

Neugestaltung und Revitalisierung des Bahnhofareals in Bozen

Betereuer Doytchinov Grigor Ao. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Techn.

Tobia Paoli

Graz, Oktober 2012

Deutsche Fassung:
Beschluss der Curricula-Kommission für Bachelor-, Master- und Diplomstudien vom 10.11.2008
Genehmigung des Senates am 1.12.2008

EIDESSTATTLICHE 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

.....
(Unterschrift)

Englische Fassung:

STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not 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.

.....
date

.....
(signature)

Vorwort

Vor 150 Jahren wurde der Bahnhof Bozen errichtet und verbindet seit diesem Zeitpunkt Südtirol mit Europa. Das Areal weitete sich aus, ein strukturiertes städtebauliches Konzept fehlte jedoch bis dato.

Der heutige Bahnhof stellt eine Trennung der Stadt in zwei Teile dar, die es gilt wieder zu einem Ganzen zu verbinden. Stadtviertel, wie der Bozner Boden und Rentsch, wurden zu Randbezirken.

Durch die Neugestaltung des Bahnhofareals soll dies rückgängig gemacht und aus Trennung Verbindung entstehen, um ein neues städtisches Zusammenleben zu ermöglichen.

Bedingung dafür ist die Verlegung des Güterverkehrs, um den Ort für eine moderne und zeitgemäße Bahnhofstruktur frei zu geben.

Die Visionen der Planer beinhalten die Entwicklung eines neuen Stadtviertels mit Grünflächen, Parkanlagen, Straßen und Plätzen.

Für das Wohnen ist der Bereich Richtung Ritten vorgesehen, da dort die nötige Besonnung gegeben ist. Der Bereich am Fuße des Kohlerer Berges soll Gewerbebauten, öffentlichen Gebäuden und Dienstleistungseinrichtungen Platz bieten.

Im Vordergrund steht die optimale Vernetzung von Bahn, Bus, Seilbahn, Radweg- und Fusswegsystem.

Das Bahnhofareal wird somit nach Neuentstehung zu einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt für das gesamte Land.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
Inhaltsverzeichnis	6
Geschichte	7
Die Stadt	7
Die geschichtliche Entwicklung des Bahnhofgeländes	10
Das Bahnhofsgelände und die umliegende Stadt	15
Die Umgebung des Gebiets	17
Die Besiedelung	21
Die funktionellen Bereiche	25
der Stadt	25
Das Straßennetz und der Stadtverkehr	27
Das Straßennetz	27
Der öffentliche Verkehr im Bereich des Bahnhofs	29
Der individuelle Stadtverkehr	29
Der Busbahnhof	30
Ferropfan	35
Das Projekt	37
Die unveränderlichen städtebaulichen Elemente	37
Die Verlegung des Bahnhofs	40
Längsprofil des Schienenbündels	45
Höhenprofils des Schienenbündel	48
Das Intermodalzentrum	49
Das Verkehrssystem	50
Die geplanten Nutzungen	60
Öffentliche Räume, Parks und Plätze	65
Nachwort	73
Anhang	75
Ein WOHN-PARK und ein NEUES ZENTRUM für Bozen	75
Vorstudie zur NEUGESTALTUNG des BAHNHOFSGELÄNDES	78
Carlo Azzolini, Klaus Kompatscher, Claudio polo	78
Das BAHNSYSTEM als ELEMENT STÄDTISCHER INTEGRATION ein mögliches Szenario	86
Edoardo Cappuccio, Giuseppe Donato, Tomaso Macchi Cassia	86
ARBO,1. Preis	90
ARBO,2. Preis	98
ARBO,3. Preis	104
Quellenverzeichnis	107

Geschichte

Die Stadt

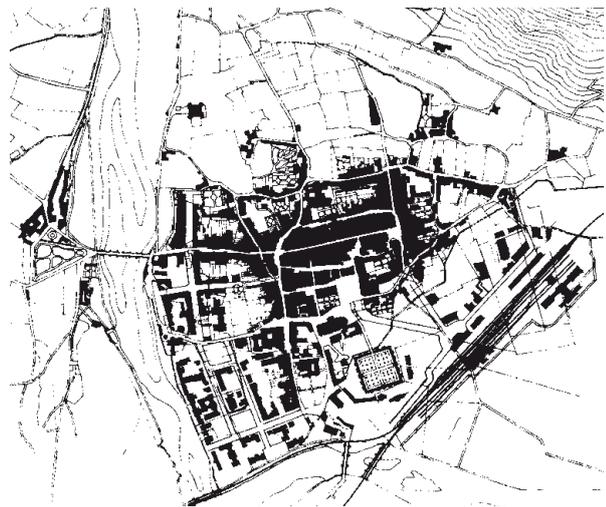
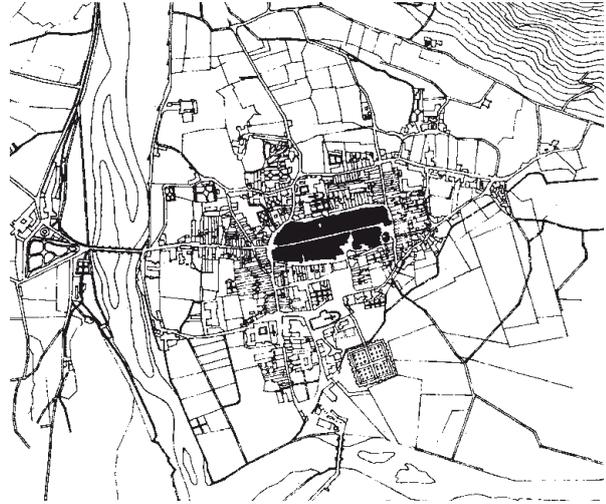
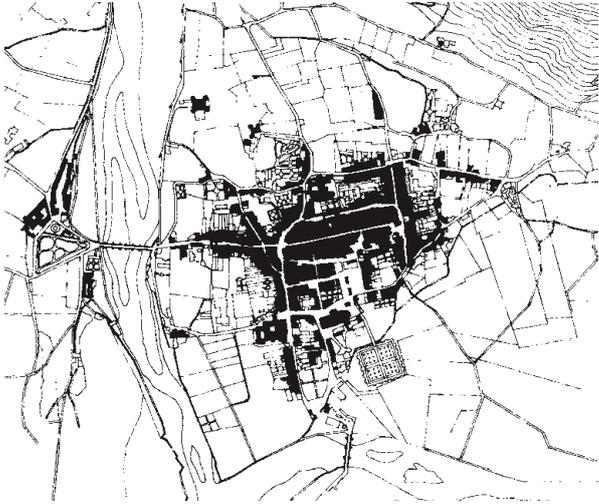
Die Geschichte der Stadt Bozen ist reich an Ereignissen. Bereits im 12. Jahrhundert war Bozen von frühstädtischen Formen der Ansiedlung geprägt. Diese Entwicklung ging der Initiative der Bischöfe von Trient voraus, die den Bozener Raum als Marktsiedlung entstehen ließen.

Die Phase der Urbanisierung wurde von den regionalen Herrschaftsträgern vorangetrieben. Dazu gehörten die Grafen von Eppan, Tirol-Görz, Morit-Greifenstein und die Edelfreien von Wangen.

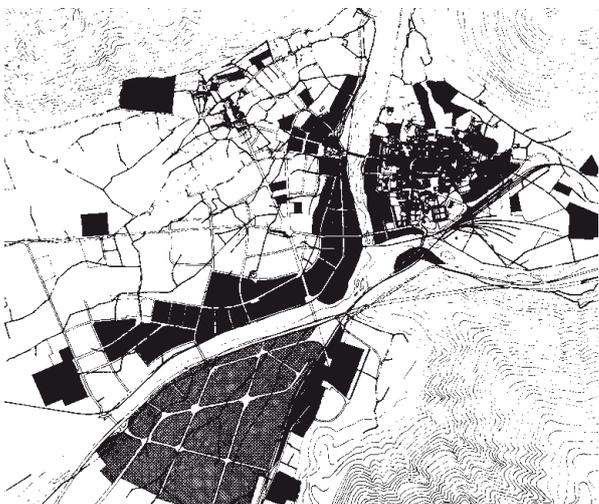
Jedoch ging diese Phase nicht ohne Konflikte vonstatten, sondern mündete vielmehr in kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen den Bischöfen von Tirol und den Grafen Tirols. Der Sieg dieser Auseinandersetzung wurde von Tirol davongetragen.

Im Jahr 1363, nach dem Übergang Tirols an das Haus Habsburg, konnte eine neue Phase der wirtschaftlichen und sozialen Konjunktur beginnen. Dies fand Ausdruck im Privileg des Stadtrats im Jahre 1442, das der Stadt Bozen von König Friedrich III. zuteil wurde.

Unter Erzherzog Sigmund im Laufe des 15. Jahrhunderts und unter König Maximilian I. im 16. Jahrhundert entwickelte sich die Stadt Bozen zu einem wirtschaftlichen und politischen Zentrum der Grafschaft Tirol. Dazu gehörte die Errichtung des einheitlichen Landgerichts Gries-Bozen und der zunehmend stabilen pfarrkirchlichen Organisation. Dies stellte eine Begünstigung für die Bezirke Gries und Zwölfmalgreien am Rande Bozens dar.



Bozen
1607, 1914, 1940 und 1977



Die Stadt Bozen entwickelte sich im Laufe des 16. und 17. Jahrhunderts zu einem bedeutenden städtischen Zentrum für Zuwanderer aus süddeutschen und österreichische Ländern, was zu einer spezialisierten Handwerker- und Händlerkultur in diesem Gebiet beitrug.

Claudia de Medici errichtete in den Jahren 1633/35 aufgrund dieser Entwicklung in Bozen ein Handelsgericht, das Merkantilmagistrat.

In den Lauben der Stadt kam es zu einer immer größer werdenden Anzahl an Kaufleuten, die vom Verkauf aus Weinprodukten, dem Transportgewerbe und Messewesen profitierten. Somit wurde der Grundstein im Bereich des Wandels der Wirtschafts- und Sozialstruktur gelegt.

Das spannungsreiche Verhältnis der Stadt Bozen, als urbanes Zentrum und dem umliegenden Land, unterschied sich im sozialen Raum wie im rechtlichen Sinn. Die Impulsgebung von Außen wirkte dank der Ausbildung einer autonomen Sphäre auf das Umland zurück.

Aufgrund dieser Grundbedingungen ist Bozen bis heute im architektonischen und räumlichen Gefüge der Stadt zu sehen. Gebäude, Straßen und Namen von Örtlichkeiten zeugen ihrer mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Vergangenheit. Als Beispiele können die Verwaltungssitze der Bischöfe von Trient, der Habsburger und Tiroler Landesherren, die Handelshäuser und die beeindruckenden Burgen und Ansitze in und um Bozen genannt werden.¹

1 vgl. Obermair, 2005

Die geschichtliche Entwicklung des Bahnhofgeländes

Vor Entstehung der Eisenbahn bestand die Stadt Bozen aus drei Stadtkernen: der Gemeinde Bozen, bestehend aus der Innenstadt, die um die Laubengasse mit mittelalterlichen Stilelementen gebildet wurde, der Gemeinde Zwölfmalgreien unter dem Köhlerberg und der Ortschaft Gries, unter den Hängen des Guntschnaberges.

Durch Initiative von Ingenieur Negrelli und der Wiener Gesellschaft Südbahn, die im Besitz der Familie Rothschild war, wurden 1859 sowohl der Bahnhof, als auch die Strecke nach Verona für den Eisenbahnverkehr freigegeben. 1864 begannen die Arbeiten zur Erstellung der Brennerbahn, die vier Jahre später erstmals ihren Betrieb aufnahm. 1871 kam die Strecke Franzensfeste-Villach hinzu. Im selben Jahr wurde die Pustertaler Bahn eröffnet, 1881 die Verbindungsstrecke Meran-Mals vollendet.

Innerhalb von zwanzig Jahren wurde ein Bahnhof errichtet, der Bozen mit Mitteleuropa verband und sich zudem positiv auf die lokale Wirtschaft auswirkte. Dazu zählten:

die Förderung internationaler Handelsgeschäfte und der Aufschwung im Tourismusbereich aufgrund vermehrter Kuraufhalte und Aktivitäten am Berg, wodurch die gesamte Stadt auch in finanzieller Sicht profitierte.

Um die Jahrhundertwende entstanden im Jahr 1882 vor dem Bahnhof und den umliegenden Eisenbahnanlagen das Palais Widmann, Sitz

der Landesregierung und 1884 das Hotel Viktoria. Weiters wurden neue Verbindungen mit dem Umland geschaffen: 1898 kam es zur Einweihung der Bahnstrecke Bozen-Kaltern, die 1903 mit der Seilbahn zum nahegelegenen Mendelpass vervollständigt wurde.

1907 fand die Eröffnung der Zahnrad und Reibungsbahn Bozen-Ritten statt, wodurch man zum Rittner Hochplateau gelangte. 1909 entstand in der Bozener Altstadt die Grieser Bahn, welche die Bahnstation mit dem Erholungsort Gries verband. 1914 wurde der Betrieb der Strecke Sankt Jakob, im Süden Bozens, aufgenommen, die im Lauf der Jahre bis zur Gemeinde Leifers verlängert wurde.

Angiolo Mazzoni, Architekt der Abteilung Arbeiten und Bauwerke der Staatseisenbahn, übernahm 1924 im Rahmen des Modernisierungsprozesses, das Projekt der Renovierung des Bahnhofes im architektonischen Sinn.

Die Grundstruktur des österreichischen Gebäudes sollte erhalten bleiben, dennoch in Grundriss und Höhe eine Erneuerung erfahren. Der zentrale Baukörper wurde vergrößert, die Flügel in Richtung Bozen und Verona neu angelegt. Die Fassade betreffend, entstanden acht Hauptsäulen, die gegenüber dem Straßenniveau erhöht lagen, das zu einer monumentalen Gesamtansicht führte.

Der Nordflügel des Gebäudes lag im Gegensatz zu den anderen Gebäuden erniedrigt, um den einzigartigen Blick auf die umliegenden Berge nicht zu versperren. Hier wurde als architektonisch wertvolles Element ein Uhrturm errichtet, das Mazzoni vom Stuttgarter Hauptbahnhof

übernahm.

1934 wurde die Gestaltung der Stadt und des Bahnhofs dem Architekten Marcello Piacentini übertragen, wodurch das stetige Wachstum der Stadt mitberücksichtigt wurde.

Im Bereich des Bahnhofes war die Errichtung von Sozialwohnungen vorgesehen. Somit musste sich die Umgestaltung des Bahnhofareals auf die vorgegebenen Platzmöglichkeiten beschränken, worunter die Lebensqualität in diesem Raum litt, da kein klar definierter Bebauungsplan zur Verfügung stand.²

Die Aufwertung des Bahnhofsgeländes wurde 1995 vom Landesentwicklungs- und Raumordnungs- und Bauleitplan (LEROP) aufgegriffen. Dieser Plan besagte, dass *“das wichtigste Ziel des Projekts ist die höchstmögliche bauliche Nutzung des Bahnhofsareals von Bozen, wie von den im LEROP bereits definierten Modellen und Zielen für die Entwicklung der Siedlungen vorgegeben: Die zentrale Lage und die Ausdehnung des Bahnhofsgeländes, seine optimale Erreichbarkeit (Züge), seine Nähe zur Altstadt und zu den verschiedenen Gebäuden der Landesverwaltung rechtfertigen ein diesem Projekt angemessenes Engagement, für das bereits die prinzipielle Zustimmung der Eisenbahnverwaltung, der Landesregierung und der Gemeinde Bozen vorliegen. Im Projekt sind verschiedene Möglichkeiten zur Nutzung des Bahnhofsgeländes vom urbanistischen, technischen und wirtschaftlichen Standpunkt zu prüfen und im Rahmen der vom Gemeindebauleitplan festgelegten Ziele zu untersuchen.”*³

3 vgl. Landesentwicklungs- und Raumordnungsplan, Südtirol - Leitbild 2000, 1995 nach Assessorat für Urbanistik der Gemeinde Bozen, 2010, S. 49



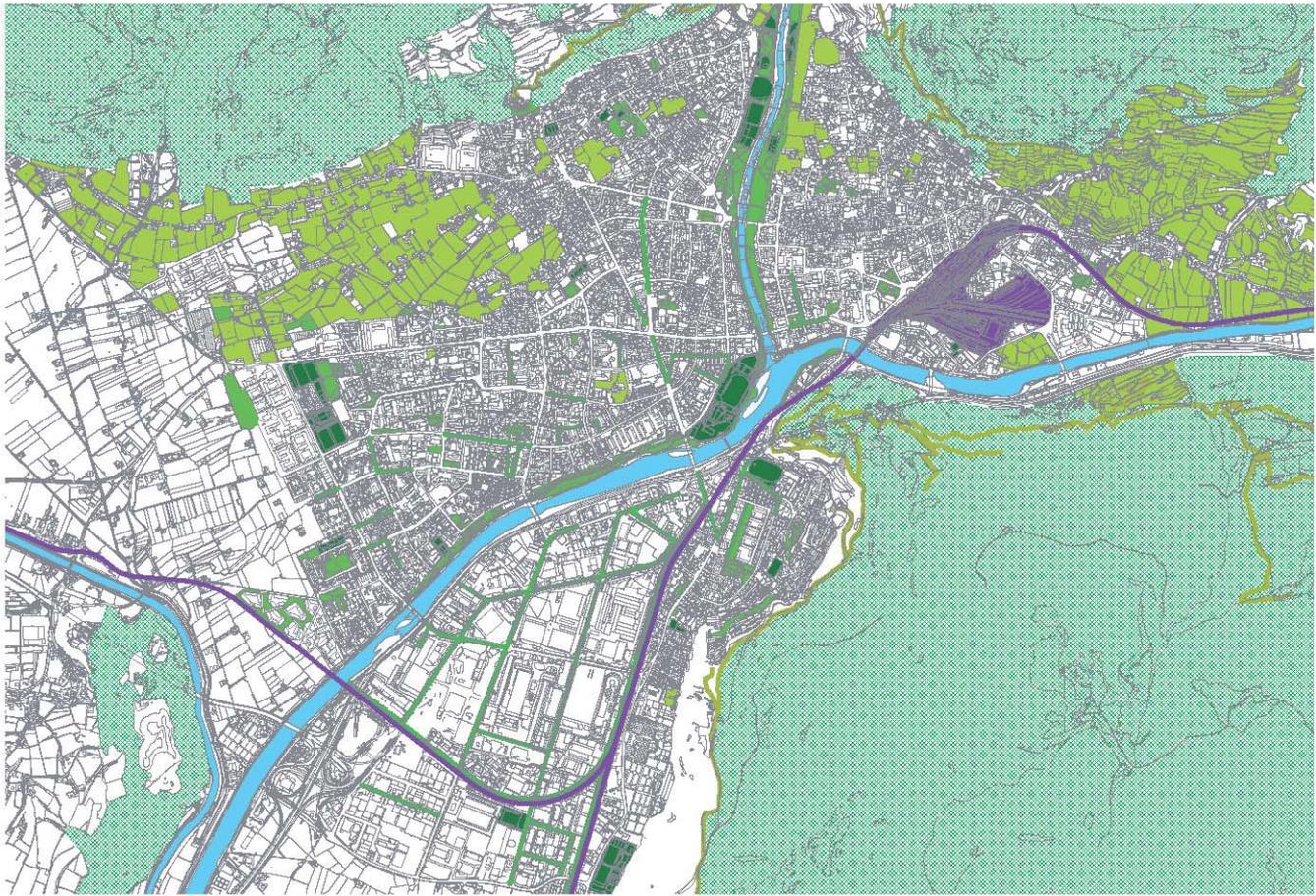


Das Bahnhofsgelände und die umliegende Stadt

In der Umgestaltung der Stadt Bozen nahm der Bau der Brenner Eisenbahn und der Bau des Bahnhofs in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einen wichtigen Platz ein. Die darauffolgenden Maßnahmen, sowie der Bau der Güterumfahrung Kardaun-Auer und die Umgestaltung des Bahnhofsgeländes, hatten maßgebliche Auswirkungen auf die gesamte Stadt Bozen.

Aus diesem Grund folgt nun eine Übersicht bezogen auf das städtebauliche System der Stadt Bozen in seinen unterschiedlichen Komponenten der Umwelt, Besiedelung, Funktionalität und Mobilität betreffend. Es ist von großer Wichtigkeit diese Maßnahmen am Bahnhofsgelände mit dem Leben in der Stadt Bozen in Einklang zu bringen.

Hierbei werden Elemente veranschaulicht, inwieweit es im Rahmen der Umgestaltung zur Lösung der aufgetretenen kritischen Punkte kommen kann, um diese den Vorstellungen der Neuorganisation und der Integration aller zur Verfügung stehenden Verkehrsträgern anzupassen. Es soll zur Beurteilung der Beziehung zwischen der Stadt Bozen, als Landeshauptstadt Südtirols und seines umgrenzenden Landes, mit der Umgestaltung des Bahnhofsgeländes, als auch der Beziehung der unterschiedlichen Stadtviertel und des an den Bahnhof angrenzende Areals, kommen.⁴



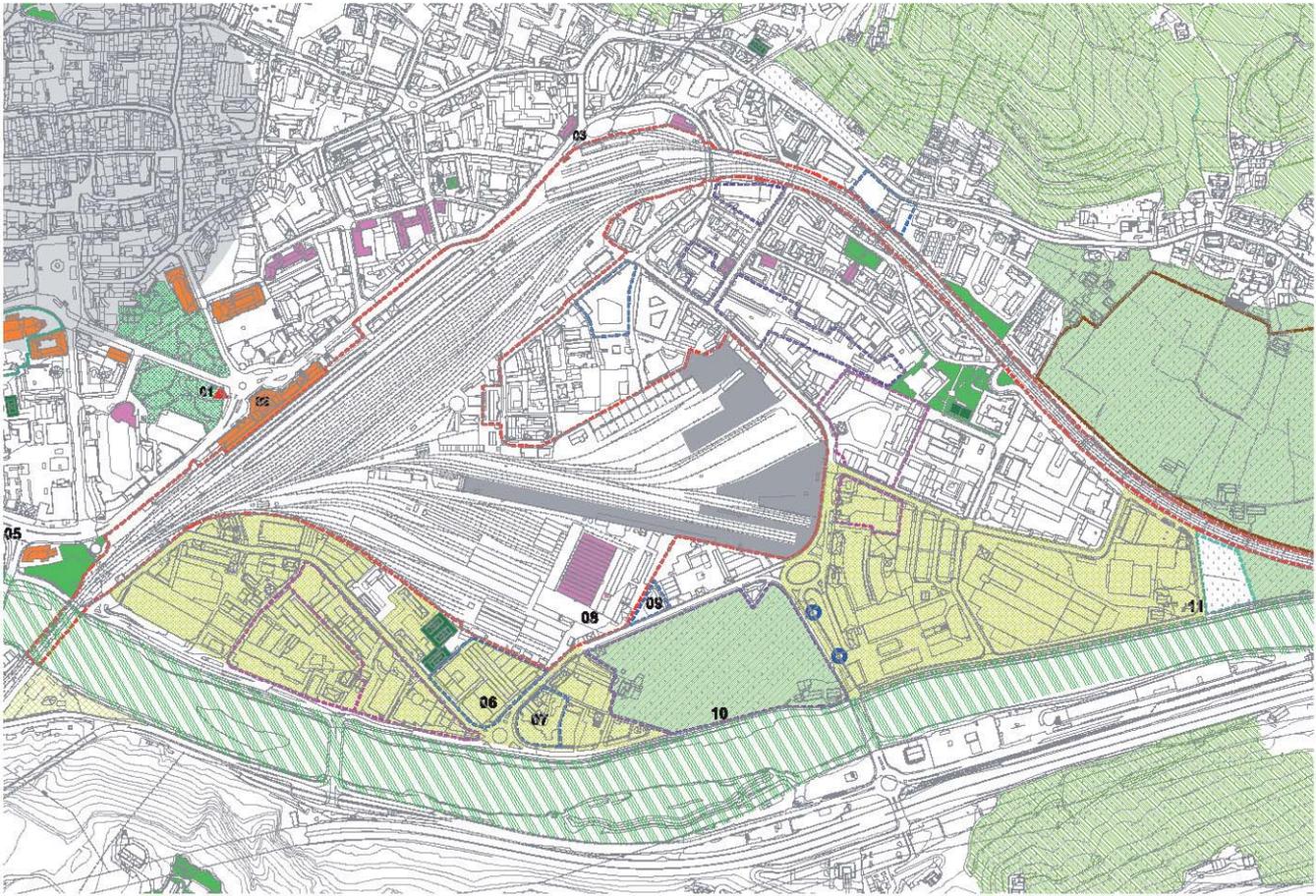
Grünflächen

	Wichtigste öffentliche Grünflächen Verde pubblico principale		Wald Bosco		Bahnhofsgelände Zona ferroviaria
	Sportanlagen Impianti sportivi		Verbindende grüne Achsen Elementi di connessione rete ecologica		Bahntrasse Linea ferroviaria
	Landwirtschaftlich genutzte Flächen innerhalb des Stadtgebietes Aree agricole urbane		Panoramapromenade Passeggiata panoramica		

Die Umgebung des Gebiets

Das Gemeindegebiet von Bozen liegt in einem Kessel, in dem die drei Flüsse Etsch, Eisack und Talfer ineinanderfließen. Das Tal umfasst eine weitläufige Schwemmlandebene und deren umschließende Hänge. Hier stoßt man auf die angrenzenden Gemeinden Ritten, Jenesien, Terlan, Eppan, Leifers und Karneid. Die Stadt Bozen liegt auf dem flachverlaufenden Teil des Kessels, der vom Kohlerer Berg, dem Hörtenberg, dem Mitterberg und den Steilwänden des Mendelstocks umgeben wird.

Aus diesem Grund wird die Umgebung des Gemeindegebiets von Bozen in drei Gebiete unterteilt. Erstens in den agrarisch genutzten Talgrund, der im Laufe der Zeit zu Anbauflächen für Obst und Wein wurde und auf dem landwirtschaftliche Gebäude, darunter Höfe und Villen, errichtet wurden. Zweitens der ebene Teil der zusammenhängenden und dichten Stadtbebauung und drittens der umgebenden Hänge des Kohlererberges, des Guntschnaberges, des Hörtenberges, des Virgil, welcher vorwiegend bäuerliche Elemente beherbergt. Zusammengefasst kann in Bezug auf die Stadt Bozen von einer kompakt bebauten Stadt am Grunde des Tals, umschlossen von Hängen, durchquert von drei Flüssen, gesprochen werden. Die gesamte Fläche des Gebiets der Gemeinde Bozen umfasst 5.229 Hektar. Diese Fläche ist zu 43% bewaldet und landwirtschaftlich genutzt. Dazu zählen vorwiegend Anbau von Obst und Wein. Darüberhinaus ist das Gebiet zu 3% von Wasser und Felsen bedeckt. Die bewohnte Fläche nimmt 26% der gesamten Fläche ein und beruft sich somit auf 1.360 Hektar Land.⁵



Landschafts- und Umweltrelevante Vorgaben und Bindungen

	Öffentliche Grünflächen Verde pubblico		Landwirtschaftsgebiet von landschaftlichem Interesse Zona agricola di interesse paesaggistico		Grossflächige asphaltierte Bereiche Grandi aree asfaltate
	Sportanlagen Impianti sportivi		Besonders schützenswerte Landschaft Zona di particolare tutela		Naturdenkmal Monumento naturale
	Renaturierung Gewerbegebiete Riquilificazione naturalistica di aree produttive		Barrizone Zona di rispetto		Bestehende Tiefbrunnen Pozzi esistenti
	Landwirtschaftlich genutzte Flächen Innerhalb des Stadtgebietes Aree agricole urbane		Aufwertung und Schutz des natürlichen Gewässerumraumes Riquilificazione e tutela nell'ambito fluviale naturale		Umzugestaltender Bereich Ambito di intervento
	Gebäude von bes. künstlerisch-historischem Interesse Edifici di particolare Interesse storico-artistico		Zonen städtebaulicher Um- bzw. Neugestaltung Aree in fase di trasformazione o attuazione		Altstadt Centro storico
	Gebäude von bes. urkundlichem Interesse Edifici di particolare interesse documentario		Zonen mit kürzlich im BLT/PL genehmigten Änderungen Zone soggette a varianti urbanistiche di recente approvazione		
	Gärten und Parkanlagen unter Landschaftsschutz Giardini e parchi sottoposti a tutela paesaggistica		Wohnbauzonen mit überschüssigem Bebauungspotential Capacità edificatoria residua del PUC in zona residenziale		
	Archäologische Schutzzone Zona archeologica		Gewerbegebiete mit überschüssigem Bebauungspotential Capacità edificatoria residua del PUC in zona produttiva		



01



02



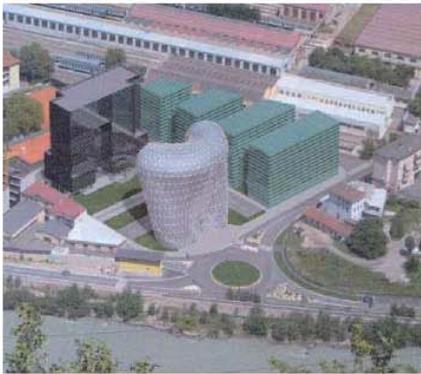
03



04



05



06



07



08



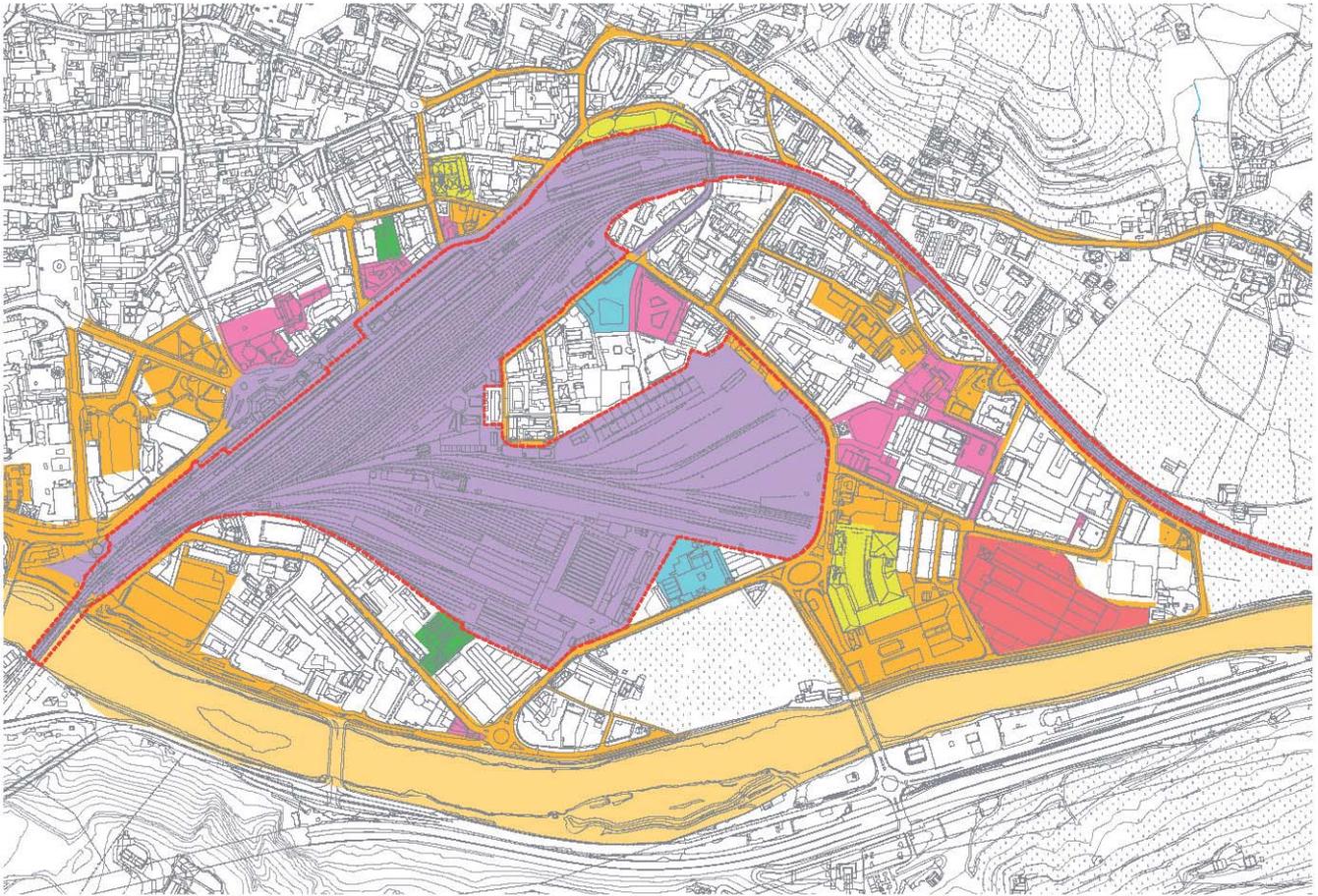
09



10



11



Eigentumsverhältnisse

Eigentümer - Proprietari

	Italienische Staatsbahnen - Ferrovie dello Stato Rete Ferroviaria Italiana S.P.A. - RFISPA.		ENI S.P.A. Roma
	Gemeinde Bozen Comune di Bolzano		Obstgenossenschaft Zwölfmalgreien Gen. M.B.H. Cooperativa dei frutticoltori Dodiciville
	Autonome Provinz Bozen Provincia Autonoma di Bolzano		Privatbesitz Proprietà privata
	Freizeiteinrichtungen der Italienische Staatsbahnen Dopolavoro ferroviario - Patrimonio DLF S.R.L./G.M.B.H.		
	Öffentliche Körperschaften und Betriebe Enti ed aziende di interesse pubblico		
	Autonome Provinz Bozen: Öffentliche Güter - Gewässer Provincia Autonoma di Bolzano: Demanio Pubblico - Ramo Acque		

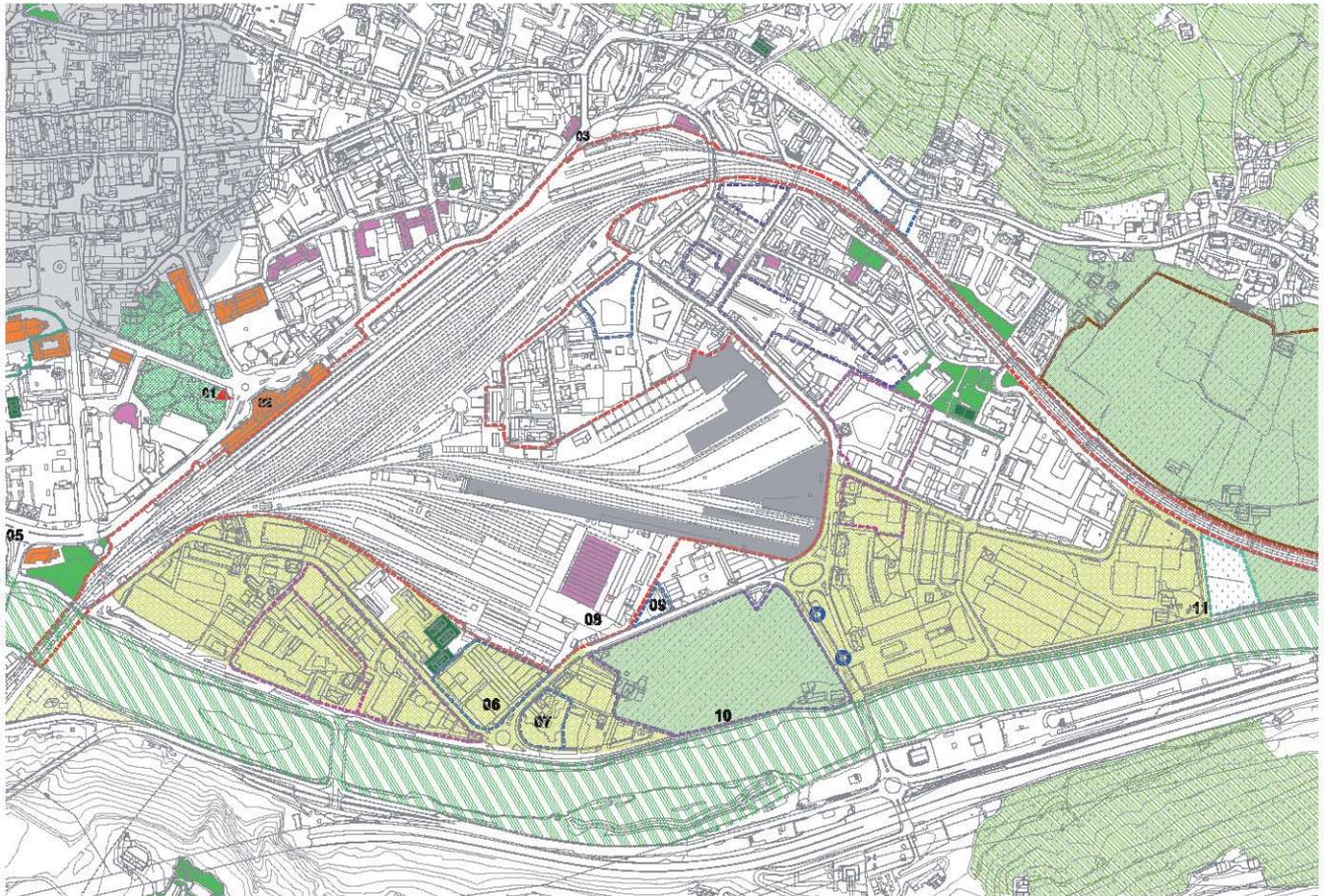
Die Besiedelung

Das System der Besiedelung der Stadt Bozen basiert auf seiner langen geschichtlichen Entwicklung. Die Altstadt wird von den beiden Flüssen Talfer, Eisack, dem Hörtenberg im Norden und dem Kohlerer Bergs im Südosten umgeben. Die Altstadt ist gekennzeichnet durch älteste Bauweisen und eine verdichtete Bausubstanz. Der Stadtkern dehnt sich konzentrisch aus, wobei zwei Erweiterungen der jüngeren Geschichte zu nennen sind. Dazu zählen im Osten das Wohn- und Gewerbeviertel des Bozner Bodens und im Norden das Viertel St. Oswald, das durch Bauern- und Herrenhäuser und durch Gebäude neuerem Alters mit qualitativer Ausstattung gekennzeichnet ist.

Nachdem das Wachstum der Stadt ob der Begrenzung der Flüsse Talfer und Eisack eingeschränkt war, dehnte sich die Stadt jenseits der beiden Flüsse aus. Im 20. Jahrhundert, in welchem die Entwicklung der Stadt aufgrund der landschaftlichen Strukturen, wie dem Jenesiener Berg im Norden oder dem Fluss Etsch im Westen sowie der Bahn beeinträchtigt wurde, zeichnet sich die Stadt dennoch durch spürbare Homogenität in Bezug auf Besiedelung und Funktion aus.

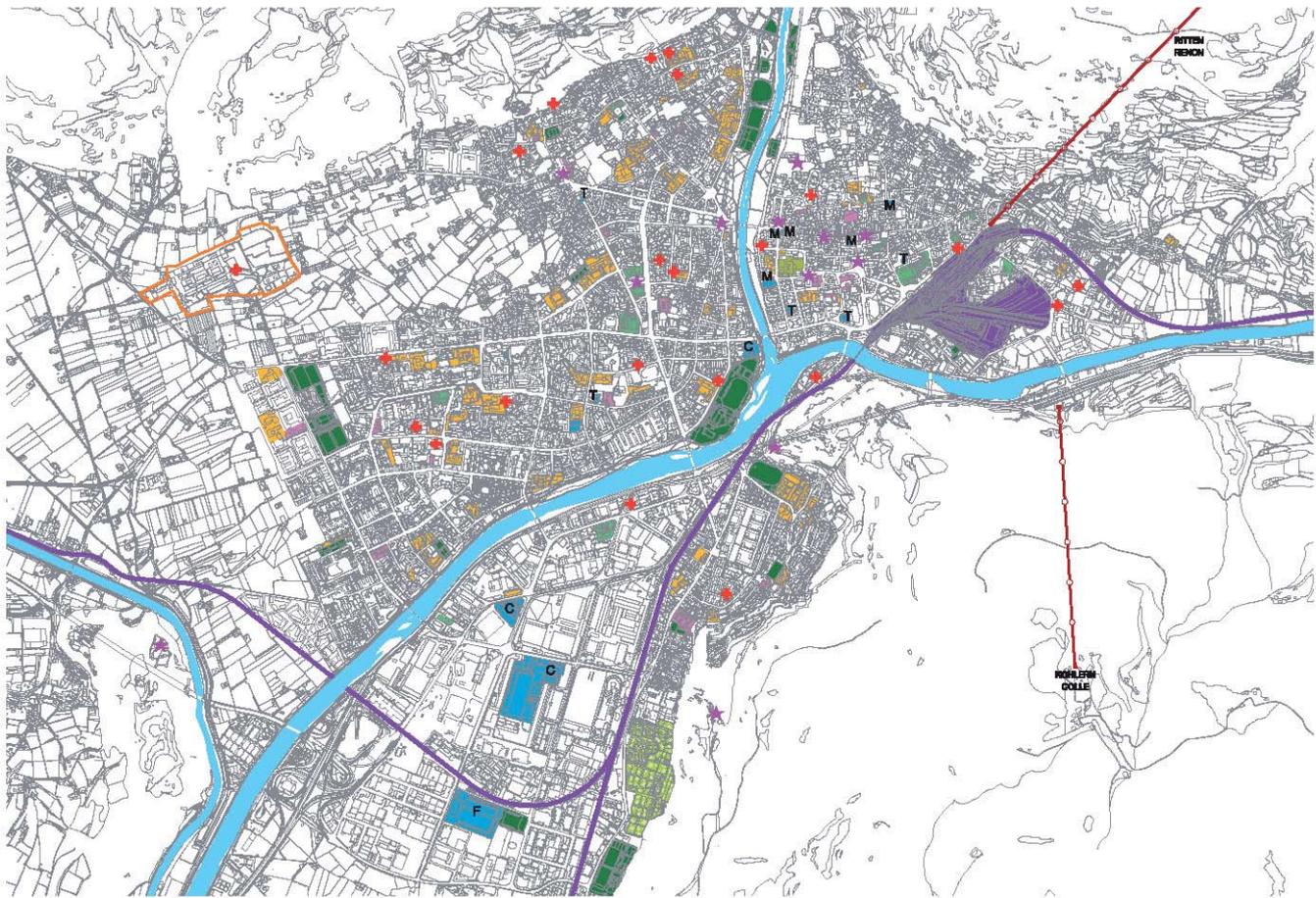
Das umliegende Grünland, welches von der Stadt spürbar getrennt war und dessen Bebauung vorwiegend aus Bauernhäusern und landwirtschaftliche Bauten bestand, erlebte in der jüngeren Zeit einen Aufschwung. Aus ehemaligen Bauernhäusern entstanden eindrucksvolle Villen. Die Führung entlang der Straßen innerhalb der Stadt Bozen verdeutlichen die Wichtigkeit der Altstadt, die als essentieller Mittelpunkt gilt und von den Erweiterungsgebieten umschlossen wird. Die wichtigsten

Verkehrsachsen laufen zum einen zum Zentrum hin und sind zum anderen dem Brückensystem, welches über den beiden Flüssen Talfer und Eisack verläuft, unterworfen.⁶



Landschafts- und Umweltrelevante Vorgaben und Bindungen

	Öffentliche Grünflächen Verde pubblico		Landwirtschaftsgebiet von landschaftlichem Interesse Zona agricola di interesse paesaggistico		Großflächige asphaltierte Bereiche Grandi aree asfaltate
	Sportanlagen Impianti sportivi		Besonders schützenswerte Landschaft Zona di particolare tutela		Naturdenkmal Monumento naturale
	Renaturierung Gewerbegebiete Riquilificazione naturalistica di aree produttive		Bannzone Zona di rispetto		Bestehende Tiefbrunnen Pozzi esistenti
	Landwirtschaftlich genutzte Flächen Innerhalb des Stadtgebietes Aree agricole urbane		Aufwertung und Schutz des natürlichen Gewässer- raumes Riquilificazione e tutela nell'ambito fluviale naturale		Umzugestaltender Bereich Ambito di intervento
	Gebäude von bes. künstlerisch-historischem Interesse Edifici di particolare interesse storico-artistico		Zonen städtebaulicher Um- bzw. Neugestaltung Aree in fase di trasformazione o attuazione		Altstadt Centro storico
	Gebäude von bes. urkundlichem Interesse Edifici di particolare interesse documentario		Zonen mit kürzlich im BLT/PL genehmigten Änderungen Zone soggette a varianti urbanistiche di recente approvazione		
	Gärten und Parkanlagen unter Landschaftsschutz Giardini e parchi sottoposti a tutela paesaggistica		Wohnbauzonen mit überschüssigem Bebauungspotential Capacità edificatoria residua del PUC in zona residenziale		
	Archäologische Schutzzone Zona archeologica		Gewerbegebiete mit überschüssigem Bebauungspotential Capacità edificatoria residua del PUC in zona produttiva		



Wichtige städtische Dienste

- | | | | |
|---|--|---|--|
|  | Religiöse Einrichtungen
Servizi ed attrezzature religiose |  | Kulturelle Einrichtungen
Servizi di interesse culturale |
|  | Schulen (Kindergarten, Grundschule, Oberschule)
Scuole (asili, scuole dell'obbligo, scuole superiori) | M | Museum - Museo |
|  | Universität
Università | T | Theater - Teatro |
|  | Öffentliche Verwaltung und Dienste
Amministrazione e servizi pubblici | F | Messe - Fiera |
|  | Krankenhaus
Ospedale | C | Forschungszentrum/Kongresse
Centro ricerche/Congressi |
|  | Sanitäre Dienste
Servizio Sanitario |  | Flughafen
Aeroporto |
|  | Historische und touristische Sehenswürdigkeiten
Interesse storico-turistico |  | Seilbahn
Funivia |
|  | Friedhof
Cimitero |  | Sportanlagen
Impianti sportivi |
|  | Bahnhofsgelände
Zona ferroviaria | | |
|  | Bahntrasse
Linea ferroviaria | | |

Die funktionellen Bereiche der Stadt

Obgleich der Enge des Gemeindegebiets nimmt die Stadtfläche bezogen auf seine geschichtliche Entwicklung vorwiegend urbane Funktionen an. Der Teil der Gemeinde, der nicht verstädtert wurde, besteht vorwiegend aus landwirtschaftlichem Gebiet. Dazu zählen Waldgebiete mit anliegenden Anbauflächen, Obstplantagen und Weinbergen.

Das Stadtzentrum ist durch Funktionen der Produktion, der Dienstleistung, des Fremdenverkehrs und der Verwaltung gekennzeichnet. Diese Funktionen sind eng mit dem Wohnungssystem der Stadt verflochten.

Dies führt zu folgendem Bild der urbanistischen Nutzung betreffend:

die Produktions-, Industrie-, und Handwerksfunktionen nehmen ihren Platz im westlichen und südlichen Gebiet der Stadt ein. Im Gebiet östlich des Bozner Bodens sind vorwiegend Betriebe des Handwerks angesiedelt, da die nahe Anbindung zur Stadt von großer Wichtigkeit ist.

Südlich der Stadt befinden sich hingegen Betriebe, die nicht unmittelbar einer Anbindung an die Stadt bedürfen, wobei diese auf Infrastrukturen angewiesen sind, durch die sich ein größeres Industriegebiet auszeichnet.

Die Standorte des Wohnens und der Dienstleistungen liegen in der Altstadt und der Neustadt. Die Neustadt nimmt das Gebiet westlich des Flusses Talfer und nördlich des Flusses Eisack ein. Dazu zählen die Viertel Gries-Quirein, Europa-Neustift und Don Bosco. Weiters das Gebiet südöstlich der Stadt zwischen den Ausläufern der Berge und der Bahnstrecke Oberau - Haslach - St. Jakob.

Die Erholung und Freizeit betreffend, befinden sich die öffentlichen Grünflächen und Sportgelände entlang der beiden Flüsse und finden

zudem innerhalb der Wohngebiete Platz.

Zusammengefasst kann, was das Bahnhofsgelände betrifft, gesagt werden, dass um das Bahnhofsgelände folgende Gebiete angesiedelt sind:

der Bozner Boden im Norden mit vorwiegender Nutzung des Wohnens, den gewerblichen und geschäftlichen Gebieten im Osten und Süden, dem Wohngebiet Rentsch zwischen der Bahnstrecke, der Brennerstraße und der Rentschner Straße liegend, dem Altstadtgebiet in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof, gekennzeichnet durch Nutzung der Öffentlichkeit und dem Wohngebiet im Nord-Osten.

Zieht man das gesamte Gebiet heran, ist dieses von über 300 Gebäuden, die Hälfte - mit in etwa 2000 Wohnungen und 5000 Bewohnern - für das Wohnen bestimmt.

Was die öffentlichen Funktionen betrifft, ist die Verwaltung der Stadt Bozen auf das gesamte Gebiet verteilt, jedoch im südlichen Teil der Stadt verdichtet, am Beispiel des Oberschulzentrums, das sich im Viertel Gries befindet. Verstreut liegen zudem am Rande der Stadt Einrichtungen in größerem Ausmaß, wie Krankenhaus, Kaserne und Flughafen.⁷

Das Straßennetz und der Stadtverkehr

Das Straßennetz

Die Stadt Bozen ist durch ein dichtes Straßennetz gekennzeichnet, das den bebauten Raum, besonders im Westen der Stadt, durchzieht und eingrenzt. Das Straßennetz dehnt sich keilförmig in Richtung des Wettbewerbsareals über drei Hauptverkehrsachsen aus.

Im Westen über die Drususbrücke und die Loreto-Brücke, welche in die Garibaldistraße münden. Vom linken Ufer des Flusses Eisack führt die Straße über die Virgilbrücke und die Kampillerbrücke, die in die Mayr-Nusser-Straße und die Schlachthofstraße übergeht.

Die beiden einzigen Bahnunterführungen im Bereich des Wettbewerbsareals befinden sich in der Mayr-Nusser-Straße und im Bereich des Bozner-Boden-Wegs und wurden in jüngster Zeit ausgebaut. Jeder der den Bahnhof in Bozen anfährt wird durch die Garibaldistraße und Rittnerstraße geführt, die zwei wichtige Einfallsachsen den Bahnhof betreffend darstellen. Jedoch weisen diese Achsen in hohem Maße Luft- und Lärmbelastungen in der Altstadt auf.

Das Bahnhofsareal besitzt keinen verkehrsberuhigten Platz vor dem Empfangsgebäude. Nach Verlassen des Gebäudes gelangt man unmittelbar in einen Kreisverkehr, in dem sich zumeist aufgrund der Verkehrsbelastung Staus bilden, da sich eine hohe Anzahl an passierenden Fußgängern täglich in diesem Bereich aufhält. Im Bereich rund um das Areal befinden sich in etwa 3000 öffentliche Parkplätze. Das Parkhaus in der Mitte der Stadt Bozen weist 1250 Stellplätze auf.

Es liegt neben dem Areal des Bahnhofs und ist miteinander durch eine Fußgängerunterführung verbunden. Das Wettbewerbsprojekt sieht in diesem Bereich, die Parkplatzproblematik betreffend, den Ausbau der Parkflächen südlich des Bahnhofareals vor. Der Verkehr in der Altstadt soll verringert und die bestehenden Parkplätze Anrainern zur Verfügung gestellt werden.

Nicht unerwähnt bleibt die Wichtigkeit der Seilbahnen, die die Ortschaften Jenesien, Kohlern und Ritten mit den angrenzenden Bergen verbinden. In der Nähe des Bahnhofs liegt die Rittner Seilbahn, die auf das Rittner Hochplateau führt.

Diese Bahn wird sowohl von Touristen, als auch von Einheimischen und Pendlern genutzt, da das Rittner Hochplateau als wichtiges Naherholungsgebiet gilt.

Neben der Rittner Seilbahn besteht die Möglichkeit den Seilbahnbetrieb zwischen dem Wettbewerbsareal und dem naheliegenden Berg Virgil wiederzubeleben, da er fast gänzlich unbewohnt ist und für Bewohner und Besucher in Bozen ein zusätzliches Erholungsgebiet darstellen könnte.⁸

Der öffentliche Verkehr im Bereich des Bahnhofs

Bezüglich der Gewohnheiten bezogen auf die Mobilität in der Stadt Bozen kann gesagt werden, dass die Menschen in Bozen innerhalb der Stadt folgende Verkehrsmittel wählen: zu 27,2% den PKW, zu 6,6% das Moped, zu 7,6% Verkehrsmittel des öffentlichen Bereichs, zu 29% das Fahrrad und zu 29,5% zu Fuß unterwegs sind.

Was die Umwelt und Nachhaltigkeit Bozens betrifft, ist die Stadt bemüht das Nahverkehrsangebot auszubauen und vor allem im Süden die Verkehrsproblematik durch den Bau eines dritten Bahngleises im Bereich der Brennerlinie aufzufangen.

Die momentane Situation ist betreffend der Einordnungsmöglichkeiten, als auch der mangelnden Anzahl an Stellplätzen als unbefriedigend für alle Beteiligten zu nennen.⁹

Der individuelle Stadtverkehr

Im Laufe eines Tages passieren in etwa 150000 Fahrzeuge, darunter 14% an Schwerverkehr, die Stadt Bozen. Für 90000 Fahrzeuge ist der städtische Bereich Zielort, was im Laufe des Tages unumgänglich zu Staus führt. Anzumerken ist dabei, dass sich der Verkehr bezogen auf die Hauptachsen in den letzten zehn Jahren nicht verändert hat.

Der Bahnhof in Bozen und der angrenzende Busbahnhof stellen einen

wichtigen Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs dar, der die Stadt Bozen mit dem umliegenden Land und darüberhinaus mit ganz Europa verbindet.¹⁰

Der Busbahnhof

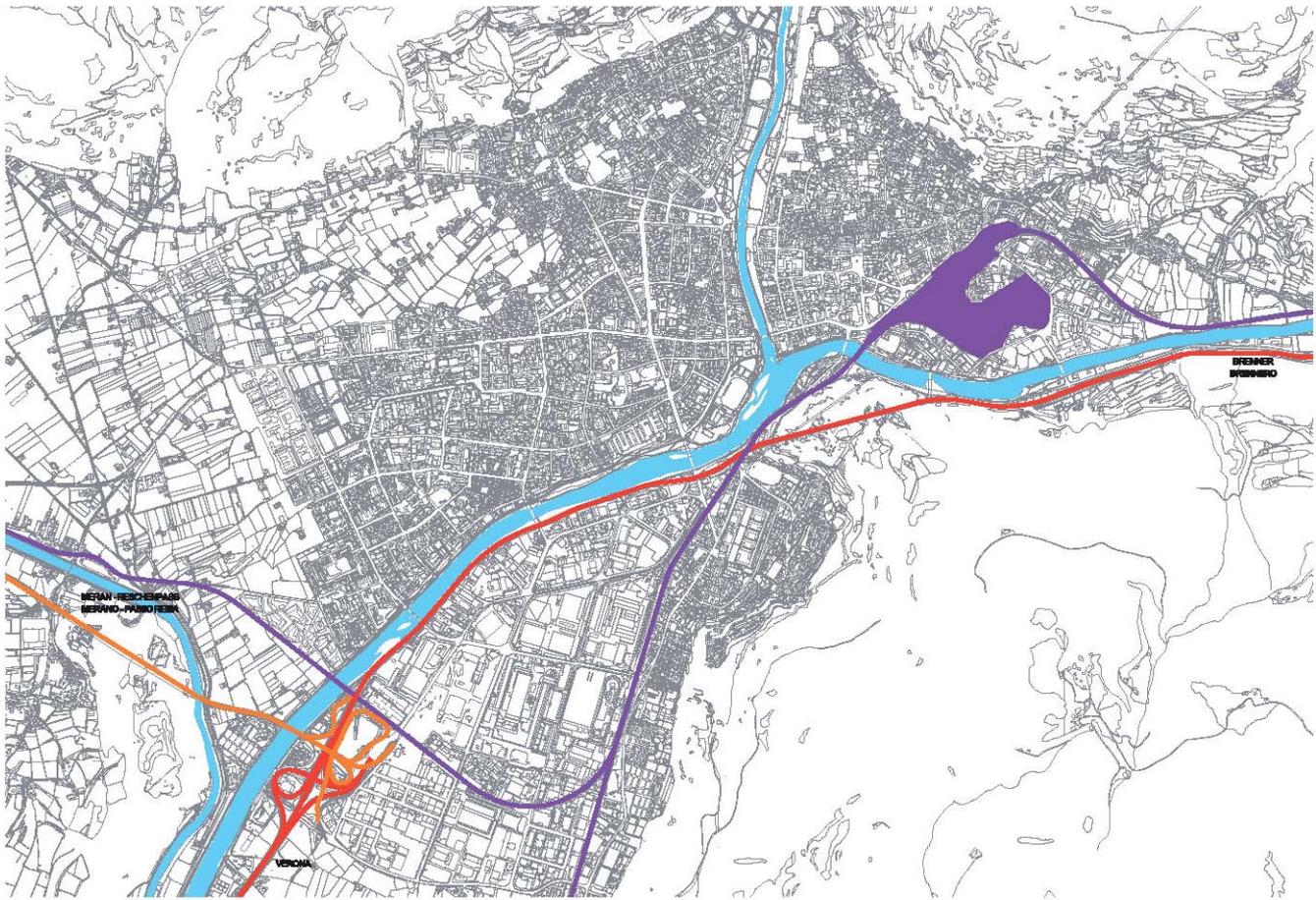
Der öffentliche Busverkehr stellt ein zusätzliches Verkehrsangebot dar. Derzeit befinden sich am Busbahnhof 10 Bahnsteige mit 20 Haltestellen und jeweils zwei Plätzen für Busse mit der Länge von 12 Metern.

Den Bussen steht eine Einfahrtsspur zur Verfügung. Auf eine oder zwei Buslinien fällt ein Bahnsteig. In den vorgegebenen Spuren gilt jedoch striktes Überholverbot. Der letzte Bus der einfährt, fährt als letzter Bus wieder hinaus. Zusätzlich befinden sich in diesem Bereich sieben Stellplätze für Busse und drei Dienstwagenstellplätze.

Die momentane Situation ist somit betreffend der Einordnungsmöglichkeiten, als auch der mangelnden Anzahl an Stellplätzen unzureichend.¹¹

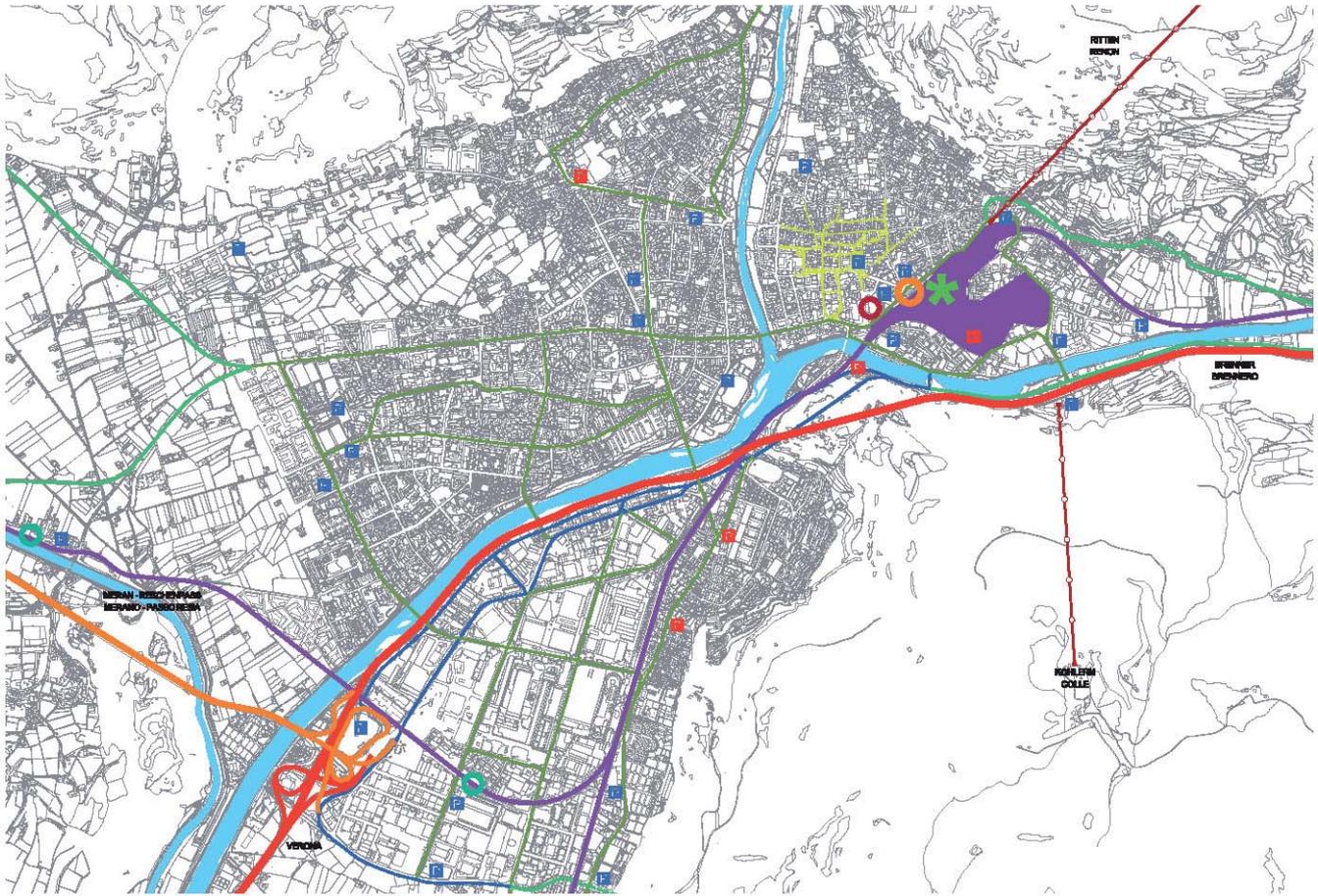
¹⁰ LDA, 2010, S. 15f

¹¹ LDA, 2010, S. 14f



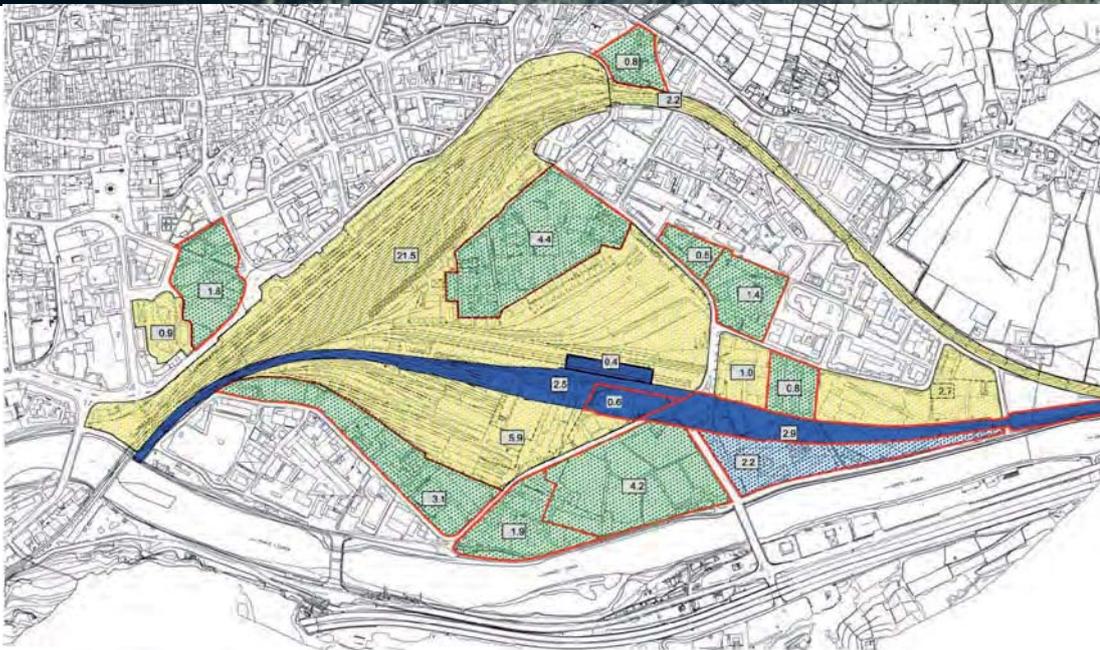
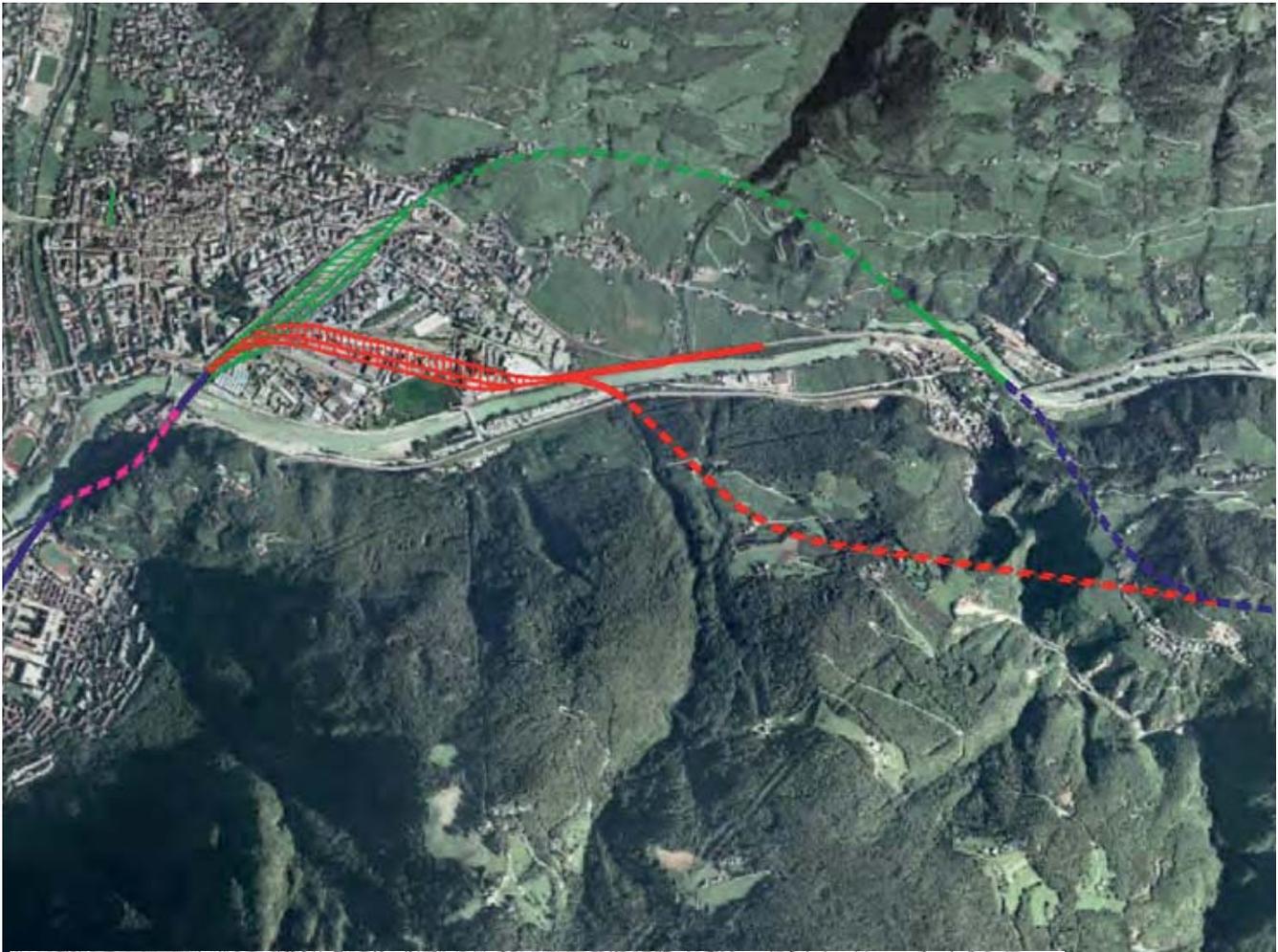
Überregionale Verkehrsachsen

	Bahnhofsgelände Zona ferroviaria		Autobahn Autostrada
	Bahntrasse Linea ferroviaria		Schnellstrasse Bozen-Merano Superstrada Bolzano-Merano
			Flughafen Aeroporto



Primäre Städtisches Strassennetz





Aree di intervento.

- | | | | |
|---|---|---|----------------------|
|  | Linea ferroviaria - sedime di proprietà FS S.p.A. |  | Aree dismettibili |
|  | Linea ferroviaria - sedime da acquisire |  | Superficie in ettari |
|  | Impianti di stazione - sedime da acquisire | | |
|  | Aree di ristrutturazione urbanistica | | |

Ferroplan

Im Jahr 2001 wurde die Bewertung der Maßnahmen in der Umgestaltung des Bahnhofsgeländes fertiggestellt.

Hierbei gründeten die Autonome Provinz Bozen, die Stadt Bozen und die Staatseisenbahnen AG die "paritätische Arbeitsgruppe". Diese Arbeitsgruppe diente dazu, Szenarien zu überprüfen, zu Entscheidungen zu motivieren und Vor- und Nachteile des Projekts darzulegen.

Zu den Zielen und Aufgaben, mit der sich die Arbeitsgruppe auseinandersetzte, zählten die Machbarkeit der Verlegung des Bahnhofs und der Gleisbündel und dies so zu gestalten, dass das neu angelegte Bahnhofsareal soviel Freiheit wie möglich erhalten sollte und eine Verbindung zwischen dem Bozner Boden und der restlichen Stadt herbeizuführen sei.

Hierzu wurden Alternativszenarien geprüft. Erstens der Bau einer Plattform über dem Bündel der Gleise, zweitens die Verlegung der Schienen in Richtung des Flusses Eisack und drittens die unterirdische Verlegung des Bahnhofs und der Bahnstrecke.

Die Arbeiten der "paritätischen Arbeitsgruppe" zeigten ein positives Ergebnis hinsichtlich der Zielsetzung, die eine tiefere Untersuchung der Problematik zuließen, um schließlich in eine darauffolgende Projektphase überzuleiten.

Die Bahnlinie und deren Errichtung spielten über einen langen Zeitraum eine essentielle Rolle für die Wirtschaft und Entwicklung der Stadt Bozen. Die Gestaltung des eingenommenen Bahnhofareals folgte aber keinem genauen



Entwicklungsplan, sondern vielmehr in unübersichtlicher Weise.

Ende des 19. Jahrhunderts zählte der Bahnhof in Bozen zu einem wichtigen Knotenpunkt des Handels, des Fremdenverkehrs, der Ansiedlung von Großinvestoren und der städtebaulichen Entwicklung. Heute stellt die Umwandlung des Bahnhofs in einen Personenverkehrsbahnhof eine Chance dar, neugewonnene Gebiete mit Funktionen und Qualitäten zu versehen, die der Stadt in hohem Maße dienen.

Anhand der Studie kam man zum Schluß, dass die Verlegung des Bahnhofs zur Voraussetzung der Neugestaltung werden sollte und die Entfernung vom derzeitigen Standort des Bahnhofgebäudes eine weniger wichtige Rolle spielt, als die Organisation des öffentlichen und privaten Verkehrs und der städtebaulichen Umgestaltung.¹²

Das Projekt

Die unveränderlichen städtebaulichen Elemente

Das Projektgelände präsentiert sich im akuten Bestand wie eine Insel im Inneren der Stadt Bozen, definiert durch seine Begrenzungen, die den Zugang und die Überquerung des Geländes unmöglich machen.

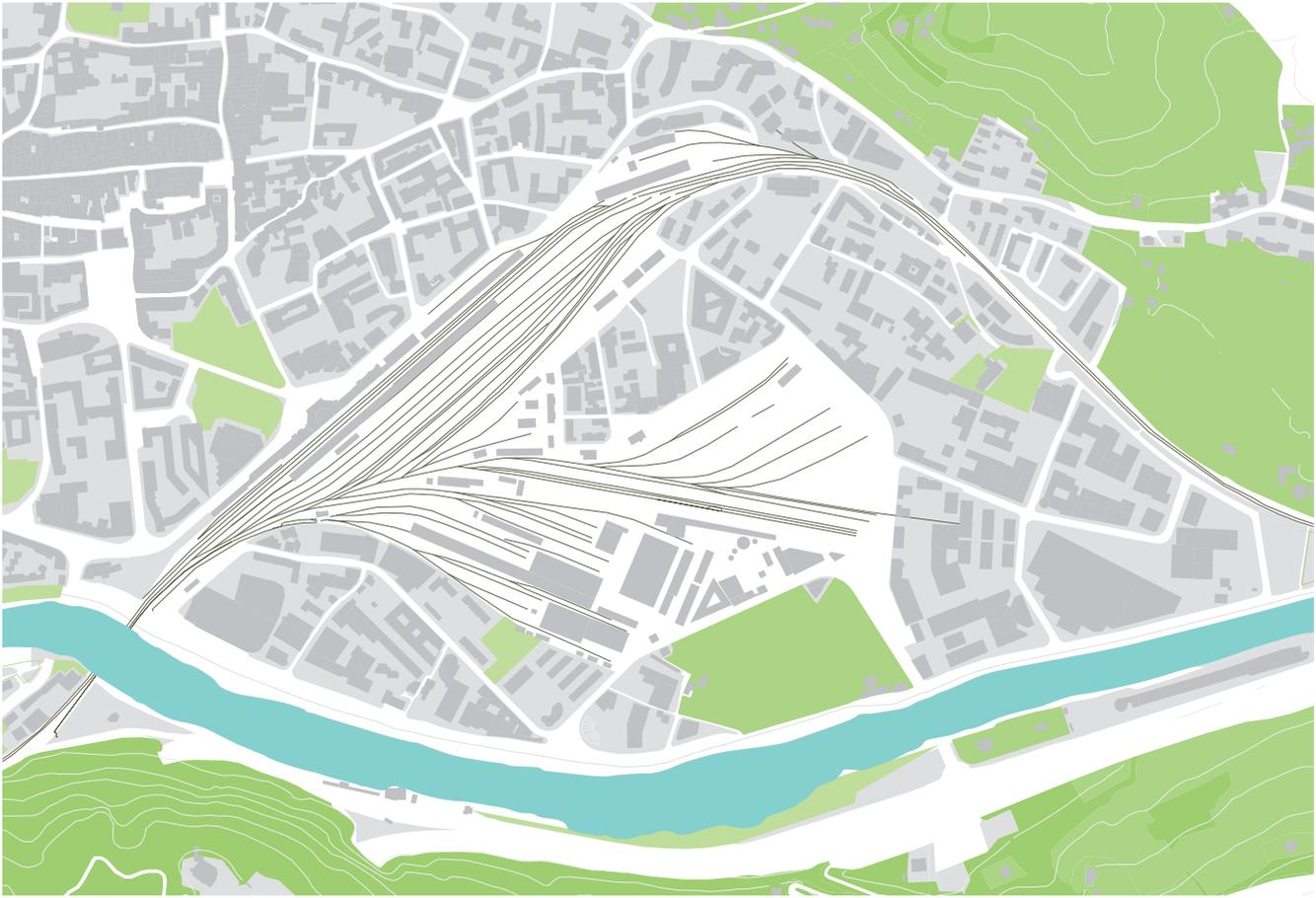
Im Inneren des großen Gebiets, im Gegensatz zu dem der Umgebung, präsentiert sich der Raum fast vollständig frei von Gebäuden mit Ausnahme von Lagern des Bahnhofsbetriebs und der noch vorhandenen Geleise, die Bestandteil des ehemaligen Güterbahnhofs waren.

Das einzig signifikante Element im Inneren des Geländes stellt das ehemalige Gebäude der Wagenhebemanschaften und der dazugehörige Schornstein dar. Wie in den Planungsgrundlagen des Ideenwettbewerbs "ARBO" (Areal Bozen) dargestellt, ist dies ein architektonisch und bauhistorisch wichtiges Gebäude.

Ein anderes Bild zeigt sich in der Umgebung: der Stadtteil, der das Areal umgibt ist dicht bebaut. Einzig die landwirtschaftliche Fläche, in der Nähe des Flusses Eisack, im Bereich der Überquerung der Brücke Campiglio im Osten der Stadt, widersteht der Stadterweiterung des letzten Jahrhunderts.

Dazu zählen zwei Weinhöfe, die bis heute Zeuge der landschaftlichen Vergangenheit des Bozner Bodens sind und aus diesem Grund unter Esembleschutz der Stadtgemeinde Bozen stehen.

Ferner das unter Denkmalschutz stehende Bahnhofsgebäude.



Historisches Zentrum



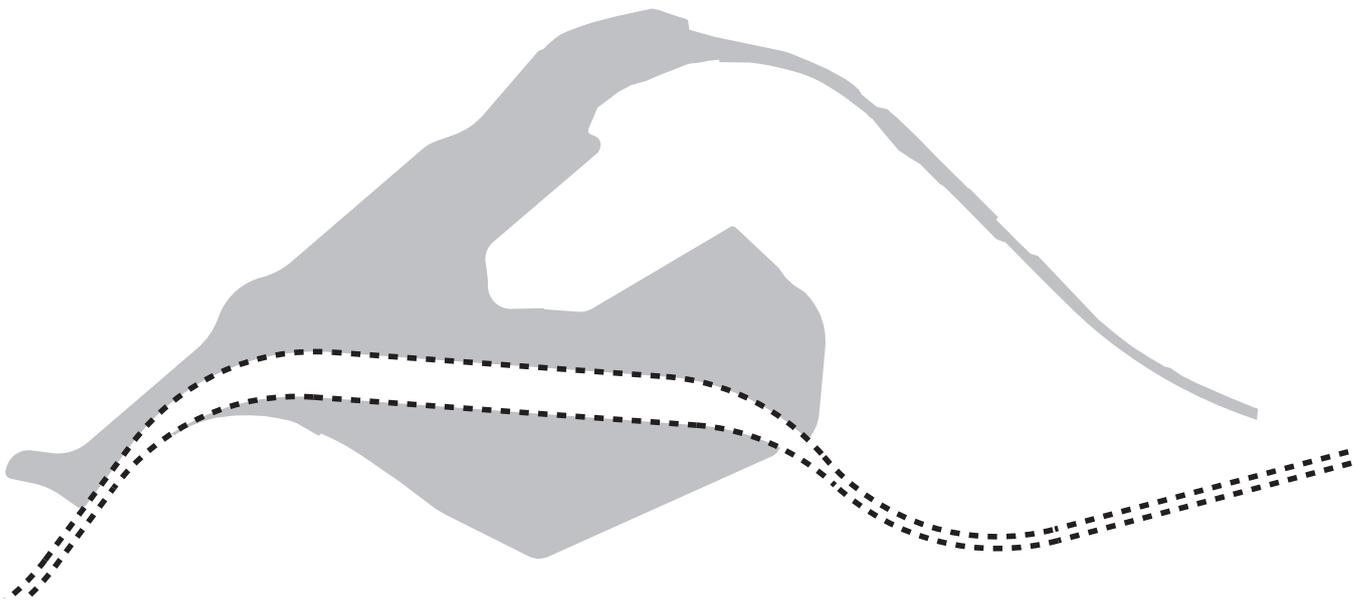
Unveraenderliche staedtebauliche Elemente



Urbaner Einfluss



Zugangspunkte fuer den Eisenbahnverkehr in das Projektgebiet



Diese drei Elemente zählen zu den wichtigsten Voraussetzungen in der Denkmalerhaltung, die den Planungsgrundlagen des Wettbewerbs zugrundeliegen.

In Bezug auf das restliche Territorium an der Grenze des Bahnhofareals kann von einer konsolidierten Stadt gesprochen werden, auch wenn der Unterschied zwischen den zwei von der Bahnhofslinie getrennten Teilen offensichtlich ist. Dazu zählen:

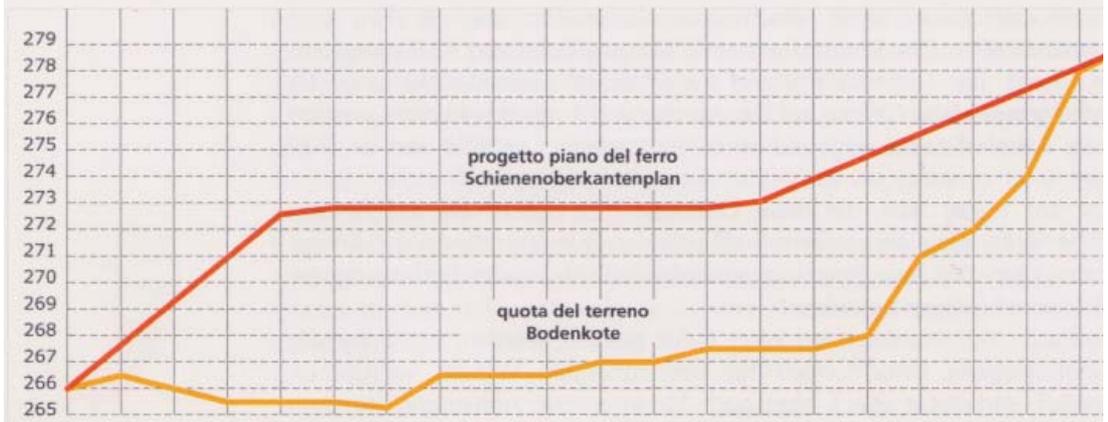
der besser strukturierte Stadtteil neben der historischen Altstadt im Westen des Bahnhofareals und der östliche Stadtteil, der seit seiner Entstehung vom Rest der Stadt getrennt und strukturell und infrastrukturell benachteiligt ist.

Beide, trotz ihrer Unterschiede und Herausforderungen, müssen als unveränderliche Elemente angesehen werden, da bereits konsolidierte Funktionen erhalten bleiben müssen und aufgrund der Entwicklungs- und Veränderungsprozesse, dem Willen der Stadtgemeinde Bozen unterliegen.

Die Verlegung des Bahnhofs

Abgesehen vom ehemaligen Gebäude der Wagenhebemanschaften, kann das Areal als leerer Raum bezeichnet werden, der seine Impulse von der zukünftigen Entwicklung jenseits seiner Grenzen zieht und der erforderlichen Präsenz des Bahnhofs und seines Schienenbündels.

Hierbei wird klar, dass der Ursprung aller möglichen Szenarien,





 Bestehende Verkehrswege

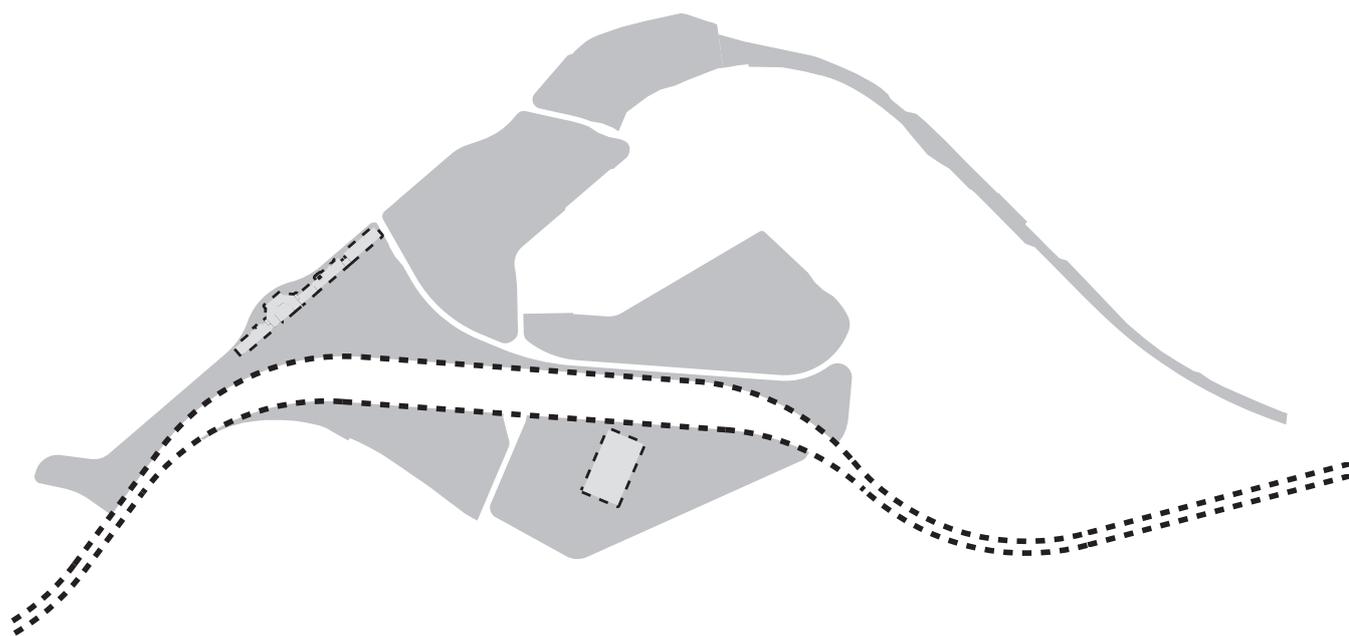
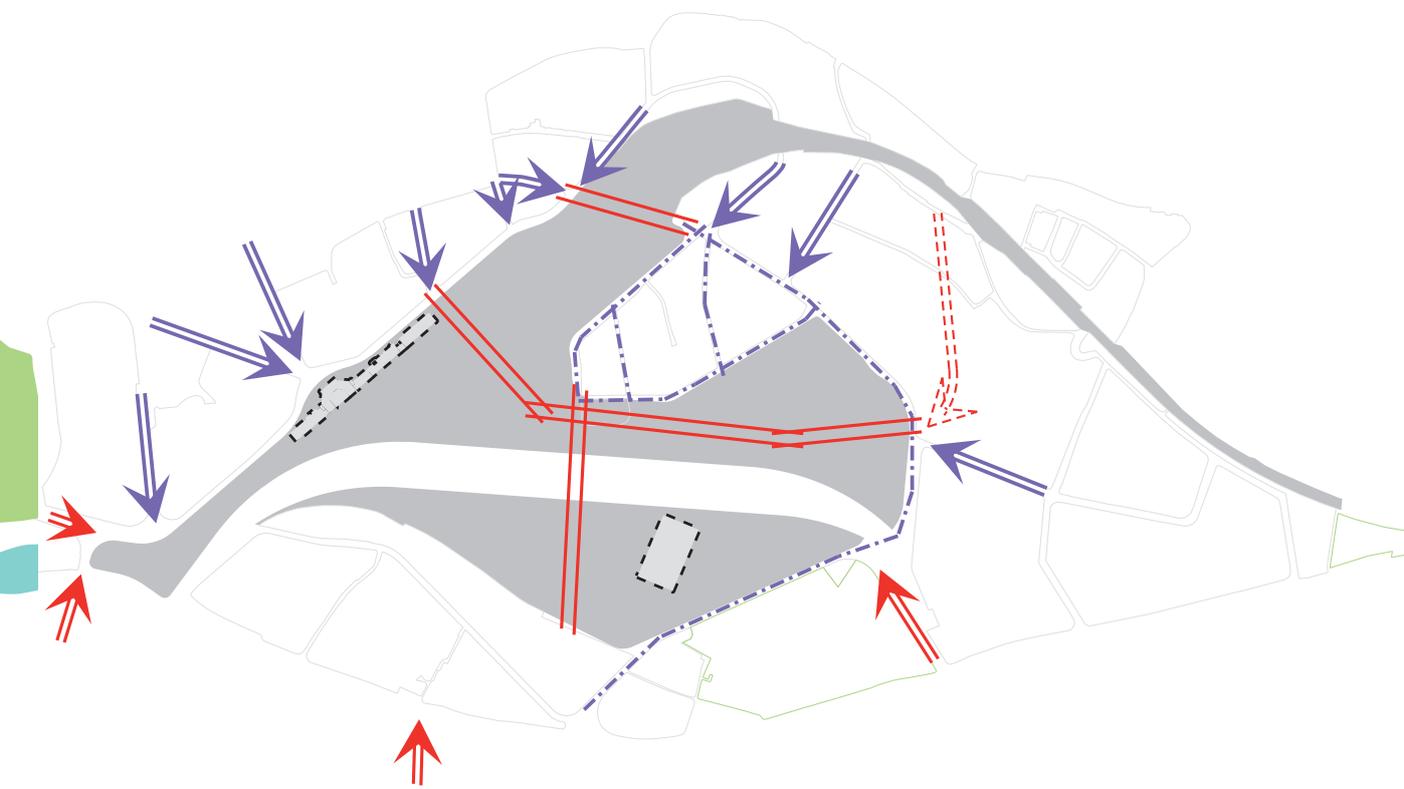
 Bezugsstrassenrichtungen

 Hauptverbindungen zu den Verkehrsachsen

 Fortsetzung bestehender Verkehrswege im Projektgebiet

 Potentielle öffentliche Räume

 Grüne Verbindungsachsen



wie in unzähligen Entwürfen bewiesen wird, in der Verlegung des Bahnhofssystems mit seinem Hauptgebäude, liegt.

Dank dem Zusammenspiel der Stadtgemeinde Bozen, der Autonomen Provinz Bozen und den Gesellschaftern der Eisenbahnen S.p.a. entstehen heute begünstigte Bedingungen für die Wiedergewinnung und Neuentwicklung des Areals.

Am 28.07.2006 wurde anhand eines Vereinbarungsprotokolls festgelegt, dass die Verlegung des Güterbahnhofs in die naheliegende Provinz von Kardaun nach Auer notwendig wird und der Verkehr nach Neugestaltung des Bahnhofareals in Bozen allein für den Personenverkehr frei zu geben ist und dies in Vorentwürfen in gestalterischer Weise und anhand von Lösungsvorschlägen festzuhalten ist.

Im Rahmen der Studie der paritätischen Arbeitsgruppe zwischen der Gemeinde Bozen, der Autonomen Provinz Bozen und der Eisenbahngesellschaft sind drei Szenarien für die Neupositionierung des Bahnhofs verglichen worden:

1. die Beibehaltung des Bahnhofs am derzeitigen Standort mit der möglichen Untertunnelung unter den Ritten;
2. die Verlegung des neuen Empfangsgebäudes und des Schienenbündels in Richtung Süden;
3. die unterirdische Verlegung der Bahnstrecke.

In Hinblick auf die Analyse der drei möglichen Szenarien in Zusammenhang mit der topographischen Morphologie des Areals

und der bebauten Umgebung, stellt mein städtebaulicher Entwurf die Realisierung der Verlegung des Schienenbündels und der Errichtung eines neuen Bahnhofgebäudes dar.

Längsprofil des Schienenbündels

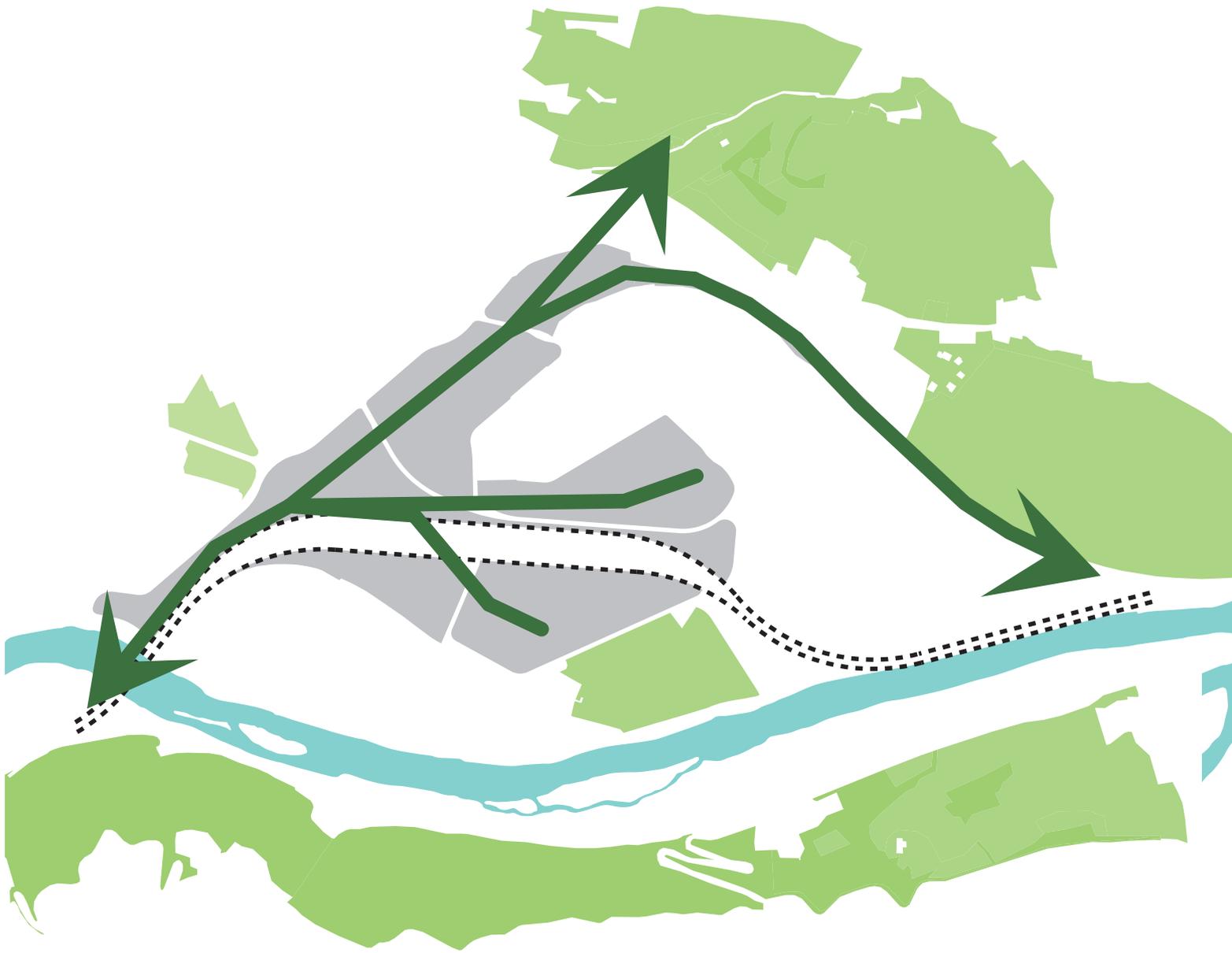
Bezogen auf die Verlegung der Bahnstrecke entstehen drei mögliche Positionierungen in der Realisierung der Schienenbündel und des Empfangsgebäudes. Anhand der Analyse der drei Möglichkeiten wird die bestmögliche Anordnung gewählt.

Die Dimensionierung ist durch folgende Parameter gekennzeichnet:

1. acht Gleise, davon sechs vorgesehen für den Personenverkehr und zwei für den Güterverkehr;
2. ein Anschluß von geraden Schienenteilen im Radius von $\geq 300\text{m}$;
3. eine Schienenlänge im Bereich der Bahnsteige von $> 400\text{m}$;
4. Bau einer neuen Bahnbrücke mit einem dritten Bahngleis auf der südlichen Seite.

Die erste Variante versucht das Areal so frei wie möglich von Störungen des Bahnhofs zu machen, indem der Bahnhof an der südlichen Grenze des Areals positioniert wird. Da diese Lösung die landwirtschaftliche Fläche, in der Nähe des Flusses Eisack im Bereich der Überquerung der Brücke Campiglio im Osten der Stadt und die Brücke selbst zerstören würde, wird diese Möglichkeit nicht berücksichtigt.

Die zweite Variante der Verlegung lokalisiert das Bahnhofgebäude in



- 

Bestehende Verkehrswege



Fortsetzung bestehender Verkehrswege im Projektgebiet
- 

Bezugsstrassenrichtungen

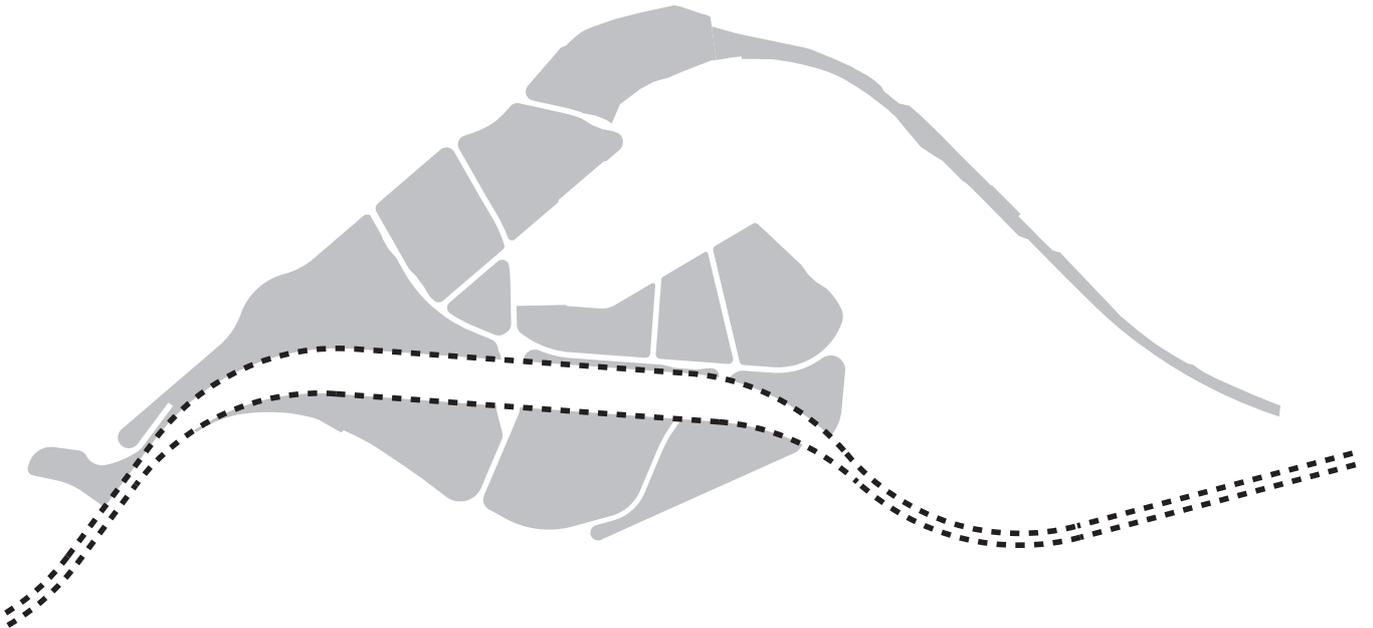
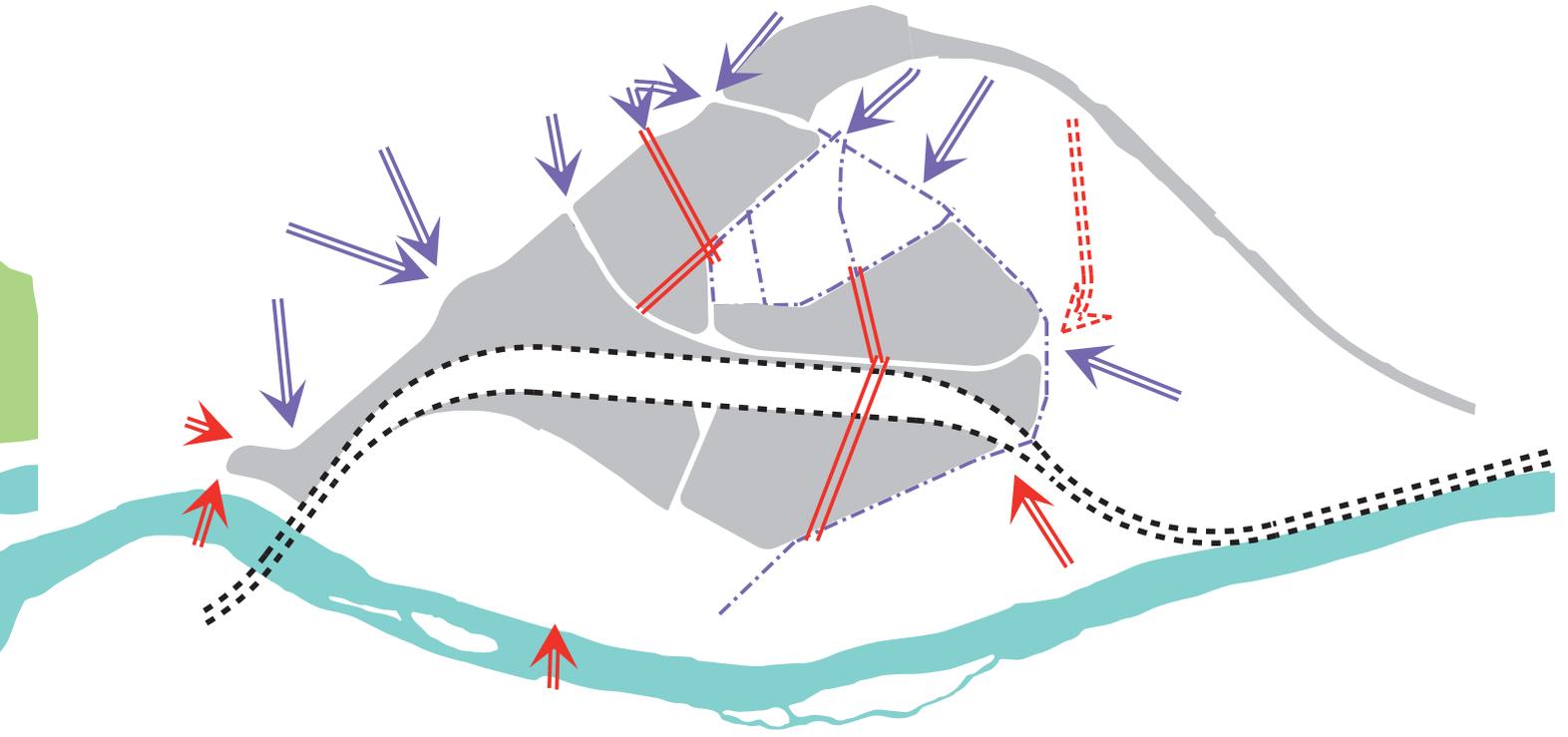


Potentielle öffentliche Räume
- 

Hauptverbindungen zu den Verkehrsachsen



Grüne Verbindungsachsen



der Nähe des aktuellen Standorts, sodass der Zugang zur Stadt, wie zum jetzigen Zeitpunkt, erhalten bleibt.

Um dieses Ergebnis zu schaffen, müssen die Bahnsteige auf einer Kurve liegen und auch wenn dies technisch möglich ist, ist dies aus praktischen Gründen nicht empfehlenswert.

Trotzdem schafft diese Lösung eine gute Ausfahrtmöglichkeit der Züge in Richtung Brenner, da keine geschützten Elemente zerstört werden, der einzige Kompromiss aber den Abbau von öffentlichen Lagern in der Nähe der Brücke Campiglio miteinschließt.

Die dritte Hypothese versucht die Vorteile der ersten zwei Varianten aufzugreifen, da die denkmalgeschützten und landwirtschaftlich geschützten Elemente erhalten bleiben und die Schaffung eines geradlinigen Schienenbündels im Bereich der Bahnsteige ermöglicht wird.

Höhenprofils des Schienenbündel

Nach Entscheidung der Positionierung des Längsprofils der Trasse bezogen auf die gegebenen Merkmale des Geländes, liegt der nächste Schritt in der Feststellung des Höhenprofils des Schienenbündel.

Bezogen auf die Notwendigkeit die Barrieren auf der Ebene des Straßennetzes zu beseitigen und die reale Topographie des Geländes

zu berücksichtigen, wird die Entscheidung getroffen, die Bahnzufahrt auf eine erhöhte Ebene zu verlegen.

Die Vorteile diese Variante betreffend sind vielfältig, da die Durchlässigkeit hinsichtlich der nördlichen und südlichen Seite des Bahnhofgebäudes garantiert wird. Zudem wird ein optimales Gefälle bezüglich der Durchfahrt der Züge ermöglicht, wodurch die Gefahr der Interferenz zwischen allen Verkehrsteilnehmern beseitigt wird.

Auch unter funktionellen Aspekten repräsentiert diese Variante viele Vorteile. Vor allem die Möglichkeit der vertikalen Entwicklung der Aktivitäten, die sich im Bereich des Bahnhofs konzentrieren. Mit der Verbesserung der Verbindung dieser Funktionen und der Optimierung der Nutzung der Baufläche entsteht ein neuer wichtiger Verkehrsknotenpunkt.

Das Intermodalzentrum

Die große Brücke der Schienenbündel wird zum Skelett eines Mobilitätszentrum der Stadt Bozen, das die verschiedenen Verkehrsmittel, privat wie öffentlich, in sich sammelt. Somit kommt es zur einer Vereinfachung des Autschs zwischen den einzelnen Transportmittel und der Verkehr wird dadurch in der Innenstadt optimiert.

Das Intermodalzentrum entwickelt sich auf drei Niveaus, zwei Überirdischen und zwei Unterirdischen.

Auf dem höchsten Niveau befinden sich die Geleise für den nationalen und internationalen Zugverkehr der italienischen Zuggesellschaften, ein

zusätzliches Gleis für Züge von und in Richtung Meran.

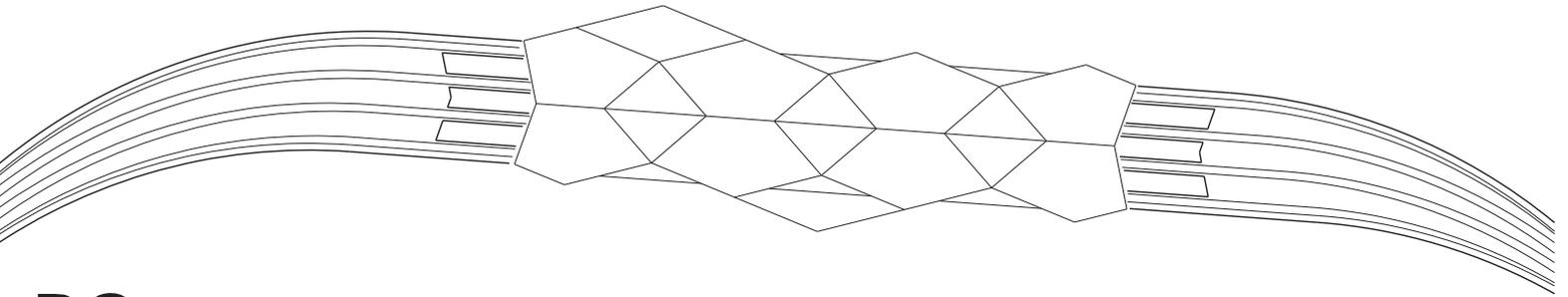
Auf der Grundebene wird der Raum unter dem Schienenbündel für das Bahnhofsgebäude genutzt, welches zwischen dem Busbahnhof in Richtung Stadtzentrum und der Endstation der städtischen Busse liegt.

Auf der nördlichen Seite, in der Nähe des Bahnhofgebäudes, befinden sich die Seilbahnen, die einerseits auf den Berg Virgil und andererseits auf den Berg Renon führen, miteinander verbunden sind und einen Panoramablick über der Stadt eröffnen.

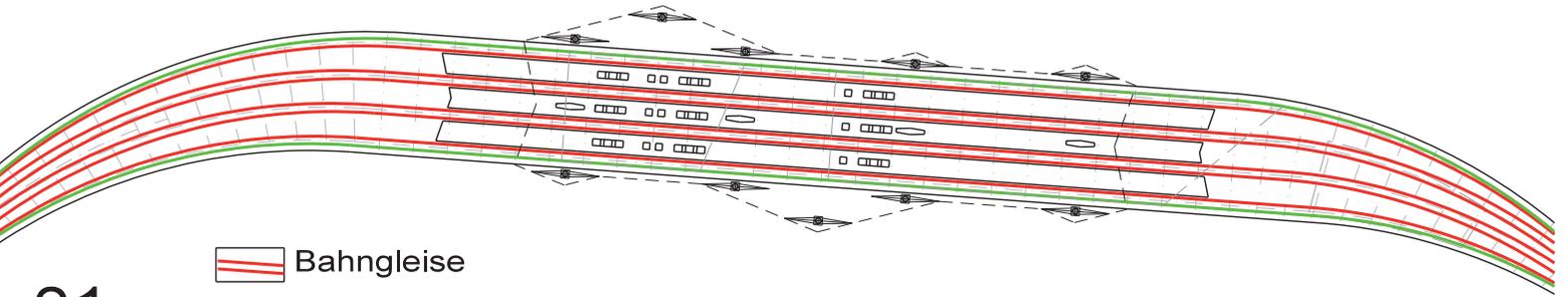
Um möglichst freien Raum, entfernt vom Verkehr der Stadt in der Nähe des intermodalen Zentrums bereit zu stellen, wurde der Beschluß gefasst, die Zufahrtsstraße für den Privatverkehr unterirdisch anzulegen. Diese Straße wird zudem für den Taxiverkehr genutzt, dessen Haltestellen sich unter dem gedeckten Platz des nördlichen Bahnhofseingangs befinden. Unterhalb des neuen Mobilitätszentrums befinden sich, unterirdisch und auf mehreren Stockwerken, die Parkplätze für den Privatverkehr. Die Zufahrt führt über die zuvor beschriebene Zugangsstraße, die durch ein Kreisverkehrssystem, welches den Verkehr flüssig mit angemessener Geschwindigkeit halten soll, verbunden.

Das Verkehrssystem

Die städtebauliche Sanierung des Areals muss die Möglichkeit für eine positive Veränderung bezogen auf das infrastrukturelle System der Stadt bieten. Das Intermodalzentrum nimmt Teil an der großräumigen



DG



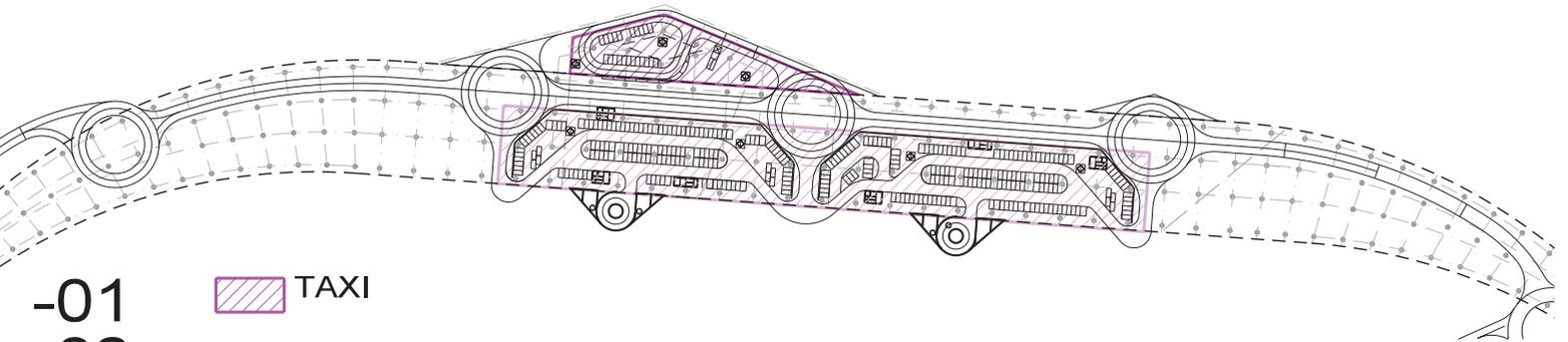
01

-  Bahngleise
-  Bahngleise fuer durchfahrende Zuege



00

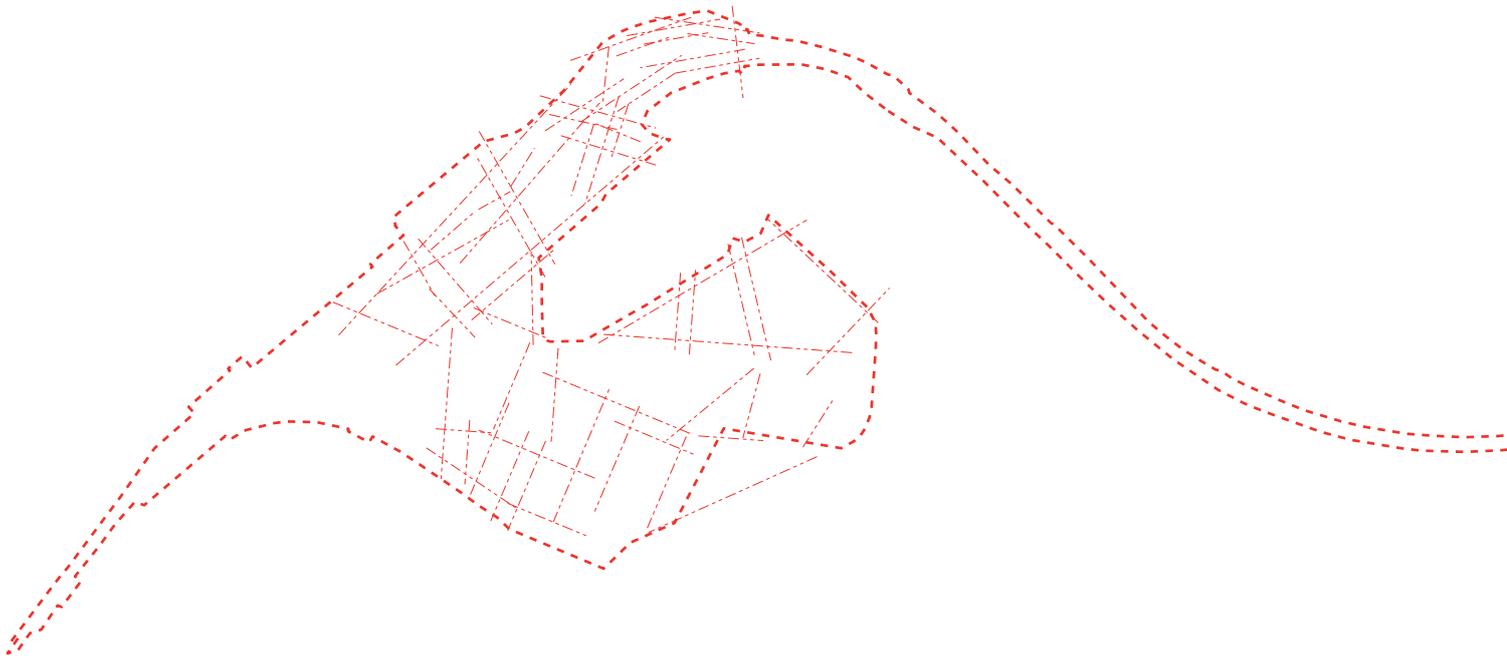
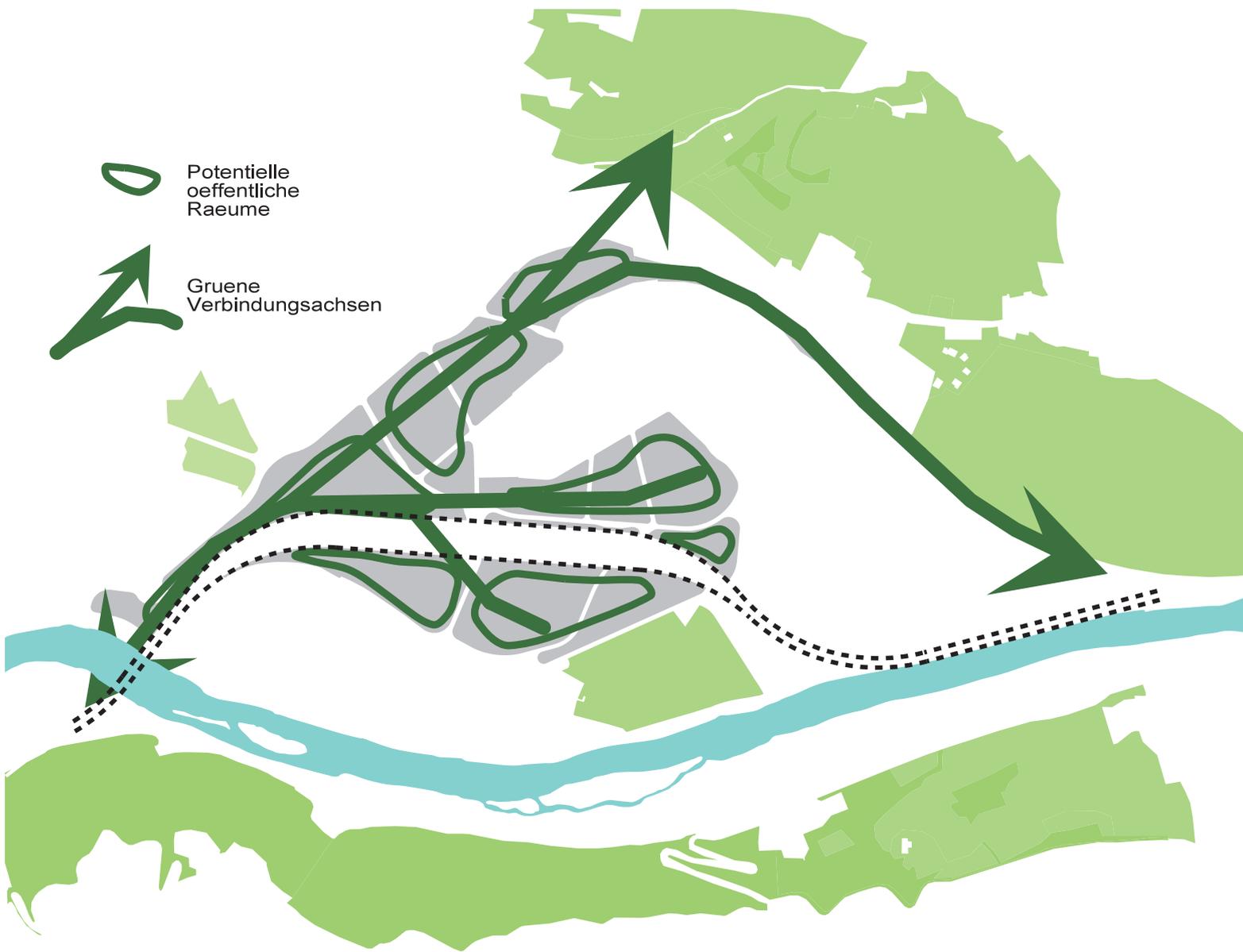
-  Einkaufszentrum
-  Bahnhof
-  Busbahnhof Stadtbusse
-  Busbahnhof Ueberlandbusse
-  Bus Parkplaetze

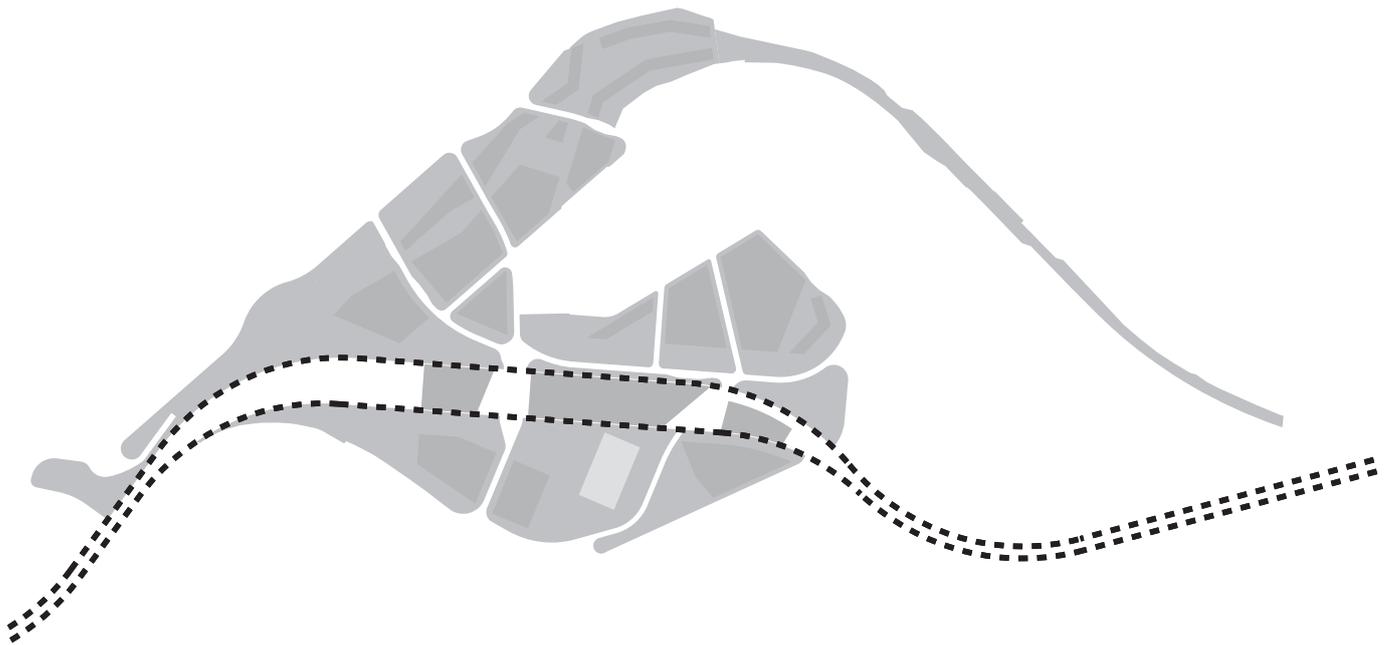
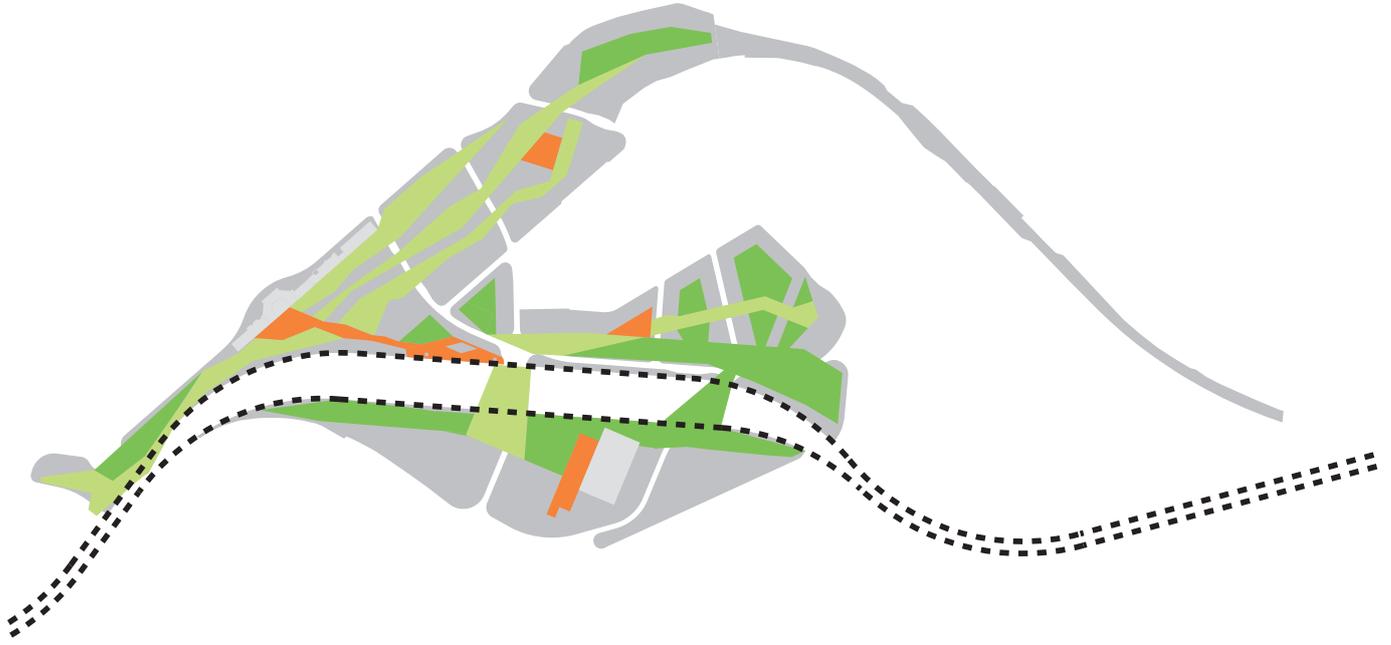


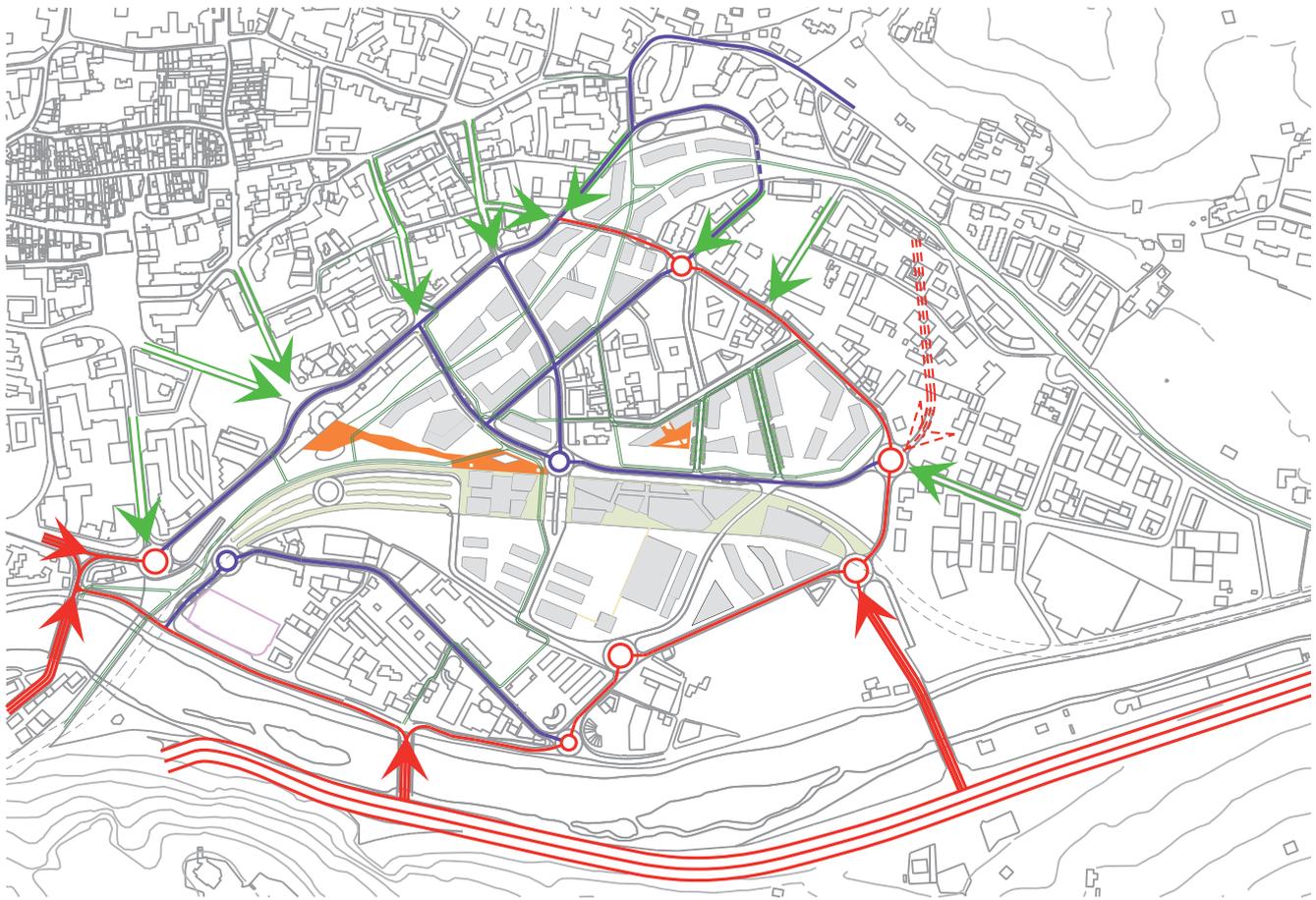
-01

-02

-  TAXI
-  oeffentliche Parkplaetze







 Hauptverkehrsachsen

 Nebenstrasse

 Hauptstrasse

 Erschliessungstrasse

 unterirdische Zufahrtstrasse

 Hauptverbindungen Verkehrsachsen in Planung

 Hauptverbindungen zu den Verkehrsachsen

 Bezugsstrassenrichtungen

Verbesserung des motorisierten Verkehrs in der Zu- und Ausfahrt der Stadt in Verbindung mit der neugeführten Straße, deren Aufgabe es ist, die alte Straße mit der Neuentstehenden zu verknüpfen.

Die Integration des bestehenden Straßennetzes wurde mit dem Ziel entwickelt, das neue Viertel mit der Altstadt zu verbinden, sodass die neuen Funktionen innerhalb des Areals verbunden und für die Altstadt genutzt und von Vorteil werden können.

Die Qualität des Projekts ist proportional in der Art und Weise wie die neuen Stadtteile mit dem alten Stadtteil in einer effizienten Verbindung stehen. Je besser die Verbindungen des Straßennetzes angelegt sind, desto besser ist dies für die Qualität des Projekts.

Um eine Verbesserung zu erreichen, wurde der Ring um das Areal als Regulatonselement genutzt, um das umliegende Straßennetz direkt durch diesen Ring mit den Hauptverkehrsachsen der Straßen nach Verona und in Richtung Brenner zu verbinden.

Im Süden der Intermodalbrücke führen die Straßen durch die Überquerung des Flusses Eisack in die Stadt und der Verkehr wird auf das Straßennetz in der inneren Stadt verteilt. In diesem Bereich findet anhand der zwei Hauptäste eine erste Verteilung des Straßensystems statt:

die Schlachthofstraße in der westlichen und der Josef-Mayr-Nusser-Weg in der östlichen Richtung. Diese zwei Straßen bilden einen Straßenring um das Bahnhofsareal und verteilen den Verkehr entlang der Strecke bis zur Kreuzung mit dem geradlinigen Straßenabschnitt der Garibaldistraße



 Grüne Verbindungsachsen

 Historisches Zentrum

 Unveränderliche städtebauliche Elemente

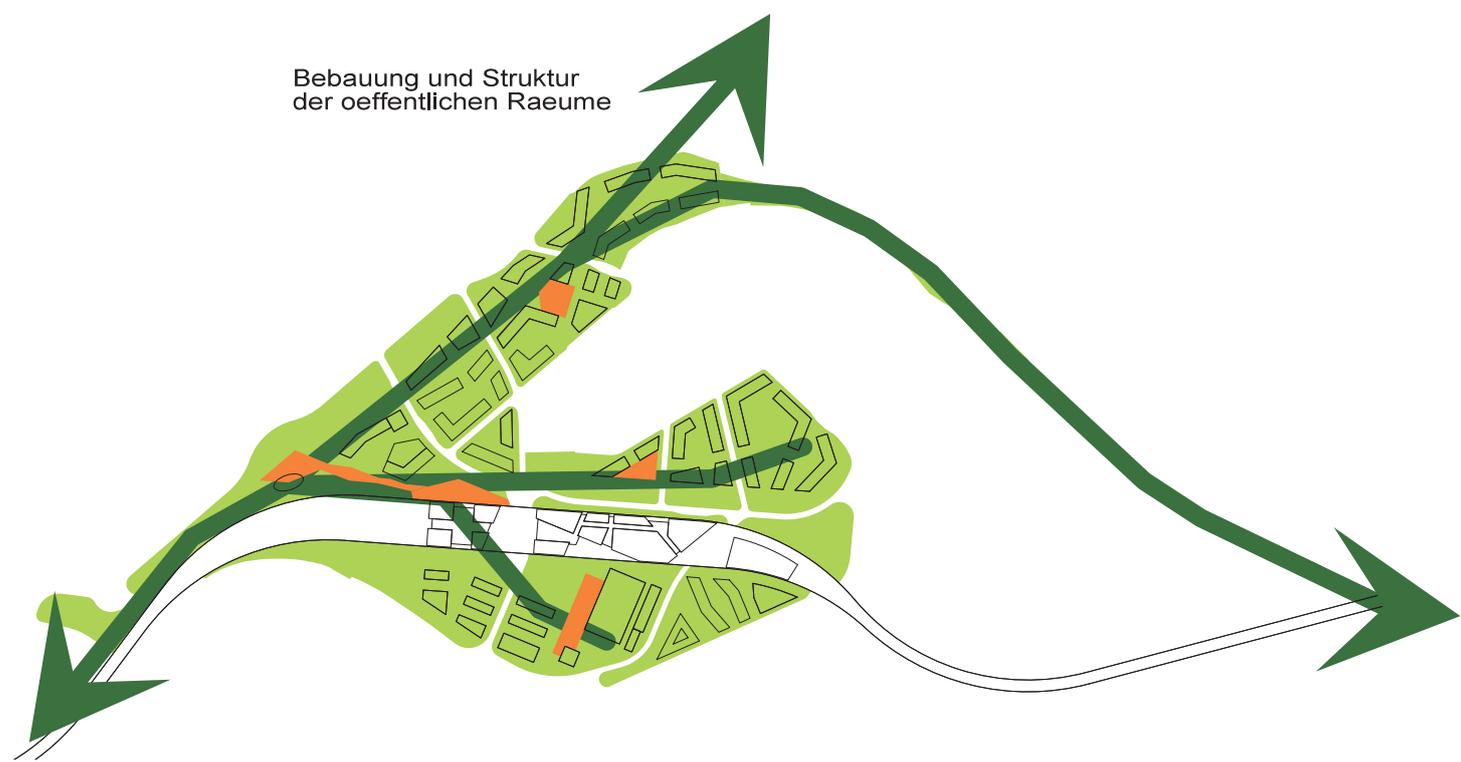
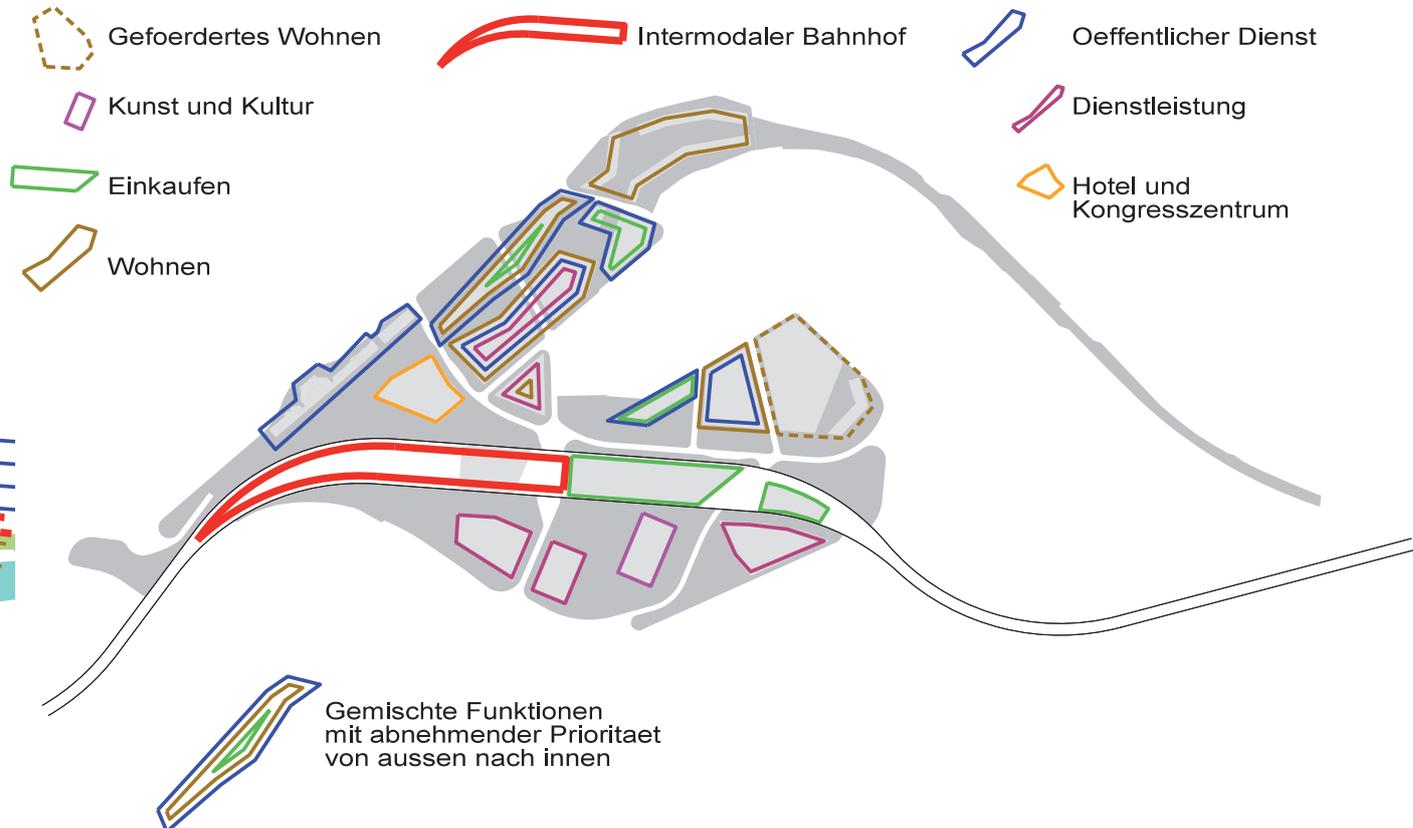
 Zugangspunkte für den Eisenbahnverkehr in das Projektgebiet

Funktionen: Einflussbereiche

 Öffentlicher Dienst

 Wohnen

 Dienstleistung und Gewerbe



und der Rittnerstraße.

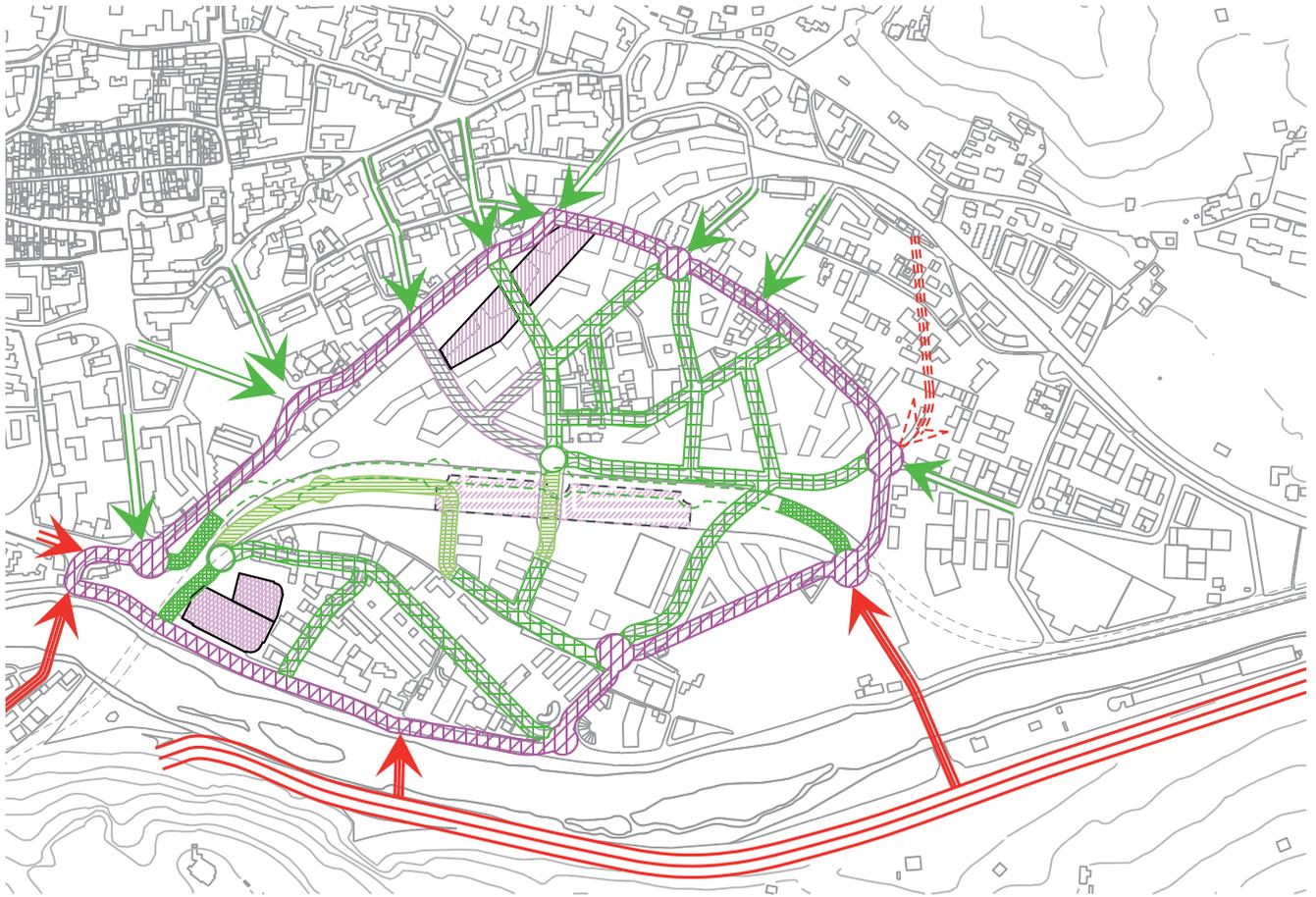
Entlang dieses Rings entsteht ein Kreisverkehrssystem, das den Nebenstraßen und auch der Erschließung der Zufahrtsstraßen zu den Gebäuden dienlich ist.

Um den Verkehr in den Nebenstraßen zu reduzieren, wurde die strategische Positionierung der Parkplätze direkt mit der Ringstraße verbunden. Die Parkplätze des Privatverkehrs bilden den Kern des Straßennetzes und dient als Mittel zur Stauvermeidung rund um das alte Bahnhofsgebäude. Das führt zu einem "symbolisches Stadttor" und zu einem Zugang zwischen dem neuen urbanen Zentrum und dem Kern der Altstadt.

Dieses Ergebnis wurde durch die Entstehung eines Systems aus drei Parkanlagen erzielt, nämlich des Baus zweier neuer Strukturen und der Integration der bestehenden Parkanlage M. Nusser. Das neu entstehende System schafft vermehrt Parkplätze in der Altstadt, die für Anwohner vorbehalten sind. Zu den zwei neuen Parkanlagen gehören: der unterirdische Parkplatz unter dem Intermodalzentrum, welcher dem Einkaufszentrum zu Gute kommt und der überirdische Parkplatz in der Nähe der Kreuzung der Rittnerstraße und der Schlachthofstraße.

Auch der Bahnhof der Stadt- und Überlandbusse folgt dem Prinzip der direkten Anbindung an die Ringstraße und der Sammlung unter der Intermodalbrücke, um den Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu vereinfachen.

Besonderes Augenmerk wurde auf Radfahrwege gelegt, die ein



eingeschränkte Verkehrszone

Hauptverkehrsachsen

bestehenden Parkanlage M. Nusser.

Öffentliche Verkehrszone

Ring

Tiefgarage 2UG

unterirdische Strasse

Normalverkehr

Parkplatz 2G

Hauptverbindungen an der oest Verkehrsachsen in Planung

Hauptverbindungen zu den Verkehrsachsen

Bezugsstrassenrichtungen

ergänzendes Bindeglied zwischen motorisiertem Verkehr und Fußgängern darstellt.

Die Wege verbinden die gesamten Arealbereiche und sind mit dem bestehenden Fahrradwegsystem vernetzt.

Die genannten Maßnahmen beruhen auf dem gesamten infrastrukturellen System des Projekts, welches zu einer bürgerfreundlichen Nutzung der öffentlichen Räume, der Reduzierung der Interferenz zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und der Schaffung von weitläufigen Fußgängerzonen führt.

Die geplanten Nutzungen

Die Wiedergewinnung des Bahnhofareals birgt eine außergewöhnliche Chance der Entwicklung für die Stadt Bozen in sich, denn diese Wiedergewinnung stellt eine der wenigen Gelegenheiten dar, den Bebauungsbedarf zu decken.

“In Bozen besteht ein gewaltiger und ständig wachsender Bedarf an Baugrund: benötigt werden vor allem Wohnungen, öffentliche Einrichtungen und Grünflächen, aber auch neue Flächen für den sekundären und tertiären Sektor.”¹³

Die Zentralität des Projektgebiets wertschätzt die neuen Stadtteile, die sich im gesamten Areal bilden und gleichzeitig neue Funktionen

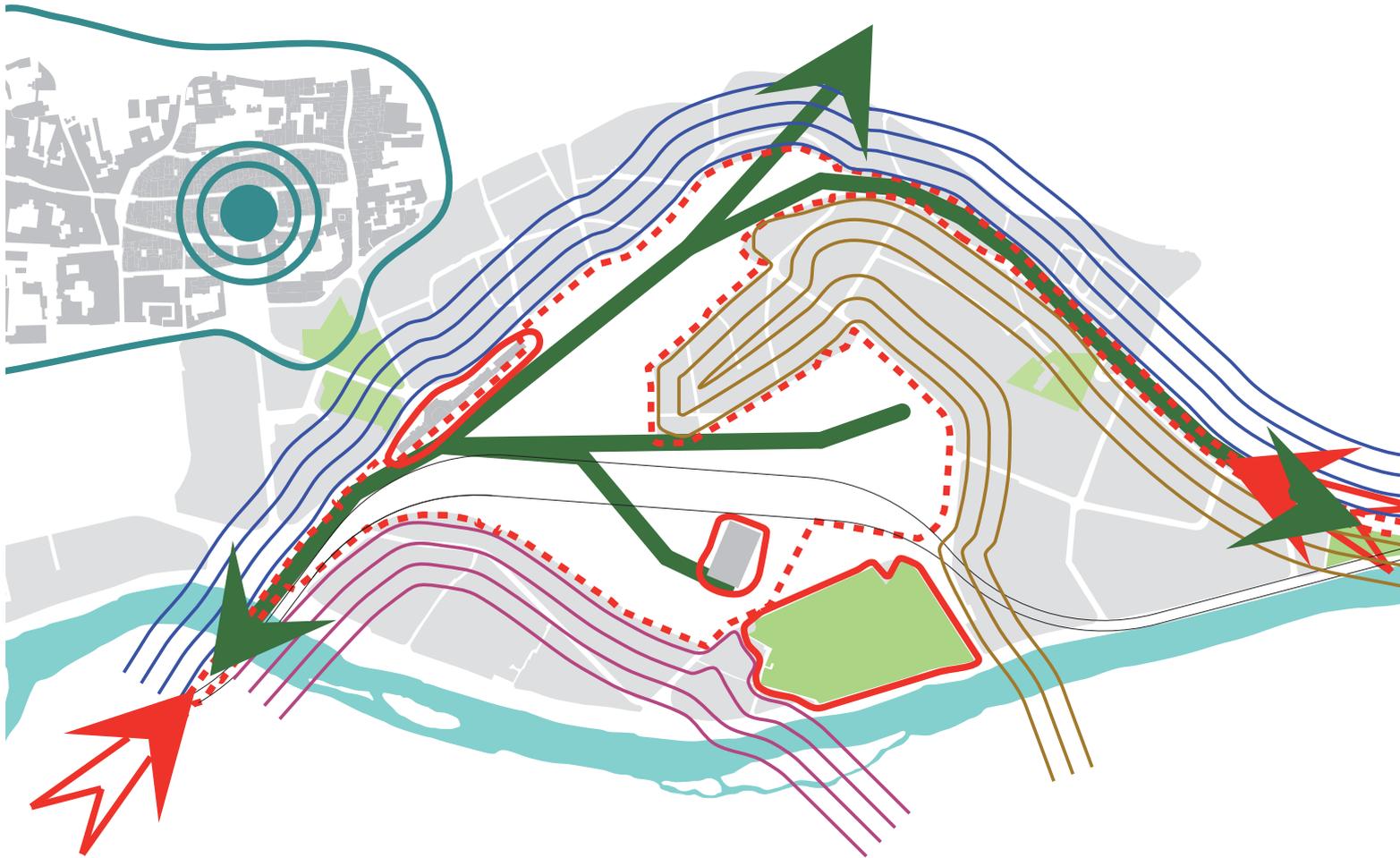
definieren.

Die Lage des Projekts beeinflusst die Funktionen, welche im gesamten Areal entstehen werden. Die Notwendigkeit der Sammlung mit anderen bereits bestehenden Funktionen auf dem Territorium, der Sonneneinstrahlung oder der logistischen Gründe, wie im Fall des Intermodalzentrums, welches in der Nähe der Stadt seinen Platz finden soll, sind von Bedeutung.

Das Schienenbündel des Intermodalbahnhofs bildet eine Linie von Osten nach Westen, folglich des Schattens des Berges Virgil, die das Areal in zwei Teilen bezüglich seiner Funktionen definiert. Der nördliche Teil ist geeignet für Wohnen und Dienstleistungen, der südliche Teil für Gewerbe und Dienstleistungsbetriebe.

In Bezug auf die erste Teilung der Funktionen des weiträumigen Intermodalzentrums, wird dies zur Achse zwischen dem neuen Wohngebiet und hauptsächlich eines Ortes des Arbeitens.

Diese Linie vereint beiden Teile miteinander anhand seiner Funktionen. Zu diesen Funktionen gehören das daraufbefindliche Verkehrssystem, welches das Areal mit der Stadt und seinem Territorium verbindet und der Bau des Einkaufszentrum. Ferner zählt dazu die alte Bahnhofshalle als Herzstück kultureller Aktivitäten, als Maßnahme zur Vermeidung eines "Nicht-Ortes" zwischen dem Einkaufszentrum und den Businesscentern. Mit dem gleichen Ziel soll ein Ort der Lebensqualität geschaffen werden, das dem Prinzip der Vermischung der Funktionen in einem kleineren Maßstab in der nördlichen Teil des Areals dient, an welchem Gebiete des



 Grüne Verbindungsachsen

 Historisches Zentrum

 Unveraenderliche staedtebauliche Elemente

 Zugangspunkte fuer den Eisenbahnverkehr in das Projektgebiet

Funktionen: Einflussbereiche

 Oeffentlicher Dienst

 Wohnen

 Dienstleistung und Gewerbe



 Oeffentlicher Dienst

 Dienstleistung

 Hotel und Kongresszentrum

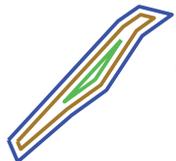
 Gefoerdertes Wohnen

 Kunst und Kultur

 Einkaufen

 Wohnen

 Intermodaler Bahnhof

 Gemischte Funktionen mit abnehmender Prioritaet von aussen nach innen



Wohnens mit öffentlichen und privaten Einrichtungen miteingeschlossen werden:

öffentliche Leistungen zur Ergänzung der Büros von Provinz und Gemeinde im Westen in der Nähe des historischen Zentrums;
die Versorgungseinrichtungen für das neuentstehende Stadtviertel und dem Viertel des Bozner Bodens im östlicher Richtung.

“Die Verdichtung stellt nicht nur eine Alternative zur Verschwendung der Ressource Boden, sondern auch und vor allem eine kulturelle Herausforderung angesichts der Erprobung neuer Siedlungsmodelle dar. Durch diese Siedlungsmodelle soll die Stadt in ihrem Aussehen, in ihrer internen Organisation, in ihrem Verhältnis zum Ökosystem, in ihren Nutzungsformen... erneuert und qualitativ verbessert werden. Dann wird uns klar werden, dass die Lebensqualität in der Stadt nicht nur von der Dichte, sondern von einer Reihe zusammen wirkender Faktoren bestimmt wird, die aus einer Gruppe von Gebäuden eine Stadt und aus einer Gruppe von Menschen eine Gemeinschaft machen. Dann werden wir den Mehrwert von mixite und Nutznießung, von Verschiedenartigkeit und Erkennbarkeit, von Einmaligkeit und Vielfalt, von Individualismus und Gesellschaft, von Eigentümlichkeit und Gleichzeitigkeit, von Fülle und Leere, von Einklang und Unstimmigkeit, von Innen und Außen... erkennen.”¹⁴

Öffentliche Räume, Parks und Plätze

Die unbebauten Räume sind Orte, die die Identität der Stadt definieren und sich das soziale Leben abspielt. Orte an denen sich das Volk manifestieren kann.

Folglich dessen sind die offenen Räume auf dem Bahnhofsareal nicht nur streng funktional oder wie übriggebliebene Flächen nach der Bebauung gedacht, sondern vielmehr als Projektelement, welches die Bebauung bestimmt. Somit werden die Teile der neuen Stadt nicht nur miteinander verbunden, sondern schaffen eine eigene Identität und Qualität, die von den Menschen genossen werden können.

In Rahmen des Projekts werden leere Räume als erzeugende Elemente der Bebauung betrachtet und nicht umgekehrt, die nur den unveränderlichen städtebaulichen Elementen und dem Intermodalzentrum, aufgrund seiner fundamentalen Existenz, untergeordnet sind.

Das grüne System erstreckt sich über das ganze Areal und bildet Parks, in denen sich die Neubauten befinden:

Das größte Grünfläche des Projekts erstreckt sich über der alten Bahnstrecke und kreiert eine neue Parkanlage für die alte Stadt. Die Strecke verläuft von Süden nach Norden und integriert den Flußpark des Eisacks, unter Mitbenützung der alten Bahnbrücke. Diese Brücke wird zu einer grünen Passage, welche die Stadt mit seinen umliegenden Bergen verbindet.

Ein weitere Grünfläche verläuft parallel zum Intermodalzentrum auf der

nördlichen Seite, verbundenen mit dem Blick auf die leeren Räume des südlichen Teils des Areals.

In diesen Parkanlagen nehmen auch die bebauten Blöcke Platz und die Verbindung mit den öffentlichen Parkanlagen wird in den Innenhöfen der Gebäude fortgesetzt, welche einen Blick in die umliegende Landschaft ermöglichen.

Das System der Plätze steht in enger Beziehung mit dem grünen System, das miteinander eine Einheit bildet.

Die Plätze repräsentieren den gepflasterten Teil der Parkanlagen, die auf die Sammlung verschiedener Funktionen hinweisen. Hierbei sind die Plätze auf beiden Seiten der Intermodalbrücke zu nennen: der Platz im Norden für den Bahnhof und das Hotel- und Congresscenter, der Platz im Süden für das Kultur- und Businesscenter. Des Weiteren auf den kleinen Plätzen, in denen sich die Versorgungseinrichtungen des Stadtviertel befinden.



 Seilbahnstation

 Seilbahn Weg

 Bahnhof

 Regionalbusse Verkehr

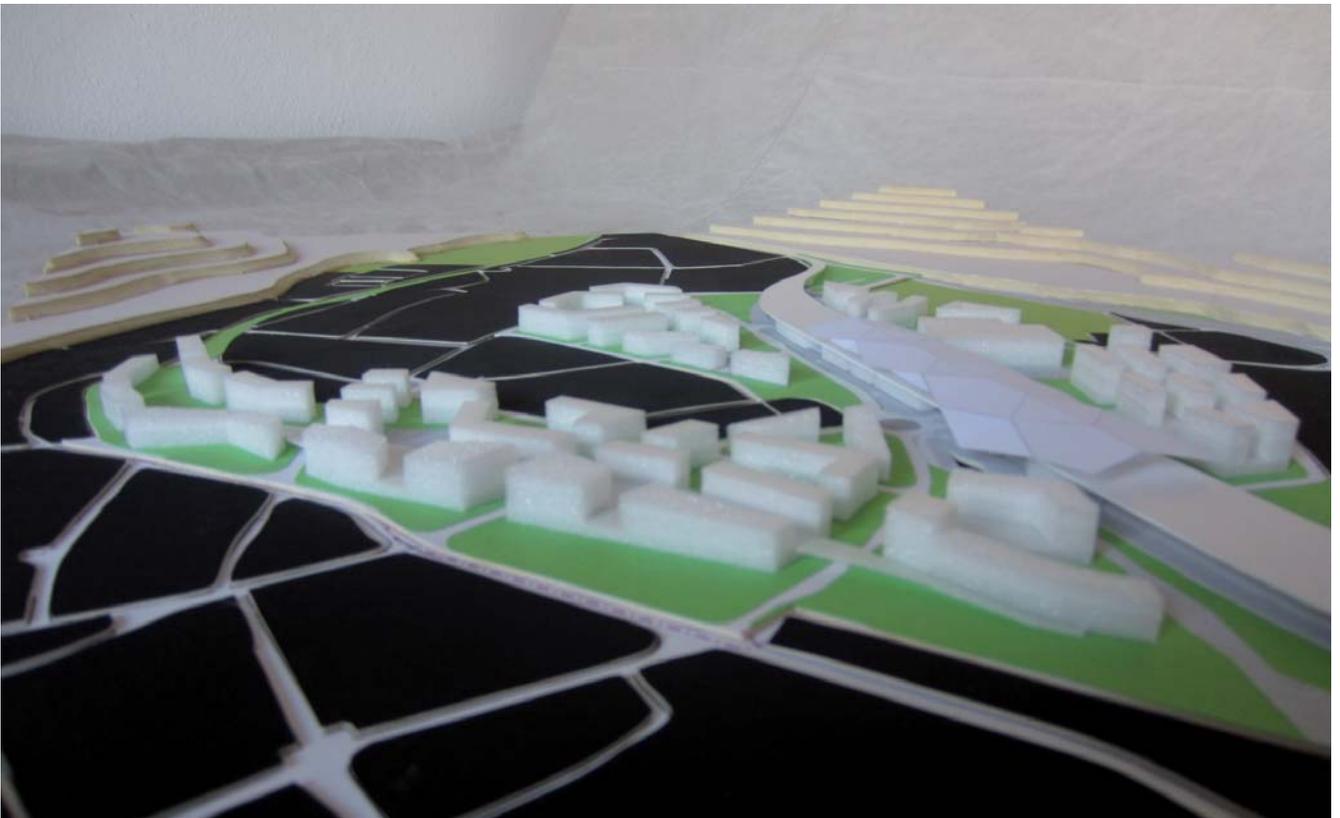
 Bahnhof fuer Regionalbusse

 Stadtbusse Verkehr

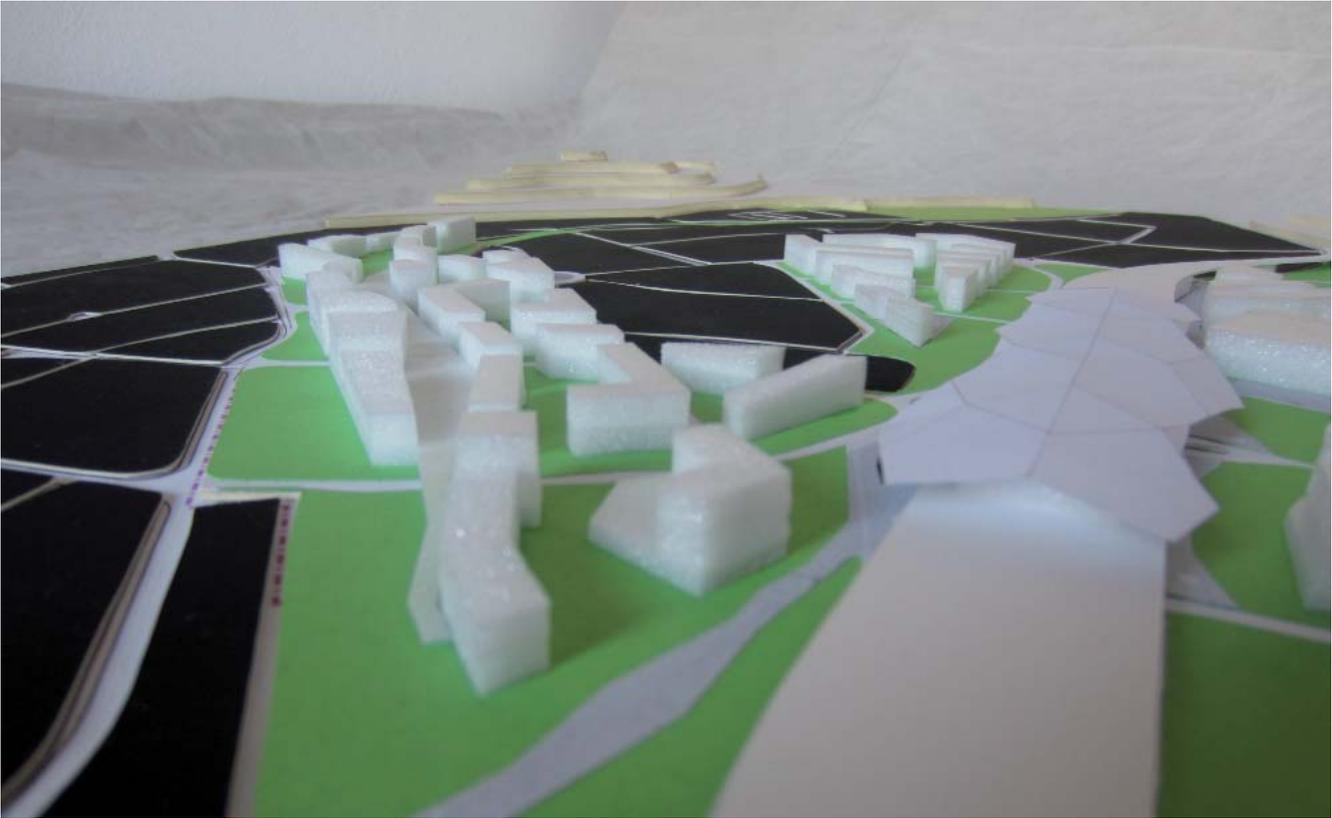
 Bahnhof fuer Stadtbus

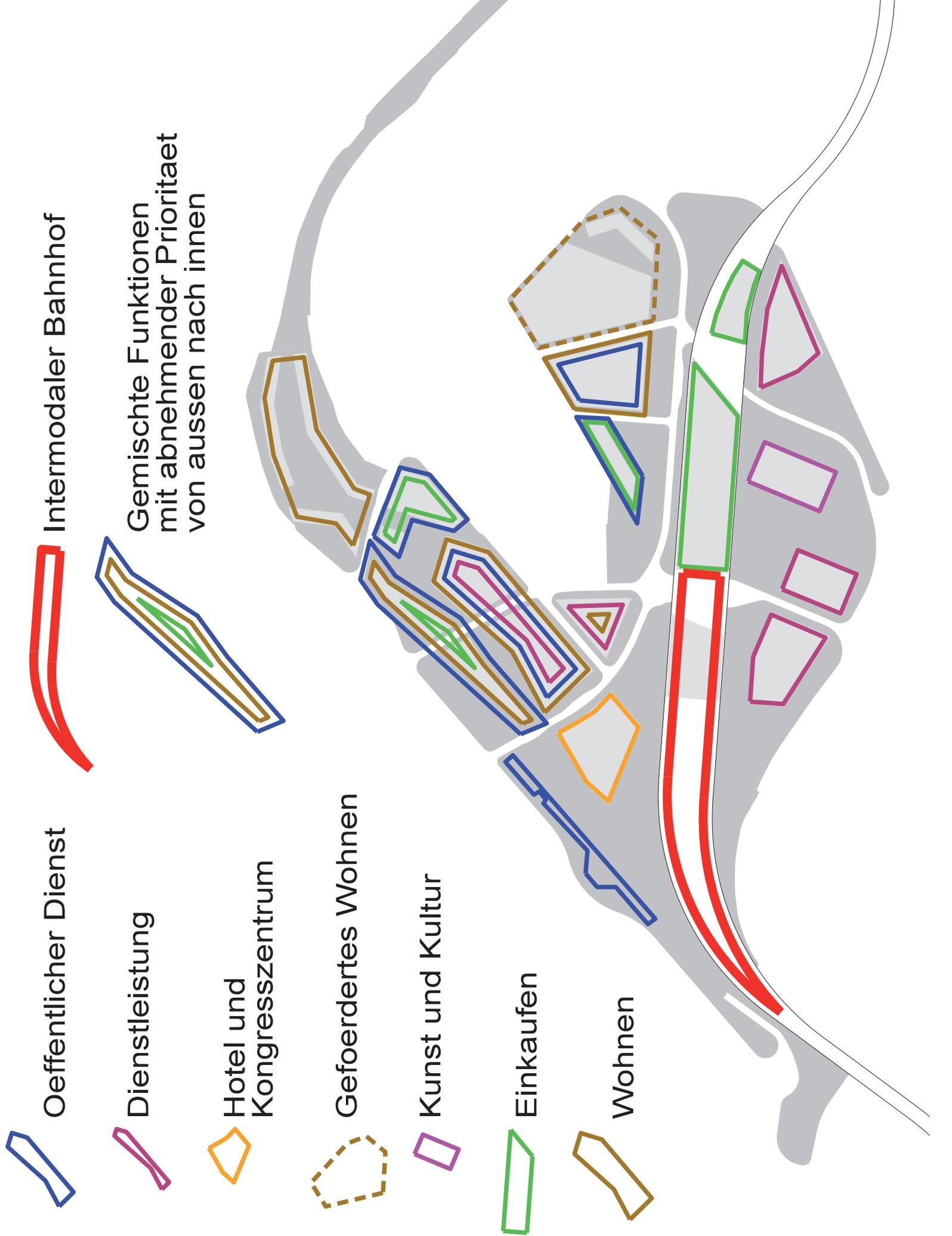
 Bushaltestelle











Nachwort

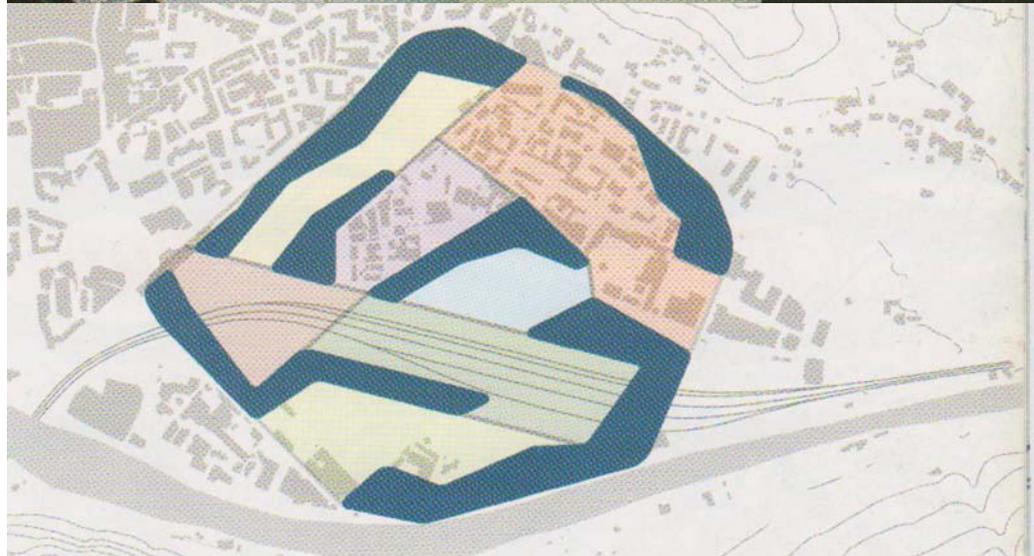
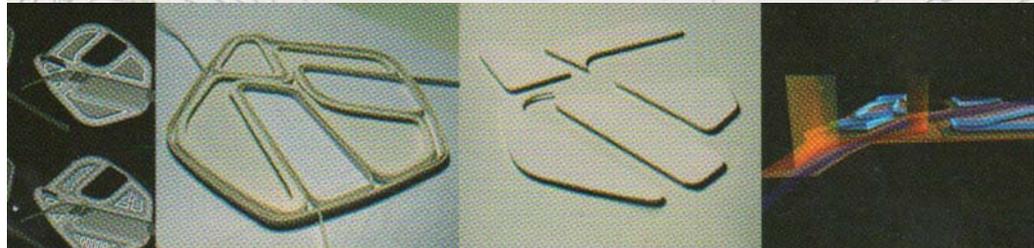
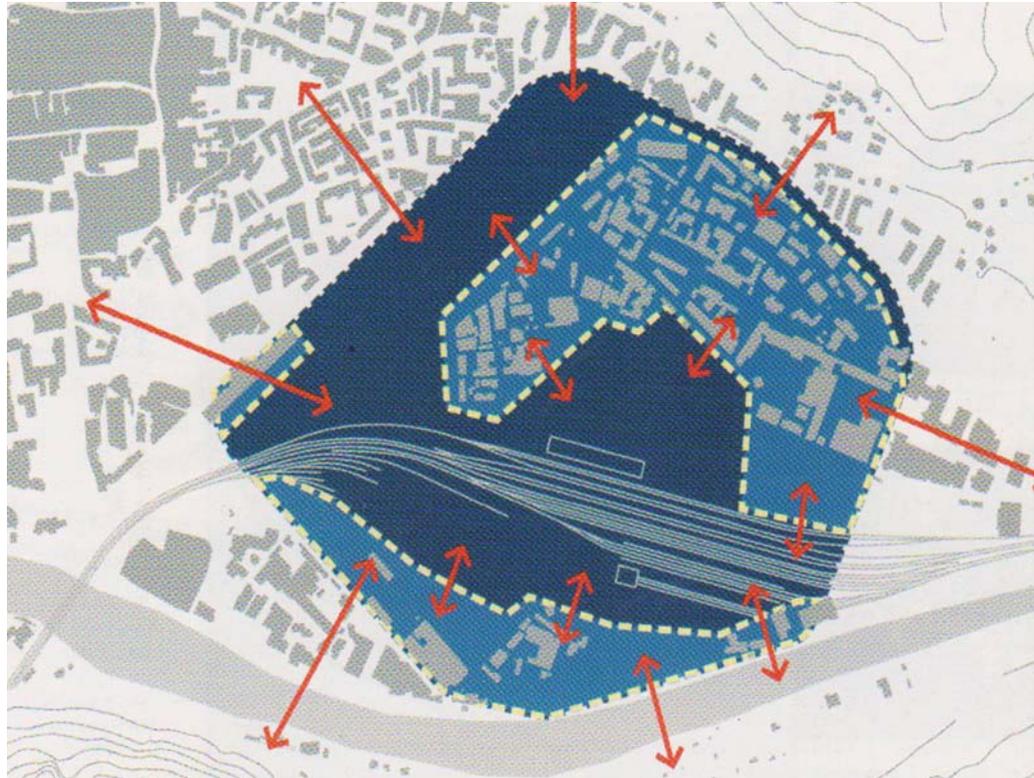
Das Bahnhofsareal von Bozen repräsentiert eine wertvolle Ressource, welche der Stadt Bozen helfen könnte in eine neue Entwicklungsphase überzugehen, seine Lebensqualität zu steigern und seine Identität zu stärken.

Ziel des Projekts ist es, Voraussetzungen zu schaffen, die eine nachhaltige Veränderung für die ganze Stadt ermöglichen:

Nachhaltigkeit im Sinne des Verzichts Land für die städtebauliche Entwicklung zu zerstören und stattdessen die Wiedernutzung der leeren Räume zu fördern, die Teil der historischen Entwicklungsphasen der Stadt Bozen sind.

Nachhaltigkeit im Sinne der Verbesserung bezogen auf das Verkehrssystem und der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, um die Lebensqualität in der Stadt Bozen zu verbessern.

Die von mir verfasste Arbeit stellt einen Versuch dar, ein mögliches zukünftiges Bild, anhand der "land stocks" der Stadt Bozen aufzuzeigen. Folglich der Initiative der öffentlichen Verwaltung, die den bewussten Willen gezeigt hat, Territorien der Stadt wiederzugewinnen, mit dem Versuch den Ort und seine Identität zu bewahren, zu stärken, zu modernisieren und für die Zukunft zu öffnen.



Anhang

Ein WOHN-PARK und ein NEUES ZENTRUM für Bozen

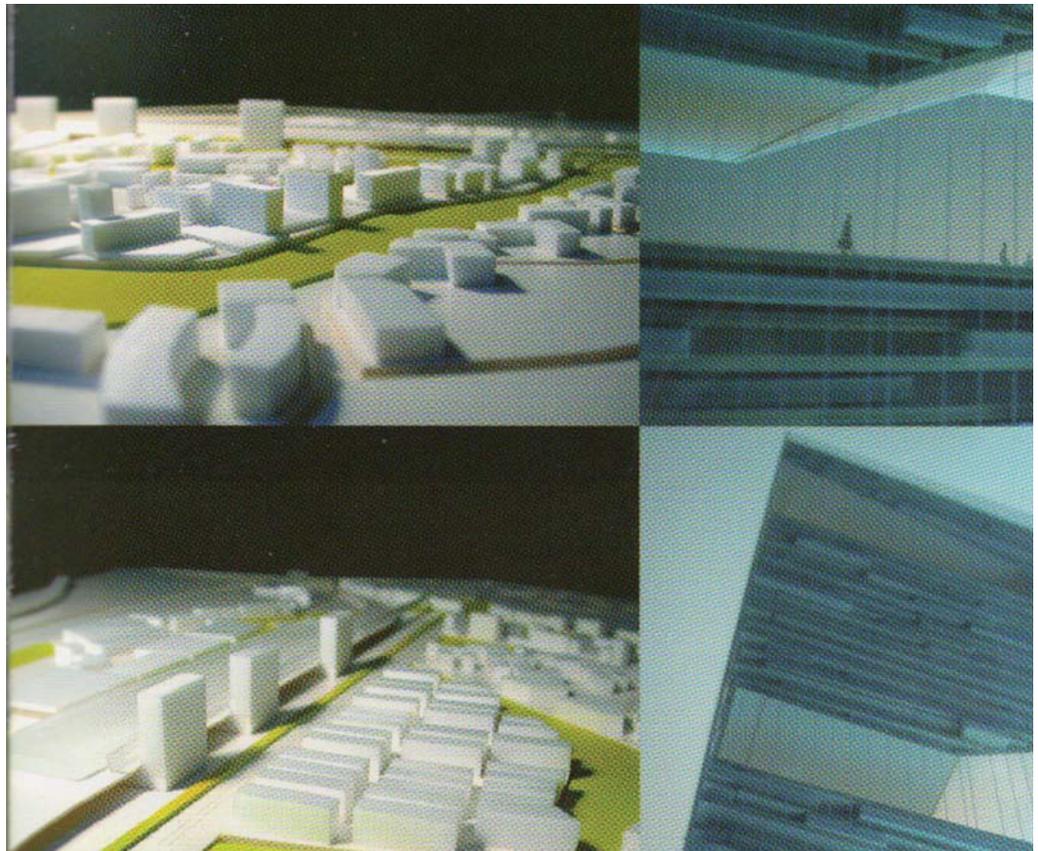
METROGRAMMA: Andrea Boschetti, Alberto Francini

Unserer gesamten Arbeit ist durchzogen von einigen möglichen "Visions" und "Situationen", die hauptsächlich räumlicher und typologischer Natur sind. Die jähren Maßstabswechsel und das Zoomen auf potentielle räumliche Bedingungen haben ihren Sinn in den von Metrogramma entworfenen Szenarien der Stadt und stellen im Wesentlichen eine Überprüfung der Übereinstimmung mit den ihnen zugrunde liegenden städtebaulichen Erfordernisse dar. Dies ermöglicht außerdem eine leichtere Vermittlung der Ideen und eine Kritikoffenheit, die einen auf alle Fälle wirkungsvollen Ansatz darstellen, um von Anfang an mit den Vorstellungen der Bozner Bürger zu interagieren.

Wir schlagen beispielsweise vor, die Verbindungsallee zwischen dem neuen und dem alten Bahnhof (aus dem eine Art Portal der Erinnerung wird) in Form eines großen mit vielen Dienstleistungen und Freizeitbereichen besetzten grünen "Boulevard" zu gestalten. Der alte Bahnhof könnte außerdem mit dem Neuen durch eine von einer elliptischen, durchsichtigen klimatisierten Röhre gebildeten von "Piloten" getragene Überführung verbunden werden. In ihrem Inneren befänden sich etliche Geschäfte, Dienstleistungen und ein langes Förderband, das de facto den neuen Stadtteil mit dem Vorplatz des heutigen Bahnhofs verbände.



Die drei Türme mit ca. 18/20 Stocicwerken, für der Dienstleistungssektor und Geschäfte bestimmt, gewährleisten zu ebener Erde höchste Permeabilität durch ihren die Bahntrasse (ca. 70m breit) tragenden Sockel. Unter der Bahntrasse können so einige für die städtebauliche Ordnung des gesamten Gebiets strategisch bedeutende Funktionen wie der neue Busbahnhof und ein großer Park-and-Ride-Parkplatz angelegt werden. Jenseits des Bahndamms, im Westen, sind Areale mit einer aus Produktion, Gewerbe und Wohnungen gemischten Nutzung geplant. Weiterhin stellen wir uns vor, dass den drei Türmen gegenüber, auf der Ostseite, auf der sich der neue Bahnhof befinden wird, eine kompakte Wohninsel errichtet werden kann, mit, dem Vorbild der "gotischen Parzellierung" der Altstadt von Bozen folgend, vielen Dienstleistungen und Geschäften (hauptsächlich im Erdgeschoss). Weitere Wohninseln könnten auf der Brachfläche entstehen, die sich aus dem Verlegen der Schienen ergibt; diese Gebiete (unterschiedlich groß und bebaut)



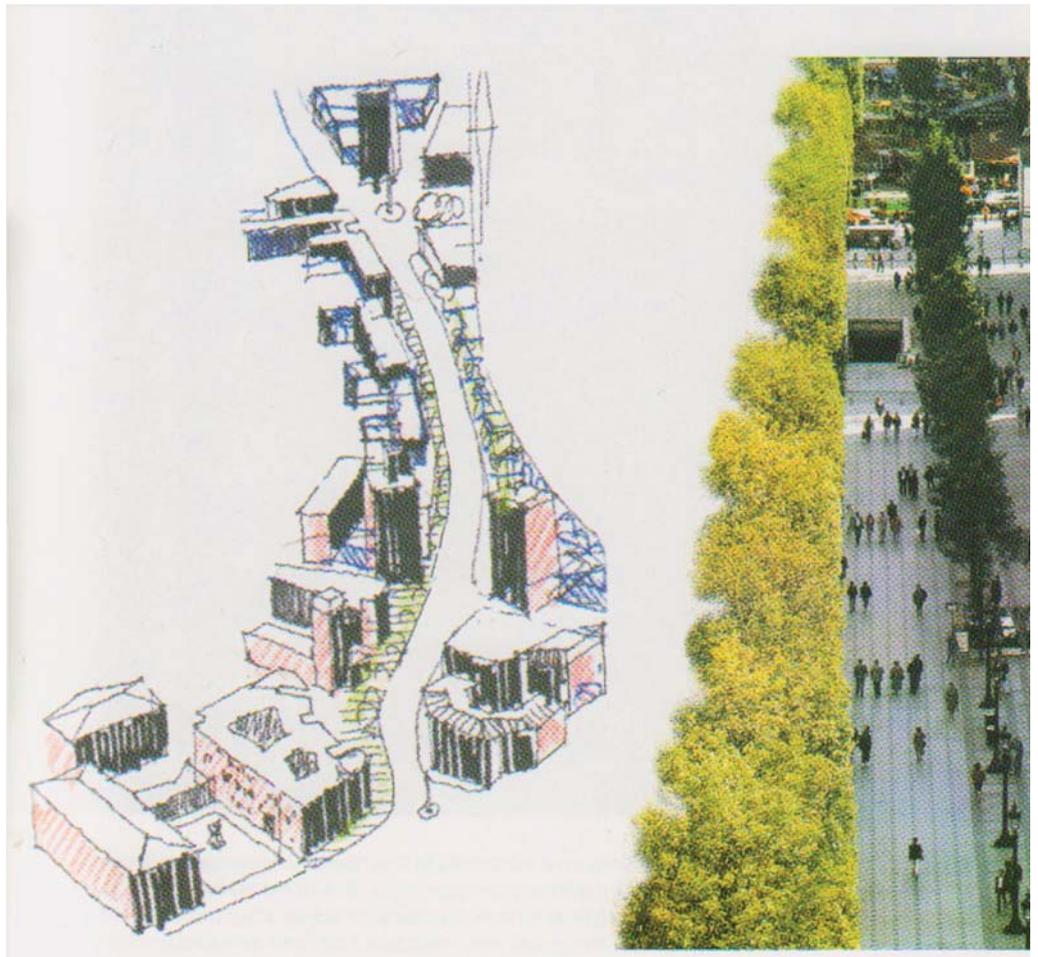
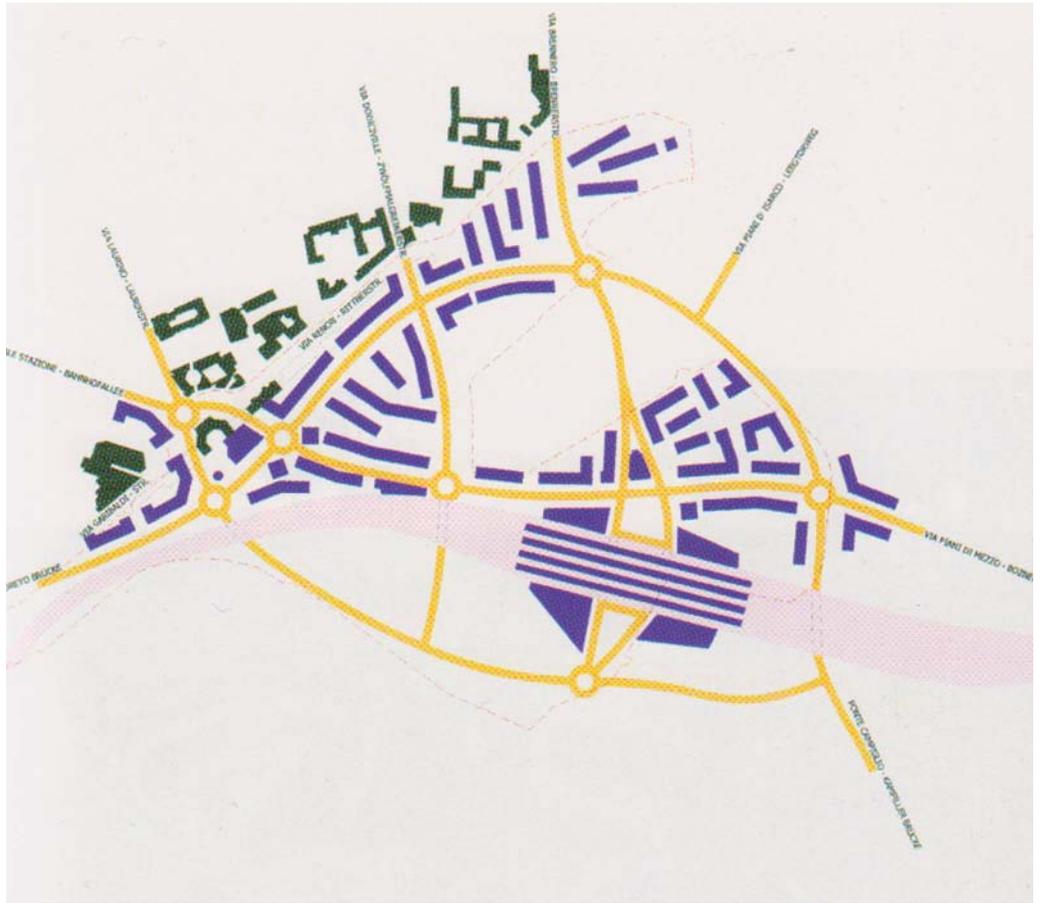
müssten durch umweltverträgliche Verkehrssysteme und durch die durchgehende Struktur der öffentlichen Freiflächen (hauptsächlich als Grünflächen angelegt) miteinander verbunden werden, die, so hoffen wir, zum Bindegewebe des gesamten neu geplanten Stadtteils werden.

Vorstudie zur NEUGESTALTUNG des BAHNHOFSAREALS

Carlo Azzolini, Klaus Kompatscher, Claudio polo

Das Bahnhofsgelände, abgegrenzt vom Bebauungsplan der Stadt Bozen, verfiel mit der Zeit in einen sehr schlechten Zustand und wird heute nur noch zu einem geringen Teil von der Staatseisenbahn genutzt. Die paritätische Arbeitsgruppe, bestehend aus der Gemeinde Bozen, der Autonomen Provinz und der Staatseisenbahn, hat die Verlegung der Bahntrasse und des Bahnhofs vom heutigen Standort, der die Altstadt in einem Winkel von 45° tangiert, auf eine Ost-Weststrecke angenommen, wobei der Bahnhof gegenüber der heutigen Lage ca. fünfhundert Meter nach Osten verlagert würde. Nach einer ersten positiven Überprüfung um festzustellen, ob das angenommene Bauvolumen die Maßnahme wirtschaftlich tragbar macht, werden die eher architektonisch-planerischen Probleme behandelt, welche einen städtebaulichen Eingriff dieses Ausmaßes kennzeichnen. Die wichtigsten Themen der Studie sind: die Anbindung des vorhandenen Straßennetzes an ein neues Netz innerhalb der von den Schienen befreiten Fläche, die Konfrontation mit der Bausubstanz des heutigen Bahnhofs, die Planung der zukünftigen Bebauung und die Hierarchie der neuen Baukörper.

Unerlässliche Voraussetzung für eine städtebaulich zweckdienliche Neuordnung des Areals ist, dass die Eisenbahntrasse im Bereich des Viaduktes so schmal wie möglich gehalten wird, vor allem auf der Höhe

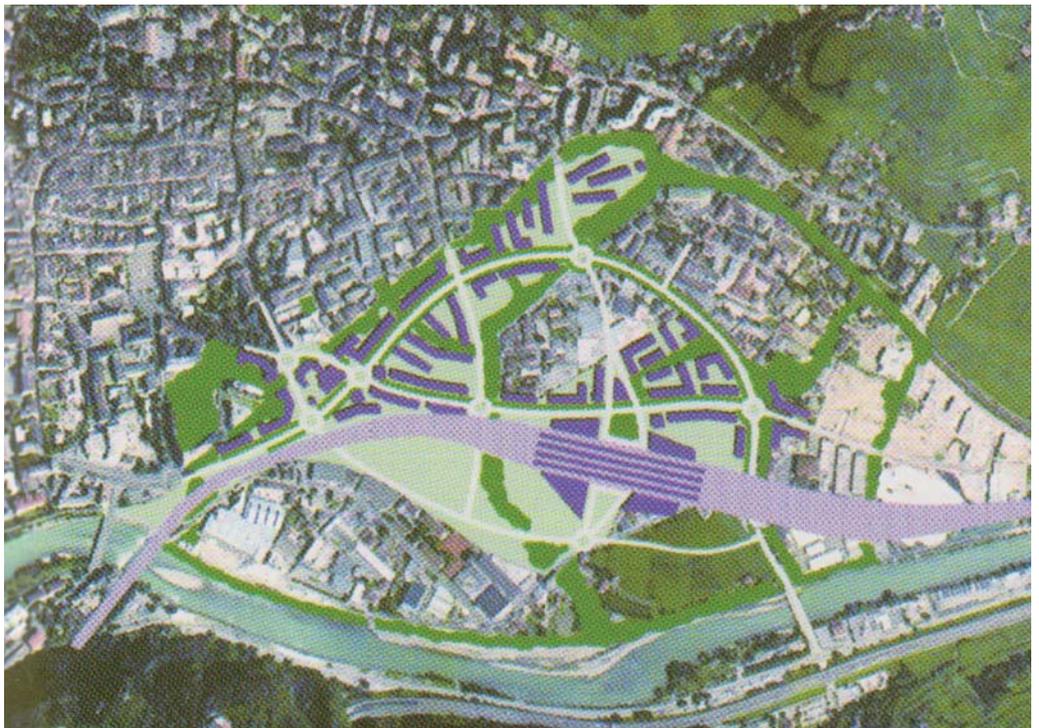
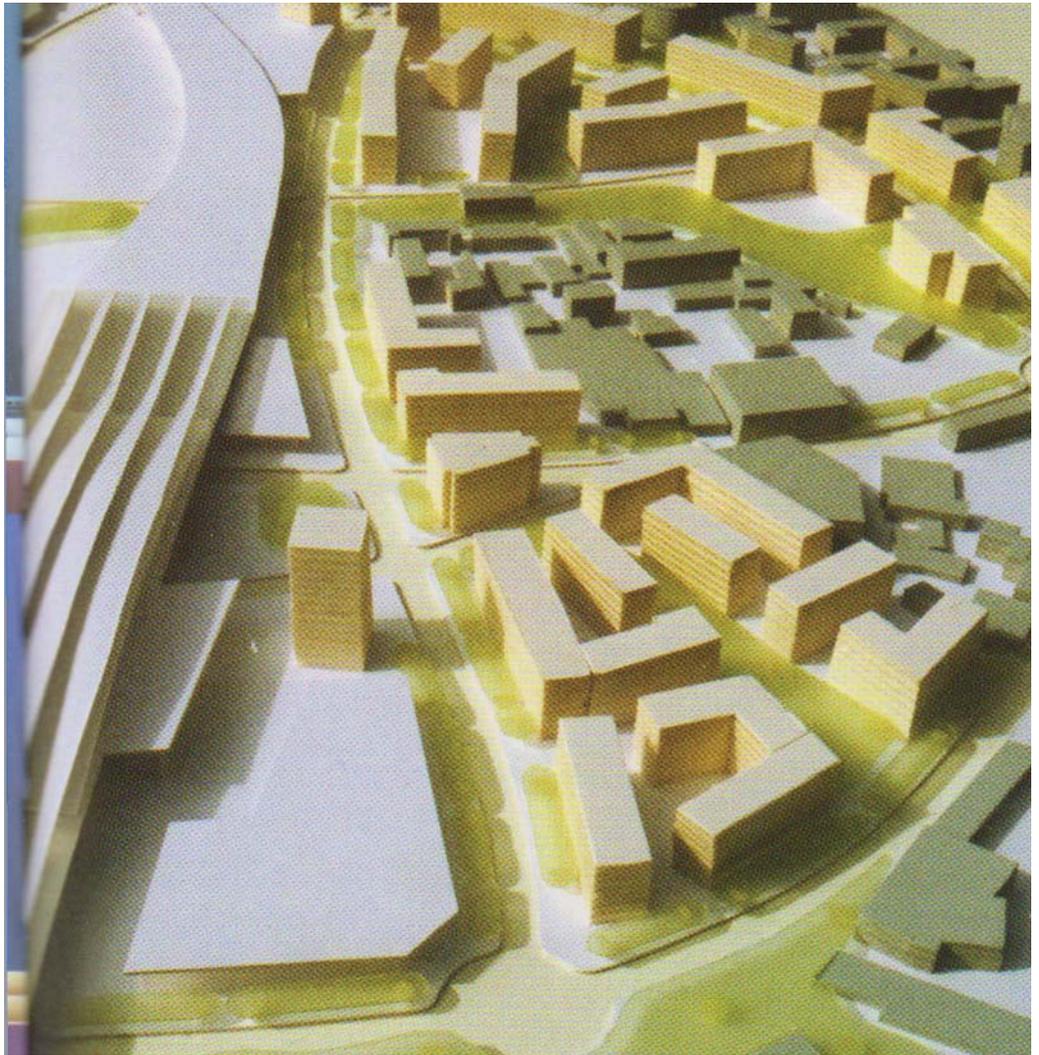


des Personenbahnhofs. Dies, um einen bequemen Durchgang von Bozner Boden Süd nach Bozner Boden Nord zu ermöglichen und damit diese Überführung an mindestens 4 Stellen ihres Verlaufs überquert werden kann.

Um die Kontinuität mit den umgebenden historischen Straßenzügen zu gewährleisten, kann die visuelle und formale Verbindung zwischen der Altstadt und der neuen Ansiedlung nur dann erfolgen, wenn die Gebäudefront des heutigen Bahnhofs, die durchgehend vom Anfang der Garibaldistraße bis fast zum oberen Teil der Rittner Straße verläuft, unterbrochen wird. Abgesehen vom Hauptgebäude des Bahnhofs und vom Turm auf dem Baukörper des Restaurants sind die anderen Bauvolumen architektonisch weniger wertvoll und es fällt also nicht schwer, an verschiedenen Stellen eine Bresche in diese „Mauer“ zu schlagen.

Das Straßennetz in der Innenstadt, bestehend aus Laurinstraße, Zwölfmalgreinerstraße, Brennerstraße, Boznerbodenstrasse, Mitterweg und Leegtorweg ist strahlenförmig angelegt und um alle miteinander zu verbinden, ist eine erste halbkreisförmig verlaufende baumbestandene Straße vorgesehen. Dabei werden die allzu linearen verlaufenden Garibaldi- bzw. Rittnerstraße ersetzt, in denen unter anderem Gebäude in sehr schlechtem Erhaltungszustand stehen und wo das vorspringende Hauptgebäude des Bahnhofs ein großes Verkehrshindernis darstellt.

Eine zweite Verbindung zwischen dem alten und dem neuen Bahnhof führt weiter auf den Bozner Boden Mitterweg: eine breite Verbindungsachse,



eine ausgedehnte Fläche allein für Fußgänger, deren Anlage sich an den Straßen der Innenstadt orientiert, mit dem Wechsel von Fußgängerinseln (die hier baumbestanden sind) und Aufenthaltsplätzen, wo sich eine höhere Konzentration öffentlicher Einrichtungen befindet.

Auf der Höhe des alten Bahnhofs zweigt eine dritte Straße ab, die südlich des Bahnviaduktes verläuft und den größten Teil des Überlandverkehrs und des öffentlichen Verkehrs aufnehmen soll und auch als Verteiler zu den öffentlichen Parkplätzen dient.

Um nicht nur überwiegend gleichförmig Straßenzüge zu bebauen, werden die mehr für öffentliche Einrichtungen bestimmten Bauwerke auf Plätzen und an den Hauptwegen angeordnet, während sich die hauptsächlich zu Wohnzwecken bestimmten Gebäude in den Nebenstrassen finden.

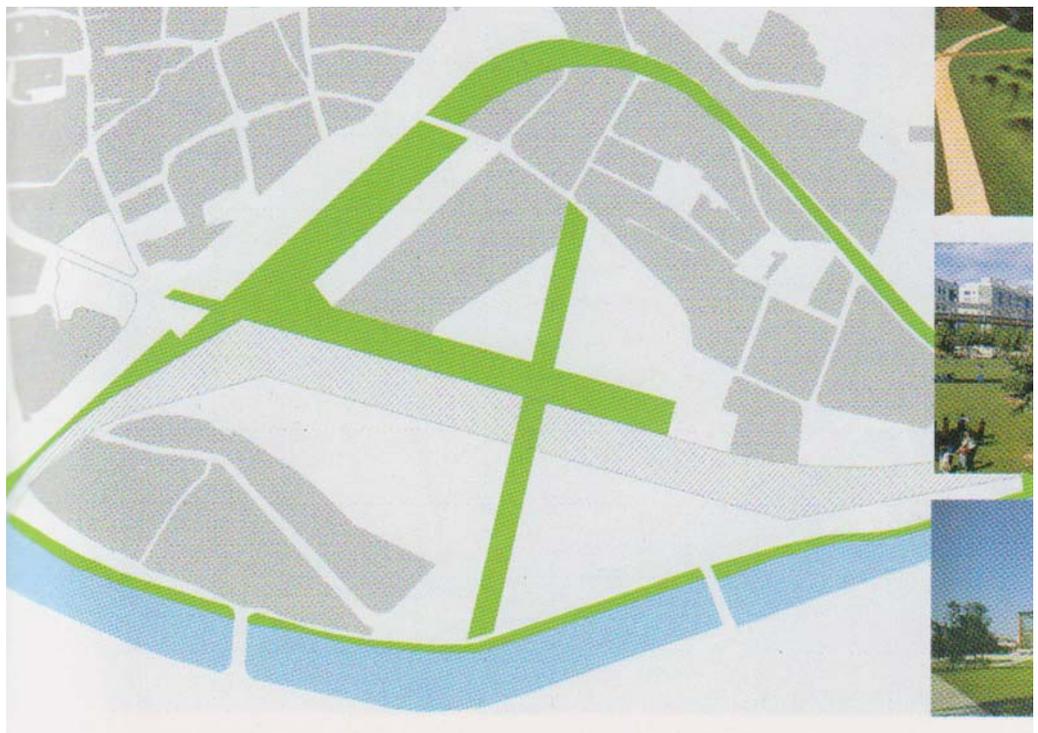
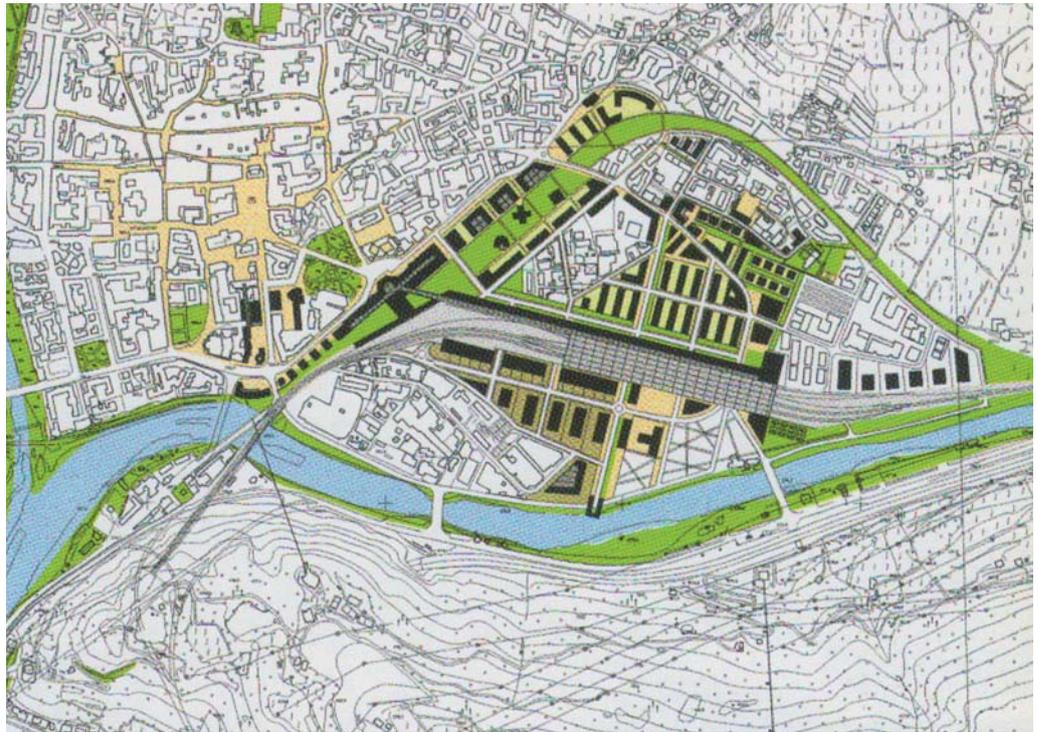
Ein erstes Verdichtungsgebiet ist um den alten Bahnhof und um die Gebäude der Provinz geplant. Durch eine Unterbrechung der derzeitigen Gebäudefront erhält die Zone einen verbindenden und transparenten Charakter: der heutige Bahnhofseingang wird zur Eingangshalle des Kongresspalastes, zwei Glastürme heben sich vom Rosengarten im Hintergrund ab und weisen in die Richtung der neuen City-Erweiterung und zu einem durchscheinend verglasten Einkaufszentrum gehört ein Parkplatz unter der Eisenbahnüberführung. Etwas weiter nördlich dagegen liegt ein Wohngebiet, mit Dienstleistungseinrichtungen in den unteren Geschossen, und ein zentraler Kern von Einrichtungen für das Gemeinwohl der Anwohner und des Viertels Bozner Boden. Durch die angestrebte Bauweise könnten die Obergeschosse für Wohnungen

freigehalten werden, indem den unteren Geschossen, die für Büros und Geschäfte genutzt werden sollen, eine größere Dichte zugeteilt wird.

Ein zweites Gebiet liegt rund um den neuen Bahnhof, am Kulminationspunkt des neuen Mobilitätsflusses und umfasst den neuen Personenbahnhof, den Omnibusbahnhof gegenüber, das klassische Hotel, ein Einkaufszentrum mit Fachmärkten und einem Bürohochhaus, das von weitem auf die Wichtigkeit des Gebiets weist, und die neue intermodale Einrichtung. Auch hier ist etwas weiter nördlich ein überwiegend für Wohnungen bestimmtes Gebiet geplant, mit einem Angebot von Dienstleistungen und öffentlichen Einrichtungen.

Eine wichtiges Gefüge gestalteter Freiflächen liegt an der neuen baubestanden Verbindungsstraße zwischen den beiden Bahnhöfen und erlaubt eine ungehinderte Durchquerung zu Fuß vom Dominikanerplatz zum Walther-Platz, vom alten Bahnhofplatz zu einem kleinen Verbindungspiaz, vom neuen Bahnhofplatz zum Platz, der in den Leegtorweg mündet. Ein Nebensystem von Straßen und Plätzen führt von der Brennerstraße herunter, nach einer ersten Verbreiterung setzt es sich fort und gabelt sich in der Nähe des neuen Bahnhofs, wo es dann in die untere Zubringerstraße einmündet. Ein schmales Straßennetz im Grünen verbindet die bereits vorhandenen Fußgängerwege mit dem Gebietsrand, wodurch alle neu bebauten Bereiche zu Fuß erreichbar sind. Die Gestaltung der Räume zwischen den Gebäuden ist grenzüberschreitend, und sie ist so geplant, dass sie der gesamten Bevölkerung zugute kommt.

Abschliessend ist zu sagen, dass das System der Grünflächen von der Neuorganisation der Grünanlagen um den Bahnhof herum ausgeht und dass aus der Ganbaldistraße und der Rittnerstraße umschlossene gestaltete Flächen gemacht werden. Ausgedehnte begrünte Streifen durchschneiden die Zone in Richtung Nord-Süd und verbinden sie mit einem breiten Grüngürtel an den östlichen Rändern der Bebauungszone. Das Ganze ist mit dem Eisackuferpark verbunden, der das weitläufige Flussbett nutzt und sich so seinerseits wieder an das System der anderen Uferparkanlagen der Stadt anbindet.



Das BAHNSYSTEM als ELEMENT STÄDTISCHER INTEGRATION ein mögliches Szenario

Edoardo Cappuccio, Giuseppe Donato, Tomaso Macchi Cassia

Planungskriterien:

Die Stadt dehnt sich in Folge der bevorstehenden Bebauung der Neubaugebiete „Reschen 1“ und „Casanova“, die den Wohnungsbestand erheblich erhöhen werden, ständig nach Südwesten aus. Die Entscheidung für eine Entwicklung in dieser Richtung fiel hauptsächlich aus städteplanerischen Überlegungen fern stehenden Gründen und ergab sich zum großen Teil aus der Verfügbarkeit der Grundstücke.

Das Vorhaben auf dem Bahnhofsareal hat die Umgestaltung eines teilweise aufgegebenen und sicherlich nicht ausgelasteten Geländes zum Ziel, das hinsichtlich Standort, Größe und Bedeutung zur Wiederherstellung des Gleichgewichts in der Stadtentwicklung beitragen kann, die zur Zeit andere Richtungen eingeschlagen hat. Ausschlaggebend erscheint daher für diesen Teil der Stadt die Übernahme eines „Siedlungsprinzips“, das eine Anbindung und enge Beziehung zwischen der jetzigen und der zukünftigen Stadt ermöglicht.

Verkehr:

Die neue Entwicklung der Stadt in Richtung Südwesten und die Auffassung des Bahnhofsgeländes machen unweigerlich Überlegungen zum Verkehrssystem der Stadt und ihres Einzugsgebiets notwendig.

Die geplanten Vorhaben der „Güterverkehrslinie“, einer hochfrequenten U-Bahn-Linie und der bevorstehenden Fertigstellung der Uferstraße stellen Eingriffe in die Infrastruktur dar, die die Erschließung des „Zentrums“ tiefgreifend verändern werden.

Der Fahrzeugverkehr wird überwiegend von Süden her über das Uferstraßensystem, die Kampill- und die neue Eisackbrücke kommen; die Pendler und Bewohner der Stadtrandgebiete, Insbesondere der Reschenstraße und Oberrau, sollten den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel (Bus und U-Bahn-Linie) nutzen können. In diesem Szenario nehmen Standort und Gestaltung des neuen Bahnhofs eine besondere Rolle als neuer privilegierter „Ort“ der Verbindung der verschiedenen Verkehrsträger ein.

Ein komplexes Gebäude, sowohl hinsichtlich seiner Funktionen, als auch vor allem wegen seiner Bedeutung für die Stadt. Der neue Bahnhof muss die planerischen Kriterien im Zusammenhang mit dem Schienenverkehr erfüllen, aber gleichzeitig auch - da der Gleiskörper ca. 7,00 m über dem jetzigen liegt

den Bau der intermodalen Infrastrukturen wie Parkplätze, Überland- und Stadtbushof sowie einen Taxistand ermöglichen.

Die Gliederung auf mehreren Ebenen, der durchgehende Baubestand und die Zweifrontenbauweise werden die entscheidenden architektonischen Themen dieses neuen Gebäudes sein.

Hypothese der Verteilung der Funktionen

Die Logik der Monofunktion, die die neueren Wohnsiedlungen geschaffen

hat, wird aufgegeben. Das vorgeschlagene Schema bestimmt Gebiete mit hoher Mischnutzung, die aufgrund ihres Standorts, Nähe zu Innenstadt, Grünflächen oder Eisenbahn - eine Eignung zu Nutzungen aufweisen, die anderen gegenüber überwiegt.

Das geplante Szenario sieht eine Kombination aus überwiegend Dienstleistungseinrichtungen für den Gürtel längs der Perathoner- und Rittnerstraße zur Vervollständigung des vorhandenen Landes- und Gemeindeverwaltungszentrums und für die Gebiete nördlich der neuen Bahntrasse in Ergänzung des bereits vorhandenen Viertels „Bozner Boden“, die vorwiegende Nutzung als Wohngebiet vor, was den Abbau der derzeitigen Versorgungseinrichtungen des Viertels bedeutet. Für die Gebiete südlich des neuen Bahnhofsgebäudes könnte man eine Nutzung durch Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe vorsehen.

Der Einzelhandel ist im vorgeschlagenen Szenario Teil des „neuen Bahnhofssystems“. Er dient als Bindeglied zwischen der Altstadt und der neuen Siedlung und gewährleistet gleichzeitig im Vergleich zum heutigen Standort eine Verkürzung der Entfernung.



ARBO, 1. Preis

Arch. Boris Podrecca, Theo Hotz AG Architekten und Planer, ABDR

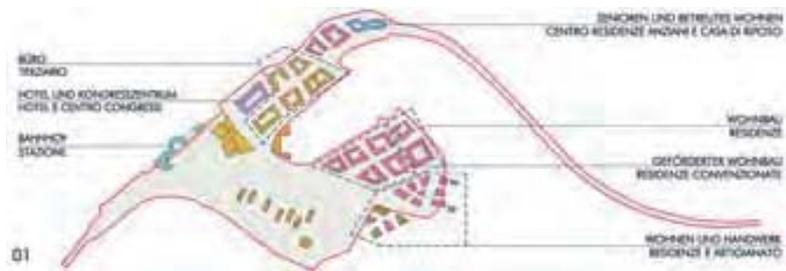
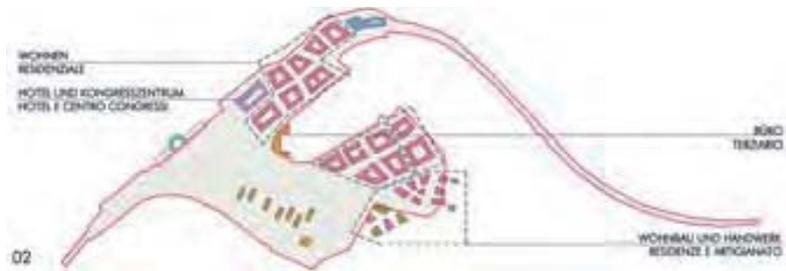
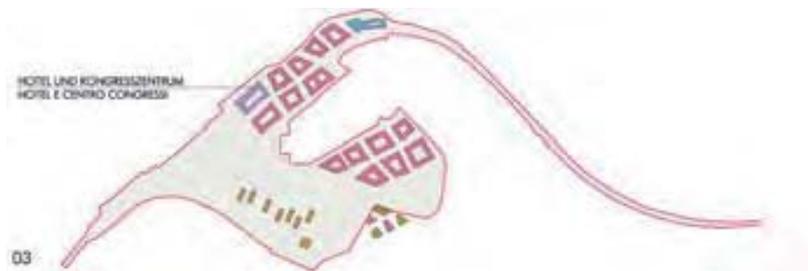
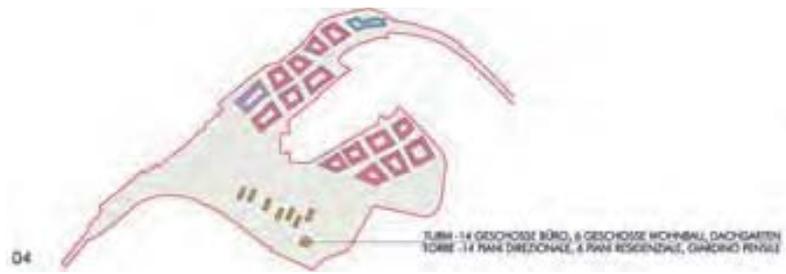
Auszug aus der Projektbeschreibung Primäres Ziel bei der Neutrassierung der Gleise am Knoten Bozen war die Beibehaltung des Bahnhofs an seiner derzeitigen Stelle.

In der Tat soll auch das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude in seiner aktuellen urbanen Lage verbleiben. Das Projekt sieht lediglich die Reanimierung desselben vor.

Dieses Ziel wurde durch die Neutrassierung der Gleisführung ausgehend von der Eisenbahnbrücke über den Eisack erreicht.

Beginnend von der Brücke ist die Aneinanderreihung von vier parallelen Gleispaaren vorgesehen, welche mittels anschließender Weichen zu insgesamt sieben Gleisen aufgefächert werden, an denen die neuen Bahnsteige liegen. Abgeleitet vom Szenario einer baldigen Realisierung der äußeren Umfahrung des Stadtzentrums für Güterzüge, sieht das Projekt sechs Gleise mit dazugehörigen Bahnsteigen vor. Die dabei für die gekrümmten Bahnsteige angewandten Radien gewährleisten einen Standard, der sich auch optimal für Fernzüge eignet.

Zudem ist im Detail vorgesehen, das derzeitige Stumpfgleis als Verbindung von und nach Meran in Funktion zu lassen. Dieses Stumpfgleis und auch Gleis 1 sind für die Reisenden und Pendler direkt über die Ebene ± 0 und den zentralen Platz zu erreichen. Die besondere Krümmung der Bahnsteige ermöglicht den Reisenden einen möglichst



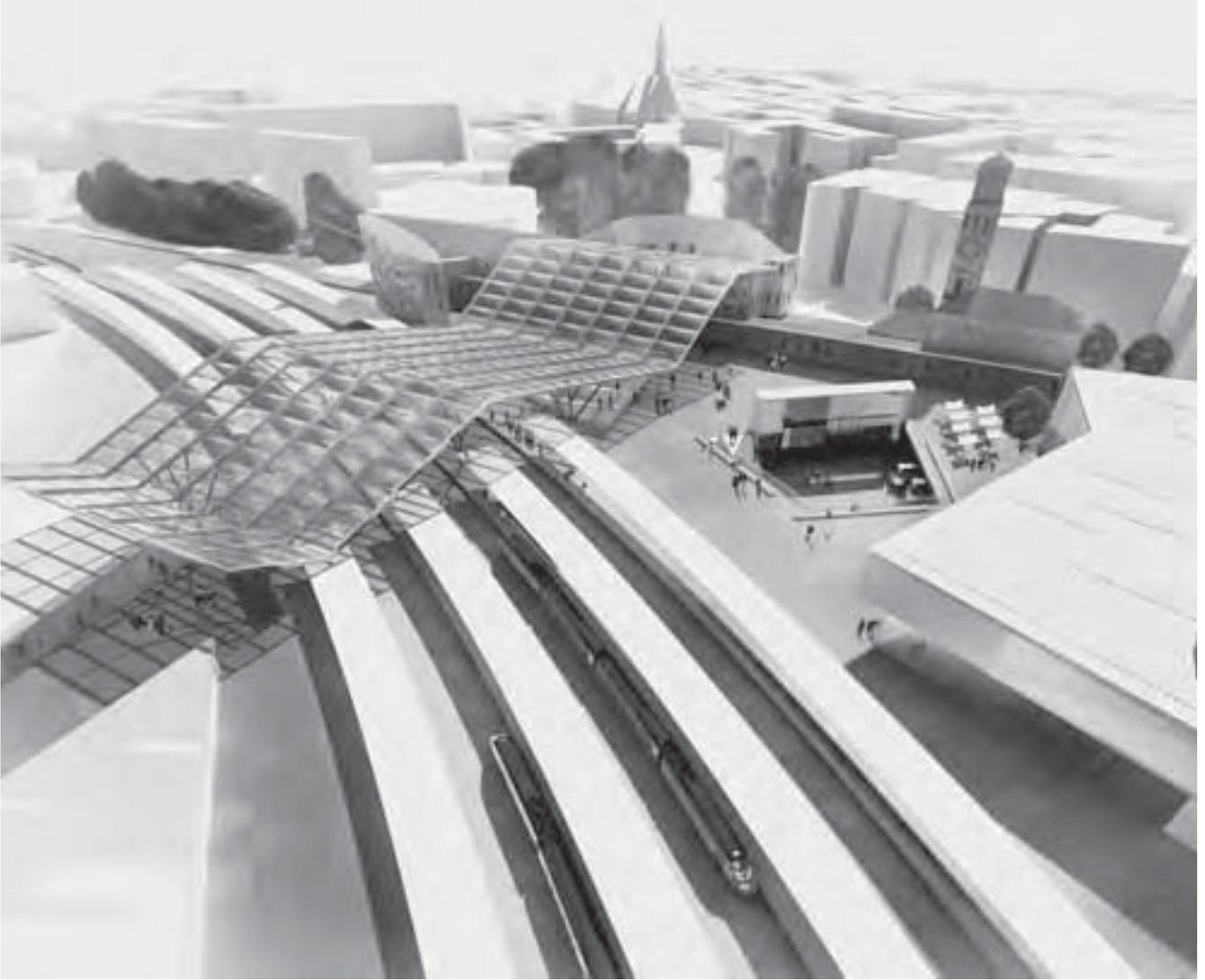
kurzen Zugang vom derzeitigen Eingangsgebäude aus. Sie begeben sich auf die Ebene -1 und durchschreiten eine unterirdisch liegende, teilweise aber mit Tageslicht durchflutete Piazzetta.

Rahmenartig wird sie von Geschäften umfasst und verfügt über einen direkten Anschluss an den neuen Busbahnhof. Über eine sanfte Rampe mündet das unterirdische Raumgefüge wieder in die Nullebene und verbindet sich mit einer neu gestalteten Landschaft, in der sich ein polyfunktionales Zentrum befindet, bestehend aus einem mehrstufigen Schulkomplex, einem Büro- und teilweise Wohnanteil und einem Kultur- und Eventzentrum im alten Gebäude der Wagenhebermannschaften der RFI. Der Bahnhof wird zu einem intermodalen Knotenpunkt, der aus allen Richtungen und für alle Verkehrsträger und -teilnehmer leichter zugänglich ist und die

Bewegungsflüsse der sesshaften und fluktuierenden Bevölkerung zu kanalisieren vermag. Ein schneller Wechsel zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln

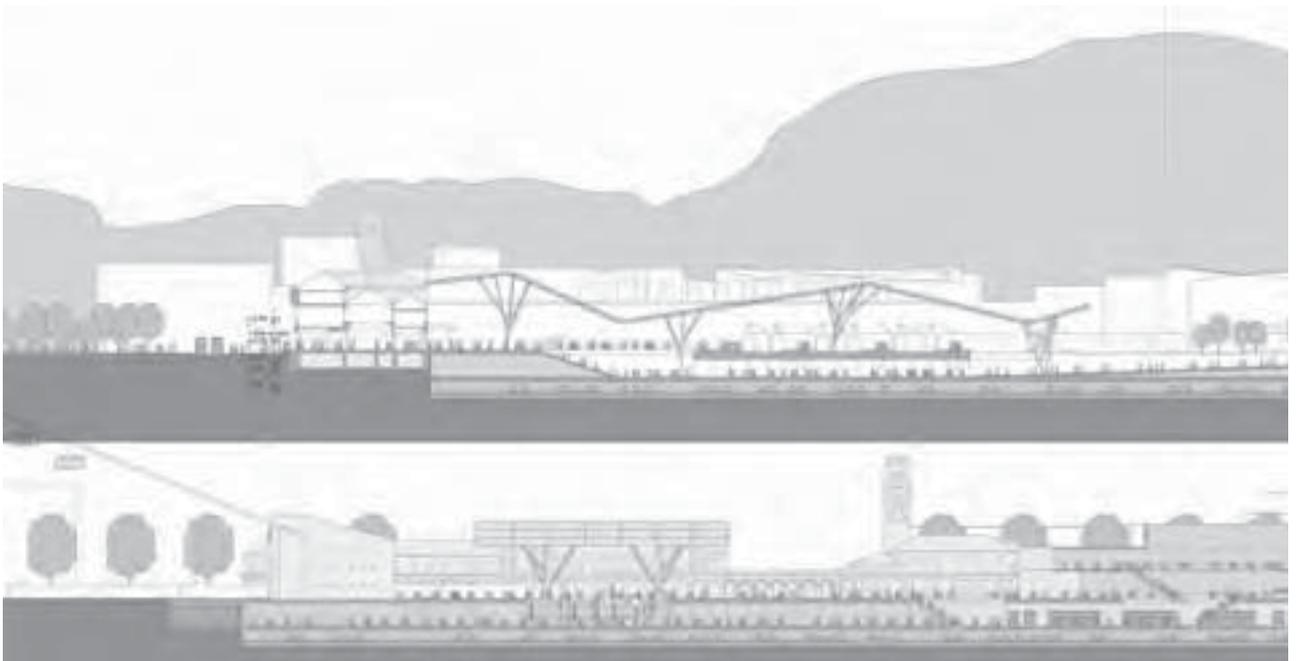
wird begünstigt. Neben einer Station für den schienengebundenen Fern- und Nahverkehr, für städtische und regionale Bus - linien und für eine neue Seilbahnverbindung findet man in der Mobilitätsdrehscheibe auch Taxisstände, Park+Ride, sowie die Möglichkeit für Kiss+Ride und Autovermietung.

Durch den Verzicht auf die derzeit wichtige und notorisch überforderte Straßenachse vom Verdiplatz über den Bahnhofsvorplatz zur Rittnerstraße sieht das Projekt eine neue und leistungsstarke



8

9



Verkehrsachse als Verlängerung der Drususallee vor. Diese in West- Ost-Richtung verlaufende Tangentialverbindung führt vom Verdiplatz vorbei am polyfunktionalen Zentrum über die Schlachthofstraße zur Kampiller-Brücke. Zwischen Verdiplatz und dem Kultur- und Eventzentrum wird diese Tangente in Tieflage geführt, unterquert den Schienenstrang und gewährt südlich davon dem nichtmotorisierten Verkehr auf der Nulllage den Vorrang. Weiteres wichtiges Element des neuen Straßennetzes ist eine Ringstraße. Diese wird durch die oben beschriebene Tangente im Süden, die Schlachthofstraße im Norden und den Bozner- Boden-Weg im Nordwesten gebildet.

Um den Verkehr zu verflüssigen, wird die neue Bahntrasse im Projektgebiet vier Mal unterquert. Die Architektur der Bebauung im Projektgebiet basiert auf einer abwechslungsreichen Durchmischung verschiedener Typologien, welche sich alle vom Bestand der bebauten Umgebung ableiten, diese aber neu interpretieren und gleichzeitig eine Verwebung mit dem Bestand bei einer Aktualisierung des neuen urbanen Maßstabes erreichen wollen. Dies gilt auch für die durchgehende identitätsprägende Muskulatur der Stadtlandschaft. Die fluktuierende Linie der Dolomiten wird sanfter von der neuen Dachkontur variiert, um sich dann im leise bewegten Relief des Bodens zu beruhigen. Das Gebiet südlich und südöstlich des Zentrums von Bozen, das Quartier Bozner Boden wird durch attraktive neue Landschaftsräume aufgewertet. Teile des Stadtgefüges, die im kollektiven Gedächtnis der Bewohner bisher eher als Ungunstlagen oder Barrieren wahrgenommen wurden,



13

erfahren eine positive Umdeutung und werden mit der Altstadt verknüpft. Das Projekt sieht vor, mit einem Grünkeil die Parks der Altstadt von Bozen über den neuen Bahnhofskomplex mit der grünen Mitte im Bozner Boden zu verbinden.

Die landschaftliche Gestaltung der aufgelassenen Bahntrasse im Osten bildet ein weiteres Kernstück, das sich in urbanerer Ausformung mit Baumreihen und schließlich als Bahnhofsboulevard bis ins Zentrum fortsetzt. Baumzüge auf den Verkehrsstrassen und grüne Achsen in nur Fußgängern und Radfahrern vorbehaltenen Straßen führen über in die nächstgelegenen Quartiere und vernetzen die neu entstehenden Stadtteile mit der Umgebung. Im Bereich der früheren Eisenbahntrasse entsteht am Hangfuß im Osten eine lineare parkartige Landschaft mit quergelegten Greenscapes.

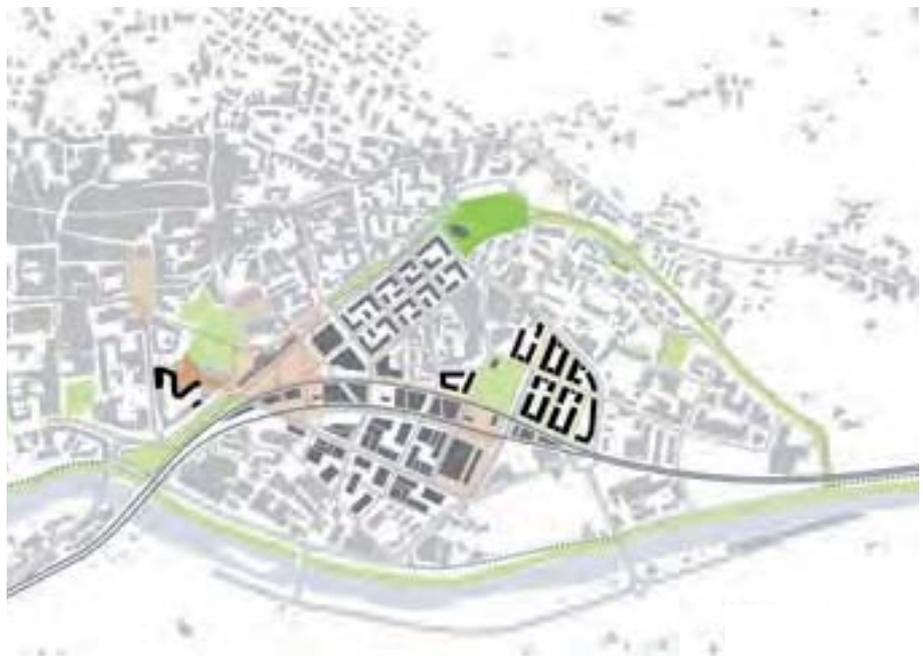
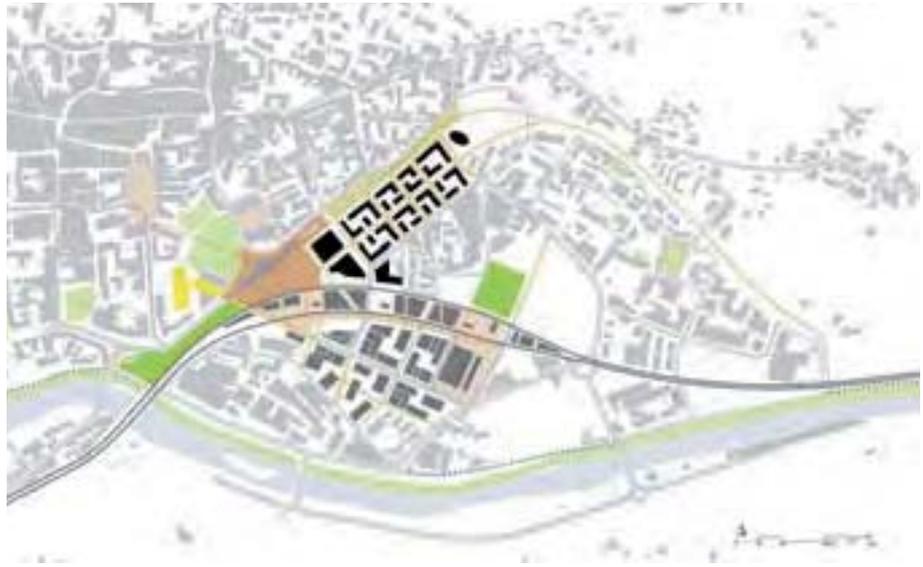
Eine grüne, von Bäumen gesäumte Verbindung zwischen Stadttheater und Rittner Seilbahn markiert die vormalige Trennlinie zwischen den Stadtteilen. Mit einer Reihe wichtiger Funktionen wird sie zu einer Art lebendiger Perlenkette.



ARBO, 2. Preis

Arch. G Marchi, STS Servizi Tecnologie Sistemi SPA, Herzog+Partner Dipl.-Ing. Architekten BDA GbR
Aedas Visconti Srl, Latz+Partner GbR Landschafts Architekten Stadtplaner, Ingenieurbüro
Hausladen GmbH

Hauptziel des Projektes ist, das Bahnhofsareal wieder an die zentralen Zonen Bozens und des Bozener Bodens anzuknüpfen, durch Beseitigung der Trennung, die durch die Bahnhofsanlagen und die entsprechenden Technikbereiche bewirkt wird. Das Vorhaben ermöglicht eine Umgestaltung des Umfeldes, auch unter Berücksichtigung der Möglichkeit, die technischen und Gütertransportbereiche für die Stadt zu nutzen; für letztere ist die Verlagerung in einen 15km südlich von Bozen liegenden Bahnhof vorgesehen. Der Gütertransport für die Stadt wird auf zwei Dienstgleisen des Stadtbahnhofs gewährleistet. Die Verbindung zwischen den Stadtteilen soll über eine hohe Passierbarkeit der Gleise erfolgen; zu diesem Zwecke wird das Gleisbündel über die Höhe des Straßenverkehrsnetzes aufgesetzt. Die Entscheidung der Aufständigung unter Berücksichtigung der für die Linie und den Bahnhof zulässigen Steigung und der Straßenelemente, die unter der Bahnanlage durchführen werden, wurde durch einige Elemente im Umfeld bedingt, wie die notwendige Anhebung um mind. 1,5 m (im Vergleich zu den jetzigen 270m ca.) der Höhe der Brücke über den Eisack im Südosten und die Anreihung im Nordwesten (mit Höhen um die 280 m). Vom Lageplan her wurde beschlossen, den jetzigen Verlauf aufzugeben und nach der Überquerung des Eisack über eine neue Brücke sofort von



Westen nach Osten fortzufahren.

Beide Entscheidungen – der Bau der neuen Brücke und die Änderung der Lage – rühren nicht nur von städtebaulichen Überlegungen, sondern auch von der Notwendigkeit, während der Bauphase des neuen Bahnhofes die Kontinuität des Bahndienstes auf den bestehenden Anlagen zu gewährleisten. Die neue Brücke bietet zudem die Möglichkeit, drei Gleise unterzubringen und somit den Verkehr auf der Meraner Linie von dem auf der Brennerlinie zu trennen. Bei der Planung des Streckenverlaufs wurden die erforderlichen Maßnahmen vorgesehen, um den Lärm für das Umfeld bei Betrieb soweit als möglich zu reduzieren. Einerseits wurden Mindeststradien von mehr als 350 m vorgesehen (die mit den Längsstrecken über Durchgangskurven im Form einer kubischen Parabel verbunden werden), um das Flackern der Laufwerke einzuschränken, auf der anderen Seite wurde die Durchfahrt der Güterzüge (die vor allem nachts fahren) auf den zentralen Teil des Bahnhofs konzentriert.

Was die Abstellgebäude der Zugmaschinen betrifft, wurde ein Bereich unmittelbar östlich vom Bahnhof und nördlich der Gleise gefunden, der heute aufgelassen ist. Mit diesem Standort können die Interferenzen zwischen den Manövern im Bahnhof und den Zügen ohne neuen Mehraufwand eingeschränkt werden. Was die Höhe betrifft, erstreckt sich der neue Bahnhof vollständig hochgelegen zwischen den Kontaktpunkten mit der jetzigen Linie. Das Längsgefälle beträgt bis zu 12,5‰ auf der Linie und 2‰ im Bahnhof. Diese Konfiguration erlaubt die Beibehaltung der Bahnhofsebene zwischen 6,5 und 7,5 m über dem



Boden und somit die einfache Umsetzung der Straßenunterführung, mit der die verschiedenen Stadtteile verbunden werden. Im Bahnhofskörper können zudem unter dem Gleisbündel verschiedene Tätigkeiten untergebracht werden, die das Gebäude attraktiv nutzen.

Die neue Bahnhofsanlage wurde zudem als zentrale Stelle eines intermodalen Systems geplant, bei dem sich die verschiedenen Transportverfahren in Bereichen vor dem Bahnhof ergänzen. Es wurden einige Straßenachsen ermittelt, die dem Hauptverkehr von öffentlichen und privaten Fahrzeugen dienen, zur Überquerung des Bahnhofsareals und zum neuen Viertel hin, bzw. jenem, der hier entsteht. Das Hauptverkehrssystem ist ringförmig um die neuen Bauten angelegt, fährt im Norden und im Süden unter dem Bahnhof neben den Zugangsstrukturen des Bahnhofs durch; in den Ring fließen dann die anderen Hauptstraßen, die die Verbindung zum restlichen Netz herstellen. So werden die Alternativen zur jetzigen Achse Garibaldistraße-Bahnhofplatz-Rittnerstraße geschaffen, die unterbrochen werden wird, um das „Umweltsystem“ des Parks vor dem Bahnhof zu aktivieren. Das von der Stadt her angrenzende, vorhandene Straßennetz wird an wesentlichen Stellen im neuen Stadtgebiet fortgeführt, als wichtige Maßnahme zur Einbindung des Bozener Bodens in den urbanen Körper. Es entstehen bauliche Quartiere neu, die bei aller Offenheit für die architektonische Umsetzung in ihrer städtebaulichen „Körnung“ und im Maßstab mit der real vorhandenen Dimension und Struktur der Stadt korrespondieren.

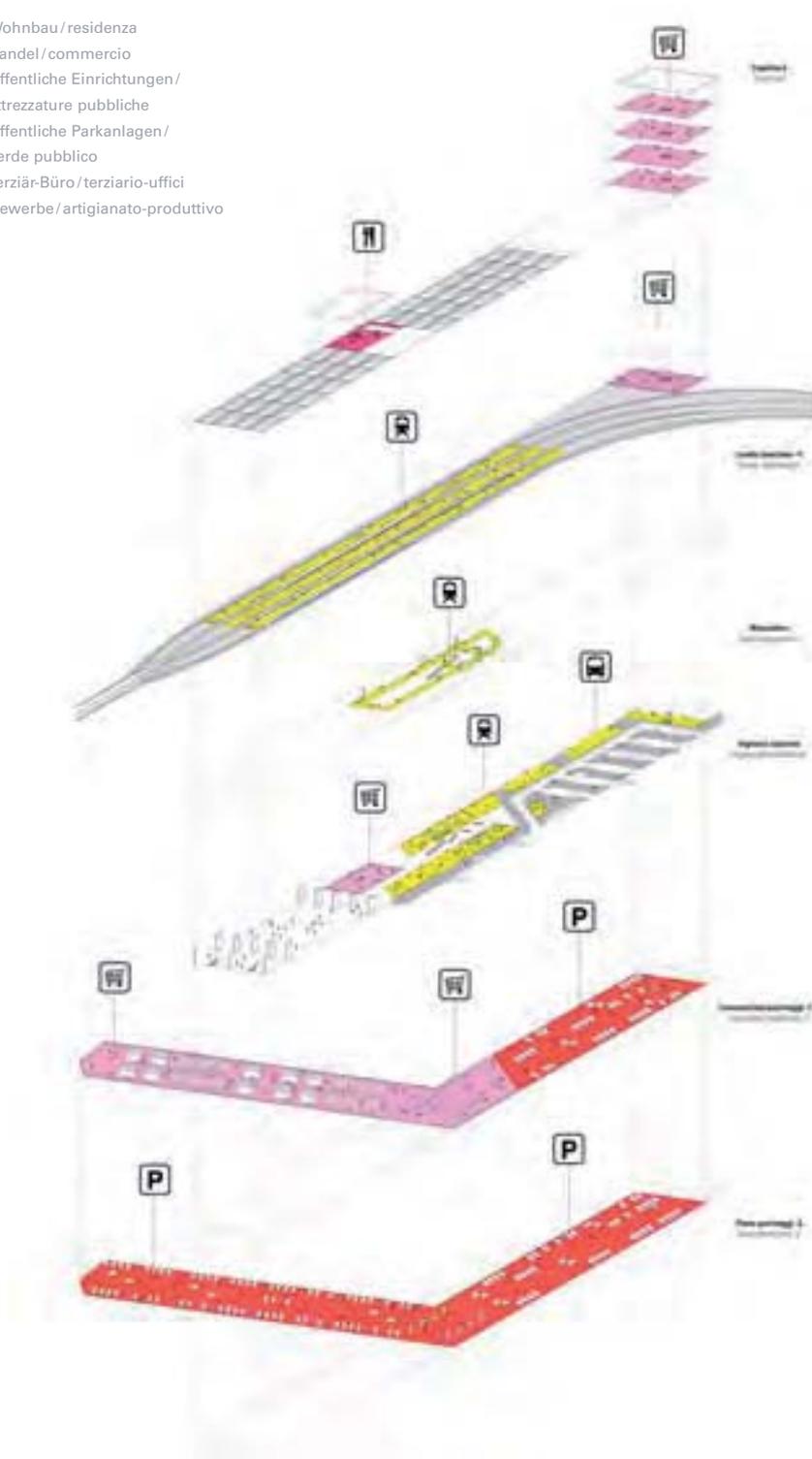


ARBO,3. Preis

Stefano Boeri Architetti, Batlle I Roig Arquitectes:R. Burdett, M. Kaiser, S. Recalcati, P. Plattner, M. Torresi, E. Mezzanotte, M. Molon

Unser Projekt schlägt eine Erweiterung des historischen Stadtzentrums und eine Neuordnung der städtischen Wachstumsgebiete vor. Ausgangspunkt dafür ist die Idee, die Lage der Bahntrasse zu überdenken und sie weiter nach Süden zu verschieben, wobei für den Bahnhof eine neue Position gewählt wird. Dieser wird auf einer imaginären Linie parallel zum bestehenden Bahnhof in Richtung Eisackbrücke verschoben, mit dem Hauptfußgängerzugang auf dem Verdiplatz (Ende der städtischen Achse Südtirolerstraße, welche zum zentralen Waltherplatz führt). Ein Nebeneingang führt von der jetzigen Schlachthofstraße her, dieser ist zu den neuen terziären und kaufmännischen Funktionen hin ausgerichtet und bildet den Anschluss zu den Einfahrten der Tiefgarage, wo Autobusse und Taxis ankommen. Auf diese Weise gelingt es dem Bahnhof, seine Rolle als städtischen Anziehungspunkt beizubehalten, einen neuen zentralen Ort in der Nähe des Hauptplatzes zu schaffen und zwei Stadtteile wiederzuvereinigen, die heute funktionell, räumlich und typologisch getrennt sind. Der neue Bahnhof wird als ein intermodaler Verkehrsknotenpunkt gesehen, der von der Innenstadt gut erreichbar ist und eine Verbindung zu den anderen Verkehrsmitteln der territorialen Mobilität herstellt. Anstelle einer Fläche, die heute als Randbereich der Stadt gilt, wird somit ein neues Tor als Eingang nach Bozen geschaffen: ein Gebäude mit drei vertikalen

- Wohnbau/residenza
- Handel/commercio
- Öffentliche Einrichtungen/
attrezzature pubbliche
- Öffentliche Parkanlagen/
verde pubblico
- Terziär-Büro/terziario-uffici
- Gewerbe/artigianato-produttivo





Flügeln, welches mit seiner plastischen Präsenz einen räumlichen Fluchtpunkt für die am Verdiplatz zusammenführenden Achsen darstellt. Außerdem erfüllt das Gebäude die notwendigen Voraussetzungen für einen modernen Bahnhofsbegriff, welcher die Transportfunktion mit der Funktion eines neuen Stadteinganges verbindet, was von hohem wirtschaftlichem und kommerziellem Interesse ist. Der neue Standort des Bahnhofes ermöglicht außerdem die Realisierung eines zweiten großen Stadterneuerungsprojektes: den Bau eines großen linearen Parks, welcher den Fluss näher bringt, entlang des Stadtzentrums verläuft und eine direkte Verbindung zu den umliegenden Hügeln herstellt. Ein grüner Boulevard, welcher als Schnittstelle zwischen der Altstadt und der neuen Stadt Bozen die Grenzen zur ersten hin neu definiert und die Grünstruktur der zweiten bestimmt.

Der Vorschlag unserer Gruppe, dessen Hauptaugenmerk auf der Verschiebung der Zugtrasse liegt (mit der daraus resultierenden Verlegung des Bahnhofes in die Nähe des Verdiplatzes), bietet zusätzlich zur Verbesserung der essenziellen Geometrie für das Funktionieren der Bahnlinie die Möglichkeit, die bisher von den Bahngleisen getrennten Stadtteile städtebaulich und architektonisch wieder zusammenzuführen. Dem System der physischen und funktionellen Beziehungen innerhalb der Stadt werden somit weite Flächen zurückgegeben, welche derzeit eine Diskontinuität im städtischen Gefüge darstellen, und eine adäquate und geordnete Entwicklung unterbinden. Insgesamt beträgt die Länge der neuen aufgeständerten Eisenbahntrasse vom

Quellenverzeichnis

Assessorat für Urbanistik der Gemeinde Bozen, Ferroplan – Städtebauliche Neugestaltung des Bahnhofsgebäudes Bozen, Bozen, 2003, 229 S.

LDA, ARBO – Ideenwettbewerb Bahnhofsareal Bozen, Anlage 2 – Planungsgrundlagen, Bozen, 2010, 21 S.

www.arbo.bz.it/images/pdf/de/ARBO_DE_Anlage_2_Planungsgrundlagen.pdf

Metrogramma, 4 Städte – Vorschläge zur Städtebaulichen Verdichtung in Bozen, Stadtgemeinde Bozen – Assessorat für Urbanistik, Bozen, 2001, 285 S.

Obermair, H., Bozens Geschichte kurzgefasst, Gemeinde Bozen, 2005:
www.gemeinde.bozen.it/cultura_context.jsp?ID_LINK=976&area=48