrjahrespläne zur Freiraumentwicklung mit ausreichendem Budget, welches sowohl den Erhalt der bestehenden Parkanlagen garantiert, als auch neue impulsgebende Parkanlagen entstehen lassen. Die große Qualität der Parkanlagen und ihre hohe Akzeptanz als historische Parks sollten auch nicht über die Tatsachen hinwegsehen lassen, dass sich das soziale und demografische Umfeld gebietsweise stark geändert haben und die „klassischen“ Parkfunktionen den Bedürfnissen der Bevölkerung nicht mehr in allen Belangen gerecht werden können.“

[24]





LANDSCHAFTSLEITPLAN PIANO DEL VERDE

*Gemeinsam
planen wir Meran
Insieme
progettiamo Merano*

Landschaftsplanung mit Bürgerbeteiligung
Piano del verde con la partecipazione dei cittadini

**STADTGEMEINDE MERAN
AUTONOME PROVINZ BOZEN - SÜDTIROL
COMUNE DI MERANO
PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO**

M. / scala ca. 1:12.000 Dezember / dicembre 1999

ARBEITSGEMEINSCHAFT LANDSCHAFTSPLAN MERAN
GRUPPO DI LAVORO PIANO DEL VERDE DI MERANO
Dir. Ing. Hans Peter Schmittler, Dir. Ing. Hans Peter Schmittler, Dir. Ing. Hans Peter Schmittler
Gemeinsam / Insieme / Insieme

LANDSCHAFTSPLAN MERAN
PIANO DEL VERDE DI MERANO

LEGENDE/LEGENDA

ERBELEBUNGSGRENZE, GEMEINDEGRENZE
LIMITI PERCEPIVILI, CONFINI COMUNALI

NATÜRLICHE LANDSCHAFT PAESAGGIO NATURALE

- AUMWALD
OSTERWALD
NORDWÄLDER FUCHTENWALD UND MIEHLEHÄUSER
FÖRSTENWALD
ROCCO SCONTOLO DI CONIFERE
TERRITORIO EER BUCCONALDI PLAUDERHEIM UND
NÖRDLICHE WÄLDER
SCHLACHTWÄLDER
ROCCO DI SCIA
- FLÜSSE, BÄHRE, STÄCHEN
FAUEN (FASBERG, ARDGE)
BÄCHER, UFFEN, WEIDWÄLDER
ROCCO ALPINO, INCALCATO
HAUPTWÄLDER, VERDORFT
ROCCO ALPINO, INCALCATO
WASSERSPIEGELSTÄLLEN, SUPERIORI DI ACCIA, STÄCHEN
- HILLS
ROCCO

NATURAUSSTATTUNGEN/ STRUTTURE VEGETAZIONALI E PAESAGGISTICHE

- ALLEN
FLÄCHE
- BANK, SAUGGRÜBBER
ALLEN, FLÄCHEN
- SECHEN, FELDGRÜBBER
DEPL. FREIST. CARPESIN
TERRITORIO NATURELLE, WÄLDER, WÄLDER
PRAI (VERDORFT, PRAI ASCIUTTI)
- ZONE SUCCESSIONELLE, WÄLDER, WÄLDER
AREE DI SUCCESSIONE, AREE SUCCESSIONELLE
- KESSELN
BÄHRE, SAUGGRÜBBER

KULTURLANDSCHAFTSELEMENTE ELEMENTI DEL PAESAGGIO CULTURALE

- SECHENMÄGGERER TUMULI
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
- SIEDLUNGSRÄUME
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO

LANDWIRTSCHAFT AGRICOLTURA

- LANDWIRTSCHAFTSBEZIEHTE
ZONE DI VERDE AGRICOLA
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
- WÄLDER, WÄLDER
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
- SIEDLUNGSRÄUME
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO

GRÜNDORNDUNG IM SIEDLUNGSBEREICH ORDINAMENTO DEL VERDE NELLE ZONE INSEDIATIVE

- ANSTELLUNG GRÜNDORNDUNGSPLAN
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
- GRÜNDORNDUNG IM SIEDLUNGSBEREICH
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
- ANSTELLUNG GRÜNDORNDUNGSPLAN
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO

ÖFFENTLICHE GRÜNFLÄCHENSORTPLÄTZE VERDE PUBBLICIMPIANTI SPORTIVI

- ÖFFENTLICHE GRÜNFLÄCHEN, GRÜNDORNDUNGSPLAN
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
- PARKPLÄTZE
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
- KANDBELEGTE PLÄTZE
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
- FREIZEITPLÄTZE
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO

ERHOLUNGSRÄUME AREE RICREATIVE

- LANDSCHAFTLICHE ERHOLUNGSRÄUME
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
- TAPPELWEGE
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
- VERKEHRSFLÄCHEN
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO

VERKEHRSFLÄCHEN AREE PER LA VIABILITÀ

- AUTOBÄHNE, SCHNELLSTRASSE
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
- STRASSE, VORHANDEN/GEPLANTZT
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
- VERKEHRSBEREICHUNG, WOHNTASSE, ANLEGER
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO

BANNGEBIETE NATUR UND LANDSCHAFT AREE DI RISERVA NATURA E PAESAGGIO

- NATURERHOLUNGSRÄUME
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
- NATURERHOLUNGSRÄUME
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
- NATURERHOLUNGSRÄUME
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO

WEITERE PLANZEICHEN ALTRO

- WASSERANLEGER
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
- SCHNEEFELD
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
- KLIMASCHUTZ
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO
SICILIANI, TUMULI, SECCO

[links](#)

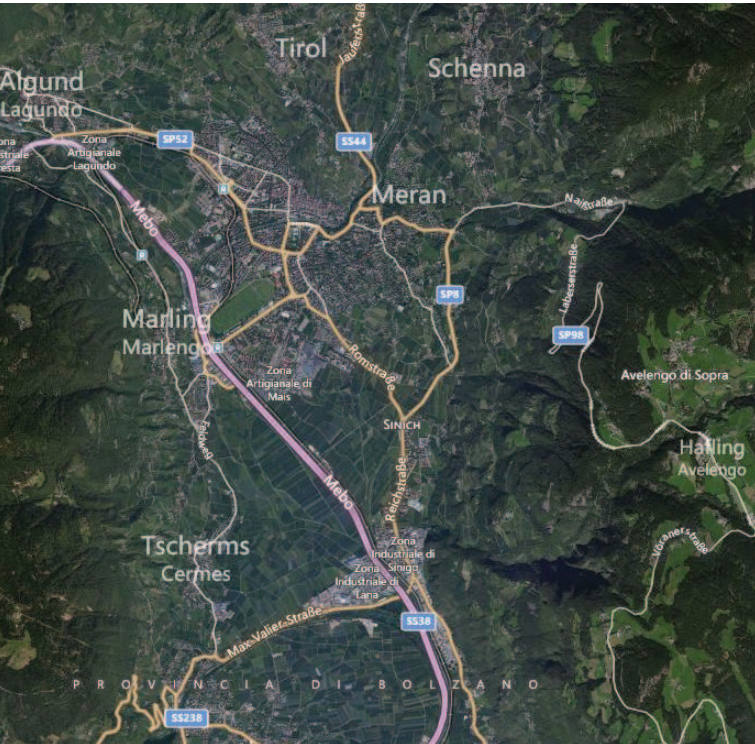
[48] Grünräume
Stadtzentrum
[49] Luftbild bebauter
Ortskern

[rechts](#)

[50] Landschaftsleitplan
der Stadt Meran

Verkehrssystem

PKW, Bahn, öffentliche Verkehrsmittel



Der regionale öffentliche Verkehr spielt eine bedeutsame Rolle für die Infrastruktur in Meran. Das Verkehrsnetz ist sowohl innerstädtisch als auch über die Stadtgrenzen hinaus gut ausgebaut. Es bietet eine optimale Anbindung für Touristen, aber besonders für die hohe Anzahl an Pendler und Schüler aus den umliegenden Nachbarorten und angrenzenden Tälern.

Das Busliniennetz deckt das innerstädtische Gebiet und den überregionalen Raum des Burggrafenamtes ab, unter anderem auch die Hochregionen.

Das Fahrradwegenetz wurde in den letzten Jahren erweitert und führt südwestlich an das Planungsgebiet entlang der Bahngleise Richtung Bozen vorbei.

Der Schienenverkehr des Vinschgautals wurde vor einigen Jahren wieder in Betrieb gesetzt und schließt nun an das Meraner Bahnnetz an.

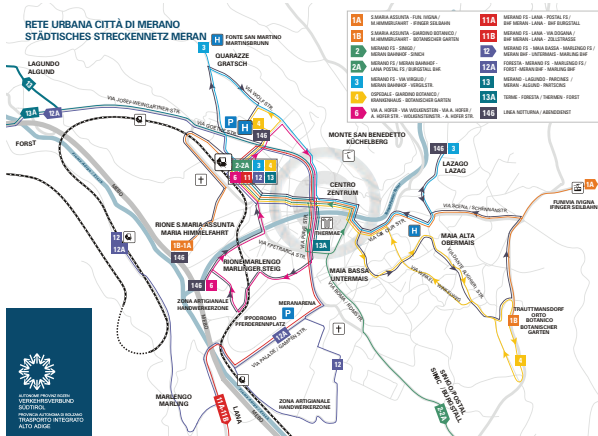
Der Stadtzubringer der Gampenstraße, der naheliegende Untermaier Bahnhof und die Schnellstraße MeBo, zeugen von einer bereits optimalen Verkehrsinfrastruktur, welche die umliegenden Gebiete abdeckt und das Planungsgebiet gut erschließt. Hier sind keine verkehrstechnischen Maßnahmen zu treffen.

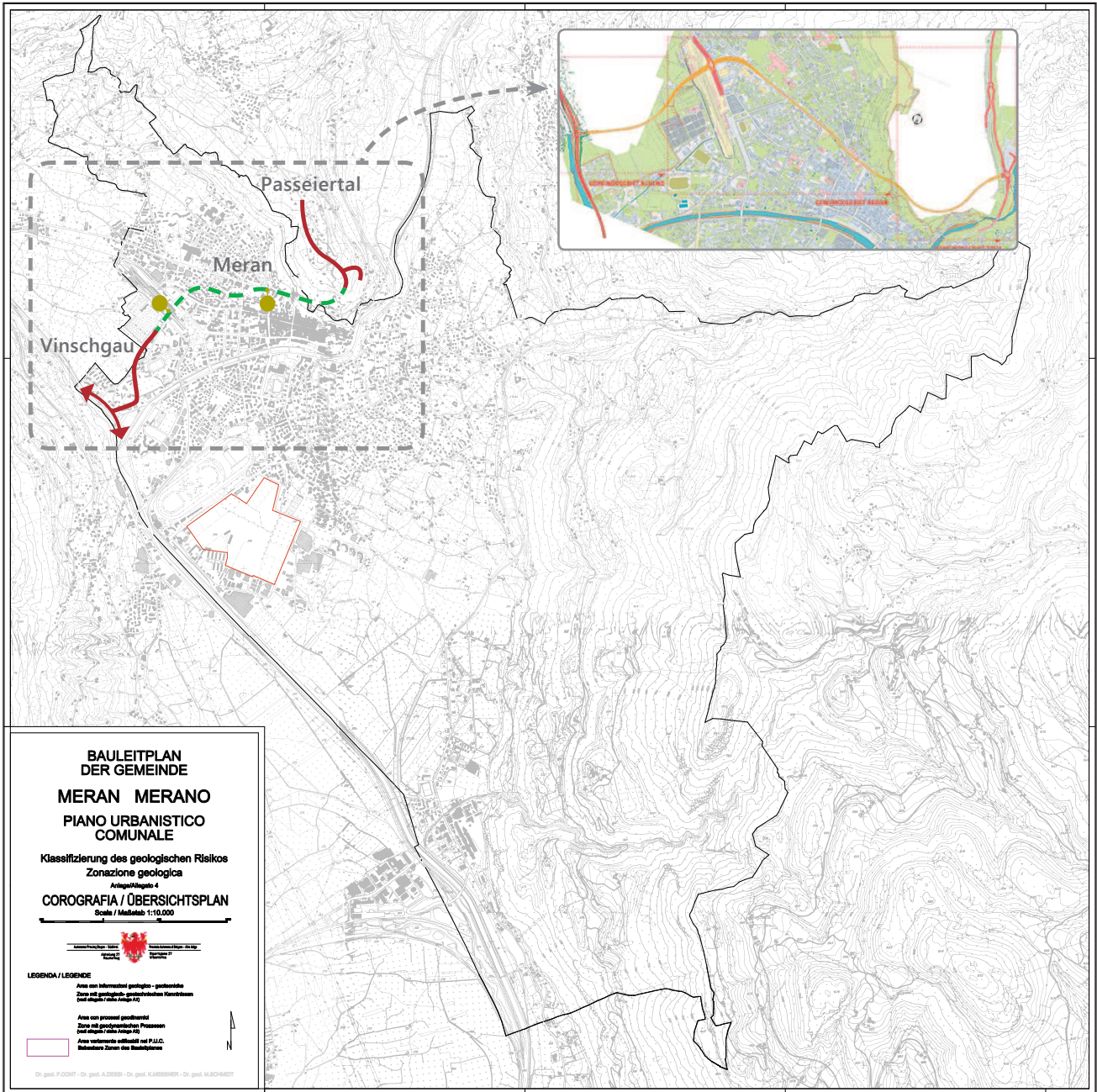
Die Anbindung zur Stadtmitte ist zwar mittels Buslinien und der bestehenden Straßenführung gegeben, jedoch fehlt für den Fußgänger eine attraktive und verkehrsberuhigte Wegeführung.

Die vorhandenen Funktionen um das Planungsareal verleiten nur zu einem zeitlich begrenzten Aufenthalt. Es fehlt zur Gänze ein attraktiver Wohnbau mit funktionierender Infrastruktur, welcher mitunter die Bereiche für Arbeiten, Bildung, Freizeit, Nahversorgung und Dienstleistung abdeckt.

Mit vereinzelten Ausnahmen, gibt es Bereiche, welche öffentliche Funktionen übernehmen oder Dienstleistungen anbieten und eine Möglichkeit der Erweiterung und Integration darstellen.

Infolge der Analyse wird der Schwerpunkt im Entwurf vermehrt auf der Verkehrsberuhigung und der internen Erschließung des ehemaligen Kasernenareals liegen.



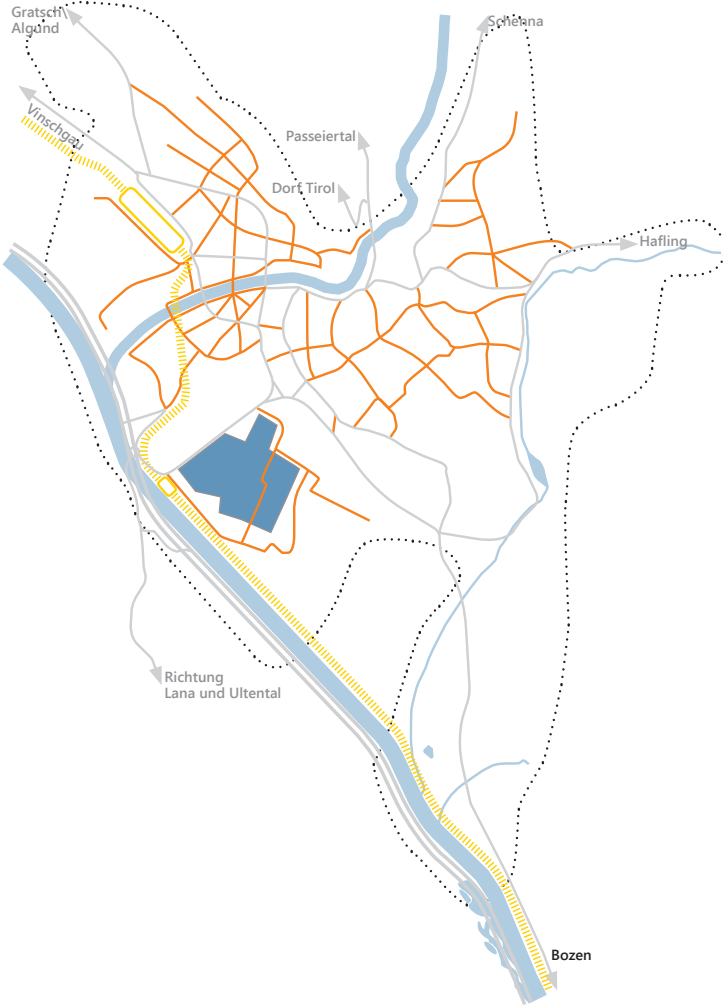
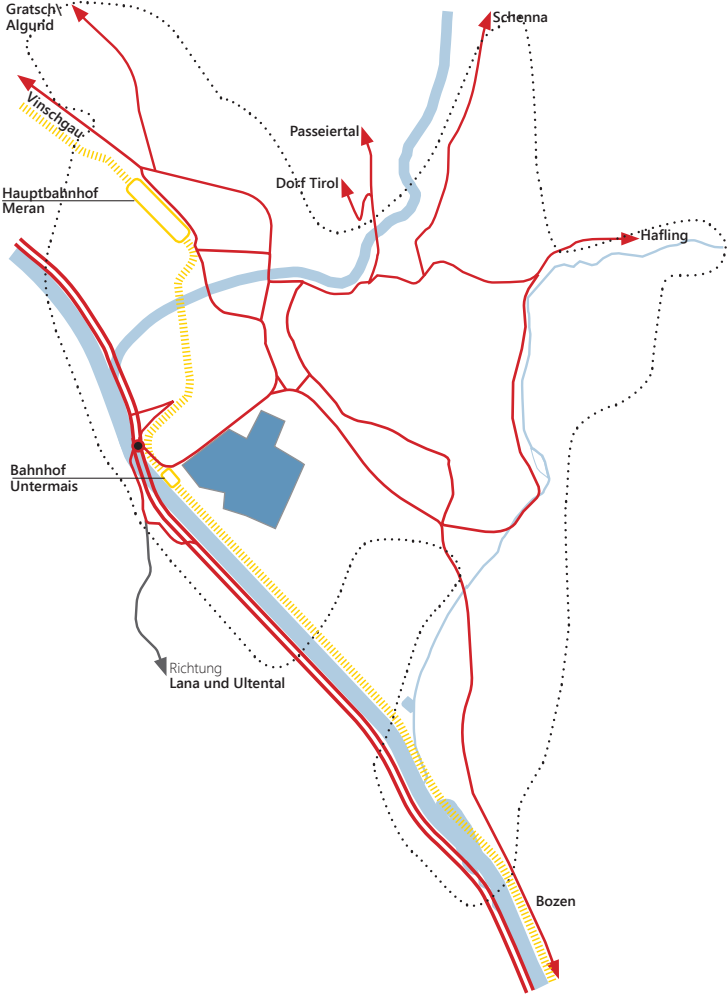


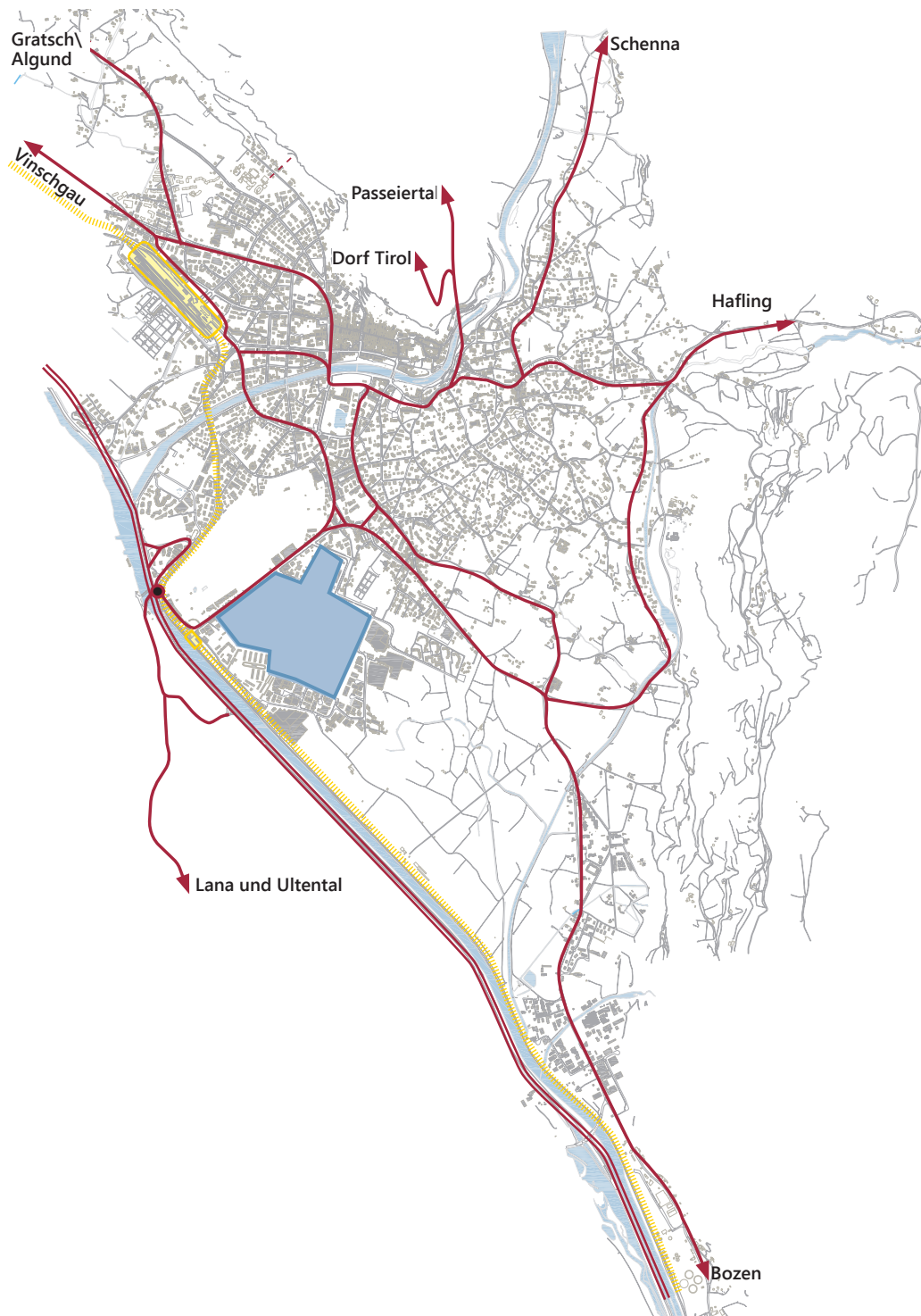
links

- [51] überörtliches Verkehrsnetz Meran
- [52] städtisches Streckennetz Meran

rechts

- [53] Bauleitplan Umfahrungsplan Meran





links

- [54] Primärer-
verkehrsplan
- [55] Sekundär-
verkehrsplan

rechts

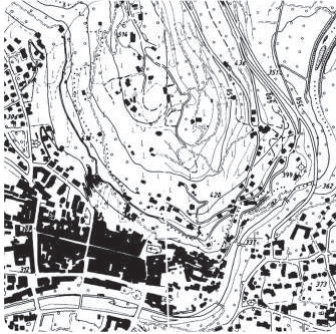
- [56] Verkehrsplan
und Stadtstruktur

Stadtfelder im Vergleich

Strukturen und Qualitäten

Altstadt

- *dichte Bebauungsstruktur
- *mittelalterliche Stadteile
- *zwischen Küchelberg und Passerfluss gebaut



Bahnhofsgelänge

- Allestraßen
- heterogenes Gebiet
- Krankenhaus
- Schulzentrum
- Bahnhof
- Freidhof
- Dienstleistung und Handel

Untermals

- *entwickelte sich entlang der Romstraße
- *keine geschlossene Bebauung - einzelne Stadthäuser
- *Ausnahme Matteottistraße
- *Versuch einer sternförmigen Straßenführung
- *Pferderennplatz
- *Thermenanlage

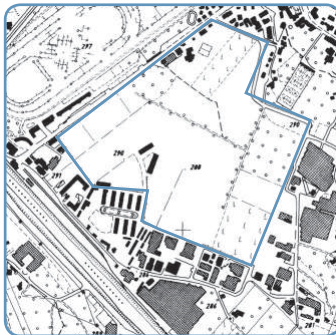


Obermais

- *Villenviertel
- *Schlösser
- *homogenes Wohngebiet
- *Hanglage
- *Grünräume

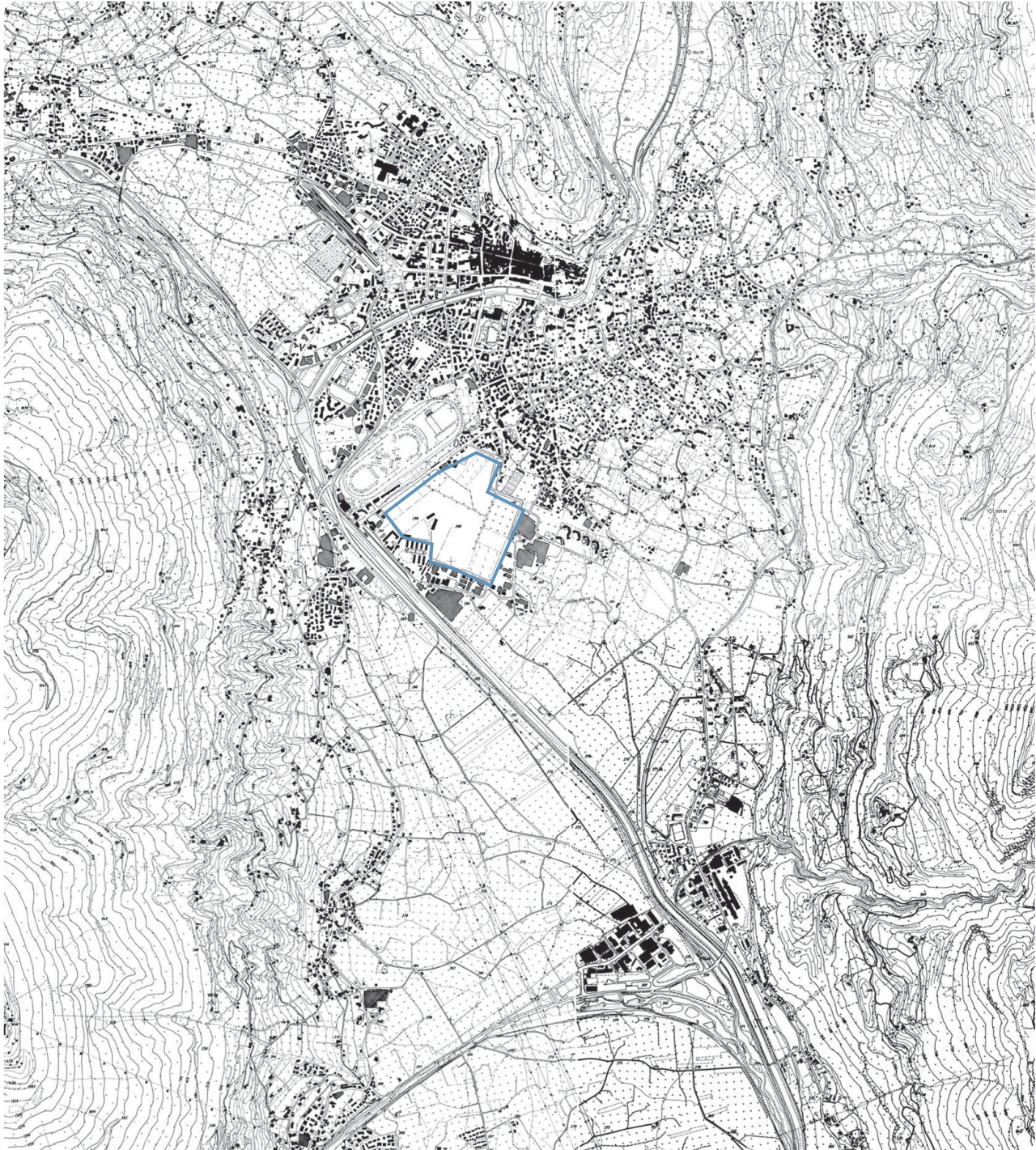
Gewerbezone/Kasernenareal

- *Bahnhof Untermals
- *Gewerbezone
- *Pferderennplatz
- *Sport/Freizeiteinrichtungen
- *Fahradweg Richtung Bozen
- *kein Wohngebiet
- *Landwirtschaftsflächen (Äpfel)



Sinich

- *1920 entstanden
- *Arbeiterwohnsiedlung für Fa. Montecatini



links & rechts

- [57] Stadtfelder Meran
- [58] Stadtstrukturplan Meran

Luftbild & Schwarzplan



links

[59] Luftbild Meran
[60] Gesamtplan
Meran

Vorstellung Planungsgebiet

Das Kasernenareal ist aktuell (2013) im Besitz des italienischen Verteidigungsministeriums. Das Areal ist zwischen der Gewerbezone im Südosten, der großflächigen Pferderennbahn und Sport/ Freizeiteinrichtung im Westen und dem Wohngebiet im Norden eingebettet. Es umfasst eine Fläche von 30 ha.

Das gesamte Gebiet zeigt sich in einem sehr guten Zustand, mit wenigen Ausnahmen durch die vernachlässigten Gebäudestrukturen mit geringer Bauhöhe.

Die Infrastruktur in Untermais deckt die Bereiche von Schulen, Kindergarten, Altenpflege, Dienstleistung, Handel und Nahversorgung ab.

Das Planungsgebiet ist vom Stadtzentrum zu Fuß in 20-25 Minuten erreichbar und liegt abgelegen vom belebten Zentrum von Untermais. Die lange und geradlinige Gampenstraße verleitet vielmehr zum durchfahren und somit fehlt es an Anziehungspunkten die zum Verweilen einladen.



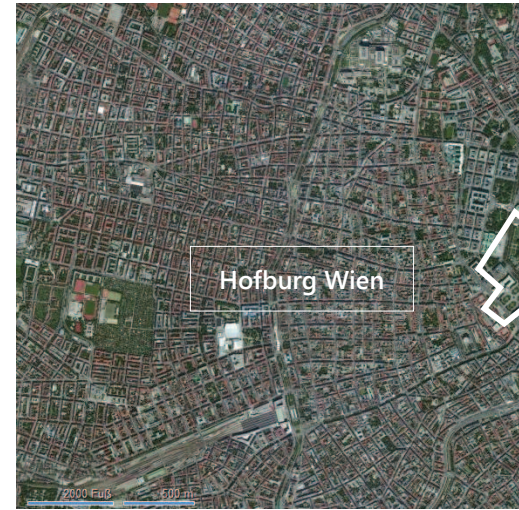


© 2014 Ulmer & Partner
rechts

[61] Luftbild
Planungsgebiet
und Umgebung

30 ha Fläche Planungsgebiet im Vergleich

Meran Altstadt, Graz Stadtzentrum, Wien Schönbrunn, Wien Hofburg, Zentrum Bologna, Zentrum Mailand





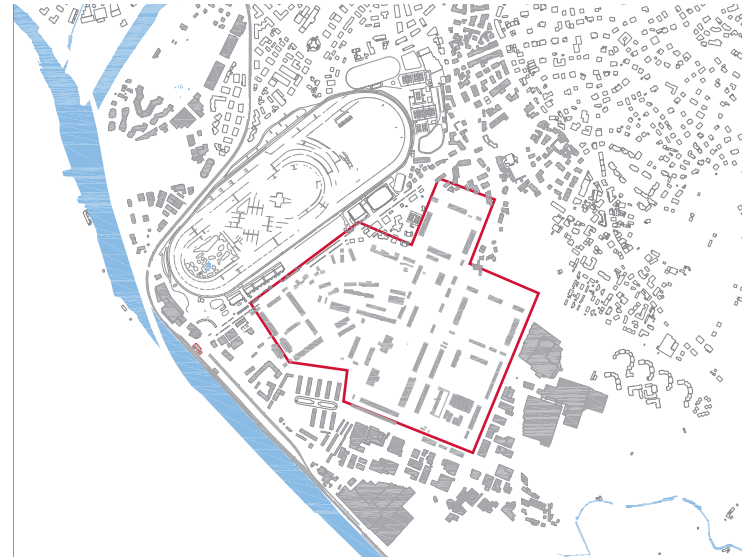
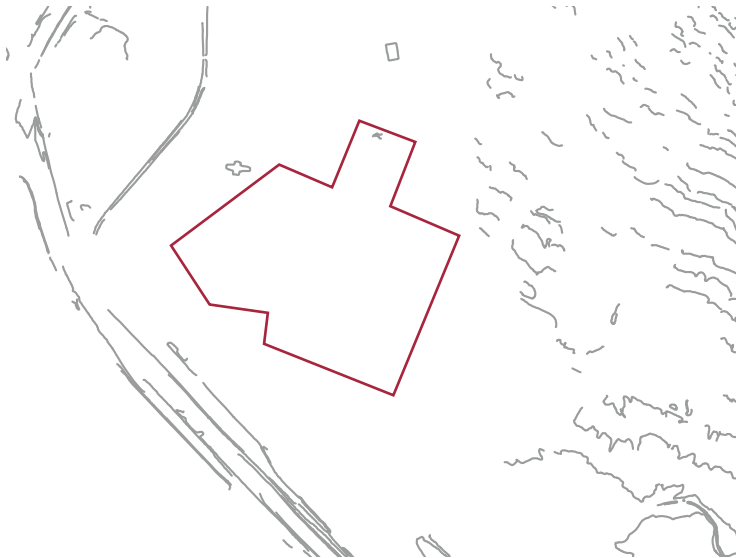
Strukturbildende Elemente Areal

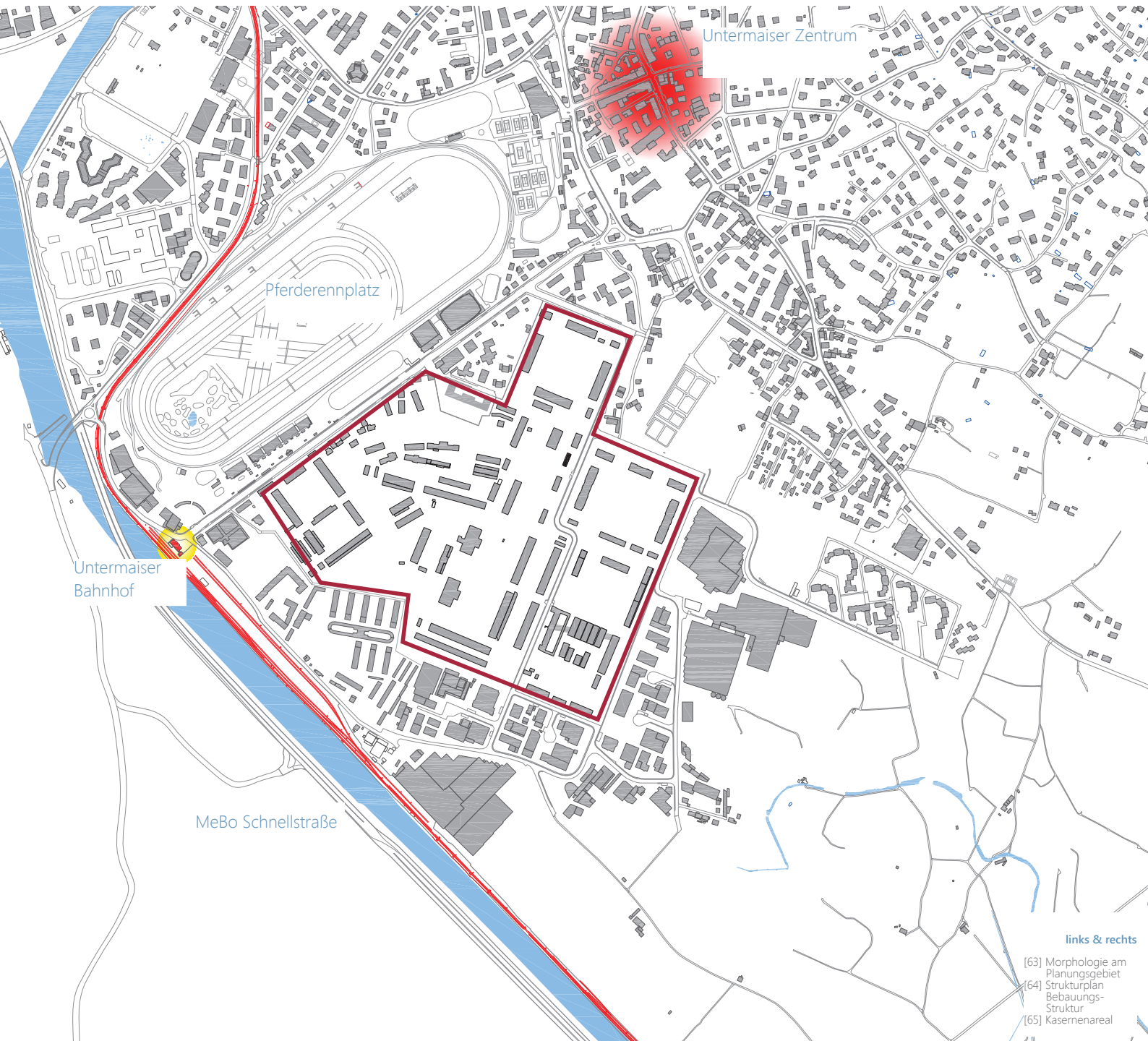
Topographie

Die Stadt Meran liegt auf 325 m über dem Meeresspiegel. Wie in der Abbildung zu erkennen ist, weist das Planungsgebiet keine Höhenunterschiede auf. Nur die Umgebung zeigt geringe Erhebungen, welche vom Flussbett der Etsch und der Passer, bzw. die östlich leicht ansteigenden Stadthanglage definiert werden. Die flachen Bereiche sind vorwiegend mit Grünräume durchzogen, zum einen das große Areal der Pferderennbahn und die Obstanbauflächen, welche sich über die Stadtgrenze hinaus ausdehnen. Südlich des Planungsareals sind vorwiegend große zusammenhängende versiegelte Flächen angelegt (Gewerbezone), die im starken Kontrast zu den Obstplantagen stehen. Westlich des Areals erstreckt sich ein grünes Band durch den alleeartigen Baumbestand und der Parkflächen des Pferderennplatzes. Im Süden bildet die Etsch eine natürliche Grenze und gleichzeitig die Stadtgrenze der Katastralgemeinde.

Bebauungsstruktur Kasernenareal

Die heterogene Bebauungsstruktur um das Kasernenareal weist keine kompakte und geschlossene Struktur auf. Es handelt sich hier eher um eine konsolidierte Gliederung mit teils großen Gebäudekomplexen. Das nördlich anschließende Wohngebiet definiert sich ebenfalls als Mischgebiet und weist eine geringe Dichte und niedrige Bebauungshöhe auf.





Untermaier
Bahnhof

Pferderennplatz

Untermaier Zentrum

MeBo Schnellstraße

links & rechts

- [63] Morphologie am Planungsgebiet
- [64] Strukturplan Bebauungsstruktur
- [65] Kasernenareal

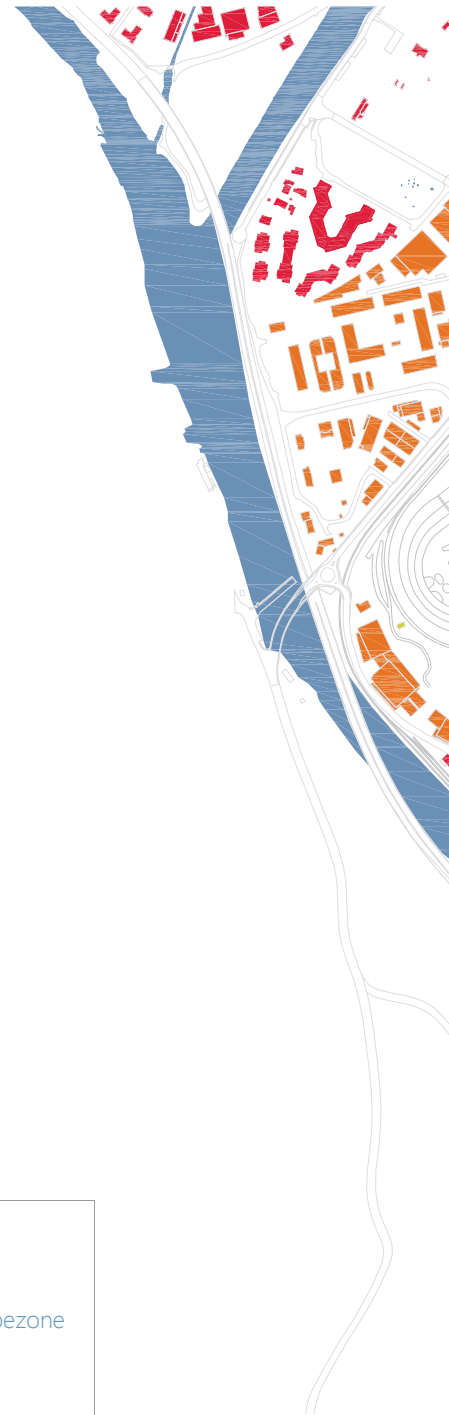
Wohnen

Der Stadtteil von Untermais zeichnet sich als heterogenes Wohngebiet aus.

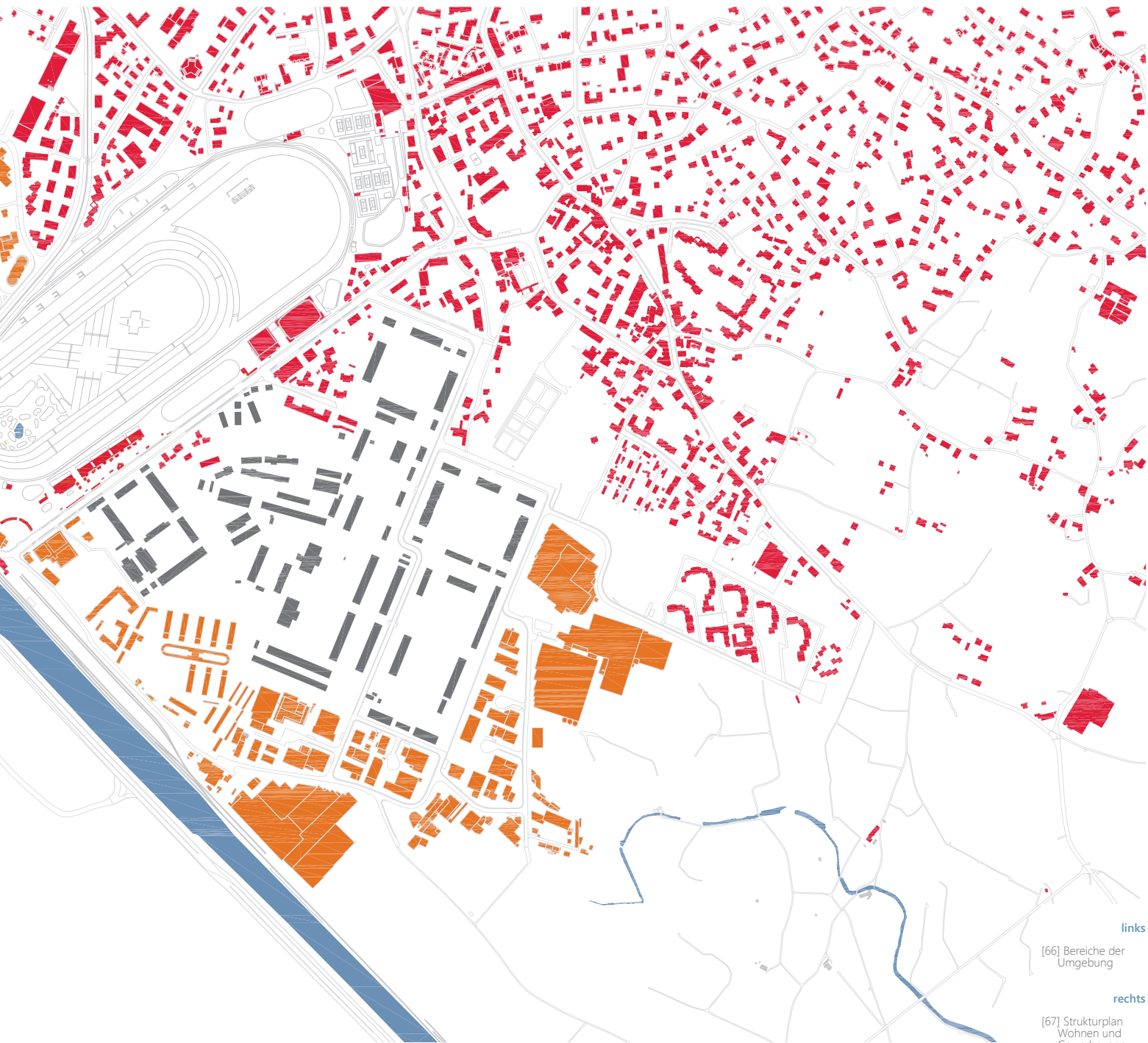
Eine gut funktionierende Infrastruktur deckt die Bereiche von Bildung, Altenbetreuung, Freizeit, Sport, Erholung, Dienstleistung, Handel- und Gewerbezone ab.

Das Wohngebiet weißt in manchen Bereichen, gegeben durch die Entstehungszeit und den schmalen Gassen einen dörflichen Charakter auf. Im Kontrast dazu stehen die vielen Wohngebäude aus den 30er oder vermehrt 60er Jahren. Eine geschlossene Bebauung ist hier nicht vorzufinden, außer einem schmalen Streifen. Genau genommen handelt es sich hier um die Matteotti Straße die um 1910 entstanden ist und das „Zentrum“ der damals noch eigenständigen Gemeinde Untermais war.

Durch die Lage des Pferderennplatzes wird jedoch das Gebiet um das Kasernenareal stark abgegrenzt und ist für den Passanten schlecht erreichbar. Daher ist das Umgebungsgebiet wenig attraktiv und beweist somit ein hohes Potential für Stadtentwicklung, Erweiterung und besonders die Aufwertung des Untermaiser Stadtteils.



	Wohngebiet
	Handel- und Gewerbezone
	Grünräume



links

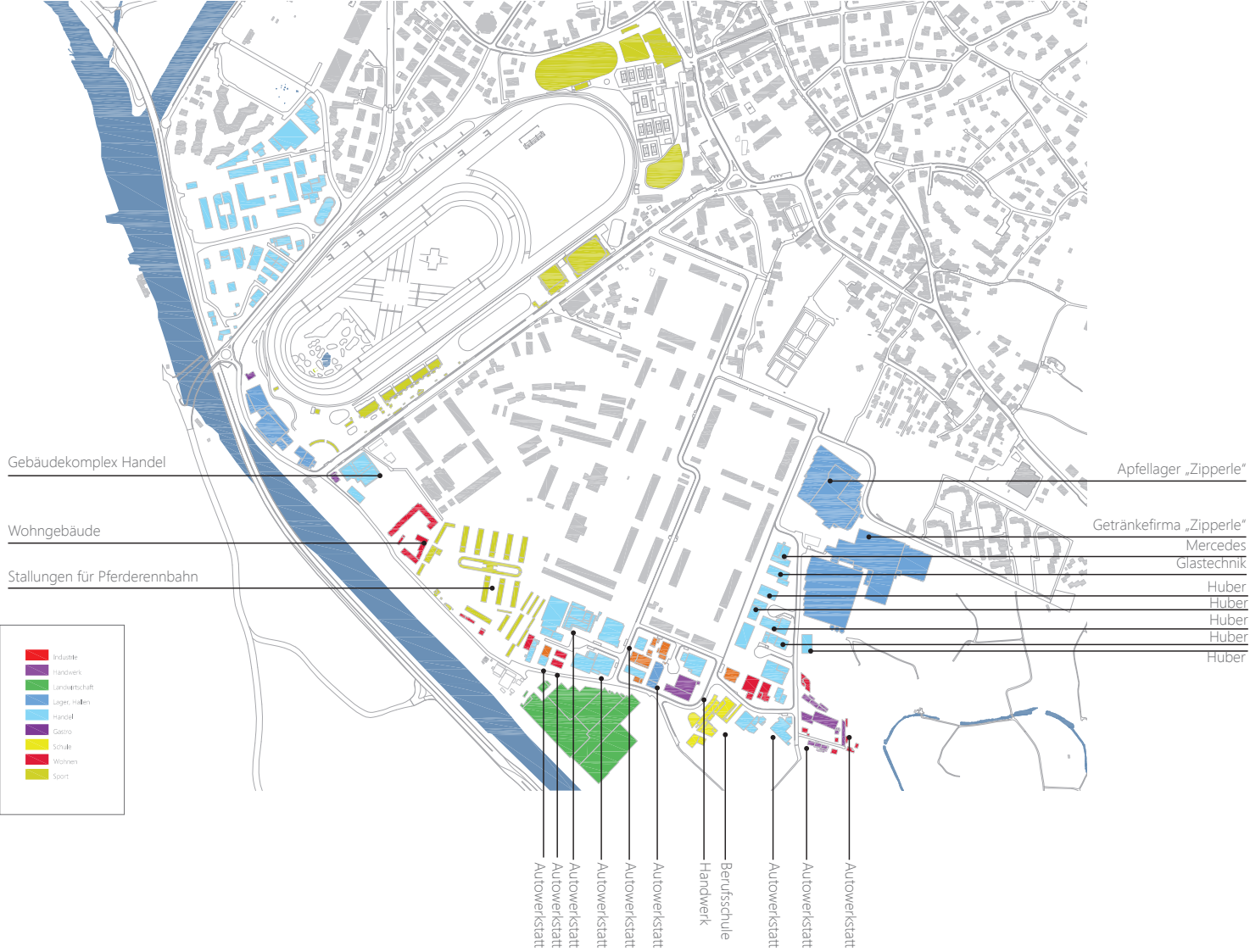
[66] Bereiche der
Umgebung

rechts

[67] Strukturplan
Wohnen und
Gewerbezone

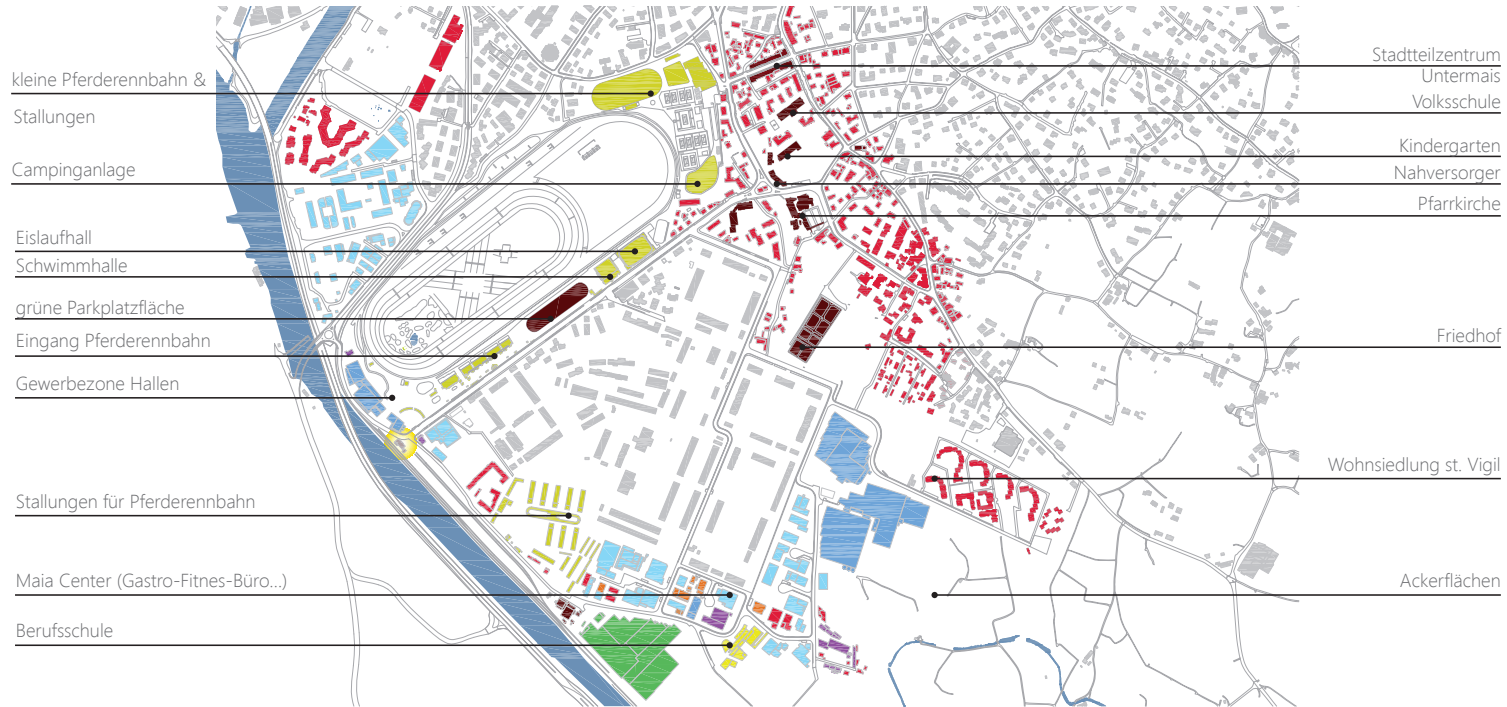
Gewerbezone

Handel, Gastronomie und Freizeiteinrichtungen



Infrastruktur

Bildung, Kindergarten, Altenbetreuung, öffentliche Gebäude, Nahversorgung



links

[68] Nutzungsplan
Gewerbezone

rechts

[69] Nutzungsplan
Infrastruktur

Grün- und Freiräume

Insgesamt ist das Kasernenareal in einem großflächigen Grünraum eingebettet und durch verschiedene Qualitäten ein sehr attraktiver Stadtteil, der durch bewusst gesetzte Impulse belebt werden kann.

Südlich des Kasernenareals erstrecken sich weite Grünraumflächen für den Obstanbau. Nordwestlich des Areals nimmt der Pferderennplatz einen wesentlichen Teil des innerstädtischen Grünraumes ein.

Entlang der Gampenstraße sind diverse Sport- und Freizeitanlagen, wie die Eislaufhalle, Schwimmhalle und in unmittelbarer Nähe der Campingplatz und die Tennisplätze vorzufinden.

Das Wohngebiet östlich des Areals ist ebenfalls von Obstanbauflächen durchzogen.

Pferderennbahn

Hauptquartier „Rossi“ Kaserne

Krankenanstalt

Sport- und Mensabereich

Sporthalle

Kino

Stallungen



Hauptquartier „Battisti“ Kaserne

Grünräume
(Friedhof und Apfelwiesen)

Hauptquartier „Polonio“ Kaserne

Reparatur Werkstätte

Unterstellhallen

Landwirtschaft Apfelplantagen

rechts

[70] Grünräume
Umgebung
& Funktionen am
Gelände

Analyse
PLANUNGSGEBIET | AREAL

Rundgang

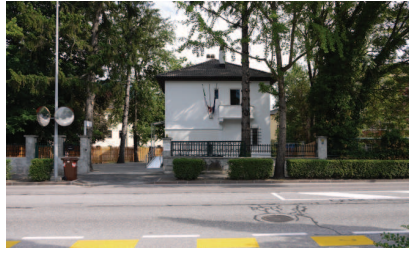




links und rechts

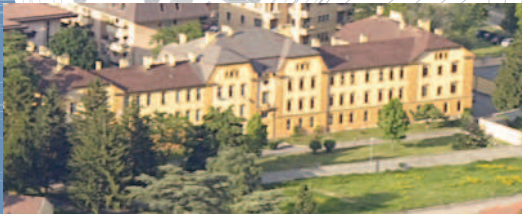
[71] Impressionen
Planungsgebiet

Rundgang





Einblicke in die Bausubstanz
Hofartige Gebäudekomposition





links & rechts

[73] Bestandsbilder
Kasernenareal

Potentiale der Freiräume

Anbindung und Zugänge

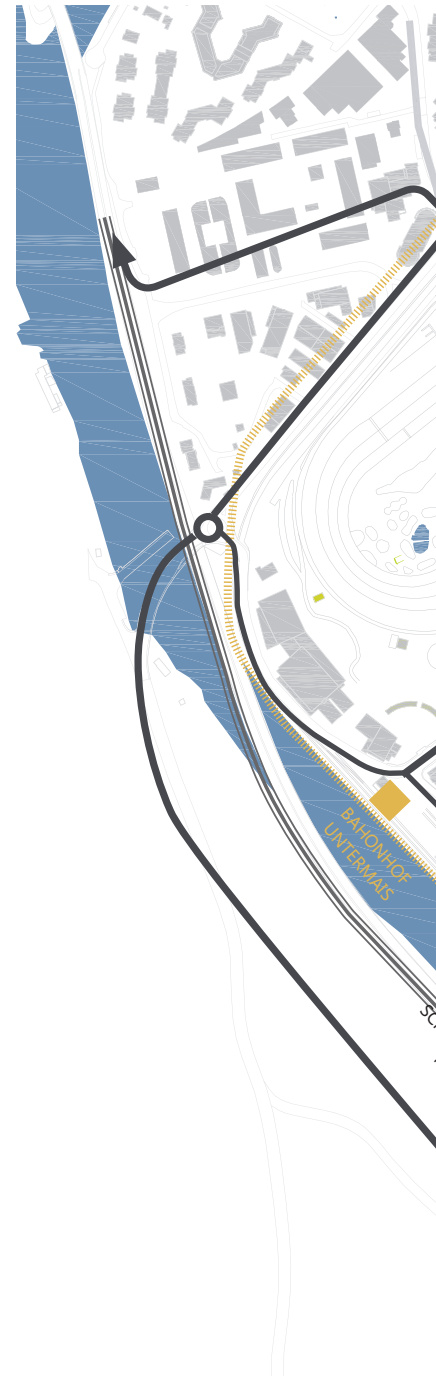
Das Planungsgebiet wird westlich von einer breiten Alleestraße flankiert. Dies ist ein wichtiger Verkehrszubringer der Stadt. Der Verkehr wird hier vielmehr durchgeleitet wodurch in diesem Abschnitt keine Verkehrsberuhigung vorzufinden ist.

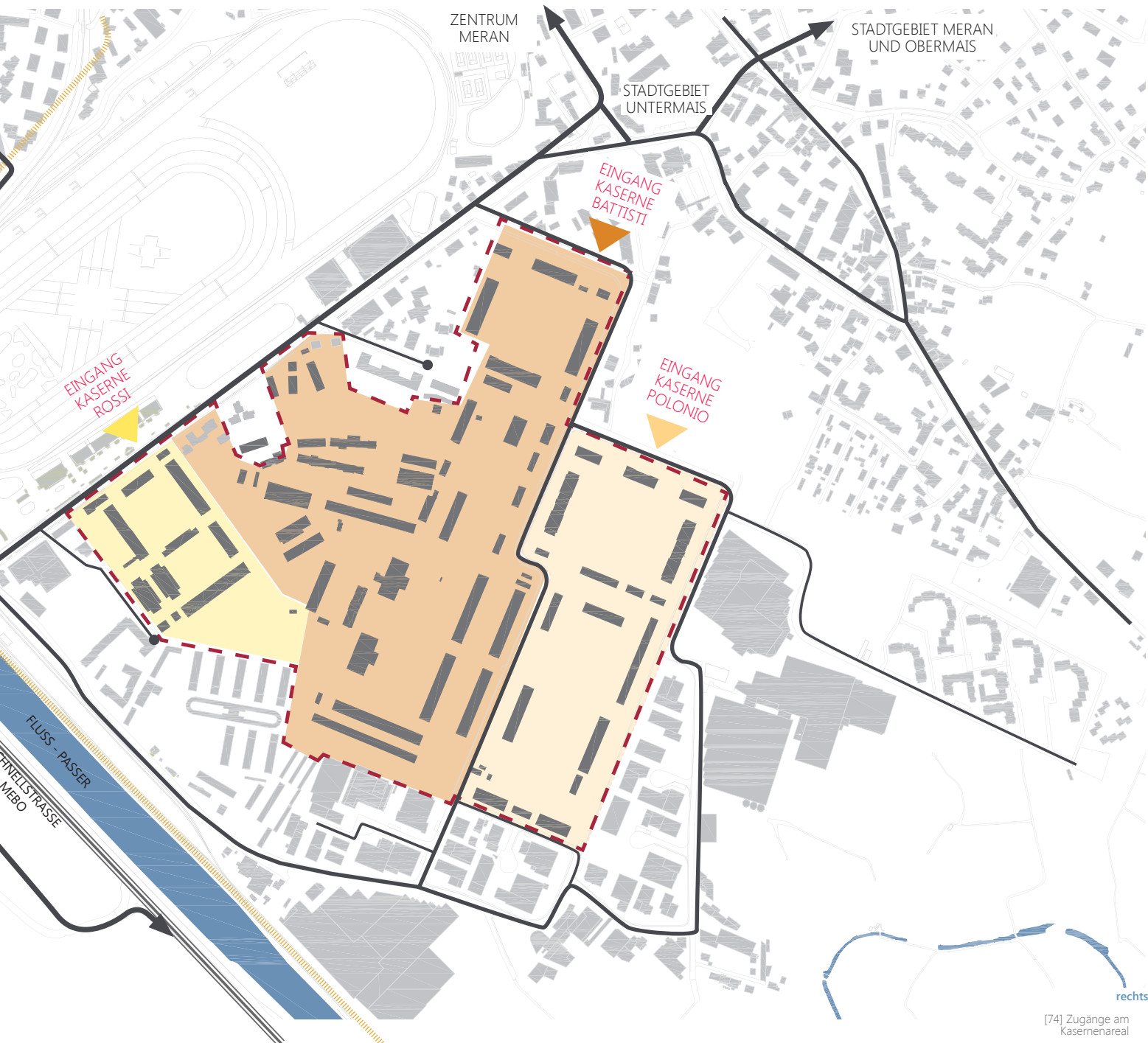
Die drei Eingangsbereiche des Kasernenareals führen zu den Teilarealen „Caserma Rossi“, „Caserma Battisti“ und „Caserma Polonio“.

Die Eingänge sind sehr gut ersichtlich und sind jeweils an den breiten Alleestraßen angeordnet. Sie stellen die einzigen „Öffentlichen“ Abschnitte der in sich geschlossenen Fläche des Militärgeländes dar. Jeder Eingangsbereich führt jeweils zu einem oder zwei Innenhöfe. Man befindet sich rasch in einem beruhigten und privateren Bereich, dessen Qualität im Kontrast zwischen der meist strengen orthogonalen Gebäudeanordnung und den großzügigen Grün- und Freiräumen zu finden ist.

Das Areal stellt für die Stadt eine neue und attraktive Entwicklungsfläche für eine gemischte Nutzung und Sondernutzung dar. Die südliche Handwerkerzone ist in einem guten Zustand und kann sich räumlich im Bereich zwischen Schnellstraße und Bahngleisen oder nordwestlich des Pferderennplatzes weiterentwickeln. Daher besteht am Kasernenareal nicht die Notwendigkeit, weitere Funktionen des Gewerbegebietes auszubauen und umzuwidmen.

Die bestehenden Funktionen der Freizeiteinrichtungen, der Freiräume und Grünareale werten das Gebiet auf. Hier sollte besonderes Augenmerk gelegt werden und eine gezielte Integration berücksichtigt werden. Einige Gebäude mit historischen Wert und Kapitalwert sind zu erhalten, sowie gewissen Strukturen welche die räumliche Qualität am Gelände definieren gilt es beizubehalten und in einer neuen Bebauungsweise mit einzubeziehen.





[74] Zugänge am Kasernenareal

Räumliche Grenzen

Gebäudegrenzen und Blickbeziehungen

Die erste Darstellung zeigt die räumlichen Gebäudegrenzen der direkten Nachbarschaft in Bezug auf das Planungsgebiet.

Das Militärgelände ist ein in sich geschlossenes System. Somit stehen die umliegenden Nachbarsgebäude in keinem Bezug zu den Gebäuden am Gelände. Die Gebäudefronten in der Gewerbezone orientieren sich vermehrt zur Straße hin und wenden sich vom Kasernenareal ab.

Die Gampenstraße weist eine starke Verkehrsdynamik auf und ist vorwiegend eine Durchzugsstraße.

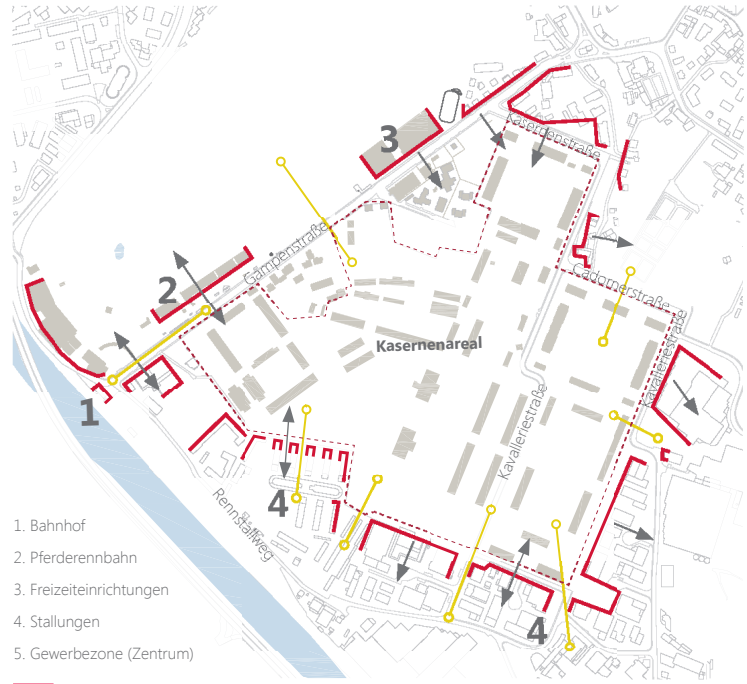
Auf halber Höhe der Gampenstraße grenzt eine „grüne Insel“ an die faschistische monumentale Architektur der Strukturen der Pferderennbahn und löst die markante Gebäudeflucht durch einen alten Baumbestand mit Zypressen ab. Dieser Grünraum wirkt räumlich begrenzend, gleichzeitig erlaubt der hohe Baumbestand eine hohe Durchlässigkeit sowie eine tiefe Sichtbeziehung nach hinten zur Rennbahn.

Die Freiräume und Gebäudeanordnungen im Bereich der Pferderennbahn, der Sporthallen und dem gegenüberliegenden Kasernenareal stellen ein räumliches und funktionales Spannungsfeld dar.





Die Freizeiteinrichtungen, der Bahnhofsbereich und die Stallungen zeigen punktuell Öffnungen und eine gewisse Durchlässigkeit auf, welche ein Potential zur Erweiterung dieser öffentlichen Bereiche darstellt und eine Vernetzung mit dem Planungsgebiet ermöglicht. Es handelt sich um vereinzelte Zonen, die den Straßenraum prägen und für den Passanten überschaubar machen. Durch eine verkehrsberuhigende Straßengestaltung würde die gesamte Alleestraße und das Planungsgebiet für Passanten zugänglicher und gleichzeitig belebter werden.

Für den Entwurf wird folgendes relevant sein:

- * die Verkehrsberuhigung und Aufwertung der Alleestraße,
- * die Öffnung der Kaserneneingänge,
- * die Innenhöfe werden öffentlicher Raum
- * der neu zu strukturierende Bereich soll zu einem heterogenen Gebiet ausformuliert werden.



1. Bahnhof
2. Pferderennbahn
3. Freizeiteinrichtungen
4. Stallungen
5. Gewerbezone (Zentrum)

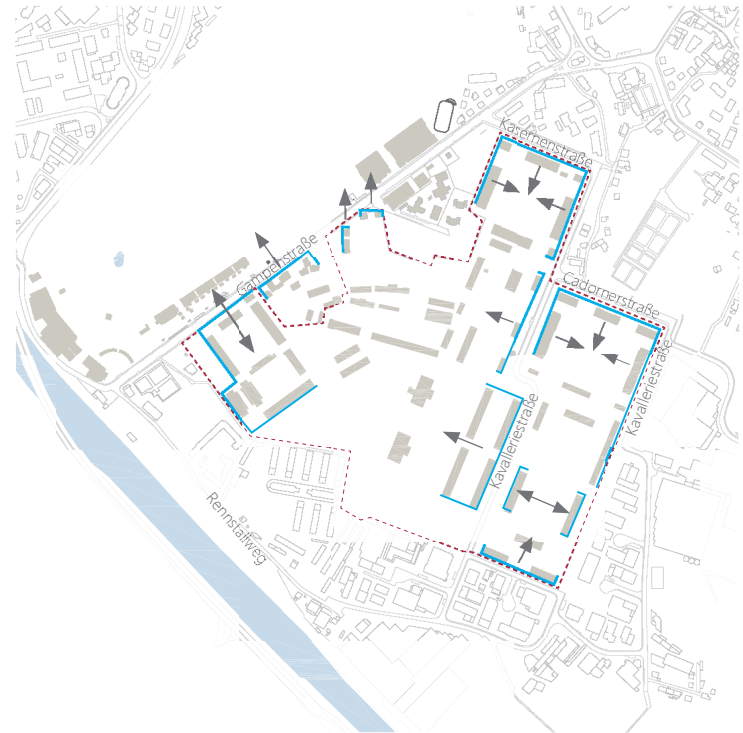
-  Gebäudegrenze Nachbarschaft
-  Gebäudegrenzen am Areal
-  Öffnungen - Blickbeziehungen
-  Orientierung der Gebäude

Räumliche Grenzen am Planungsgebiet

Jene Gebäude, welche sich am Eingang der einzelnen Kasernenareale befinden, sind gleichzeitig zur Straße hin und nach innen orientiert. Diese Bereiche stellen eine gewisse Öffentlichkeit dar.

Fast alle weiteren Gebäude orientieren sich nach innen und weisen durch deren Anordnung, besonders entlang der Straßen, keinen Bezug nach außen auf. Am Areal ergeben sich mehrmals schmale Öffnungssituationen und haben eine auflockernde Wirkung gegenüber langen Gebäudeformen welche eine räumliche Grenze aufweisen. Einige räumliche Öffnungen zeigen sich jedoch im südlichen Teil des Areals und entlang der Gampenstraße, wo die Grundstücksgrenze nach innen springt.

Diese Durchlässigkeit bietet Potentiale zur Erweiterung der öffentlichen Bereiche und ist als potentieller Anbindungspunkte zu sehen.



Substanzielle und räumliche Bewertung

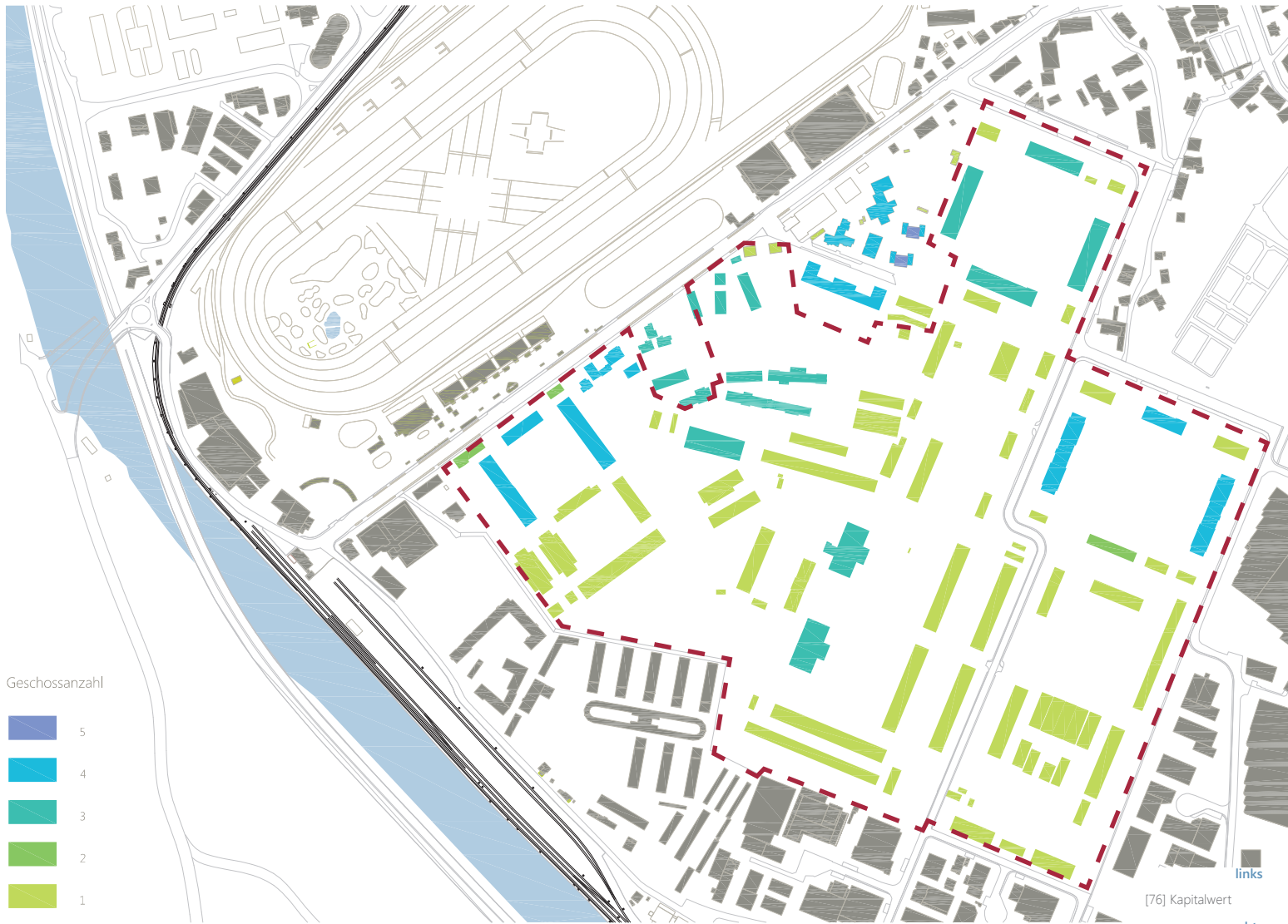
Kapitalwert der Gebäude



Bewertung der Gebäude

- hoher Wert - gut erhalten
- hoher Wert - schlecht erhalten
- niedriger Wert - gut erhalten
- niedriger Wert - schlecht erhalten
- niedriger Wert - Abriss

Geschosszahl der Gebäude



Geschosszahl



[76] Kapitalwert

links

rechts

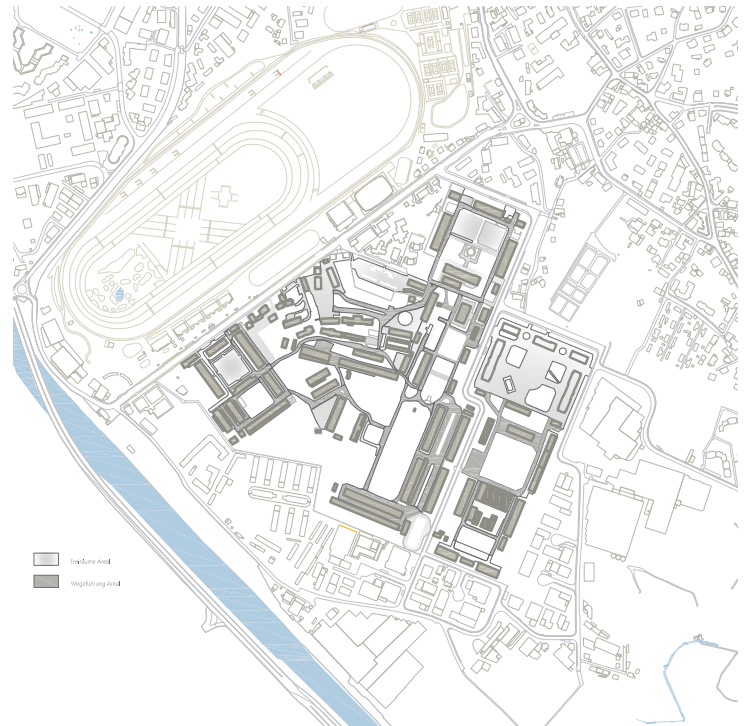
[77] Geschosszahl der Gebäude

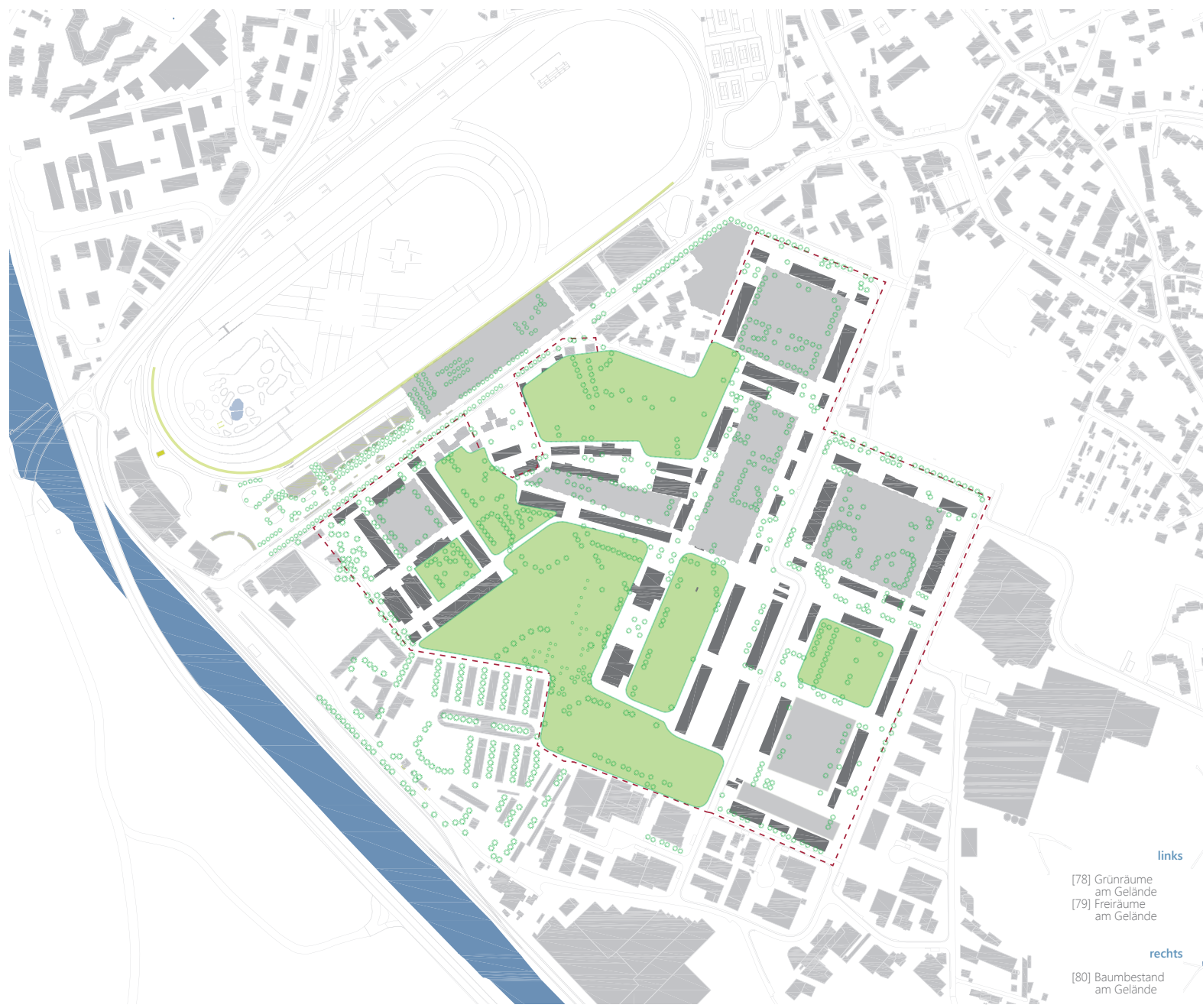
Erholungswert der Grünräume, Baumbestand und Freiräume

Das Planungsgebiet ist insgesamt ein sehr grünes Areal. Es finden sich hier eine Vielfalt an interessanten Freiräume, welche durch die Gebäudeanordnung der historisch erhaltenswerten Bausubstanz entstehen. Das Kasernenareal hat drei Eingänge mit jeweils einen Innenhof. Die Höfe zeichnen sich durch einen großen Platz aus mit zugewiesenen gestalterischen Grünflächen. Eine Grünfläche ist wie ein kleiner Wald angelegt. Der Baumbestand in allen Innenhöfen ist alt und erhaltenswert.

Die Straßen und Wege innerhalb des Areals sind Alleestraßen mit alten Baumbestand und verbinden die weiteren Bereiche am Areal. Einige Grünflächen dienen als Sportflächen, mit einem Fußballfeld, Volleyballfelder und Tennisfelder. Eine längliche Grünfläche gegenüber der zwei mittig angesiedelten Hallenbauten, ist eine reine

flache Wiese mit Zypressenbäumen entlang der Wegeführung. Das Areal ist mit einer dichten Wegeführung durchzogen. Es sind dadurch viele Freiräume mit Platzsituationen vorhanden mit jeweils unterschiedliche Funktionen. Zum Beispiel: Unterstellflächen für Panzer, Freiflächen zur Reparatur der Vehikel, Parkflächen für alle Vehikel, Lagerflächen.





links

- [78] Grünräume am Gelände
- [79] Freiräume am Gelände

rechts

- [80] Baumbestand am Gelände

90 Stadtentwicklung

Leitbild

Entwurfsprinzipien

Entwicklungspotentiale

Entwurfskonzept

Verkehrskonzept

Grün- und Freiraumkonzept

Bebauungskonzept und Rauminhalte

Geometrie am Gelände

Mdellfoto Studie Gebäudeanordnung

122 Machbarkeitsstudie

Masterplan

Bauweisen am Planungsgebiet

Grün- und Freiräume

Wohnen

Verzeichnis

134 Quellenverzeichnis

Abbildungsverzeichnis



Stadtentwicklung

„Städtebauliche Brachen sind heute Normalfall. Großindustrien haben sich überlebt, militärische Anlagen sind obsolet geworden, Häfen haben ihre Funktion verloren, die Bahn konzentriert ihre Betriebsflächen – das Brachfallen von Flächen ist die Folge. Die neuen Brachflächen sind Symbol des Endes der industriellen Moderne.

Brachflächen bieten Chancen. Ihre neue Nutzung eröffnet Optionen für eine integrierende Stadtentwicklung. Ihre Nicht-Nutzung ist ein sinnvolles Angebot für spätere Generationen. Bieten Brachen Chancen für eine nachhaltige Entwicklung? Kann es überhaupt nachhaltige Entwicklungen von Städten, von Industrieregionen geben? Kann man unter Bedingungen fehlenden Wachstums und fehlender Nachfrage einen Strukturwandel sowohl dem „lokal verantwortlichen Handeln“, wie auch dem „global vernetzt Denken“ verpflichtet sein?

Nachhaltige Entwicklung von Städten?

Städte wurden gegründet, um sich von der Natur unabhängig zu machen. Städte verbrauchen Ressourcen- Energie, Flächen Rohstoffe, Wasser- und sind in diesem Verbrauch abhängig von ihrem Umland. Früher im lokalen und regionalen, heute zunehmend mehr im globalen Maßstab. [...]

Für eine nachhaltige Entwicklung sind ökologische, jedoch auch wirtschaftliche und soziale, nicht zuletzt kulturelle und urbanistische Kriterien zu bedenken. Lokale Identität und Geschichte, die Entfaltung sozialer und kultureller Milieus, die Ausweitung von Freiräumen für Kunst und Wissenschaft müssen in ein umfassendes Konzept Entwicklungen einbezogen werden. Zum Beispiel:

Verzicht auf Flächenverbrauch!

Die räumliche Entwicklung von Städten muss sich auf die vorhandenen Siedlungsflächen, vor allem auf die neue Nutzung von Brachen konzentrieren. Der Verzicht auf weiteren Flächenverbrauch ist unumgänglich in den dichtesten Regionen Europas, er trägt dazu bei, den Freiraum mit seinen ökologischen, sozialen und ästhetischen Funktionen zu erhalten. [...]

Stabilisierung sozialer Milieus!

Die Sicherung von Wohn- und Beschäftigungsverhältnissen, die Entwicklung von Wohnprojekten gemeinsam mit den Bewohnern, ein Angebot an Räumen für gemeinsame Aktivitäten kann zu einer beständigen sozialen Entwicklung vor Ort beitragen. [...]

Vernetzung kurzer Wege!

Die kluge Zuordnung von Wohnen und Arbeiten, von erholen und Tätig sein ist ein Beitrag zu Minimierung von Energieverbrauch[...]. Kurze Wege erleichtern den Verzicht auf das Auto. Brachflächen können Lücken im Netz kurzer Wege schließen.“

[25]



rechts

[81] Planungsgebiet

Leitbild

Resümee Analyse

Das Kasernenareal befindet sich zum Teil in einem sehr guten Zustand. Vom Stadtzentrum aus gesehen, liegt das Planungsgebiet sehr abgelegen und ist für den Fußgänger in 25 Minuten erreichbar. Der Stadtteil um das Kasernenareal weist unterschiedliche Bereiche auf, wie der Pferderennbahn, die Gewerbezone, das Bahnhofsgelände und das Kasernenareal. Trotzdem sind alle Bereiche in sich homogen und stehen nicht miteinander in Beziehung. Die Gewerbezone befindet sich in einem sehr guten Zustand. Es gibt hier keine Brachen. Für die Stadtbewohner ist dieser Stadtteil wenig attraktiv, wodurch sich jemand nur für eine kurze begrenzte Zeit aufhält. Neben den Sporteinrichtungen, der Berufsschule und dem Bahnhof fehlt hier die Vielfalt an Orten der Identifikation.

Nur zum alljährlichen internationalen „Gran Premio“ (Pferderennen) kommt vermehrt Leben in die Gampenstraße, wo sich gegenüber der Rossi Kaserne eine Vielzahl an Besucher versammelt.

Die umliegenden Betriebe für Industrie, Handel und Landwirtschaft sowie vereinzelte Wohn- und Bürogebäude schaffen keinen attraktiven Raum zum Aufhalten und Verweilen. Es fehlen wichtige Funktionen wie Dienstleistung, Nahversorgung, Kunst und Kultureinrichtungen und Einrichtungen für Soziales und Bildung. Ein heterogenes und zusammenhängendes Gebiet würde ein gemischtes Publikum anlocken und das Areal beleben.

Das Kasernenareal weist einen hohen Anteil an widerstandsfähigen Bauten auf. Daher besteht hier nicht die Möglichkeit, einfach einen neuen flächendeckenden Bebauungsplan darüber zu stülpen. Es ist wichtig, Spielräume zu erkennen, diese weiter zu entwickeln und von jenen Bereichen zu unterscheiden, die eine flächige Intervention benötigen. Nur eine Berücksichtigung aller dieser Faktoren kann zur Nachhaltigkeit des gesamten Gebietes beitragen.

Mit den aus der Analyse hervorgehenden Erkenntnissen und den folgenden Konzepten zu Verkehr, Freiräume und Bebauung wird in Form einer Machbarkeitsstudie ein potentiell zukünftiges Szenario erarbeitet.

Schwerpunkte

Aus der Analyse zeigen sich deutliche Potentiale am Planungsgebiet und der näheren Umgebung.

Erhaltung:

- * erhaltenswerte historische Gebäude und widerstandsfähige Bausubstanz
- * flächige Neuordnung der zufälligen Bauten im Bereich der Gampenstraße.

Neuordnung:

- * Neukonzipierung und Gestaltung der geordneten Bauweise
- * erhaltenswerte Grün- und Freiräume

Weiterentwicklung:

- * erhaltenswerte interne Straßenführung mit alten Baumbestand und Alleen
- * Die überörtliche Verkehrsanbindung in unmittelbarer Nähe

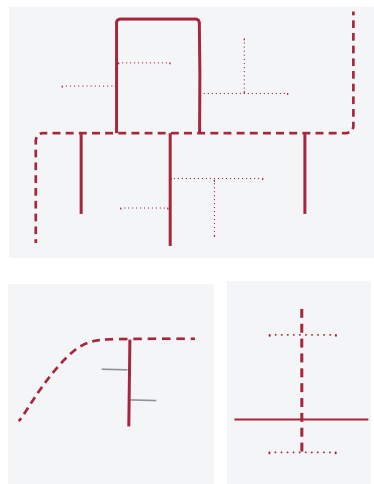
Es handelt sich um Spielräume bzw. Räume mit Entwicklungspotential die stark den Charakter des Gebietes widerspiegeln.

Diese Elemente sind impulsgebend für eine zukünftige Identifizierung mit dem ehemaligen Militärgelände, das sich als neues Stadtviertel im städtischen Gefüge integriert, gut erschlossen und vorwiegend aufgewertet wird.

Mit den entwickelten Konzepten im Bereich Verkehr, Freiraum und Bebauung wird ein Zukunftsszenario entwickelt, das in einer Machbarkeitsstudie ein neues Stadtbild zeigen soll.

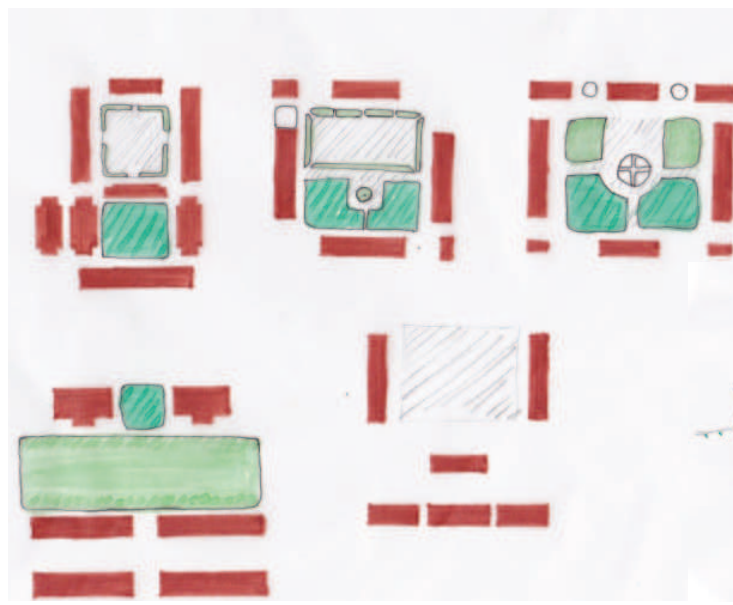


Entwurfsprinzipien



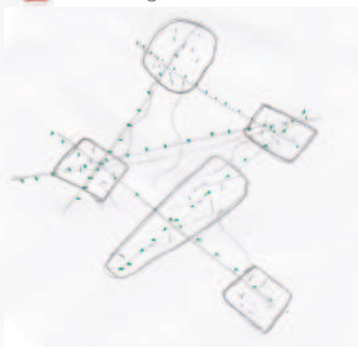
Verkehrsnetz:

- * Verbinden der bestehenden Straßen und Weiterentwicklung der internen Straßenstruktur
- * Unterbrechung der orthogonalen Durchfahrtstraßen für PKW
- * Stichstraßen zur Verkehrsberuhigung
- * Vielzahl an Wegemöglichkeiten soll Durchlässigkeit für Fußgänger und Radfahrer gewährleisten.



Grünräume & Freiräume:

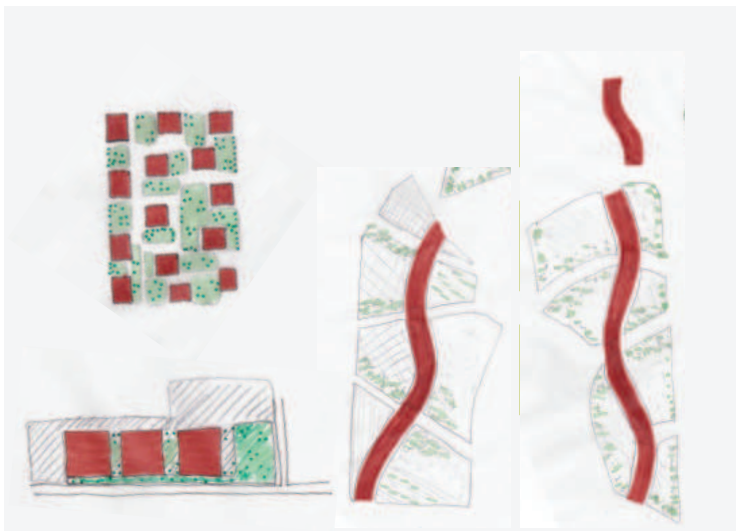
- * Erhaltung der gestalterisch und vom Denkmalschutz relevanten Grünräume
- * Verbindung der Freiräume
- * Erhaltung der Freiräume im Bezug zur historischen Baustruktur mit gestalterisch relevante Baumbestand mit Baumreihen





erhaltenswerte Bausubstanz:

- * homogene Bauformen - Charakter erhalten
- * Erhaltung der historisch Gebäudeensambels
- * Respektieren der geordneten Strukturen der nicht erhaltenswerten Gebäude
- * Bezug zwischen den Bauten der Nachbarschaft und des Areals herstellen



neue Baustrukturen:

heterogene Bauformen -
neuer Charakter steht im Kontrast
zur historischen Bauform

- * Schachbrettförmig angeordnete Baukörper
Spiel mit den Gebäudehöhen und Zwischenbegrünung
- * geschwungene Baustuktur
- * wiederholend angeordnet

Entwicklungspotentiale

Anbindung und Zugänge

Das Planungsgebiet wird westlich durch die Achse der Gampenstraße (Alleestraße) räumlich definiert. Die Gampenstraße stellt verkehrstechnisch eine der wichtigsten Einmündungsstraßen der Stadt Meran dar und ist somit stark befahren. Der regionale Verkehr wird hier durchgeleitet und verteilt sich anschließend in den verschiedenen Stadtgebieten.

Für Fußgänger ist die Alleestraße nicht sehr attraktiv, da es sich eher um eine Durchzugsstraße handelt.

Im Bereich der beiden Kreisverkehre ist eine gewisse Häufigkeit an Fuß und Radfahrer festzustellen. Diese hält sich jedoch in Grenzen und ist temporär begrenzt. Die dazwischen liegenden Straßenräume (in der Graphik schraffiert dargestellt) sind kaum Fuß- und Radfahrer anzutreffen.

Im Zuge der Ost-West Umfahrung, die bereits zum Teil in Betrieb ist, wird zukünftig der innerstädtische Verkehr entlastet. Es ist anzunehmen, dass der bisherige Stadtzubringer (Gampenstraße) eine Verkehrsberuhigung erfahren wird. Dies bietet die Möglichkeit einer Umgestaltung dieses Verkehrsweges zu einem auch für den Passanten attraktiven Straßenraum.

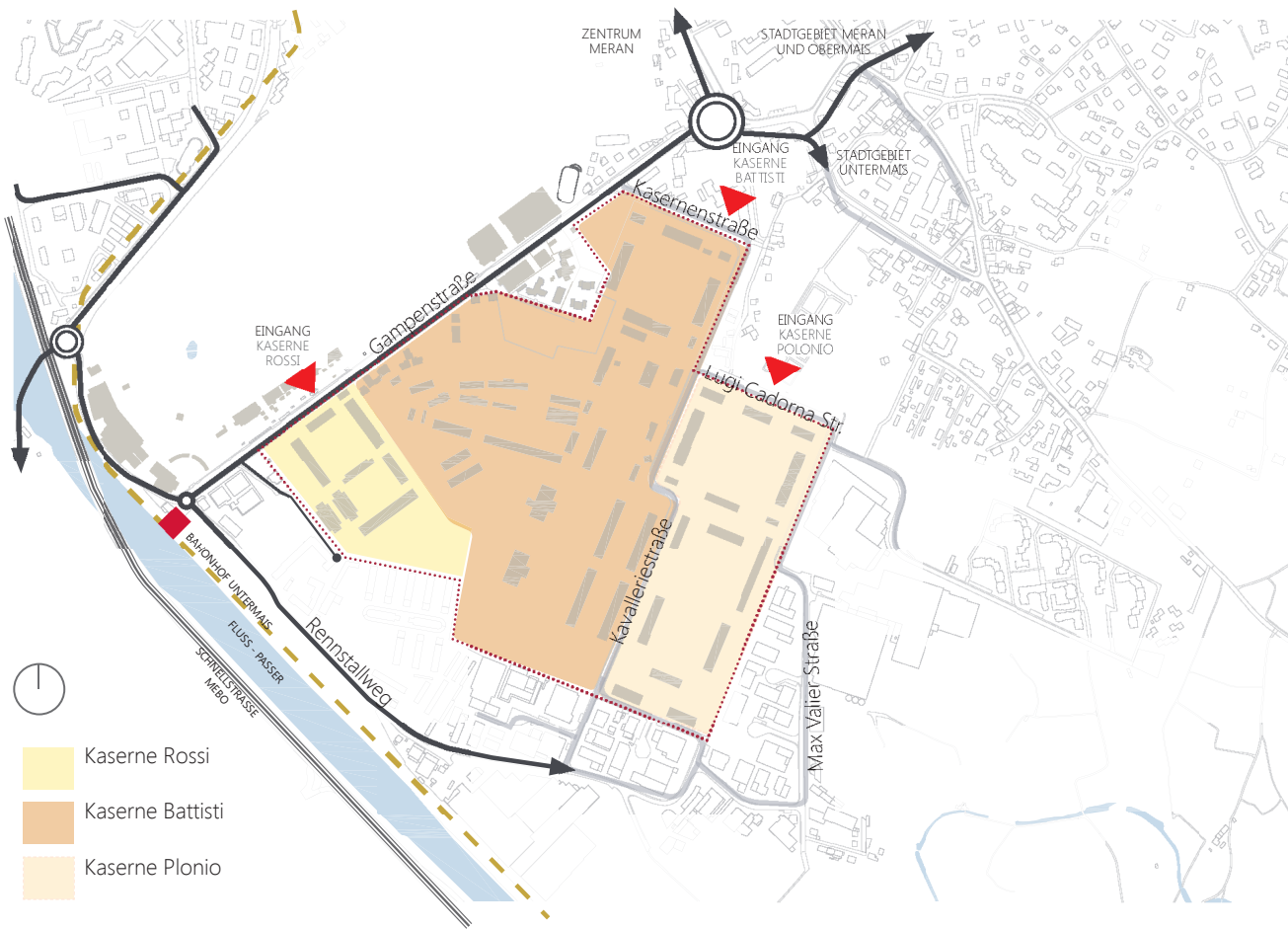
Am Planungsgebiet selbst lassen sich grob vier elementare räumliche und gestalterische Elemente erkennen:

- Kaserneneingänge mit Innenhöfen
- klar strukturierte Gebäudeanordnung des Kasernenareals
- großzügige Freiräume und Grünflächen
- zufällig angeordnete Gebäude und

Diese vier Schwerpunkte stellen die wesentlichen Potentiale zur Entwicklung und Neuordnung (insbesondere Punkt 4) des Areals dar. Die Bausubstanz weist ein erhebliches Potential aufgrund der historisch erhaltenswerten und strukturrespektierenden Gebäude auf. Es entstehen interessante Grün- und Freiräume mit hohem gestalterischen Potential und Erholungswert. Zwei markante Hallenkomplexe faschistischen Baustils liegen zentral am Gelände. Diese hatten einst die Funktion eines Kinos und die der Sporthallen für die Soldaten. Diese erhaltenswerten Gebäude und Strukturen werden in den Entwurf mit einfließen.

Die „Rossi“ Kaserne und ihre zwei Innenhöfe, werden bereits in den Sommermonaten als Bühne für künstlerische und kulturelle Veranstaltungen genutzt. Seit wenigen Jahren ist der Öffentlichkeit der Zugang zu diesem Teil des Militärareals für einen begrenzten Zeitraum gestattet. Der Besucher kann sich während dieser Zeitspanne frei auf dem Gelände bewegen. Unter der Berücksichtigung, dass das Militärareal seit den frühen 30er Jahren ein gesperrtes Gebiet mitten in der Stadt war, ist es für die Stadtbewohner ein sehr besonderes Ereignis. Der Eingangsbereich und die zwei Innenhöfe der „Rossi Kaserne“ bieten somit einen möglichen Anhaltspunkt, um einen neuen Bezug zum Areal herzustellen und dem Gebiet eine Identität zu geben. Es sollte im Entwurfsprozess eine wesentliche Rolle spielen und die Funktion des öffentlichen kulturellen Raumes übernehmen, um eine Weiterentwicklung zu gewährleisten.

Neben der Rossi Kaserne liegt die neu zu ordnende Baufläche. Auf halber Höhe der Gampenstraße sind einstöckige Zwillingsgebäude angeordnet, welche eine Eingangssituation darstellen, welche als Funktion im Entwurf übernommen wird. In unmittelbarer Nähe befindet sich auch das historische Gebäude aus dem späten 19. Jh. Weiter nach innen sind einige erhaltenswerte Gebäude verteilt, die aus derselben Zeit stammen. Diese Gebäude dienten einst zur Verwaltung der Stallungen des damaligen Sport und Pferderennplatzes und stellen die Anfänge des später gegründeten Militärareals dar. Heute ist hier das Militärpersonal untergebracht. Eine kleine Kapelle ist ebenfalls vorhanden. Diese soll erhalten werden und Raum für einen kleinen Erholungsraum bieten.



Entwicklungspotentiale

Bereiche und Qualitäten

Die Eingangsbereiche der jeweiligen Kasernen „Caserma Rossi“, „Caserma Battisti“ und „Caserma Polonio“ sind sehr gut ersichtlich und über die breiten Alleestraßen erreichbar. Jeder Eingangsbereich führt jeweils zu einer oder mehreren Hofanlagen.

Man befindet sich rasch in einem beruhigten und privateren Bereich, dessen Qualität durch die Gebäudeanordnung sowie Grün- und Freiräume geprägt wird.

Die Funktionen der bestehenden umliegenden Freizeiteinrichtungen und die Grün- und Freiräume sowie die erhaltenswerten Bestandsgebäude und Strukturen des Militärangebietes werden im Entwurfsprozess der Neukonzipierung des Areals respektiert oder zur Gänze integriert.

Bauten, welche einen schlechten Zustand nachweisen, jedoch in Bezug auf die Gebäudegliederung zu respektieren sind, werden durch neue Bauten ersetzt. Dadurch soll der ursprüngliche räumliche Charakter konserviert werden.

Weniger relevante und nicht erhaltenswerte Gebäudekomplexe werden neuen Gebäudeanordnungen und Strukturen weichen und schaffen Platz für neue Strukturen und Raumkonzepte.

Das Gewerbegebiet weist infolge einiger Freizeiteinrichtungen mit Gastronomie, sowie Bürogebäude und Landesberufsschule ein kleines belebtes Zentrum auf, das im Entwurf eine Erweiterung und Anbindung findet.

Das Kasernenareal stellt eine in sich isolierte Fläche von 30 ha. dar und bietet Potentiale für eine Nachbarschaft. Viele Freiraumpotentiale lassen qualitatives Wohnen für Jungfamilien und Wohnheime für Studenten entstehen.

Das Areal beinhaltet Potentiale zur Stadtentwicklung und Erweiterung. Es sind gezielte Maßnahmen am Planungsgelände und in der näheren Umgebung notwendig um den gesamten Raum aufzuwerten. Das Planungsgebiet ist gut erschlossen. Da die Straßen rund um das Areal vermehrt Durchzugsstraßen sind, sind gerade im Bereich der

Gampenstraße Maßnahmen mit verkehrsberuhigenden Elementen und Einrichtungen notwendig, um das befreite Gebiet zu beleben und an die Nachbarschaft anzuknüpfen.

Das angrenzende Wohngebiet kann hier eine Erweiterung für eine neue Nachbarschaft finden. Ein klarer aber vielfältiger Wohnbau gewährleistet die Nachhaltigkeit des Gebietes und der Folgeeinrichtungen. Es werden Andeutungen gesetzt, die zur Befreiung des Gebietes beitragen.



Alleestraße



Hofsituation / Bestand



Grünräume / Freiräume



Neuordnung

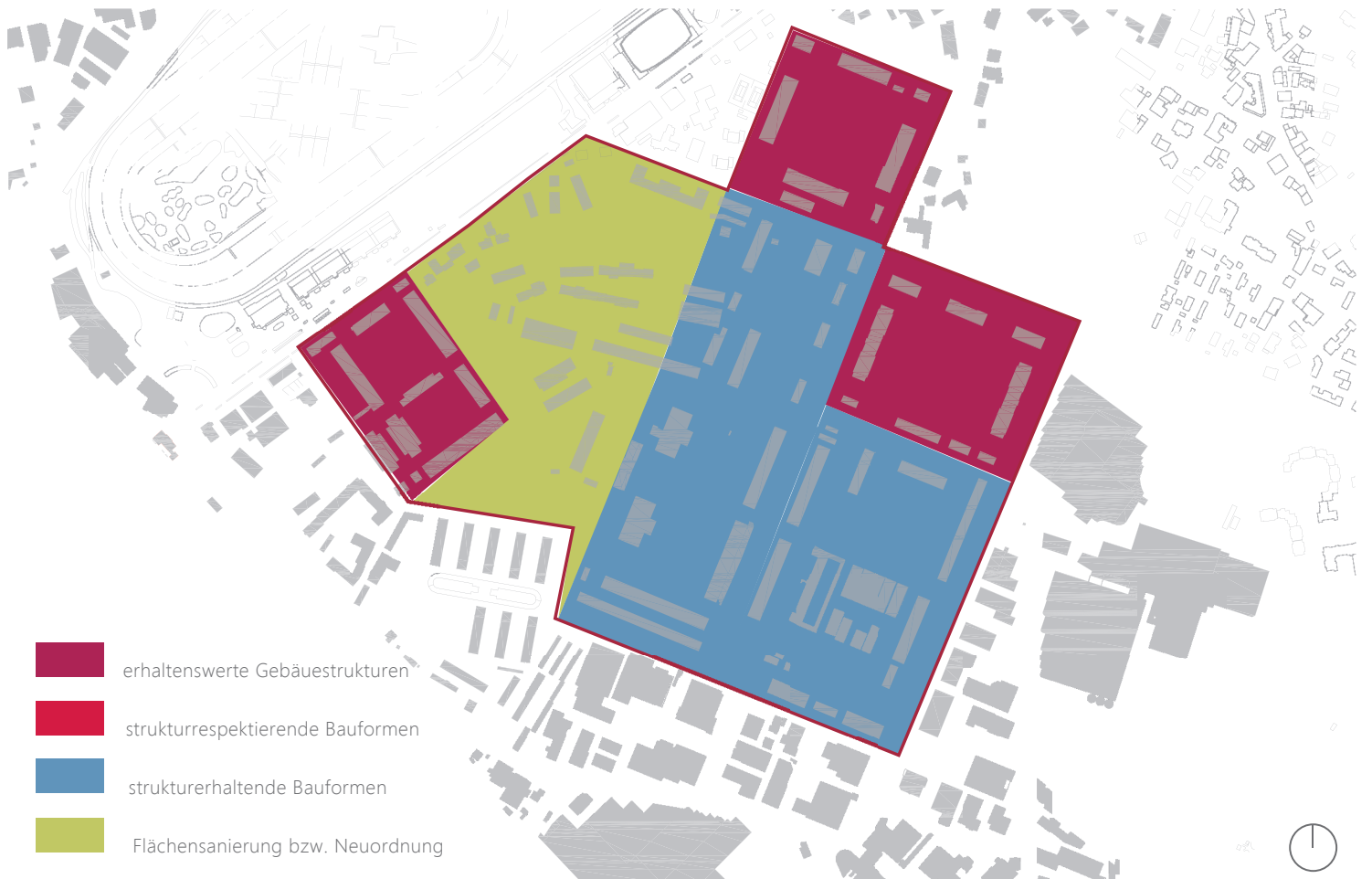


Entwurfskonzept

Interventionen

In der Graphik wird ersichtlich, welche Interventionen an den unterschiedlichen Baufeldern erforderlich sind.

- * Erhaltenswerte Strukturen
- * Strukturrespektierende Bauform
- * Strukturerehaltende Bauform
- * Flächensanierung/Neuordnung - Orte der Identität



4 Schwerpunkte zum Entwurf

1. Am Planungsgebiet gibt es im Bereich der Gampenstraße weder eine klare Struktur, noch gibt es eine Ordnung in der Bebauungsweise außer die der zufälligen Gebäudeanordnung. Gelegentlich gibt es Strukturen mit Kapitalwert oder historischen Wert ohne nachvollziehbarer Strukturordnung.

2. Es gibt eine gewisse Widerstandsfähigkeit gegen das Abtragen von Bauten, da diese von historischer Beseutung haben oder einen hohen Kapitalwert aufweisen. Diese Bauten erschweren eine einheitliche Neuordnung und kontinuierliche Angleichung oder Anpassung an die Nachbarschaft, da es sich um historische Bauten handelt.

3. Folge: Eine neue Bebauung am Rande dieses engeren Bebauungsgebietes, die eine spezifische Raumsituation schafft einschließlich der spezifischen Räume zum öffentlichen Bereich der Gampenstraße.

Neue Bauten lassen den Kern frei, sodass die zufällige Ordnung des Bestandes nach außen nicht mehr wirkt.

4. Die neuen Formen sind nicht zufällig, denn sie reagieren in Teilen/Punkten auf Gegebenheiten. Diese sind:

- + bestehende Bauten
- + bestehende gestalterische Elemente (Alleestraße, Grünräume und Wegführung)

Entwurfskonzept

Rosa Feld:

- * Verkehrsberuhigung am Gelände und Straßengestaltung der Gampenstraße
- * öffentlicher Bereich - Neuordnung der zufälligen Gebäudeanordnung (Wohnen)
- * öffentlicher Bereich - Neue Inhalte (Kunst, Kultur und Dienstleistung) für historisches Gebäudeensemble und Erweiterung des öffentlichen Raumes um dem Bahnhofsbereich
- * Grünräume um den historischen Bauten sind erhaltenswert und werden integriert
- * Grünräume werden an Nachbarschaft angeknüpft und für öffentliche Freizeiteinrichtungen erweitert

Grünes Feld:

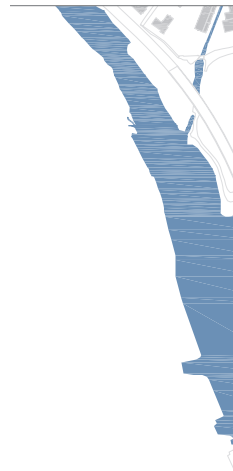
- * halböffentliche Bereiche - neue Inhalte (Bildung und Wohnen) für historische Gebäude
- * Neustrukturierung der Gebäude für Wohnen

Gelbes Feld:

- * privater und öffentlicher Bereich - neue Inhalte für historische Hallengebäude und die strukturrespektierenden Gebäude.
- * Grünräume um den historischen Bauten sind erhaltenswert und werden integriert

Blaues Feld:

- * Grünräume werden in Beziehung gesetzt mit dem öffentlichen Sammelpunkt der Handelszone im Bereich der Berufsschule
- * neue Inhalte zur Anbindung an das kleine Zentrum der Gewerbezone





- Gebäudegrenze Nachbarschaft
- Gebäudegrenzen am Areal
- Öffnungen - Blickbeziehungen

- Alleestraße und Anbindung öffentlicher Bereich
- öffentlicher Bereich
- halböffentlicher Bereich
- Anbindung an Gewerbezone

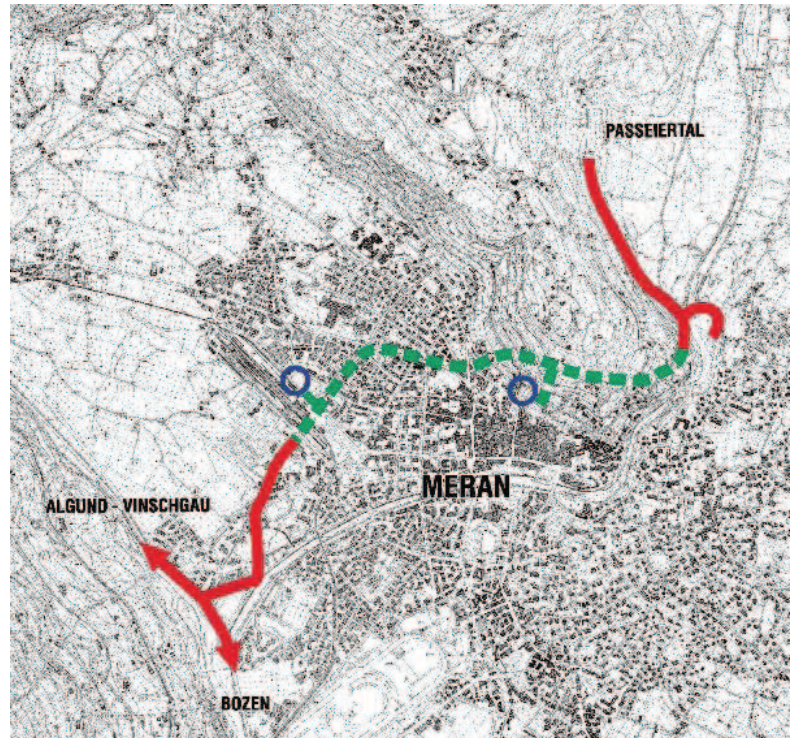
Verkehrskonzept

„Entlastung für einen Ballungsraum

Wer mit dem Auto ins Passeiertal oder nach Dorf Tirol will, muss sich meist in Geduld üben. Stoßstange an Stoßstange quälen sich die Autos durchs Meraner Wohngebiet. Mit der Nordwestumfahrung schafft das Land Abhilfe. Schon 2012 soll der erste Abschnitt fertig sein.

Die Nordwestumfahrung von Meran ist das derzeit größte Infrastrukturprojekt, das die Landesregierung vorantreibt, und zwar gleich an vier Baustellen gleichzeitig. Dieses Engagement ist kein Wunder; ist Meran doch der zweit-größte Ballungsraum des Landes. 60.000 Menschen leben im Einzugsgebiet, fünf Millionen Nächtigungen werden Jahr für Jahr verbucht, entsprechend hoch ist das Verkehrsaufkommen. Trotzdem rollt der gesamte Verkehr nach Dorf Tirol und ins Passeiertal nach wie vor mitten durch das Wohngebiet. „Man kann sich vorstellen, welche Folgen dies nicht nur für die Mobilität, sondern vor allem für die Lebensqualität und Sicherheit der Bevölkerung hat“, betont Landeshauptmann Luis Durnwalder. Um dieses offensichtliche Manko aus der Welt zu schaffen, hat die Landesregierung vor gut einem Jahr den Startschuss zu den Bauarbeiten an der Nordwestumfahrung gegeben, die in Zukunft die Schnellstraße MeBo Großteils unterirdisch mit der Passeiertal Straße verbinden wird.“

[26]

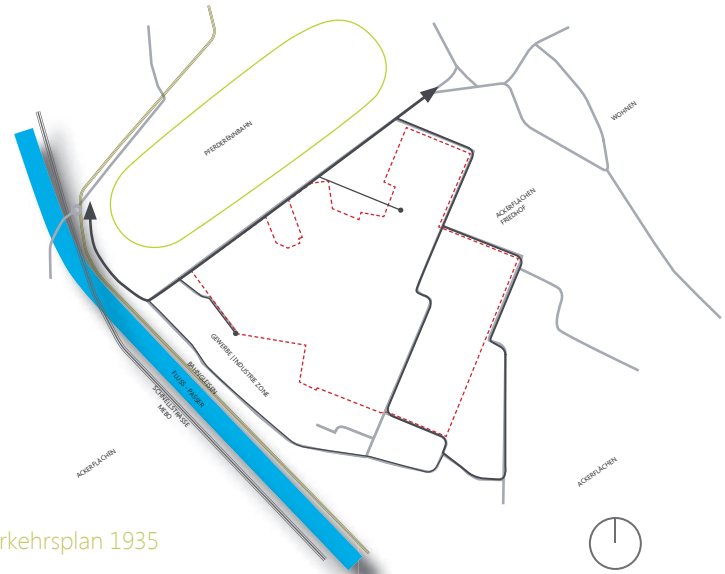


Verkehrsberuhigung:

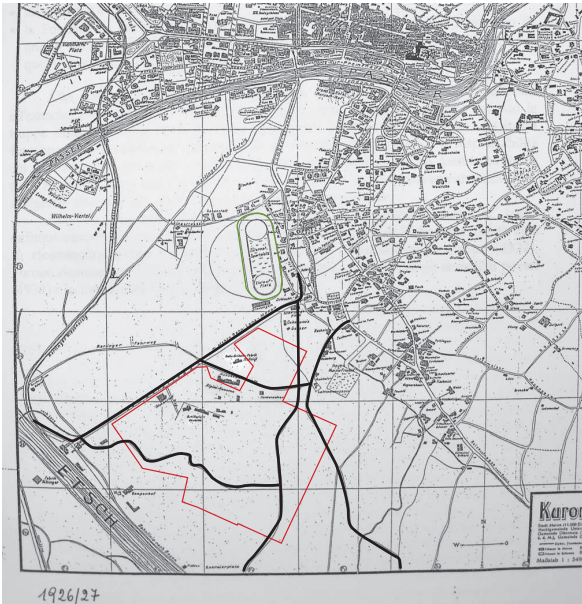
- *Stichstraßen
- *Verbindung bestehender Wegeführung
- *keine direkte Durchlässigkeit

Aufwertung Gampenstraße:

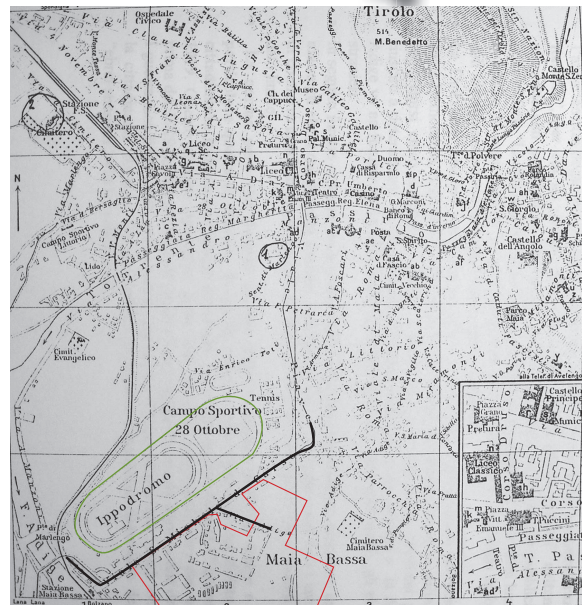
- *Verkehrinseln
- *Pufferzonen zwischen Bebauung und Straßenraum
- *Grünräume verbinden und fortführen



Verkehrsplan 1930



Verkehrsplan 1935



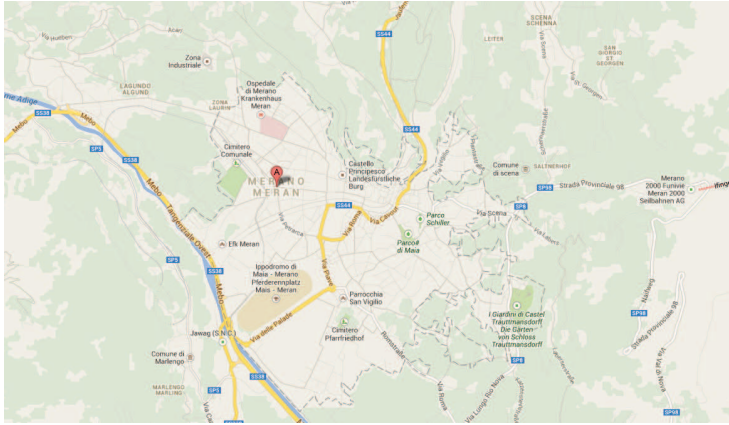
rechts
[88] Räumliches
Konzept und
Beziehungen

links

[89] Nordwest
Umfahrung Meran

rechts

Verkehrskonzept
 Prinzipien



- Planungsgebiet
- Verkehrsnetz Bestand
- Verkehrsnetz Neu
- sekundär Straßen (Stichstraßen)
- MeBo
- Behangels
- Fahrradwege
- Fußgängerwege

PKW Verkehrsplan



Rad- und Fußgänger Wege

Verkehrsberuhigung:

- *Stichstraßen
- *Verbindung bestehender Wegeführung
- *keine direkte Durchlässigkeit

Aufwertung Gampenstraße:

- *Verkehrinseln
- *Pufferzonen zwischen Bebauung und Straßenraum
- *Grünräume verbinden und fortführen

Verkehrsplan gesamt



[90] Stadtplan 1930
 [91] Stadtplan 1935
 [92] Grafik
 Verkehrsnetz am
 Planungsgebiet

links

[93] Karte Meran
 [94] Verkehrsplan
 PKW
 [95] Verkehrsplan
 Fuß- und
 Fahrradwege

Grün- und Freiraumkonzept

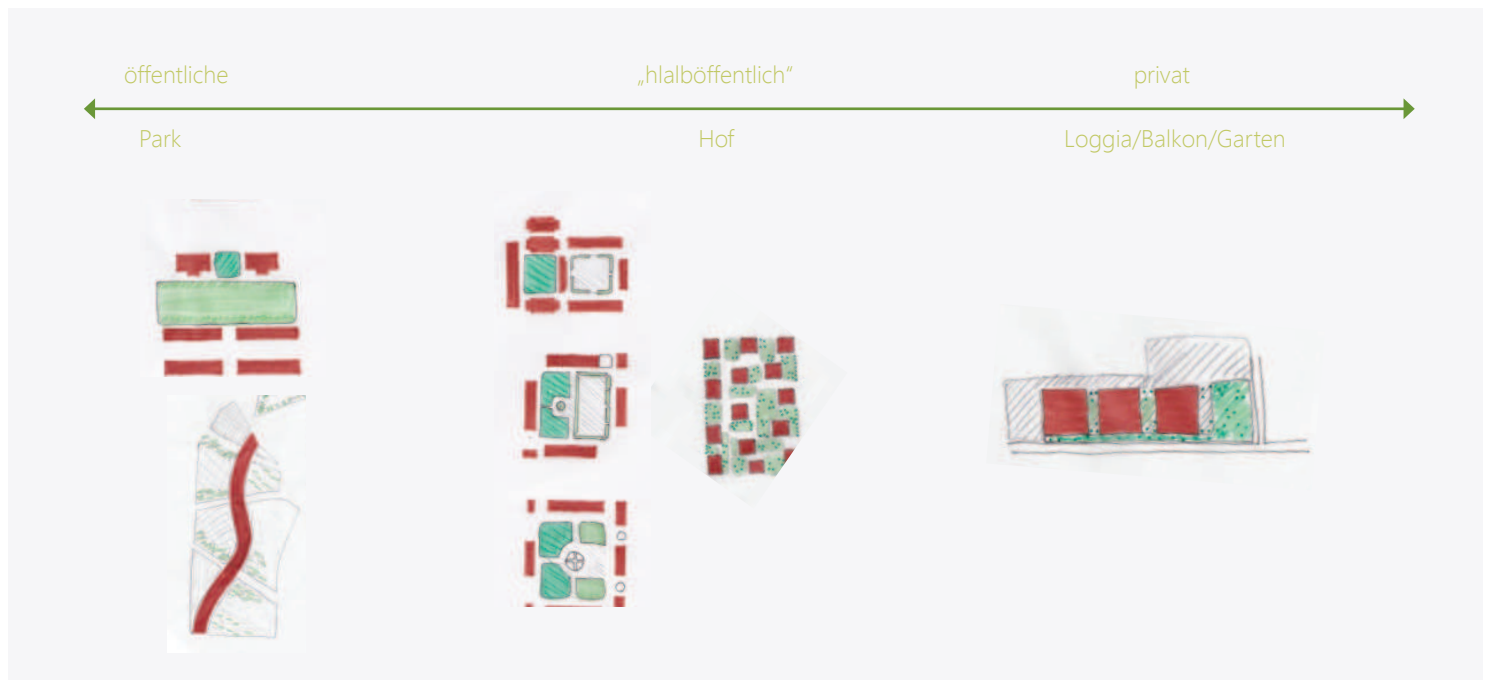
öffentlich, „halböffentlich und private Freiräume

Der alte Baumbestand am Gelände und die große Vielfalt an Grünflächen verleihen dem Gelände einen parkähnlichen Charakter, der gestalterisch erhaltenswert ist und nicht verbaut werden soll.

Eine große Wiesenfläche und die bereits zugewiesenen Sportflächen am Militärgelände bieten weiteren Raum für vermehrte Nutzungen der öffentlichen Freizeiteinrichtungen.

An den Eingangsbereichen der Kasernen trifft man jeweils auf einen Innenhof, einem meist grünen „halböffentlichen“ Freiraum. Dieser soll eine Gemeinschaftsfläche zum Treffen, Verweilen und Austauschen der Besucher bieten.

Die Identität des Areals wird durch die Parklandschaft geprägt sein, die einem breiten Publikum vielfältige Funktionen wie Sport/Freizeit, Wohnen, Bildung und Infrastruktur bieten soll.



öffentliche Freiräume

Öffentliche Flächen, Plätze und gemischte Freiräume stellen den urbanen Grün- und Freiraum dar. Diese sind über Alleestraßen verbunden und fungieren als Anbindung zum Hauptverkehr. Innerhalb des Geländes wird der Schwerpunkt vermehrt auf Verkehrsberuhigung liegen, um auch die Grünräume zu respektieren. Die Fußgänger- und Fahrradwege verbinden alle öffentlichen und halböffentlichen Grün- und Freiräume am Gelände und ermöglichen das Erreichen der unterschiedlichen Funktionen ohne PKW. Ein großes Wegenetz spannt sich über das Gelände.



Begrünte öffentliche Freiflächen welche über Baumalleen verbunden sind



Stadhäuser sind mit Grüninseln versehen, welche als Gemeinschaftsfläche genutzt werden



rechts

[96] Verkehrsnetz
gesamt

links

[97] Grafik
Grünräume

rechts

Grün- und Freiraumkonzept

Interventionen im Grünräume

- * gestalterisch relevante Baumgruppen und Baumreihen bleiben erhalten
- * neue Grün- und Freiräume zu den jeweiligen Wohntypologien
- * Grünflächen, welche bereits als Sport- und Freizeiteinrichtung dienen werden neu strukturiert und weiterentwickelt
- * Verbindung der Funktionen am Gelände mittels Rad- und Fußgängerwege
- * große öffentlich zugängliche Grünflächen schaffen Raum zur Freizeitgestaltung und zum Verweilen



interne Wege welche alleeartig angelegt sind, bleiben erhalten, werden erweitert
verbinden die öffentlichen Bereiche.



Gampenstraße: die grüne Alleestraße bleibt erhalten.

Die Fußgängerwege werden erweitert und die Fahrgeschwindigkeit mittel Verkehrsinseln entschleunigt.



Eingang Battisti Kaserne. Einblick in den Innenhof mit alten Baumbestand



Eingang der Rossi Kaserne und der Innenhof



- [98] Platzsituation
- [99] Fuß/Radwege
- [100] Schaubild
Wohnhäuser

links & rechts

- [101] Fußgängerallee
- [102] Sportflächen
- [103] Kinderspielplatz
- [104] Kletterpark
- [105] Allestrasse
Gampenstraße
- [106] Parklandschaft
- [107] Eingang
Innenhof
„Battisti Kaserne“
- [108] Platzsituation
- [109] Innenhof „Rossi
Kaserne“
- [110] Eingang „Rossi
Kaserne“

Bebauungskonzept und Rauminhalte



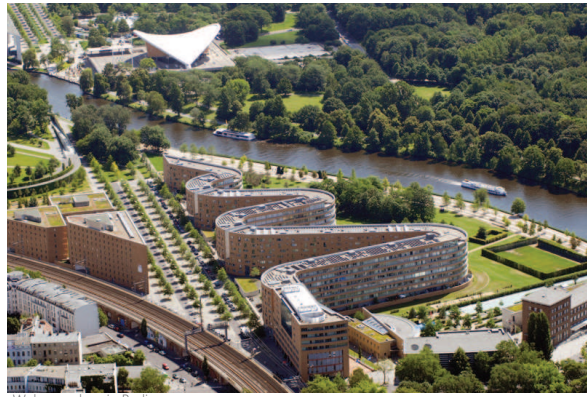
Wohnhausanlage



Studentenwohnheim mit Gemeinschaftsfreiflächen



Stadthäuser lockern die strenge und lange Baustrukturen der Kasernen auf



Wohnungsbau in Berlin



Neubau Volkschule Rodeneck

Wohnen & Parklandschaft & Sport

- * leitbares Wohnen im Grünen für Jungfamilien
- * Wohnen mit Gemeinschaftsflächen für Studenten
- * betreutes Wohnen

Grün- und Freiräume

- * öffentliche bis private Grünräume
- * Sport- und Freizeiteinrichtungen
- * Alleestraßen, Rad- und Fußgängerwege

Kunst & Kultur

- * Raum für Kunst- und Kulturveranstaltungen
- * öffentliche Einrichtungen für Kino, Konzerte, Veranstaltungen

Soziales & Bildung

- * Strukturen für Uni Campus und Bildung

Wirtschaft & Infrastruktur

- * Dienstleistung
- * Sanität
- * Nahversorgung



links

- [111] Schaubild Wohnanlage
- [112] Studenten wohnheim
- [113] Schaubild Stadthäuser
- [114] „Die Schlange“ Berlin
- [115] Studenten wohnheim

rechts

- [116] Grafik Inhalte

Bebauungskonzept und Rauminhalte



Wohnen

Der Bevölkerungszuwachs ist in den letzten 10 Jahren mit beinahe 5.000 Einwohner stark angestiegen. Das zeigt einen zunehmenden Bedarf an Wohnbau, jedoch unter der Bedingung einer optimalen Stadterweiterung.

Die bedingte Flächenknappheit durch natürliche Faktoren, wird in Zukunft für Meran großes Problem darstellen. Das Gelände des Kasernenareals bietet reichlich Fläche für eine Stadterweiterung dar und kann Verhelfen den stetig wachsenden Ballungszentrum ein neues Stadtbild zu verleihen. Jenes eines zukunftsorientierten, basierend auf Bildung, Wohnen für Junge, Studenten und Senioren, sowie reichliche Grünflächen als Erholungsraum mitten in der Stadt

Die „Untermaiser Kasernen“ haben den Vorteil einer guten Erschließung. Die Lage in der Stadt jedoch ist weniger optimal. Die Anbindung zum Zentrum und den anderen Viertel ist hier nicht gegeben. Das Gebiet zeigt viele Potentiale zur Stadterweiterung, für eine neue Nachbarschaft, den Ausbau einer funktionierenden Infrastruktur und eine Vielfalt an Grünräume.

Hier setzt das Konzept, des kollektiven Wohnen mit unterschiedlichen Bauformen, Arbeiten und Freizeitgestaltung an.

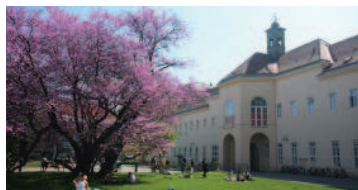


Grün- und Freiräume

Die Vielfalt an Grünräume sollen erhalten und aufgewertet werden und öffentlich zugänglich sein. Meran ist zwar von Grünräumen umgeben, jedoch fehlen hier großzügige Freiräume die zur Freizeitgestaltung in der Stadt genutzt werden könnten. Hier soll dies nun möglich sein. Die ehemaligen Kasernen und Grünräume hatten bestimmte Funktionen. Unter anderem waren große Flächen für den Sport zugeteilt. Diese wurde im Entwurf berücksichtigt, mit Spielplätzen, Kletterpark und einer Parklandschaft erweitert. Diese sind für den Fußgänger und Radfahrer erreichbar. Dem Bereich Wohnen sind jeweils teils private Grünräume zugeteilt, welche über Fußwege mit den allgemeinen Freiflächen verbunden sind. Es sollen verschiedene Qualitäten an Grün- und Freiräume freigelegt werden um eine hohe Nutzungsvielfalt zu gewährleisten.

Soziales und Bildung

Entlang der Haupterschließung sind die öffentlichen Funktionen angeordnet. Im nördlichen Teil des Planungsgebietes sollen die beiden Hofanlagen ein neues Raumprogramm beinhalten. Hier soll ein Campus entstehen, der als Erweiterung der Universität in Bozen dienen soll. Da Wohnen in Südtirol sehr teuer ist, sollen hier leitbare Wohneinheiten für Studenten entstehen. Das Konzept ist an den Uni Campus „Altes AKH“ in Wien angelehnt. Hier sollen Zubauten die alte Bausubstanz hervorheben und interessante Räume entstehen lassen.



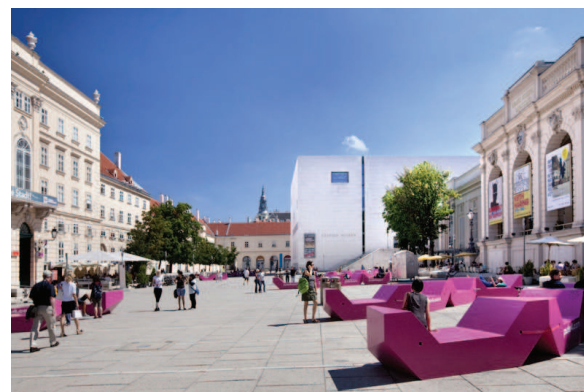
Wirtschaft und Infrastruktur

Im Bereich der Gampenstraße soll die öffentliche Zone mit den Funktionen Wohnen für Jungfamilien entstehen. Im Erdgeschoss werden Geschäfte mit Dienstleistung und Handel diesen Raum beleben.

Der öffentliche Bereich reicht weit nach hinten und deckt die notwendigen Nutzungen einer qualitativen Infrastruktur ab. Ein heterogenes Gebiet entsteht und bildet ein neues interessantes Quartier für die Stadt, eingebettet zwischen Untermaier Bahnhof und der Gewerbezone.

Kunst und Kultur

Im Bereich der „Rossi Kaserne“ finden nun, seit der Bekanntgabe des Tauschgeschäftes zwischen dem Land und des Verteidigungsministerium, jeweils künstlerische Veranstaltungen im Sommer statt. Diese Bewegung ermöglicht dem Bürger, nach jahrzehntelangem Zutritt Verbotes, nun endlich die Möglichkeit sich am Gelände aufzuhalten. Die Kunstszene soll hier in Zukunft mehr Raum zur Entfaltung finden und wird dazu bei tragen eine Beziehung zu diesem besonderen Gebiet aufzubauen und eine neue Identität zu erschaffen. Direkt gegenüber dem Pferderennplatz entsteht ein öffentlicher Raum der zum kulturellen und künstlerischen Zwecke genutzt wird. Der Innenhof bietet die Möglichkeit eines privateren Raumes der wie des Museums Quartier Raum zum Verweilen bietet.



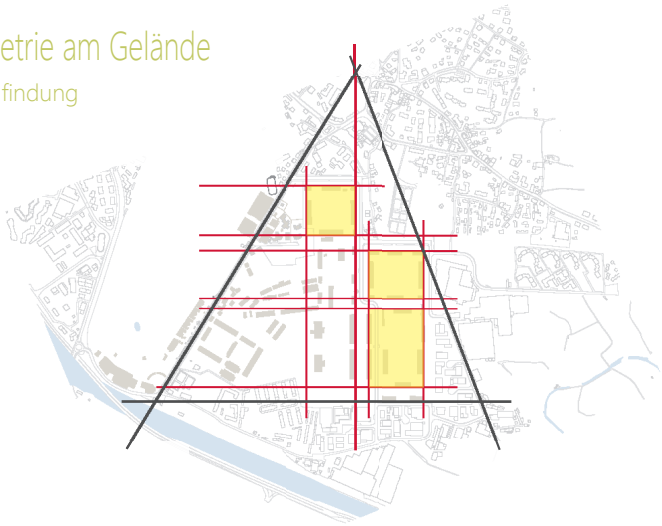
links

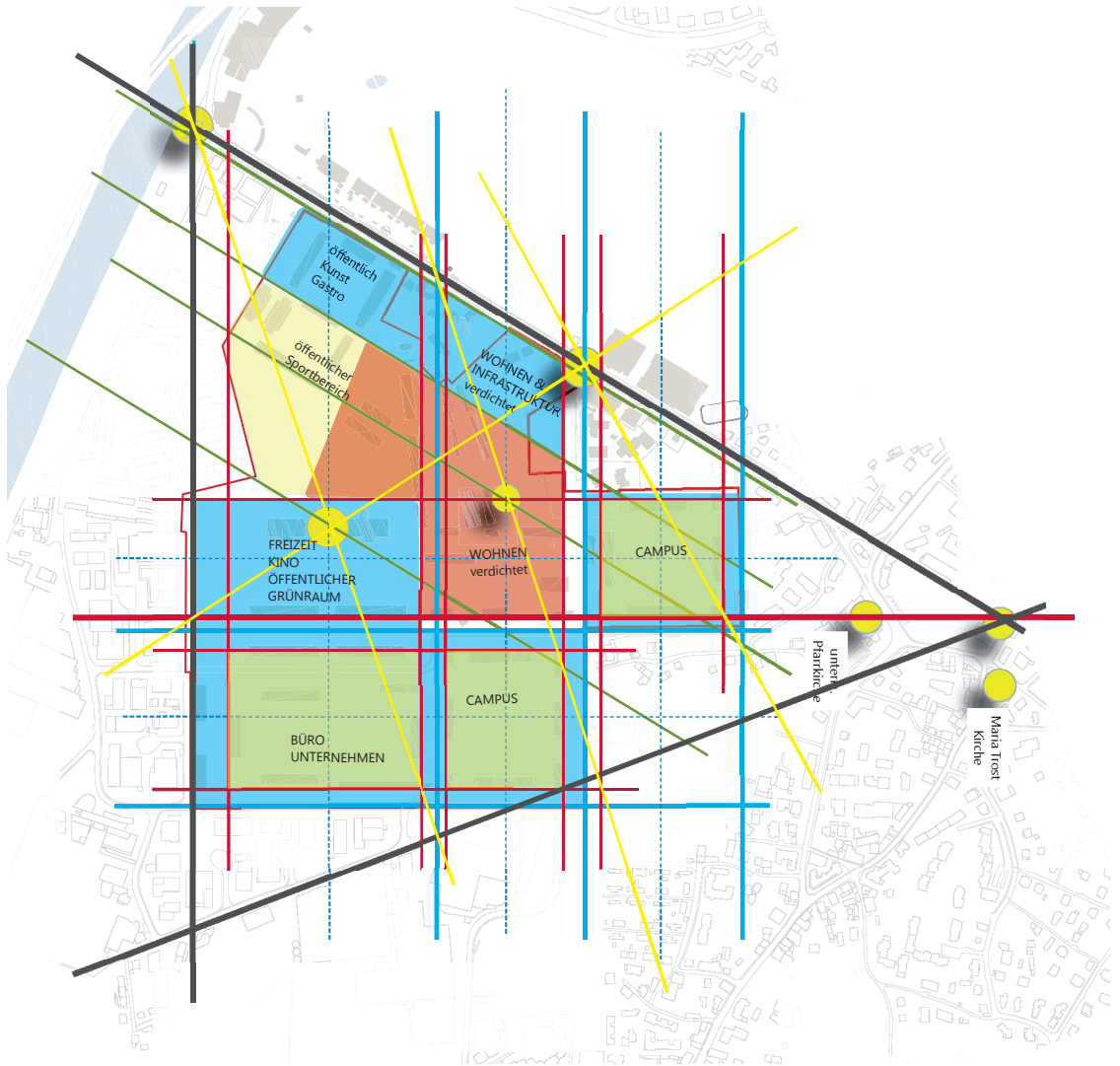
- [117] „Die Schlange“ Berlin
- [118] Schaubild Stadthäuser
- [119] Fußgängerallee
- [120] Kinderspielplatz
- [121] Sportflächen
- [122] Kletterpark

rechts

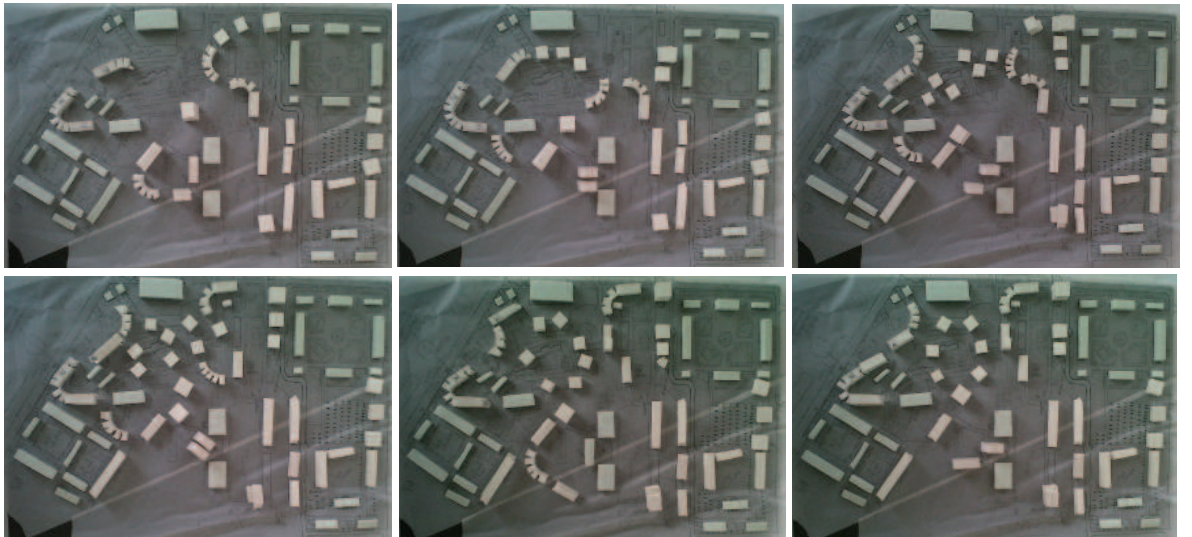
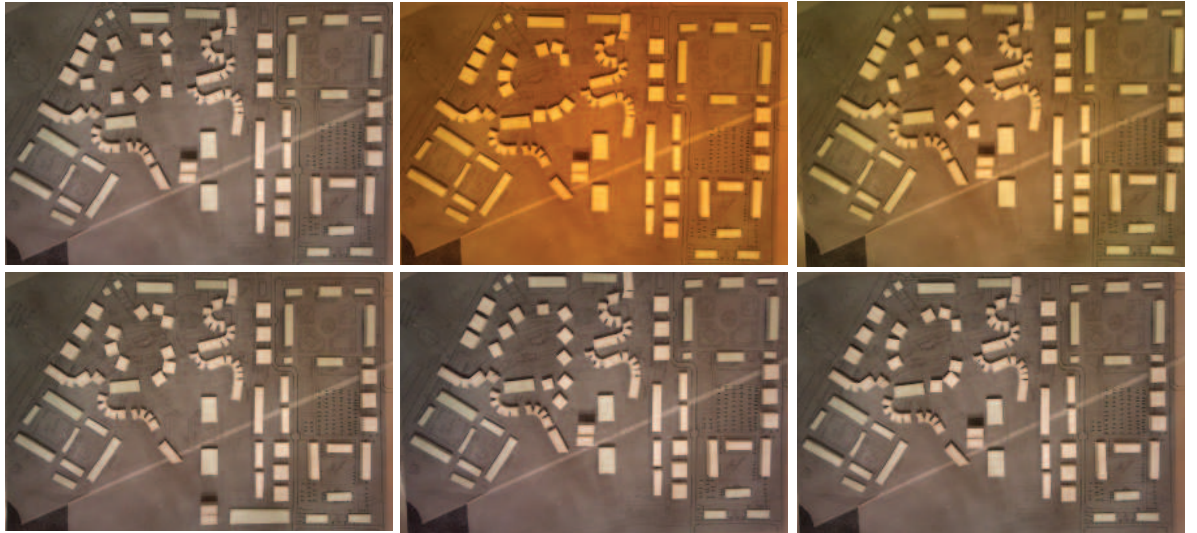
- [123] Campus altes AKH Wien
- [124] Campus altes AKH Wien
- [125] Campus altes AKH Wien
- [126] Museumsquartier

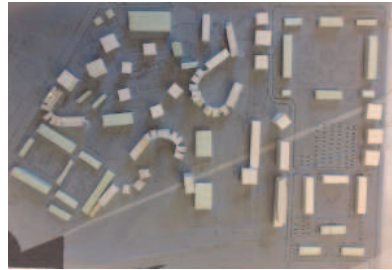
Geometrie am Gelände
Flächenfindung





Modellfoto Studie Gebäudeanordnung





Machbarkeitsstudie
 Inhalte



- Straßenraum aufwerten und entschleunigen
- Verbindung/ Beziehung Areal & Straßenraum
- Wohnen verdichten Neue Identität
- Öffnung nach Innen zum öffentlichen Bereich und Wohnen
- Öffentliche Park/Freizeitanlage
- Verbindung der Grünbereiche mit den Kernbereichen





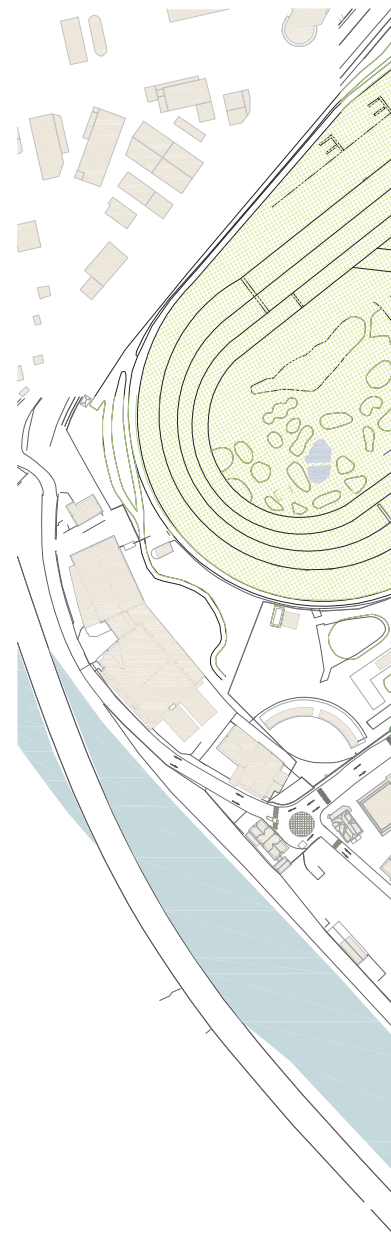
links

[129] Raumprogramm

rechts

[130] Schwarzplan

Masterplan



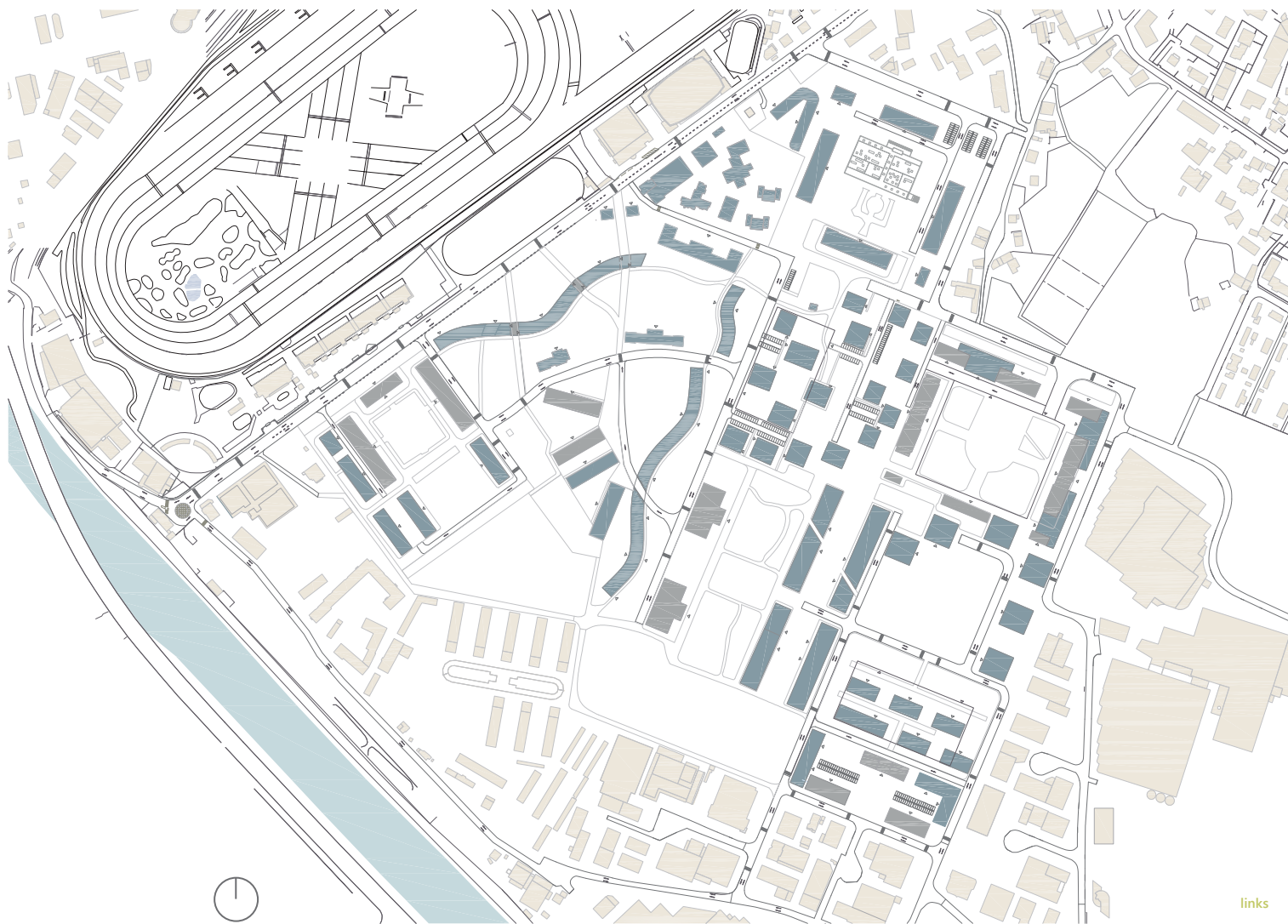


Bauweisen am Planungsgebiet

Gebäudehöhen am Planungsgebiet



Verkehrsplan und Eingänge



links

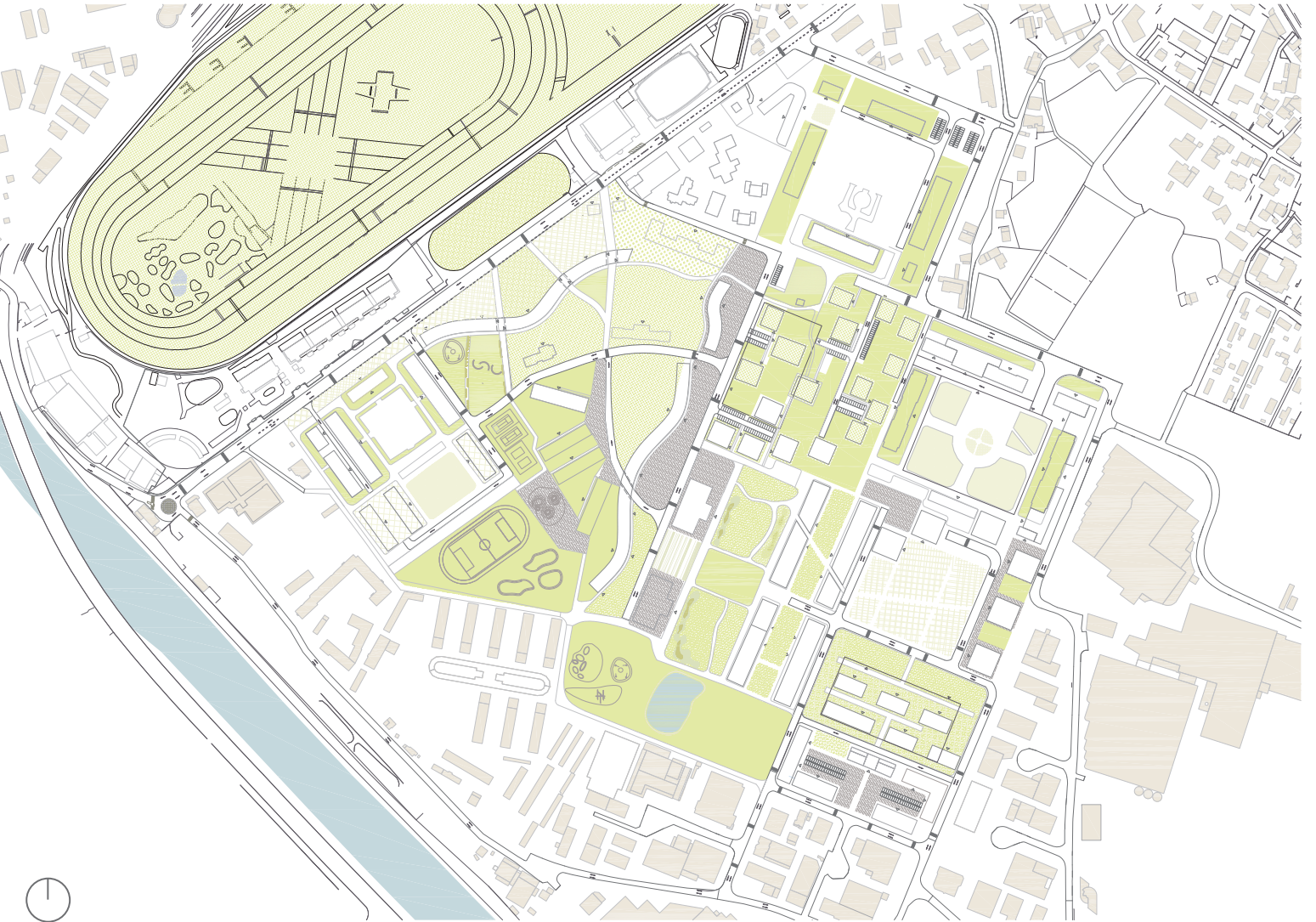
[132] Gebäudehöhen

rechts

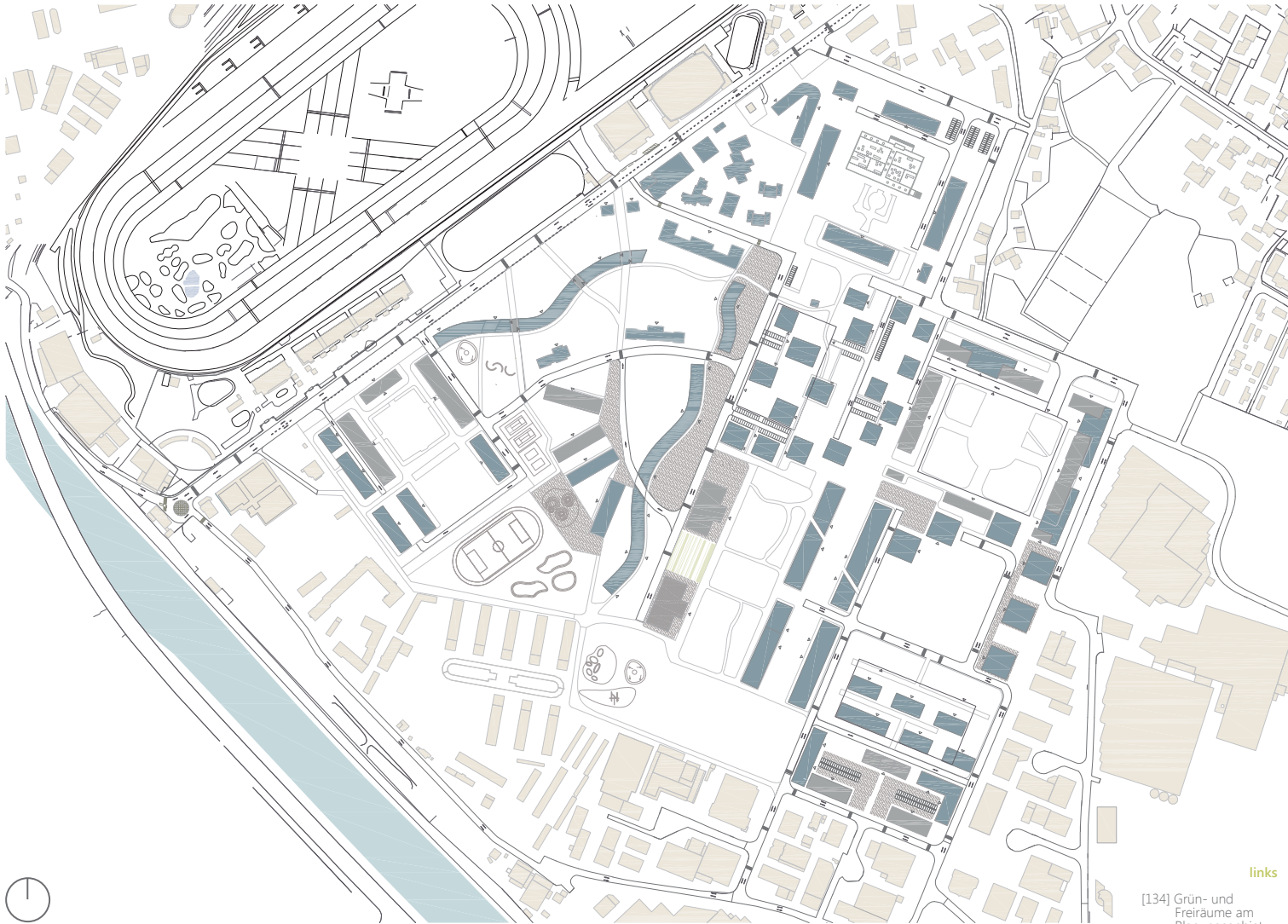
[133] Verkehrsplan
und Eingänge

Grün- und Freiräume

Grün- und Freiräume am Planungsgebiet



Plätze am Planungsgebiet



links

[134] Grün- und
Freiräume am
Planungsgebiet

rechts

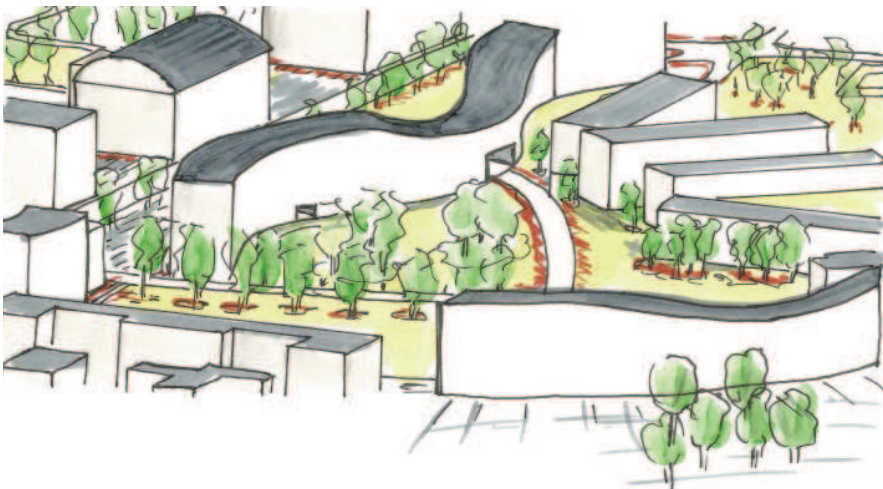
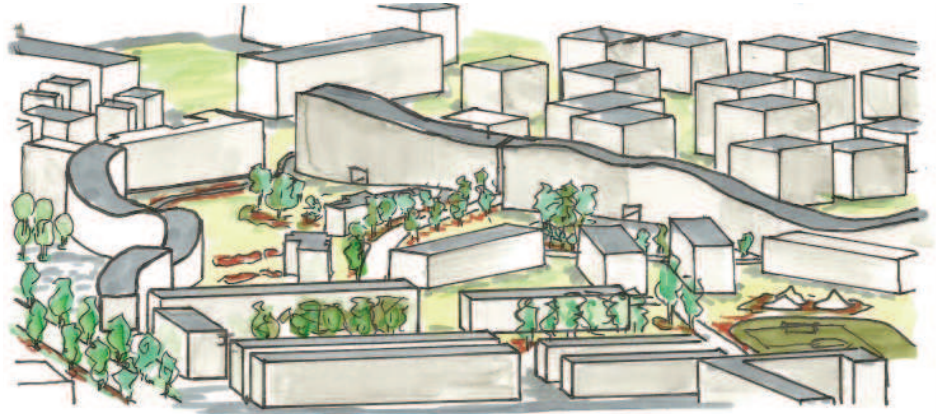
[135] Plätze
am Planungsgebiet

Wohnen

Jungfamilien und Studentenwohnen, betreutes Wohnen



Schaubilder



links

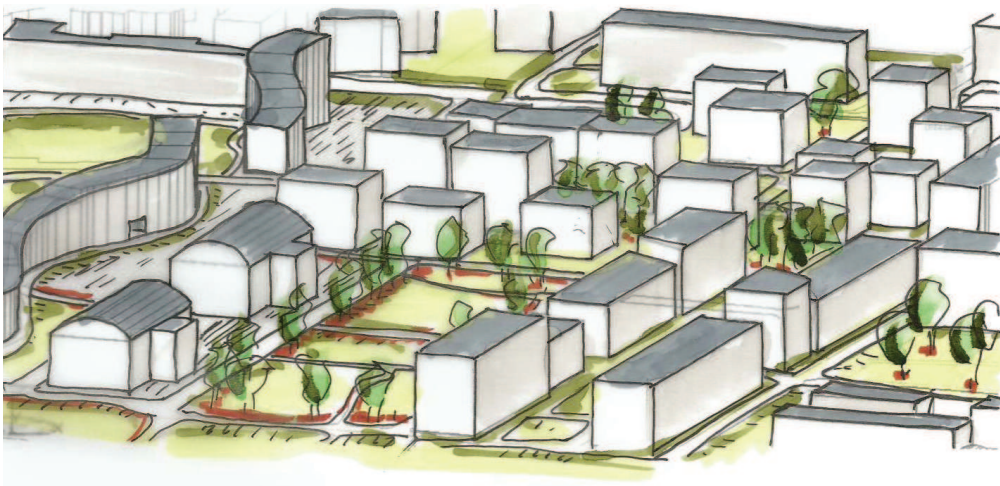
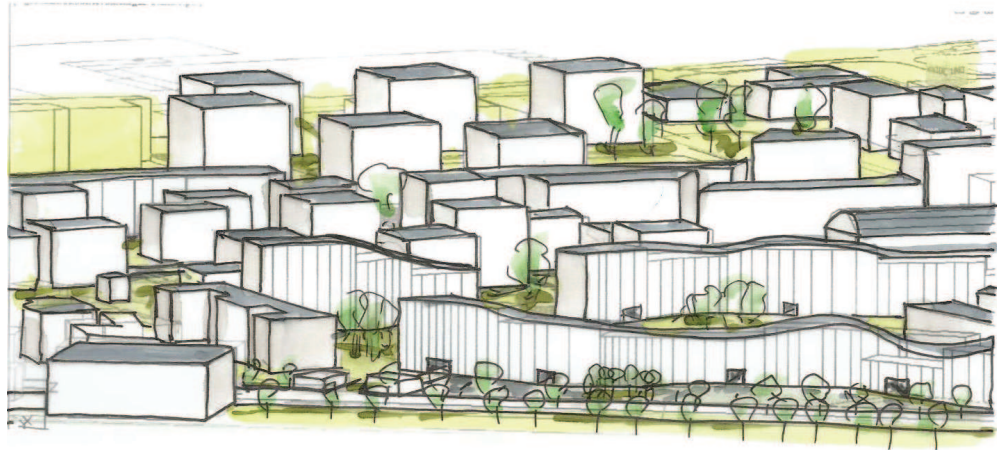
[136] Milleustudie
Wohnen

rechts

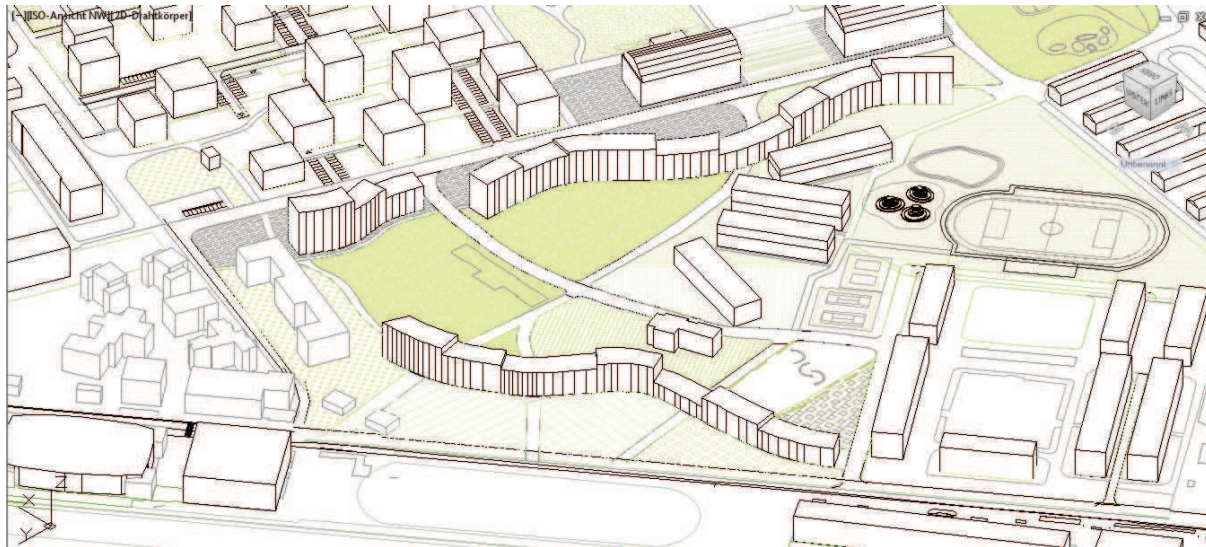
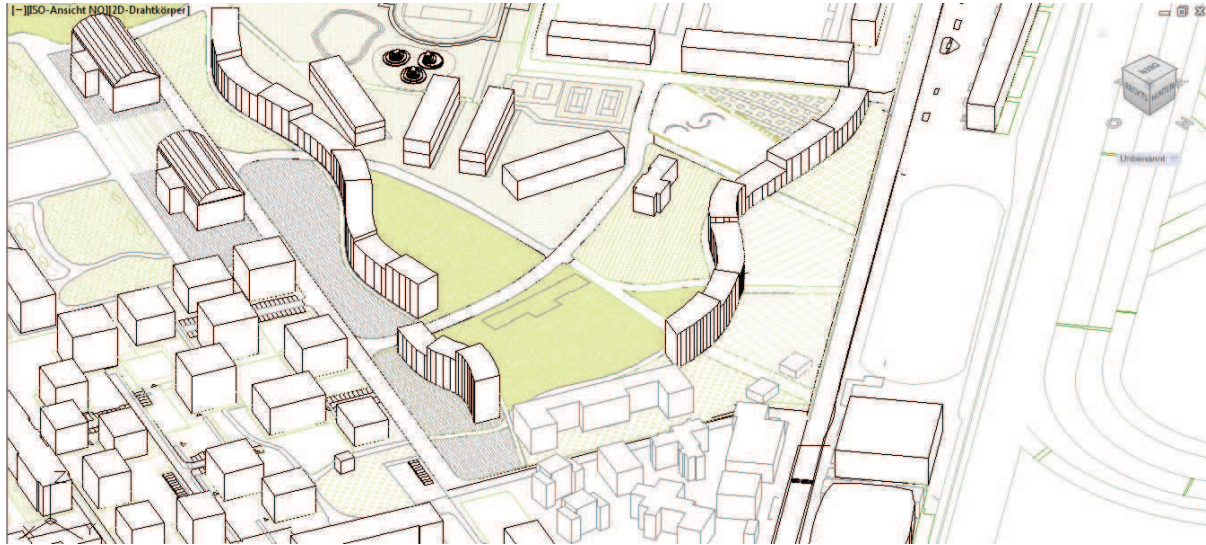
[137] Schaubilder

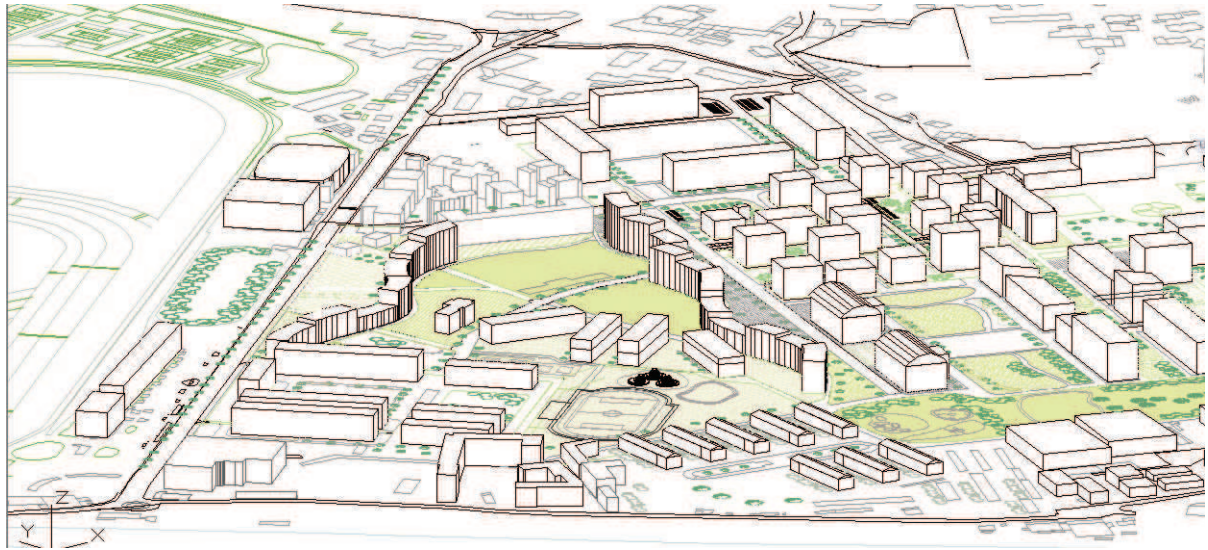
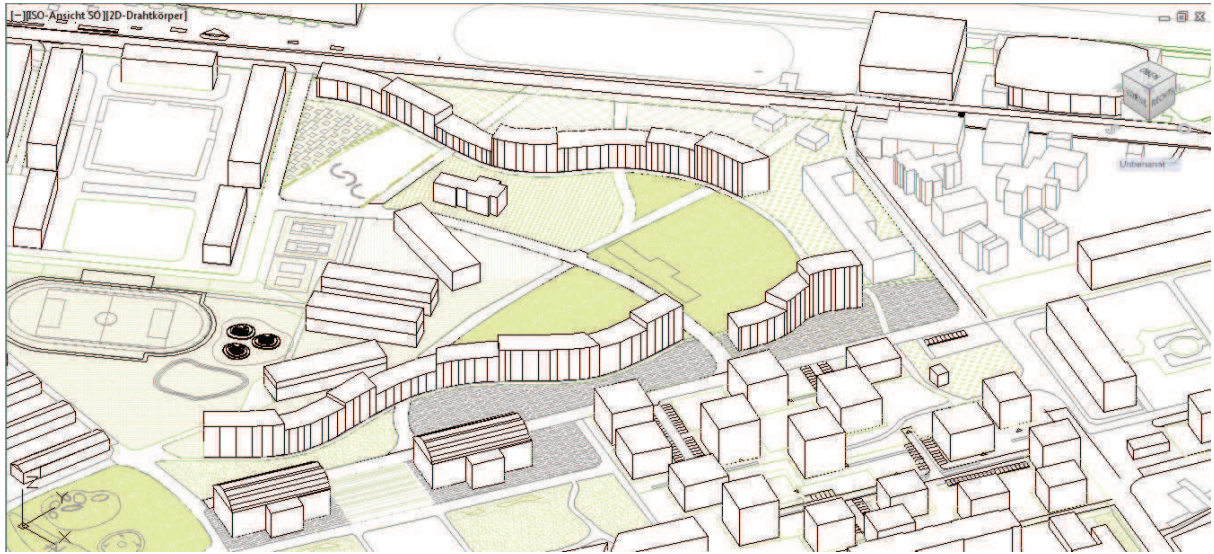


Schaubilder



Schaubilder





Quellenverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

Quellenverzeichnis

- [1] www.wikipedia.org/wiki/Südtirol
- [2] www.wikipedia.org/wiki/Bozen
- [3] Landesinstitut für Statistik; Autonome Provinz Bozen-Südtirol / Volkszählung 2001; Berechnung des Bestandes der drei Sprachgruppen in der Provinz Bozen-Südtirol - ASTAT Information Nr.17 August 2002
- [4] Landesinstitut für Statistik, Autonome Provinz Bozen-Südtirol; <http://www.provinz.bz.it/astat/de/themen/volkszaehlung-sprachgruppen.asp>
- [5] ASTAT; Schriftenreihe 141; „Dauersiedlungsgebiet Südtirols 2007“, Seite 17ff; Autonome Provinz Bozen- Landesinstitut für Statistik]
- [6] ASTAT; Info Presse; „Dauersiedlungsgebiet Südtirols 2007“; Autonome Provinz Bozen- Landesinstitut für Statistik.
- [7] ASTAT | Schriftenreihe 141, „Dauersiedlungsgebiet Südtirols 2007“, Seite 17ff; Autonome Provinz Bozen- Landesinstitut für Statistik
- [8] Demographisches Handbuch für Südtirol 2010; Autonome Provinz Bozen- Südtirol- Landesinstitut für Statistik
- [9] ASTAT | Schriftenreihe 141, „Dauersiedlungsgebiet Südtirols 2007“, Seite 17ff; Autonome Provinz Bozen-Landesinstitut für Statistik
- [10] Astat 2004
- [11] <http://www.uni-protokolle.de/Lexikon/Burggrafenamt.html>
- [12] <http://www.burggrafenamt.com>
- [13] <http://www.burggrafenamt.com>
- [14] Ins Licht gebaut; Die Meraner Villen; Ihre Gärten und die Entwicklung der Stadt (1860-1920); 2009
- [15] Ins Licht gebaut; Die Meraner Villen; Ihre Gärten und die Entwicklung der Stadt (1860-1920); 2009
- [16] Anna Pixner Pertoll, S 212; Ins Licht gebaut
- [17] Ins Licht gebaut; Die Meraner Villen; Ihre Gärten und die Entwicklung der Stadt (1860-1920); 2009
- [18] Ins Licht gebaut; Die Meraner Villen; Ihre Gärten und die Entwicklung der Stadt (1860-1920); 2009
- [19] Anna Pixner Pertoll, S 221; Ins Licht gebaut
- [20] Ins Licht gebaut; Die Meraner Villen; Ihre Gärten und die Entwicklung der Stadt (1860-1920); 2009
- [21] Anna Pixner Pertoll, S 236; Ins Licht gebaut
- [22] Anna Pixner Pertoll, S 241; Ins Licht gebaut
- [23] Ins Licht gebaut; Die Meraner Villen; Ihre Gärten und die Entwicklung der Stadt (1860-1920); 2009
- [24] Merans Historische Parkanlagen; Gestaltungslinien; <http://www.wohnbau.tuwien.ac.at/downloads/Archiv/Entwerfen/MERAN/historisches/pekM.pdf>
- [25] Müller/ Schmitt/ Selle 2003, 73-74“; Stadtentwicklung rückwärts! Brachen als Chance?
- [26] „Das Land Südtirol“, 7/2011; <http://www.provinz.bz.it/land/landesregierung>

Abbildungsverzeichnis

1. Luftbild Meran Kasernenareal; www.maps.google.de
2. Südtirol Gebirgskarte; vallialtoatesine.wordpress.com
3. Tirol-Südtirol- Trentino Karte; www.redakteur.cc
4. Italienkarte; www.thu.at
5. Sprachgruppenkarte; <http://www.provinz.bz.it/astat/>
6. Südtiroler Gebirgslandschaft; www.alpinforum.com
7. Grafiken: Besiedelung, Grundfläche Dauersiedlungsgebiet; Letizia Mirandola
8. Panorama Meran; Letizia Mirandola
9. Luftbild Stadtzentrum Meran; maps.google.it
10. Karte Südtirol Regionen; Letizia Mirandola
11. Karte Südtirol Verkehrsnetz;
www.hausmoula.com/layout/karte-suedtirol.gif
12. Luftbilder Gemeinden Burggrafenamt; maps.google.it
13. Landkarte Meran Umgebung;
www.vallialtoatesine.wordpress.com
14. Fluss Etsch; www.rasnerhof.com
15. „Knottenkino“, Blick auf Meran Umgebung;
www.alpenverein.it
16. „Waal Weg“ bei Meran; www.lana.info
17. Panoramablick auf Meran und Kurhaus; blog.skiforum.it
18. Stadtmotive Meran
commons.wikimedia.org
commons.wikimedia.org
suedtirol.sabiasque.it
Fotomaterial von Letizia Mirandola
www.fw-christine.it
www.suedtirol-ferien.it
www.lexikon.freenet.de
www.commons.wikimedia.org
www.panoramio.com
www.xn--schnessdtirol-kmb8g.de
www.commons.wikimedia.org
19. Luftbild über Meran; www.suedtirol-luftaufnahmen.com
20. Wandelhallen Meran; commons.wikimedia.org
21. Pferderennplatz Meran; blog.hotel-wessobrunn.com
22. Obermais; www.hotel-meran-blog.com
23. Meran 1858; Ins Licht gebaut; Die Meraner Villen; Ihre Gärten und die Entwicklung der Stadt (1860-1920)
24. „Via Claudia Augusta“; Letizia Mirandola
25. Europakarte; www.thu.at
26. Stadtplan Meran 1858; Ins Licht gebaut; Die Meraner Villen; Ihre Gärten und die Entwicklung der Stadt (1860-1920)
27. Mittelalterlicher Stadtplan; Die Meraner Villen; Ihre Gärten und die Entwicklung der Stadt (1860-1920)
28. Karte Meran Umgebung; en.wikipedia.org
29. Altes Stadtbild Meran; Ins Licht gebaut; Die Meraner Villen; Ihre Gärten und die Entwicklung der Stadt (1860-1920)
30. Linienplan Laubengasse; Ins Licht gebaut; Die Meraner Villen; Ihre Gärten und die Entwicklung der Stadt (1860-1920)
31. Stadterweiterungsplan Meran; Ins Licht gebaut; Die Meraner Villen; Ihre Gärten und die Entwicklung der Stadt (1860-1920)
32. Skizze Erster Bahnhof; Ins Licht gebaut; Die Meraner Villen; Ihre Gärten und die Entwicklung der Stadt (1860-1920)
33. Straßenplan Meran mit Bahnhof; Ins Licht gebaut; Die Meraner Villen; Ihre Gärten und die Entwicklung der Stadt (1860-1920)
34. Stadterweiterungsplan Meran 1881; Ins Licht gebaut; Die Meraner Villen; Ihre Gärten und die Entwicklung der Stadt (1860-1920)
35. neue Bahnhofsanlage Meran; Ins Licht gebaut; Die Meraner Villen; Ihre Gärten und die Entwicklung der Stadt (1860-1920)
36. Erweiterungsplan neuer Bahnhof; Ins Licht gebaut; Die Meraner Villen; Ihre Gärten und die Entwicklung der Stadt (1860-1920)
37. Baulinienplan Meran Umgebung; Ins Licht gebaut; Die Meraner Villen; Ihre Gärten und die Entwicklung der Stadt (1860-1920)
38. Baulinienplan Meran Ober- und Untermais; Ins Licht gebaut; Die Meraner Villen;

- Ihre Gärten und die Entwicklung der Stadt (1860-1920)
 39. Pferderennplatz Meran 1920; Ins Licht gebaut; Die Meraner Villen;
- Ihre Gärten und die Entwicklung der Stadt (1860-1920)
 40. Villenkolonie am Sportplatz; Ins Licht gebaut; Die Meraner Villen;
- Ihre Gärten und die Entwicklung der Stadt (1860-1920)
 41. Pferderennen Meran 1920 ; Ins Licht gebaut; Die Meraner Villen;
- Ihre Gärten und die Entwicklung der Stadt (1860-1920)
 42. Stadtentwicklung Meran; Letizia Mirandola
 43. natürliche gest. Elemente; Letizia Mirandola
 44. Morphologie der Stadt; Letizia Mirandola
 45. Strukturplan Meran; Letizia Mirandola
 46. Stadtviertel Meran; Letizia Mirandola
 47. Übersichtsplan Meran; Letizia Mirandola
 48. Grünräume Stadtzentrum; Letizia Mirandola
www.wohnbau.tuwien.ac.at/downloads/Archiv/Entwerfen/MERAN/historisches/pekM.pdf
49. Luftbild bebauter Ortskern;
<http://gis.gvcc.net/gemmeran/htmlde/index.html>
50. Landschaftsleitplan der Stadt Meran;
<http://gis.gvcc.net/gemmeran/htmlde/index.html>
51. überörtliches Verkehrsnetz Meran; www.maps.google.de
 52. städtisches Streckennetz Meran; www.scalahot.com
 53. Bauleitplan Umfahrungsplan Meran;
<http://gis.gvcc.net/gemmeran/htmlde/>
54. Primärer Verkehrsplan; Letizia Mirandola
 55. Sekundär Verkehrsplan; Letizia Mirandola
 56. Verkehrsplan und Stadtstruktur; Letizia Mirandola
 57. Stadtfelder Meran; www.wohnbau.tuwien.ac.at
 58. Stadtstrukturplan Meran; www.wohnbau.tuwien.ac.at
 59. Luftbild Meran; Letizia Mirandola
 60. Gesamtplan Meran; Letizia Mirandola
 61. Luftbild Planungsgebiet und Umgebung;
www.maps.google.de
62. Flächenvergleich: Luftbilder von Meran, Wien, Bologna und Mailand; Maps.google.de
 63. Morphologie am Planungsgebiet; Letizia Mirandola
 64. Strukturplan Bebauungsstruktur ; Letizia Mirandola
 65. Kasernenareal; Letizia Mirandola
 66. Bereiche der Umgebung; Letizia Mirandola
 67. Strukturplan Wohnen und Gewerbezone; Letizia Mirandola
 68. Nutzungsplan Gewerbezone; Letizia Mirandola
 69. Nutzungsplan Infrastruktur; Letizia Mirandola
 70. Grünräume Umgebung & Funktionen am Gelände; Letizia Mirandola
 71. Impressionen Planungsgebiet; Letizia Mirandola
 72. Impressionen Planungsgebiet; Letizia Mirandola
 73. Bestandsbilder Kasernenareal; Letizia Mirandola
 74. Zugänge am Kasernenareal; Letizia Mirandola
 75. Räumliche Grenzen am Planungsgebiet; Letizia Mirandola
 76. Kapitalwert; Letizia Mirandola
 77. Geschossanzahl der Gebäude; Letizia Mirandola
 78. Freiräume am Gelände; Letizia Mirandola
 79. Grünräume am Gelände; Letizia Mirandola
 80. Baumbestand am Gelände; Letizia Mirandola
 81. Planungsgebiet, Letizia Mirandola
 82. Luftbild Kasernenareal; www.maps.google.de
 83. Graphik Leitbild, Letizia Mirandola
 84. Darstellung Entwurfsprinzipien, Letizia Mirandola
 85. Zugänge am Planungsgebiet, Letizia Mirandola
 86. Entwicklungspotentiale, Letizia Mirandola
 87. Interventionen am Planungsgebiet, Letizia Mirandola
 88. Räumliches Konzept und Beziehungen, Letizia Mirandola
 89. Nordwest Umfahrung Meran;
http://www.meranleitbild.com/demenu08_1.htm
90. Stadtplan 1930; Stadtarchiv Meran
 91. Stadtplan 1935; Stadtarchiv Meran
 92. Grafik Verkehrsnetz am Planungsgebiet, Letizia Mirandola
 93. Karte Meran; www.maps.google.de
 94. Verkehrsplan PKW, Letizia Mirandola
 95. Verkehrsplan Fuß- und Fahrradwege, Letizia Mirandola

96. Verkehrsnetz gesamt, Letizia Mirandola
97. Grafik Grünräume, Letizia Mirandola
98. Platzsituation;
<http://www.muenchenarchitektur.com/images>
99. Fuß/Radwege; www.adfc-bw.de
100. Schaubild Wohnhäuser; www.muenchen.de
101. Fußgängerallee; www.myheimat.de
102. Sportflächen;
www.berlin-sued.phorms.de/Ueber-uns/Unsere-neuen-Sportflaechen
103. Kinderspielplatz; <http://www.wochenanzeiger-muenchen.de/images/2010>
104. Kletterpark; <http://www.playground-landscape.com/media/article/108>
105. Allestrasse Gampenstraße; www.maps.google.de
106. Parklandschaft; <http://www.holidaycheck.at/data/urlaubsbilder/mittel/41/1156708272.jpg>
107. Eingang Innenhof „Battisti Kaserne“
108. Platzsituation; <http://www.muenchenarchitektur.com/images/15721/14995.jpg>
109. Innenhof „Rossi Kaserne“; digilander.libero.it
110. Eingang „Rossi Kaserne“; www.gemeinde.meran.bz.it
111. Schaubild Wohnanlage; <http://www.flickr.com/photos/steffreichert/4296632710/>
112. Studentenwohnheim; <http://europaconcorsi.com>
113. Schaubild Stadthäuser; www.journal.bsla.ch
114. „Die Schlange“ Berlin; www.poettinger.com
115. Studentenwohnheim; german.cri.cn
116. Grafik Inhalte, Letizia Mirandola
117. „Die Schlange“ Berlin; www.poettinger.com
118. Schaubild Stadthäuser; www.muenchen.de
119. Fußgängerallee;
www.myheimat.de/bad-arolsen/kultur
120. Kinderspielplatz; www.wochenanzeiger-muenchen.de
121. Sportflächen; <http://www.berlin-sued.phorms.de/Ueber-uns/Unsere-neuen-Sportflaechen>
122. Kletterpark; www.haltungsbewegung.de
123. Campus altes AKH Wien; event.univie.ac.at
124. Campus altes AKH Wien; www.kopperarchitektur.at
125. Campus altes AKH Wien; campus.univie.ac.at
126. Museumsquartier; www.leopoldmuseum.org
127. Geometrie am Planungsareal, Letizia Mirandola
128. Fotostudie Modell, Letizia Mirandola
129. Raumprogramm, Letizia Mirandola
130. Schwarzplan, Letizia Mirandola
131. Masterplan, Letizia Mirandola
132. Gebäudehöhen, Letizia Mirandola
133. Verkehrsplan und Eingänge, Letizia Mirandola
134. Grün- und Freiräume am Planungsgebiet, Letizia Mirandola
135. Plätze am Planungsgebiet, Letizia Mirandola
136. Milieustudie Wohnen, Letizia Mirandola
137. Schaubilder, Letizia Mirandola