

A.01.DE

**MASTERPLAN
DELLA CITTÀ DI BOLZANO**

1. linee di progetto per il PUC

**MASTERPLAN
DER STADT BOZEN**

1. Projektrichtlinien fuer del BLP



Città di Bolzano
Stadt Bozen

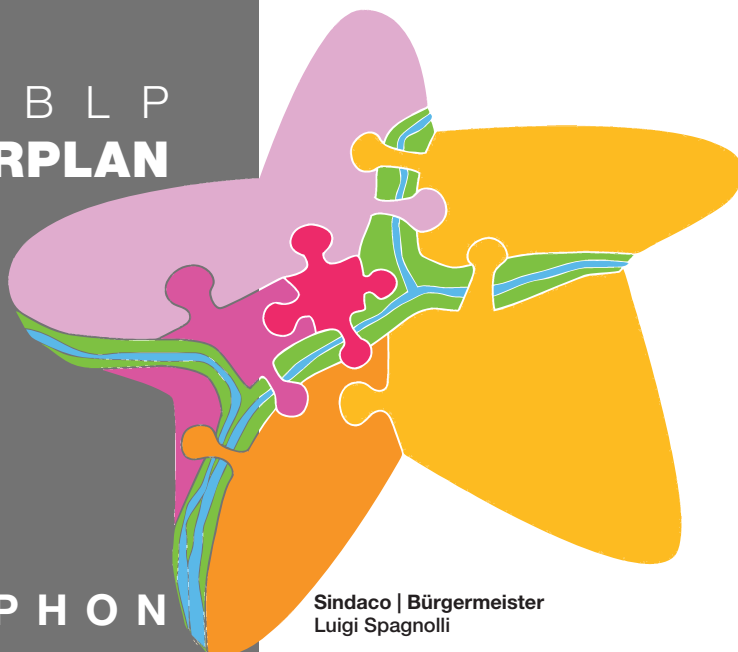
Assessorato all'Urbanistica
e ai Tempi della Città
Assessorat für Urbanistik
und Zeiten der Stadt

URBANCENTER > bz



PUC | BLP MASTERPLAN

COLOPHON



Sindaco | Bürgermeister
Luigi Spagnoli

Assessore all'urbanistica e ai tempi della città
Stadträtin für Urbanistik und Zeiten der Stadt
Maria Chiara Pasquali

Coordinamento generale | Allgemeine Koordinierung
Francesco Sbeti – Società Sistema snc

Ripartizione Pianificazione e Sviluppo del Territorio
Abteilung für Raumplanung und -Entwicklung
Wolfram Pardatscher

Direttore Ripartizione
Abteilungsdirektor

Franco Barducci

Direttore Ufficio Gestione del Territorio
Direktor des Amtes für die Verwaltung des Gemeindegebietes

Fulvio Rizzolo

Responsabile Servizio Pianificazione Territoriale
Verantwortliche der Dienststelle für Raumplanung

Roberto Loperfido

Responsabile Servizio Sistema Informativo Territoriale
Verantwortliche der Dienststelle für das territoriale Informationssystem

Paola Gobetti e Carla Zandanel

Segreteria Assessorato | Sekretariat des Assessorat

UFFICIO DI PIANO | AMT DES BAULEITPLANES

Servizio Pianificazione Territoriale | Dienststelle für Raumplanung
Fulvio Rizzolo

Responsabile Ufficio di Piano | Verantwortliche des Amtes des Bauleitplanes
Adriana Cattaruzza, Fulvia Gambalunga, Martha Pfeifer, Helmut Pircher

Ufficio Mobilità | Amt für Mobilität

Ivan Moroder, Sergio Berantelli, Barbara Zannin

Ufficio Statistica e Tempi della Città | Amt für Statistik und Zeiten der Stadt
Sylvia Profanter, Sabina Scola

Ufficio Tutela dell'Ambiente e del Territorio

Amt für den Schutz der Umwelt und des Territoriums

Renato Spazzini, Cecilia Baschieri, Priska Egger, Emanuele Sascor

Collaboratori | Mitarbeiter:

Irene Breda, Pierluigi Meneghello, Marco De Rovere, Francesco Remonato

Società Sistema snc | Gesellschaft Sistema OHG

Francesco Sbeti, Pierguido Morello, Rosita Izzo, Helene Hölzl
con | mit Nicola Calende, Marinella Martin, Sara Giacomella, Vincenzo Vecchio

Consulenze specialistiche | Fachliche Beratungen:

Approfondimenti progettuali | Projektstudien: Carlo Azzolini, Claudio Lucchin, Elena Mezzanotte, Lia Nadalet, Wolfgang Piller, Peter Plattner, Alessia Politi, Luigi Scolari

Energia | Energie: Stefano Fattor e Loris Alberghini

Infrastrutture | Infrastrukturen: Alberto Ardolino, Marina Bolzan, Hannes Hepperger, Danilo Postal

Aspetti giuridico-normativi | Technisch- juristische Beratung: Roberto Nicoli

Paesaggio e verde | Grün und Landschaft: Marco Molon (in.ge.na) e Günther Dichgans

Comunicazione-Urban center | Kommunikation-Urban Center: Hstudio
Carlo Bassetti, Marco Ferracuti, Alessandro Antonuccio – www.hstudio.it

Tempi della città | Zeiten der Stadt: Politecnico di Milano - Piacenza

Sandra Bonfiglioli, Roberto Zedda, Lucia Zanettichini

* il logo del Masterplan è di | Das Logo ist von Helene Hölzl



Città di Bolzano
Stadt Bozen

Assessorato all'Urbanistica
e ai Tempi della Città

Assessorat für Urbanistik
und Zeiten der Stadt

URBANCENTER > bz



INHALTVERZEICHNIS

1 DIE ECKPUNKTE DER STADTPLANUNG

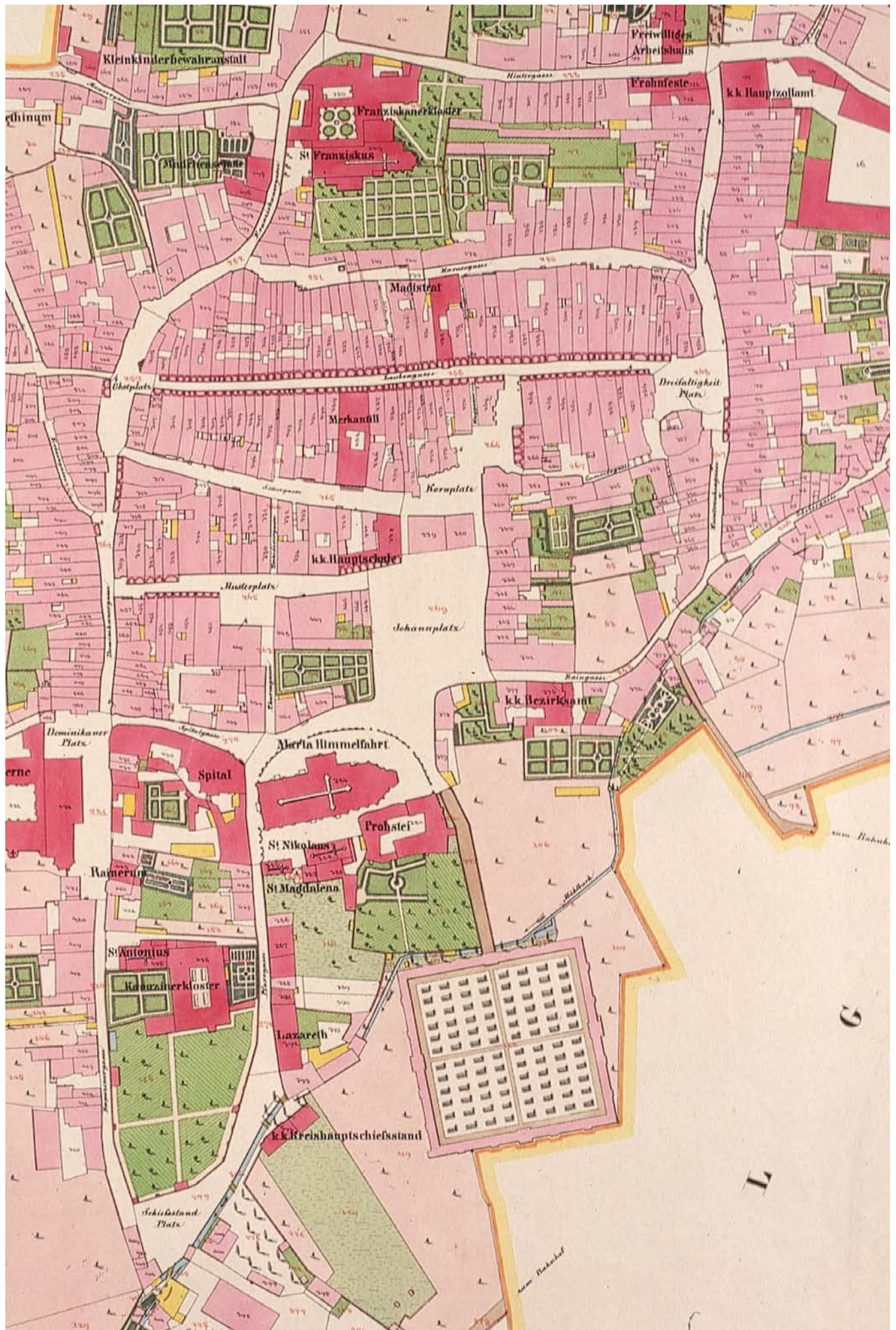
- 1.1 Der Masterplan
- 1.2 Geschichte von Plänen und Geschichte der Stadt
- 1.3 Die Herausforderung der Qualität

2 EIN PROJEKT FÜR DIE STADT

- 2.1 Die Richtlinien des Masterplans
- 2.2 Die strategische Vision
- 2.3 Die Städte des Projekts
- 2.4 Die Beteiligung als Grundsatzentscheidung für gemeinsame Planung

3 DIE AUSRICHTUNG DES PLANS

- 3.1 Die strukturelle und strategische Ausrichtung der Stadt
- 3.2 Der Landschaftsplan und der Grünplan
 - 3.2.1 Die leitenden Prinzipien
 - 3.2.2 Die Maßnahmen des Plans
- 3.3 Der Plan der Dienste und der Zeitpolitik
- 3.4 Die Projekt für die neuen Zentren
- 3.5 Die Infrastrukturen und die Mobilität
- 3.6 Die Größe und die Zukunft von Bozen
- 3.7 Die Bereiche für Umwidmung und Wiedergewinnung
 - 3.7.1 Die Umwidmungsareale
 - 3.7.2 Die Gewerbegebiete mit urbanistischer Wiedergewinnung
- 3.8 Die Achsen für die neuen Ansiedlungen
- 3.9 Das energetische Ausmaß des Plans



1. DIE ECKPUNKTE DER STADTPLANUNG

1.1 Der Masterplan

Unter Masterplan ist ein innovativer Weg zu verstehen, der der Stadt und ihren Bewohnern Antworten auf die Erfordernisse und Erwartungen des Lebens und Wohnens in einer Stadt bietet, die in der Mitte der Alpen und im Zentrum der geistigen Strömungen, des Personen- und Warenverkehrs zwischen Nord- und Südeuropa liegt.

Seit über 100 Jahren erfolgen das Wachstum und die Wandlung von Bozen aufgrund umfassender Stadtentwicklungspläne, weil sich die Stadt Regeln und Modelle zum Schutz der Architektur und Umwelt geben wollte. Wir wollen heute, auch wenn eine städteplanerische Reform mit strukturellen und strategischen Visionen fehlt, über die Vorgaben des Plans hinausgehen und einen Weg vorschlagen, der die Verstärkung und den Ausbau der Anziehungspunkte über ein vielschichtiges und gegliedertes Programm der urbanen Aufwertung möglich macht, um die Attraktivität der zentralen Stadtteile auf das gesamte Gemeindegebiet auszudehnen.

Der Aufbau und die Form des Masterplans können nicht jene des Bauleitplans sein, der präzise Normen, Bestimmungen, Regelungen, Abmessungen und Umfang der vom Wandel betroffenen Areale enthalten muss. Der Masterplan versteht sich als Leitbild der Stadt, in dem die Aktionsfelder, die die verschiedenen öffentlichen und privaten Rechtsträger umsetzen können, festgelegt und gleichzeitig die Grenzen und Unveränderlichkeiten im Verhältnis zu diesen Aktionen bestimmt. Außerdem muss der Masterplan die Gliederung und Ausrichtung des Plans festlegen, indem die Bereiche des urbanistischen und funktionellen Zerfalls ausgewiesen und die entsprechenden Mittel für die Maßnahmen vorgesehen werden. Außerdem muss er die möglichen Richtungen der Stadterweiterung enthalten, um Antworten auf die Nachfrage der Bürger, der Familien und der Unternehmen geben zu können.

Die Stadtplaner sagen nicht die Zukunft voraus und deswegen ist der Plan heute, im Gegensatz zur Vergangenheit, in erster Linie ein Mittel zur Lenkung des Wandels der bestehenden Stadt. Der Plan muss allerdings auch die Richtungen und die Areale ausweisen, die für die Bedürfnisse der Stadt verwendet werden können, damit diese zur Verfügung gestellt werden können, wenn und wann diese Bedürfnisse konkret werden. Nur auf diese Weise können Notlösungen vermieden werden, die, wenn man nach dem in diesem Moment vorteilhaftesten Areal sucht, das Stadtbild vollständig umwälzen.

Der Masterplan ist also ein *innovatives Instrument*, das die Möglichkeiten festlegt und vorgibt, die dann mit *traditionellen Mitteln*, BLP-Änderungen und Bauleitplan, *nur und ausschließlich* umgesetzt werden, *wenn die Notwendigkeit besteht*.



1.2 Geschichte von Plänen und Geschichte der Stadt

In Bozen besteht, wegen der geschichtlichen Entwicklung aber auch infolge einer in der Stadtregierung verwurzelten städteplanerischen Kultur, ein enges Verhältnis zwischen Plan und Stadtentwicklung, nicht nur hinsichtlich der formellen Entsprechung der urbanistischen Planungen, sondern vor allem wegen der Konkretisierung der jedem Plan zugrunde liegenden Idee, die es ermöglicht, die Geographie der urbanen und sozialen Überlagerungen zu erkennen: die mittelalterliche Stadt, die Stadt des 19. Jh., die Stadt des Faschismus, die Erweiterungen der Siebziger- und Achtziger-Jahre, die neuen Stadtviertel aus den Neunzigern. Diesen Prozess können wir, wie Silvano Bassetti gesagt hat, als Verlauf unter der Lenkung von Technikern und Politikern verstehen, die sich, in der Moderne, auf die Stadt von Altmann und Perathoner und dann, in der jüngeren Vergangenheit auf Piacentini und die Pläne von Piccinato und Vittorini zurückführen lassen. Die urbane und funktionale Ausrichtung stellte im Laufe der Zeit die Herausforderung mit den modernen Gegebenheiten dar, die die Stadt von Mal zu Mal überwinden musste (den Markt und den Warentausch über die Alpen hinweg, die Eisenbahn, die Industrialisierung, ...), ausgehend von einem beschränkten Gebiet, was die Überlegungen und technischen und politischen Aktionen von Silvano Bassetti zur Prägung des Konzepts der *Verdichtung und urbanen Qualität* führte, als Fortführung der *kompakten Stadt*, das sich gegenwärtig als *Alternative zur Verschwendung der Bodenreserven um die Stadt, aber auch als kulturelle Herausforderung von Versuchen zu Siedlungsmodellen, die eine neue und bessere Qualität in der Form der Stadt bewirken*¹, konkretisiert. Verdichtung ist also nicht nur das banale Synonym von Dichte, sondern das Gegenteil von Zersiedelung und Ausuferung.

Die Geschichte von Bozen ist also die Geschichte einer Stadt, von denen es in Italien nicht viele gibt, die sich entschieden hat, sich in den Prozessen des Wachstums und des Wandels von genehmigten und ordentlich umgesetzten Bauleitplänen lenken zu lassen. Die Pläne können vielleicht hinsichtlich einiger Entscheidungen in Frage gestellt werden, aber alle Pläne sind das Ergebnis der Überzeugung, dass sich die Stadt Regeln und Grenzen setzen und diese einhalten muss.

1.3 Die Herausforderung der Qualität

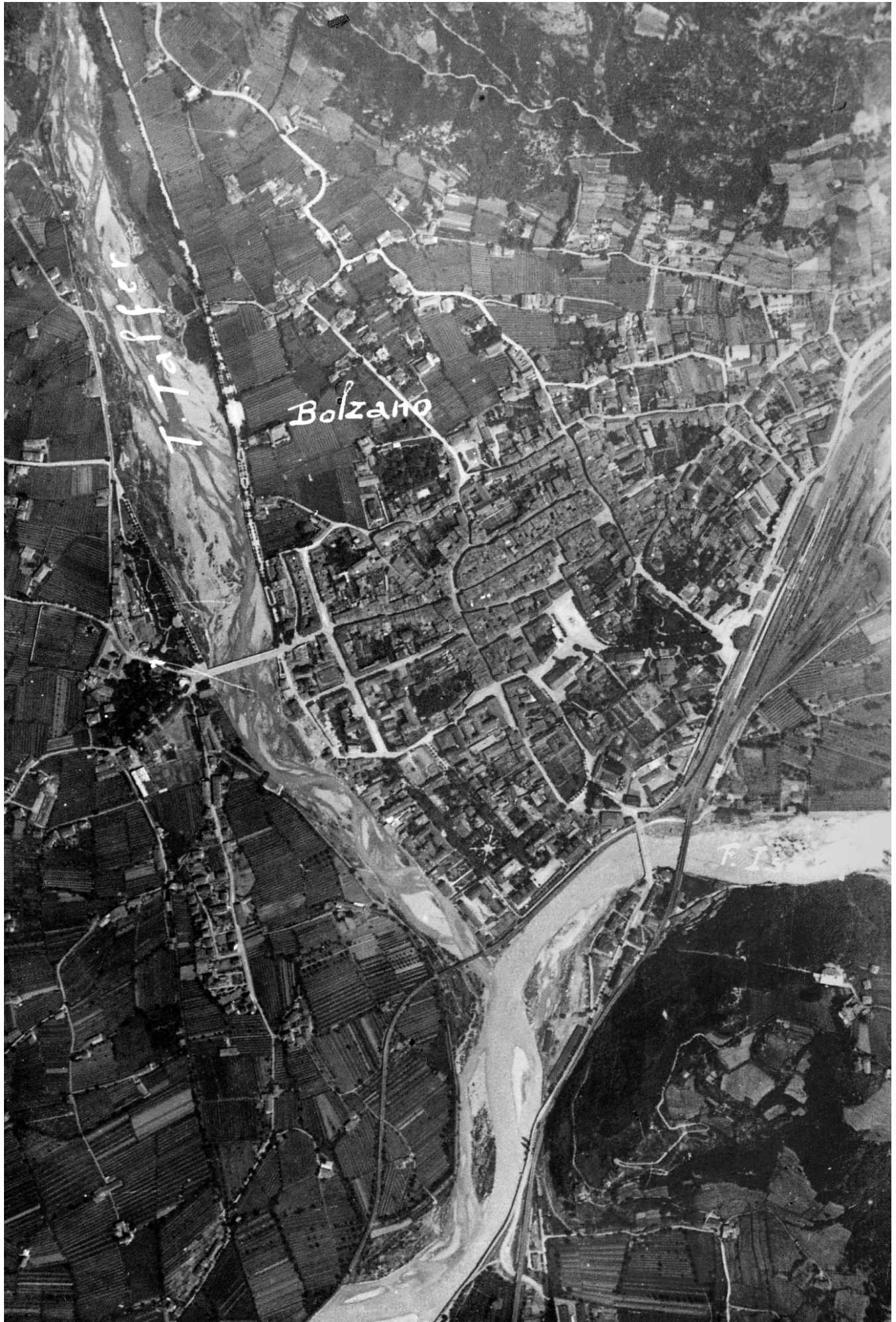
Da der günstige Umstand gegeben ist, dass der Bedarf nach Bauzonen etwas nachgelassen hat, kann sich Bozen im dritten Jahrtausend, vor dem Wachstum, seiner Neugestaltung, der Pflege, der Korrektur seiner

¹ Bassetti Silvano, *Densificazione e qualità urbana in La città come laboratorio - Indagini e sperimentazioni progettuali sulla forma urbana di Bolzano*, a cura di Carlo Alberto Maggiore e Stefano Rebecchi, Maggioli 2009 (*Verdichtung und urbane Qualität in Die Stadt als Labor – Untersuchungen und Planungsversuche zur urbanen Form von Bozen* von Carlo Alberto Maggiore und Stefano Rebecchi, Maggioli 2009)

Ungleichgewichte, der Auffüllung und Verbindung des Stadtgefüges, der Aufwertung der Stadtteile, dem Ausbau seiner Netze widmen und dabei auf den Einsatz der Möglichkeiten, auf die Betonung der Eigenheiten, auf die Harmonisierung mit dem Ökosystem setzen. Diese Bedingung ermöglicht es, die kritischen urbanen Punkte und die Vorhaben an der gefestigten Stadt als Eigenheit des neuen Plans zu bestimmen, indem auch neue Prioritäten festgelegt werden.

- Das Autobahnviadukt ist aus der Stadt zu verlegen und der Verlauf der Eisackuferstraße muss von der Ufermauer entfernt werden, damit die Stadt den Fluss an beiden Ufern voll einbinden kann.
- Der von der Autobahn und der Uferstraße entlastete Fluss muss dazu dienen, um den Flusspark auszubauen und als einziges großes durchgehendes System von Grünflächen und Diensten zu konzipieren, das die Stadt wieder vereinen kann, eine "Hauptachse der städtischen Qualität", die das konsolidierte Stadtgefüge mit den Hängen und den umliegenden landwirtschaftlichen Flächen verbindet.
- Der Flusspark sollte mit den über die ganze Stadt verstreuten Grünflächen und den öffentlichen Räumen der Stadtviertel verbunden werden, und zwar durch die Schaffung eines verästelten Netzes von Fußgängerwegen und "grünen Adern".
- Die (alten und neuen) Stadtviertelkerne und die in den einzelnen Bezirken verstreuten urbanen Mittelpunkte sollten durch die Schaffung neuer, spezifischer und funktionsgebundener "Anziehungspole" öffentlicher und privater Träger ein einzigartiges Gesicht erhalten und dadurch die Attraktivität, u.a. durch die Neugestaltung der öffentlichen Räume verstärkt werden.
- Die Wiedergewinnung alter Bausubstanz und die städtebauliche Aufwertung der Flächen mit einem hohen Veränderungspotential (Bahnhofsareale, aufgelassene Kasernen, veraltete Industrieareale) sollen eine vorrangige Stellung einnehmen und es sollten dabei die vom neuen Landesraumplanungsgesetz eingeführten innovativen Instrumente (Wiedergewinnungspläne, PSU - Pläne für die städtebauliche Umstrukturierung, Raumordnungsverträge usw.) eingesetzt und erprobt werden.
- Die Hänge rund um Bozen (insbesondere der Virgl) sollten durch Förderungsmaßnahmen aufgewertet werden, die sie auf der einen Seite vor Spekulationseingriffen und unnatürlichen Nutzung schützen sollen, sie aber auf der anderen Seite der Bevölkerung zugänglich machen sollen als Orte, wo man in die Natur eintauchen und Kultur genießen kann, an denen man sich in der Freizeit erholt und die auch für Repräsentationszwecke genutzt werden können.
- Man sollte die Schaffung von Forschungs- und Innovationszentren mit öffentlichen und privaten Technologiepolen an Standorten zu fördern, die Bedarf an Wiedergewinnung haben.
- Man muss die urbane und funktionale Gestaltung der Stadt mit dem Bedürfnis der Maximierung der Zugänglichkeit in Einklang bringen und die Verschmutzung und Verkehrsstaus mit der Schaffung von Fahrrad- und Gehwegen und dem Ausbau des öffentlichen Personennahtransportes verringern.
- Der Prozess zur Schaffung einer neuen Lebensqualität sollte durch die radikale Innovation des städtischen Mobilitätsmodells durch die Einführung neuer, technologisch innovativer öffentlicher Transportmittel unterstützt werden (man sollte diesbezüglich mindestens damit anfangen, die dazu notwendigen Trassen festzulegen und für den genannten Zweck "aufzubewahren").
- Der Neugestaltung der Stadt sollte begleitet werden von der Schaffung eines einheitlichen Systems der Versorgungsnetze, wobei ausgehend von der Aufstockung des gegenwärtigen Bestands eine angemessene Ergänzung mit innovativer Technologie angepeilt werden sollte.

Die unausweichlichen Bindungen (strukturell und kulturell) sind die geringe Verfügbarkeit von Grund und Boden und die Sensibilität für die Umwelt. Sie bilden den Rahmen für die Nachhaltigkeit der tragbaren Antwort auf den Bedarf für das Wachstum. Das bedeutet, dass die reale Nachfrage nach Grund (Bedarfsanalyse) erhoben werden muss, um – im Raum und im Lauf der Zeit – die unerlässliche minimale Nachfrage rationell und verantwortungsbewusst planen und befriedigen zu können.



2. EIN PROJEKT FÜR DIE STADT

Der Masterplan will, ausgehend vom programmatischen und politischen Rahmen des strategischen Entwicklungsplans und unter Annahme eines mittel- bis langfristigen Zeithorizonts, das Konzept einer machbaren Stadt bieten, das sich an den Richtlinien der ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Nachhaltigkeit ausrichtet.

2.1 Die Richtlinien des Masterplans

Der **Klimawechsel** ist eine Tatsache und man muss auf den Verbrauch von Luft, Wasser und Boden reagieren, indem man den Begriff der Erschöpfbarkeit zu einer Ressource und Möglichkeit für eine nachhaltige Entwicklung macht.

Die **urbane und architektonische Qualität** versteht sich als Bedingung zur Verbesserung der Wohnqualität.

Der **öffentliche Personennahverkehr** muss als allgemeine Bedingung für den Lebenswert der Stadt und als Antrieb für die Sanierung der Umwelt gelten.

Der **Verbrauch von neuen Grundstücken** ist auf kleine Gebiete beschränkt, während die Mehrzahl der Vorhaben auf die Umgestaltung des Stadtgefüges und die Umwandlung bereits erschlossener Areale ausgelegt ist.

Der **urbanistische Ausgleich** ist das Instrument, das durch die Verbesserung der Umsetzungsverfahren, die heute die Erweiterungszonen regeln, den Bau der öffentlichen Stadt durch Erwerb der Gründe zur Schaffung von öffentlichen Diensten und Bauten ermöglicht.

Projekte für den Plan: die strukturelle und strategische Ausrichtung der Stadt wird von Planungsstudien begleitet, welche es ermöglichen, die Auswirkungen des Plans zu überprüfen, wenn man die Stadt um die Uferparks plant.

2.2 Die strategische Vision

Die Vision ist das politische und technische Dokument, das ausgehend von den Richtlinien und der Herausforderung der Qualität, die mögliche Zukunft erzählt, die man bauen will. Das Dokument ist der Ausgangspunkt für die Festlegung der zukünftigen Strategien und gleichzeitig auch Gelegenheit für die Auseinandersetzung mit der langfristigen Verantwortung, die die Verwaltung übernimmt.

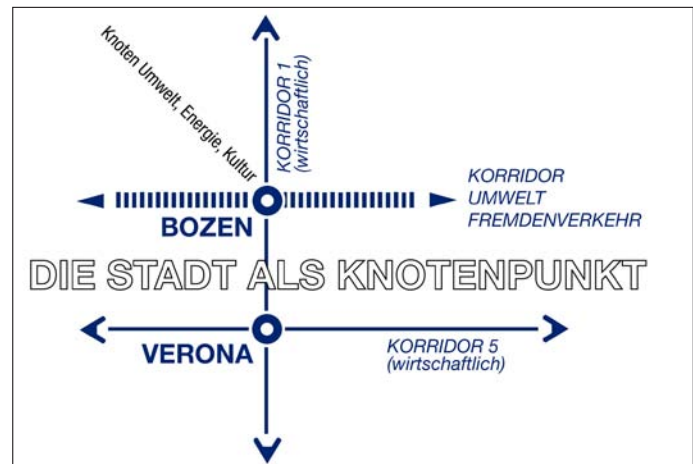
Die Stadt als Knotenpunkt

Geographisch gesehen ist Bozen ein wichtiger Knoten für den Austausch mit eigenständigen Funktionen (Umwelt, Kultur, Forschung) und liegt in der Nähe von wirtschaftlich wichtigeren Knotenpunkten (Verona). Diese, neben der geographischen, historische und funktionelle Positionierung stellt nicht nur ein Ziel dar, sondern ein Projekt, das konstant zu verfolgen ist, ein Vermögen, das aufgewertet werden muss, indem die Humanressourcen, die Ressourcen an Platz und urbaner Qualität, die benötigt werden, verstärkt werden.

Die Stadt als kultureller Knotenpunkt. Die Geschichte, die Sprache und die Fähigkeiten zur Bildung von Beziehungen sind die Faktoren, die ein Vermögen darstellen und in der jüngeren Vergangenheit eine große Aufwertung durch das Theater, die Museen, die Musik, Messen und Ausstellungen, die Rolle der Universität und selbst der Fähigkeit der Unternehmen zum Austausch ausgehend von der zweisprachigen Stadt erfahren haben. Der Masterplan will sich diesen Bestandteil der Vision zu eigen machen und auf die Verstärkung der kulturellen Funktionen und der Strukturen des Nutzer- und Zugangsnetzes einwirken und gleichzeitig die Räume (inklusive Wohnräume) für die jungen Beschäftigten und Kulturbetreiber ausbauen.

Die Stadt als Knotenpunkt für Energie und Umwelt. Über die Forschung und Arbeit im Bereich der Umwelt und Energie hat Bozen seine Rolle (auch hinsichtlich Image) als wichtiger Bezugspunkt für Italien, aber nicht nur, verstärkt. Man denke nur an das KlimaHaus und BVF - Beschränkungsindex der versiegelten Flächen, an die Messen, an die Universität und die Europäische Akademie und an die gute Pflege und Bewahrung des Gebietes. Die Herausforderung hinsichtlich Energie ist mit dem Projekt "Neutrale CO₂-Emissionen im Jahr 2020" konkret angegangen worden.

Die Stadt als Knotenpunkt ist eine Vision, die aus der Funktion als Verkehrsknotenpunkt zwischen Nord und Süd und Hauptverbindung in den Alpen von Ost nach West entsteht, wobei diese letzte Richtung auch den Fremdenverkehrsraum umfasst, in dem Bozen und Südtirol ein wichtiger Teil sind.



Die Stadt als Landeshauptstadt

Bozen ist Landeshauptstadt und spielt eine wichtige Rolle für ganz Südtirol, was öffentliche Dienste und Verwaltung angeht. Diese herausragende Rolle spielt die Stadt auch im Bereich des Handels und der privaten Dienste für die Unternehmen und die Bewohner der gesamten Provinz. Diese Position hat sich im Laufe der Zeit gefestigt und maßgeblich dazu beigetragen, der Stadt ihre Form zu geben. Die Rolle der Stadt kann nicht außer Acht gelassen werden und der Masterplan will sich daran messen, indem

Bozen als Hauptstadt der Landesverwaltung, als Tor und Mehrwert für das gesamte Land vorgeschlagen wird. Die Option wird konkret, wenn man die Möglichkeiten einer neuen funktionalen Gestaltung und neuer Angebote in Betracht zieht, die sich aus der urbanistischen Umgestaltung von Arealen ergeben. Man denke in erster Linie an das Bahnhofsareal, an die Räume, die man aus der urbanistischen und funktionellen Neu- und Umgestaltung der Areale des Industriegebietes gewinnen kann, die dem Stadtzentrum am nächsten liegen, an die Kasernen, die keine Berechtigung haben, im Herzen der Landeshauptstadt weiter zu bestehen.



Die produktive Stadt

Bozen war und ist eine Industriestadt, die Wissen, Kenntnisse und Forschung hervorbringt. Man darf dieses



Vermögen nicht verschleudern und muss die Abläufe von Produktion – Forschung – Innovation unterstützen und fördern. Allzu häufig werden die Umgestaltung und die Projekte, auch wegen des Modells nach dem Prinzip der direkten öffentlichen Kontrolle, von Gesichtspunkten des Immobilienmarktes anstatt des Unternehmertums gelenkt. Die Aufgabe des Masterplans ist es, die tatsächlichen Fähigkeiten und Möglichkeiten abzuwägen, welche das Gewerbegebiet bietet, indem die passenden Abläufe für die Wiederverwendung und Aufwendung

auch aufgrund der tatsächlichen Nachfrage und Anträge und der vom Unternehmerverband ausgearbeiteten Entwicklungsszenarien bewertet werden.

Die Wohnstadt und die öffentliche Stadt

Eine Stadt für die Menschen und eine wettbewerbsfähige Stadt muss eine Stadt sein, die imstande ist urbane Qualität, angemessene Wohnungen, breit gefächerte Arbeitsmöglichkeiten, angenehme Mobilität, zugäng-



liche Freizeit-, Kulturangebote und Geschäfte zu bieten.

Der Masterplan soll das Instrument werden, um die Stadt moderner zu gestalten und gegen die *Urbanitätskrise* anzukämpfen. Die Krise entstand, weil das Modell zur Befriedigung der Wohnungsnachfrage in vielen Vierteln, besonders wenn der öffentliche Wohnbau dominierend war, dazu geführt hat, dass das Gefühl der *Stadt* im Sinne der Polyfunktionalität und Zentralität *vollständig fehlt*.

Der Masterplan will diese positive Herausforderung annehmen und die urbane Qualität verbreiten, indem zentrale Orte

mit Diensten für ein großes Einzugsbecken entstehen sollen.

2.3 Die Städte des Projekts

Die dichte Stadt

Dichte Stadt bedeutet, die Qualität der kompakten und multifunktionalen Stadt aufzuwerten und zu nutzen und dadurch die drohenden Gefahren zu überwinden: Unterbenutzung und Zerfall, irrationales und punktuelles Wachstum, Verdichtung durch Schließung der Baulücken.

Die nachhaltige Stadt

Nachhaltige Stadt bedeutet, den Druck des menschlichen Einflusses auf die Umwelt zu beschränken und zu lindern, indem in erster Linie gegen die Quellen der Verschmutzung von Boden, Wasser und Luft vorzugehen ist. Nachhaltigkeit bedeutet auch die natürlichen Räume zu schützen, um die Ökosysteme und die Biodiversität zu erhalten, zu stärken und wiederherzustellen, indem Ökonetze geschaffen werden, die die Stadt wie Nervenbahnen durchziehen und die Zersiedelung verringern.

Die soziale Stadt

Der kategorische Imperativ lautet: weniger Peripherie, d. h. „Stadt beleben“, indem allgemeine Prozesse der „urbanen Einbeziehung“ eingeleitet werden und (punktuell und diffus, Ort für Ort) die sozial-kulturellen Prozesse der Identitätsbildung ausgebaut werden. Die Stadtplanung muss dafür wieder mehr Arbeit auf die öffentlichen Räume, die Orte der Beziehung, die urbanen Lücken, die Symbole der Zentralität, die Ikonen der lokalen Identität verwenden.

Die grüne Stadt

Die grüne Stadt bedeutet, die Ausmaße und die Qualität der Grünflächen zu verbessern. Bozen verfügt großzügige Grünflächen, die eine besondere Bedingung urbaner Qualität darstellen. Das bestehende öffentliche Grün kann und muss wegen seiner unersetzlichen Funktion für die Lebensqualität vergrößert werden. In erster Linie sind alle Grünflächen (kleine und große), die über die ganze Stadt verstreut sind, durch systematische Vorhaben zu vernetzen und in das System des linearen Parks an den Ufern der Talfer und des Eisack einzubeziehen und mit dem System der Hangpromenaden zu verbinden.

Die Stadt der Möglichkeiten

Damit Bozen als Wohnort interessant wird, ist eine Reihe von Aktionen umzusetzen, die die Stadt vom Gesichtspunkt der Umwelt, der Mobilität, der Verfügbarkeit von Wohnraum und Diensten, des Zusammenlebens attraktiv machen. Möglichkeiten bedeutet auch Arbeitsplätze und –bedingungen für aufstrebende Berufsgruppen und Jugendliche zu bieten.

Das Herz der Stadt

Das Ergebnis der jüngsten Geschichte von Bozen hat zur aktuellen Situation geführt, in der die Talferbrücke das zentrale Element der Identität der Stadt ist. Deswegen sollte man die Mühe aufbringen, die Zone mit den umliegenden Arealen neu zu planen, damit sie einem einzigen Ort der Identifikation und Reflexion wird, der für die Stadt und ihre Bewohner von großem Wert ist.



2.4 Die Beteiligung als Grundsatzentscheidung für gemeinsame Planung

Die Information und die Beteiligung müssen zum wichtigen Element des neuen BLP werden.

Es handelt sich um einen (bereits begonnenen) Ablauf, der die Beteiligung nicht als Endschrift (die Einwände und Bemerkungen zum Plan), um die Entscheidungen auch demokratisch zu rechtfertigen, sondern die Einbeziehung in allen Schritten des Ausarbeitung des Plans vorsieht. Wir sind der Auffassung, dass die Überzeugung des bindenden Plans zu überwinden ist, in dem bereits ganz genau festgelegt, was in den Arealen gemacht und nicht gemacht werden darf. Die Bürger und die Verbände müssen Gehör finden und an der Entscheidungsfindung beteiligt werden.

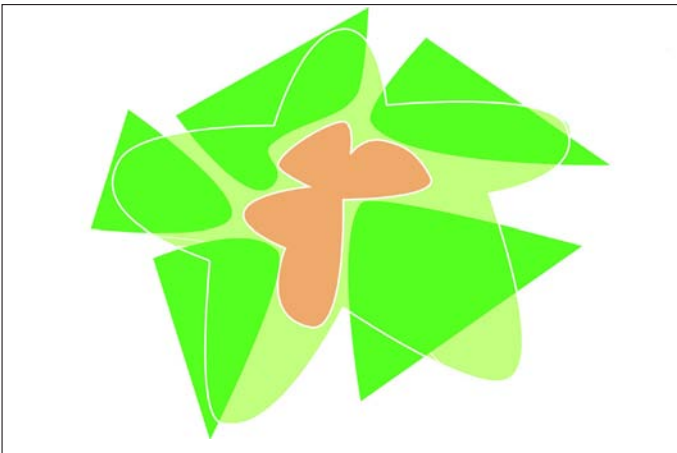


3. DIE AUSRICHTUNG DES PLANS

3.1 Die strukturelle und strategische Ausrichtung der Stadt

Ein Pakt von Stadt und Land

Die Stadtplanung hat in Bozen immer die Betonung auf die Beschränktheit des Stadtgebietes gelegt. Dabei handelt es sich aber um eine Sichtweise, die die Gefahr birgt, dass der Wandel der Stadt gelenkt wird, ohne die verschiedenen Teile untereinander in Beziehung zu setzen. Einen Pakt zwischen Stadt und Land



zu schließen, heißt diese Auffassung umzustoßen, das Gebiet als Gesamtheit zu sehen und eine Gesamtgestaltung der Stadt vorzuschlagen, indem die Beziehungen zwischen Grünflächen, Baugefüge und Hängen abgewogen werden.

Das Ziel ist es, ein neues Bild der Stadt darzustellen, das in seinem Rahmen neben der Stadt auch das gesamte Gebiet zeigt. Diese Vorgangsweise will in keiner Weise die positiven Ansätze der Raumplanung in Frage stellen, die in den Jahren imstande waren, den Bodenverbrauch zu beschränken und eine kompakte Stadt ohne *ländliche Peripherie* zu bauen, sondern sie soll vielmehr den Blick auf die *Beziehungen* und aus das landwirtschaftliche Gebiet richten, das der Stadt als Ressource dient wegen der Form, des Klimas und der Landschaft.

Bauen auf dem Bestand

Die Vorhaben im Stadtgefüge und in der Altstadt stellen den Kern des Plans hinsichtlich Qualität, Zuweisung neuer Funktionen und urbanistischer Aufwertung dar. Je stärker die Vorgabe zur Einschränkung des Bodenverbrauchs ist, desto mehr sind Vorhaben gefragt, bei denen man rationell und folgerichtig auf dem Bestand vorgeht.



Das Ziel des Vorhabens auf dem Bestand ist die Vereinbarung von zwei strategisch konvergierenden Notwendigkeiten:

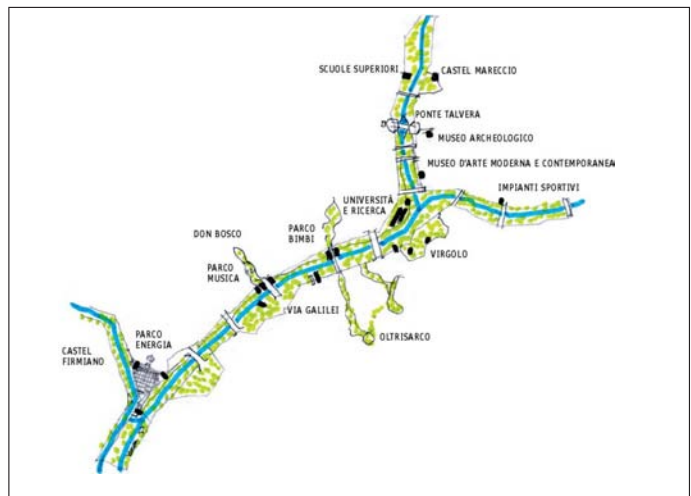
- der Schutz und die Aufwertung des Gedenkens und der urbanen Qualität
- die volle und rationelle Nutzung des existierenden Baubestandes und der Möglichkeiten auf Implementierung der bestehenden Baumassen.

Überwunden werden dadurch spontane Phänomene wie: Bestand von Unterbenutzung und Zerfall, irrationales und punktuell-elles Wachstum, Verdichtung durch Schließung der Baulücken.

Eine Politik der Beschränkung des Bodenverbrauchs als zentralen Punkt anzusehen, bedeutet auch, den freien Räumen in der gefestigten Stadt Aufmerksamkeit zu widmen, da sie nicht alle bebaut werden müssen.

Der Uferpark

Der Zusammenfluss von Talfer und Eisack ist mehr als das orographische Zentrum von Bozen: diese Wasserläufe durchqueren alle Teile der Stadt und sind ihr verbindendes Element. Ihre Ufer werden zum tragenden und vitalen Bauteil der gesamten Stadt. Die Uferflächen müssen in ihrer gesamten Ausdehnung aufgewertet und von allen Hindernissen für die Nutzung und Zugänglichkeit befreit werden, ganz egal ob es sich um die Eisackuferstraße oder die existierenden Mauern und Zäune handelt. Der Grünstreifen entlang den Flüssen verteilt die Zentralität des städtischen Lebens. Die Stadt liegt am Wasser und gewinnt eine neue Front und Ausblicke auf den Fluss.



Die Autobahn, die Uferstraße, der öffentliche Personennahverkehr

Der Autobahnabschnitt der A22, der die Stadt durchquert, ist sicher das Element mit den größten Nachteilen für Bozen. Im Vergleich zur ursprünglichen Ausführung der großen Infrastruktur, die sich damals sicher an den Kriterien von Funktionalität, Rationalität und Wirtschaftlichkeit ausrichtete, hat die Lösung mit dem Viadukt heute große negative Auswirkungen auf das Verkehrssystem, die Umwelt, die Raumplanung und die Landschaft.

Den Autobahnverlauf durch Bozen zu überdenken, stellt ein Projekt zur funktionellen landschaftlichen Neugestaltung dar, das der Stadt ihre Rolle als Umweltzentrum im Herz der Alpen wiedergeben kann.

Noch mehr als die Autobahn stellt die Eisackuferstraße einen tiefen urbanen Bruch dar, die zudem im Grunde nicht einmal der Verteilung der Verkehrsströme gerecht wird.

Diese Durchquerungen (Autobahn und Uferstraße) dürfen keine Barrieren mehr zwischen den einzelnen Stadtteilen sein

und die Infrastrukturbauten müssen Gelegenheiten zur urbanen Aufwertung bieten, wie auch der abgestimmte Personennahverkehr (Stadtbahn, Straßenbahn, Busse und Seilbahnen) zum Gerüst für den Bau einer neuen Stadt werden muss, die gleichmäßig zugänglich ist.



Die öffentliche Stadt und die neuen Mittelpunkte

Die positive Herausforderung, der sich der Masterplan stellen will, ist die Verbreitung der urbanen Qualität mit dem Bau von funktionellen und symbolischen Mittelpunkten, auch abseits der normalerweise als Anziehungspole anerkannten Orte, die reich an seltenen Funktionen sind.

Versteht man unter dem Begriff urbaner Mittelpunkt jene Orte, die Funktionen und Dienste für ein großes



Nutzerbecken bieten, ist das Ziel des Plans die Ausweisung mehrerer zentraler Orte unterschiedlicher Hierarchie, die sie einnehmen, und die Bestimmung der Modalitäten, mit denen sie geplant, ausgebaut und vernetzt werden müssen. Daraus folgt, dass diese Orte eine Zugänglichkeit und einen Standort aufweisen müssen, der der Rolle, die man ihnen zuweisen will, angepasst ist.

Die Viertel, die Wohnorte und die Orte der verschiedenen Identitäten der Stadt, werden mit einigen neuen öffentlichen Einrichtungen städtischer Bedeutung ausgestattet, die die heute bestehenden öffentlichen Dienste in der Nachbarschaft

ergänzen sollen. Diese Projekte, mit denen eine starke Verringerung des privaten Fahrzeugverkehrs mittels Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und Vergrößerung der Fußgängerzonen, sowie eine Aufwertung der Baumbestände und der Grünzonen einhergehen muss, müssen mit den Handels-, Arbeits-, Kultur- und Freizeitwegen vernetzt werden.

Das Industriegebiet als Bereich der urbanen Aufwertung

Die EU-Konvention definiert die Landschaft als „... einen bestimmten Teils eines Gebiets, wie er von der Bevölkerung wahrgenommen wird und dessen Charakter von der Aktion natürlicher und/oder menschlicher Aktionen und ihren Wechselbeziehungen geprägt wird“. Es handelt sich um eine vollkommen neue Perspektive über den Wert der Landschaft, die nicht mehr als „schönes Ensemble“ verstanden wird, sondern als jeder Ort, inklusive der Restareale oder der Areale unter Zerfall, die immerhin Schlüsselemente aufweisen, deren Schutz, Aufwertung und Verwaltung Aufgabe der Planung ist.

Das Industriegebiet, das ungefähr einem Drittel des gesamten erschlossenen Gebiets entspricht, hat wegen der Änderungen und Auflassungen auch einiger großer Betriebe einen schrittweisen Wandel erfahren, bei dem im Bereich, der näher zur Stadt liegt, eine stärkere Umwandlung in Richtung Dienstleistung und Handel zu verzeichnen ist, im Herzen des Industriegebietes hingegen in Richtung Technologie und Forschung, weil dort die Produktionsprozesse immer an die Großindustrie und die Innovation gebunden waren. Die Unmöglichkeit zur Programmierung und Planung der Umwandlung und/oder Produktionseinstellung haben eine Art „raumplanerischer Unordnung“ bewirkt, was gleichbedeutend ist mit mangelnder Verfügbarkeit von Arealen für die Produktion.

Der Masterplan will dieses äußerst schwierige Thema durch die systematische Erfassung eines großen Areals mit beträchtlichem zu erhaltenden Bestand (kürzliche Vorhaben und laufende Arbeiten) mit einem Straßeninfrastrukturprojekt und einer eingehenden städteplanerischen Umgestaltung angehen, indem Räume und Funktionen, auch die öffentlichen und wohnbaulichen, neu bestimmt werden.



Verbesserung der Energieeffizienz der Stadt und Förderung von Projekt für erneuerbare Energie

Der Energieverbrauch steigt in den Städten ständig und auf europäischer Ebene ist dieser Energieverbrauch



für mehr als 50% der Treibhausgasbildung verantwortlich, der direkt oder indirekt durch die Energienutzung seitens der Menschen verursacht wird.

Zusammen mit anderen 200 Städten hat Bozen erst kürzlich in Brüssel den „Pakt der Bürgermeister“ unterzeichnet, mit dem sich die Städte verpflichten die CO₂-Emissionen über den vom EU-Plan vorgesehenen Werten hinaus zu senken.

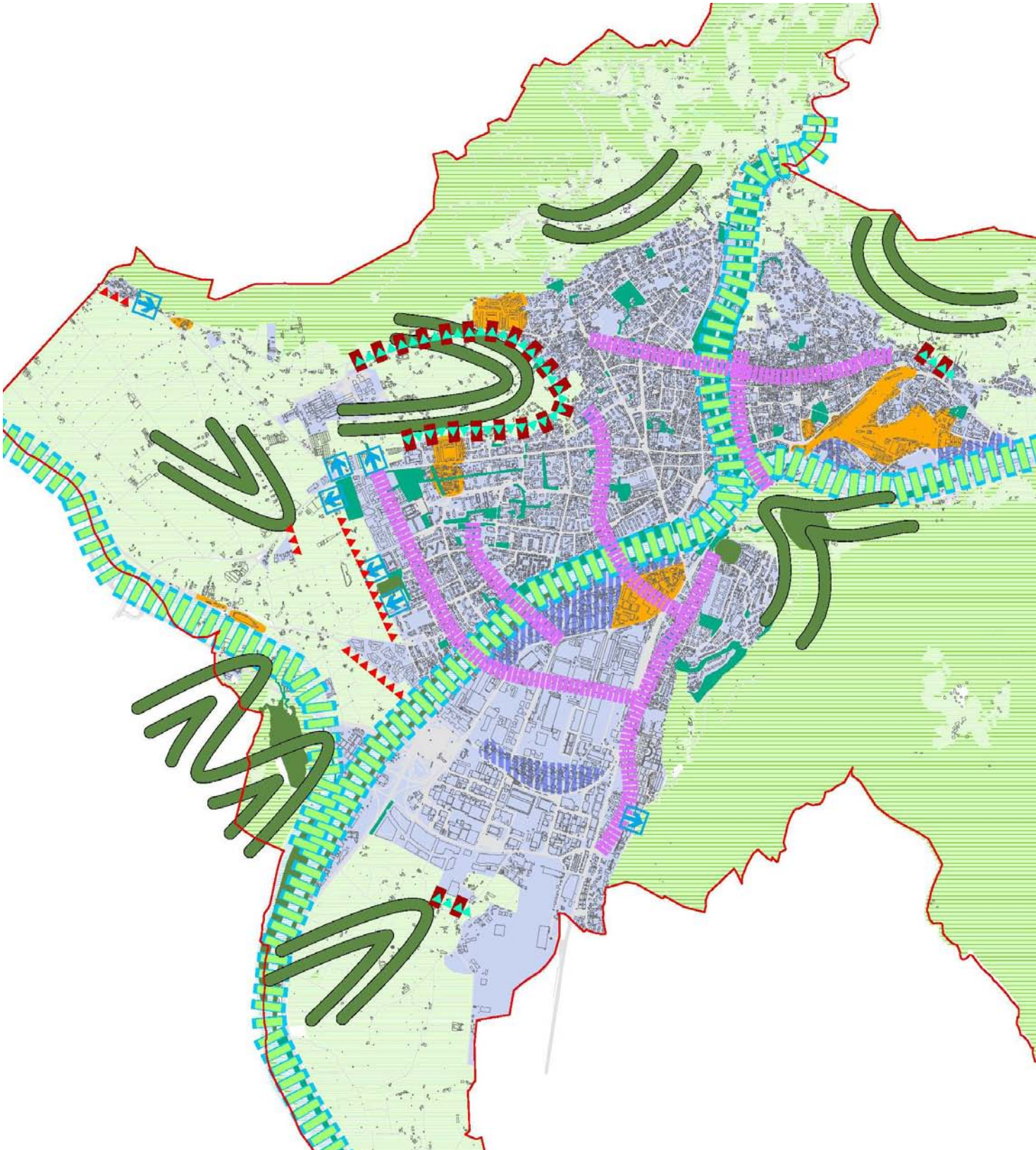
Diese Initiative auf freiwilliger Basis verpflichtet die Stadt Bozen, einen Aktionsplan für nachhaltige Energie auszuarbeiten, der verbindlich ist und das Ziel einer mehr als 20%igen Senkung der CO₂-Emissionen über lokale Politik und Maßnahmen zur erhöhten Inanspruchnahme von erneuerbaren Energiequellen zur Verbesserung der Energieeffizienz hat und mit dem gezielte Energiesparprogramme umgesetzt werden und die Energie rationell eingesetzt wird.

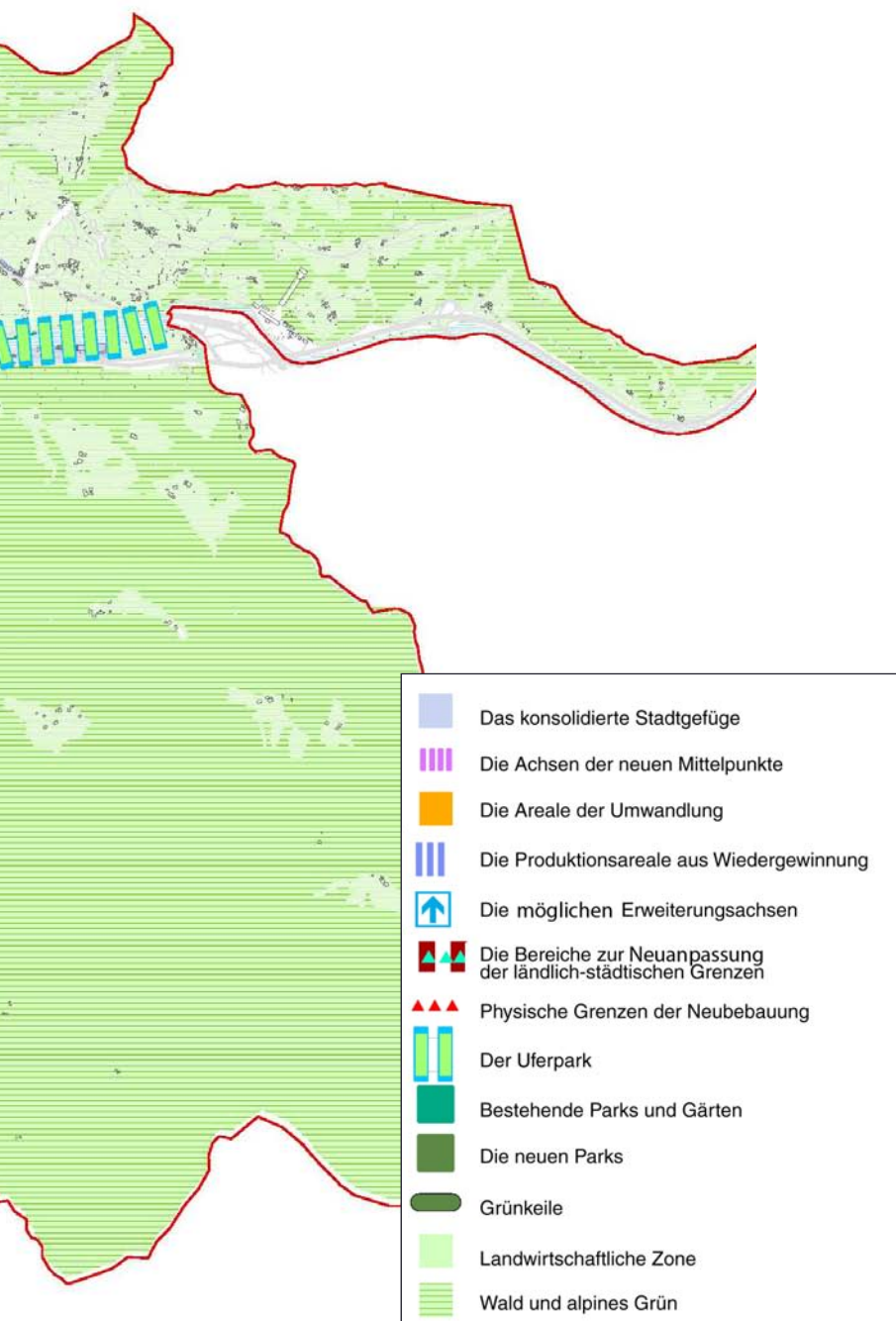
Dafür sind vorgesehen:

- Senkung des Energieverbrauchs
- Sanierung des Baubestandes
- Energieerzeugung aus erneuerbaren Energieformen
- Verringerung von Energieverbrauch in der Mobilität.

Der Masterplan übernimmt diese Verpflichtung, die in den Projektrichtlinien, aus denen er besteht, eingearbeitet wird.

Die strukturelle und strategische Ausrichtung der Stadt





3.2 Der Landschaftsplan und der Grünplan

3.2.1 Die leitenden Prinzipien

Die Umwelt ist ausschlaggebend für das Gebiet insgesamt, und zwar alle Grünflächen, Berge, Hügel, Weinberge, Obstgüter, Flüsse außerhalb der Stadt und die Grünzonen innerhalb der Stadt. Die Umweltgliederung erfordert, den alleinigen Gedanken des Schutzes und der Erhaltung zu überwinden, um die offenen Räume, inklusive der Reste von Naturbelassenheit, in einem Projekt einzubeziehen, das sie mit den dazugehörigen Landschaften in Beziehung bringen kann.

Der Biotopverbund eines Gebietes kann in die Grundmatrix, die ökologischen Korridore, die diese queren, in Patch und Stepping Stones gegliedert werden. Die Matrix wird durch das dominierende Ökosystem im Bezugsraum gegeben, und im Falle des Gebietes um Bozen handelt es sich dabei um den Wald. Die Grundmatrix wird von den ökologischen Korridoren durchquert, welche als lineare Landstriche, die sich von der umgebenden Matrix unterscheiden, definiert sind.

Der weite Landstich der landwirtschaftlichen Flächen mit ihrem Abflusssystem, der der Etsch folgt, und die Etsch selber stellen den wichtigsten Korridor des Bezugsraumes dar. Auch die zwei weiteren Hauptgewässer, die Talfer und der Eisack, können vom funktionellen Aspekt als solche definiert werden. Untergeordnete Korridorfunktion besitzen die weiteren Wasserläufe (Bäche und Gräben) sowie Verbindungselemente wie Baumreihen und Hecken.

Zwei Drittel der Fläche von Bozen bestehen aus landwirtschaftlichen oder künstlichen geschaffenen Grünzonen. Dank der aufmerksamen Tätigkeit des Landschaftsschutzes und der kompakten Entwicklung der Verbauung, sind die landschaftlich wertvollsten Gebiete, jene an den Hügeln und Hängen wie St. Magdalena, St. Peter, Gunt Schna, Virgl, Kohlern und der Großteil von Moritzing entweder landwirtschaftlich genutzt oder naturbelassen.

Das alles hat für die offenen Gebiete positive Wirkungen gehabt, während die Auswirkungen auf den urbanen Raum nicht immer die besten waren, besonders im West- und Südteil der Stadt. Um einem Modell entgegen zu wirken, das droht, die Stadt durch Umwandlung von landwirtschaftlichen Gebieten mit fortschreitender kompakter Bebauung nach Südwesten wachsen zu lassen und gleichzeitig die wenigen freien Räume innerhalb der Stadt aufzufüllen, ist es notwendig einen neuen Weg einzuschlagen, den man mit dem Motto „*die Landschaft zieht in die Stadt*“ beschreiben könnte. Das Modell der Stadt, das sich daraus ergibt und in Zukunft gleichzeitig den Schutz der landwirtschaftlichen Gründe, den Schutz der wertvollen Landschaft und tendenziell tragbare Stadtentwicklung gewährleisten könnte, beruht auf der „Vermehrung der Grünkeile“, indem dadurch die Erfahrung, die die letzten Bauleitpläne gelenkt haben, auf alle Wachstumsachsen der Stadt ausgedehnt werden: Gries, Gunt Schna, St. Magdalena, Virgl und Grutzen.

Wo die Bebauung endet, stehen in Bozen heute fast überall Zäune, die das Grün aus- und die Menschen einsperren. Diese fehlende Wechselbeziehung ist der Grund für Konflikte und für das Gefühl der Unvollständigkeit der Bewohner beider Seiten. Es müssen Wohnmodelle gefunden werden, die zum Grün hin offener sind und die Felder sollten mit Orten und Funktionen für die Bewohner ausgestattet werden.

Der Flusspark stellt den strategischen Bereich der Form der Stadt dar: ein Bereich mit urbaner, landschaft-



licher und natürlicher Qualität, den der Plan voraussetzt und von dem die Grünstreifen strahlenförmig in die Stadtviertel reichen.

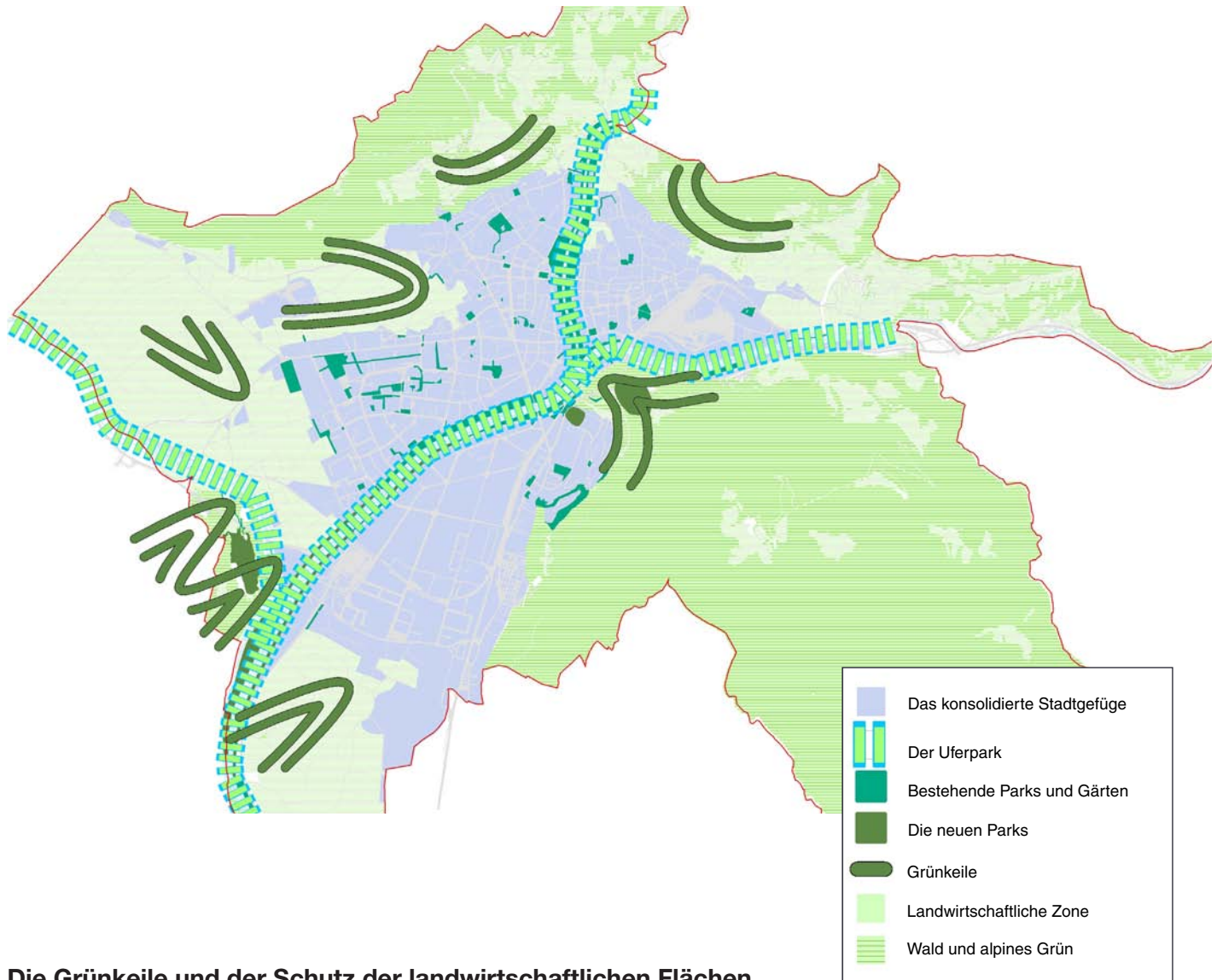
Das alles soll allerdings so gemacht werden, dass ein gewisser Grad an Natürlichkeit erhalten bleibt, damit einerseits die Besonderheit erhalten wird, welche die Talferwiesen und die anderen Uferbereiche so attraktiv und so anders von denen in anderen Städten macht, und andererseits die kleinen Nischen von urbanen Ökosystemen überleben, die den menschlichen Einflüssen widerstanden haben, mit der Auvegetation, die sich fortpflanzt und der Fauna im Gleichgewicht, trotz der menschlichen Nutzung der Ufer.

Kohlern und die Hanglagen sind seit jeher die Erholungszonen für die Stadt. Hier befinden sich, neben den verschiedenen Aspekten der Natur und dem Reichtum der kultivierten Grundstücke, auch zahlreiche historische Denkmäler, wie Schlösser, Burgen, Kirchen und archäologische Stätten. Dank der wachsenden Mobilität haben viele Zonen in der Nähe der Stadt ihre Attraktivität verloren, in erster Linie Kohlern.

Deswegen ist die Vernetzung der Promenaden und Wanderwege, die zu den landschaftlich bedeutenden Orten um den Bozner Talkessel führen (St. Jakob, Haselburg, Vigiliuskapelle auf dem Virgl, St. Martin in Kampill, St. Magdalena, St. Peter, St. Georgen und Moritzing).

Das Grünsystem der Stadt besteht aus allen öffentlichen und privaten Grünflächen. Jede Grünfläche trägt zur Verbesserung des Gleichgewichts und des Klimas in der Stadt bei und jeder Mensch, der sich der Pflege eines Gartens, einer Terrasse oder Balkons widmet, leistet einen wichtigen Beitrag zum Wohlbefinden aller Stadtbewohner. Der BVF war der Beginn eines Anreizes und einer Anerkennung dieser Tätigkeiten. Dieses System kann weiter ausgebaut werden, mit dem Zweck das Grünsystem über die Beteiligung der Stadtbewohner zu vergrößern und zu vervollständigen, auch in Berücksichtigung des Umstandes, dass die öffentliche Hand in Zukunft immer weniger Mittel haben wird, um die kleinen städtischen Grünflächen und die Grünstreifen an den Straßen zu pflegen und zu erhalten.

Das Umweltsystem



Die Grünkeile und der Schutz der landwirtschaftlichen Flächen

Die Gesetzgebung zum landwirtschaftlichen Grün entsteht als Mittel zur Lenkung der für die Landwirtschaftsbetriebe erforderlichen Umwandlungen. Diese Lenkung äußert sich einerseits im Schutz vor der Verschwendung von landwirtschaftlichen Gründen und andererseits in der Regelung bei der Änderung der Zweckbestimmungen von landwirtschaftlichen Gebäuden Hofstätten.

Das Ergebnis aus der Kombination der Artikel im Kapitel IX des LG 13/97 hat, wenn diese Bestimmungen nicht das alpine Grün und den Wald betreffen und/oder nicht von Maßnahmen des Landschaftsplans und/oder Raumordnungsplan begleitet wurden, eine Siedlungsentwicklung bewirkt, die sich immer mehr als Zersiedelung darstellt. Um dem entgegenzuwirken hat die Gemeinde Bozen im geltenden Landschaftsplan für die „Landschaftsschutzgebiete“ einen eigenen Bereich für „Besonders schutzwürdige Landschaft“ vorge-



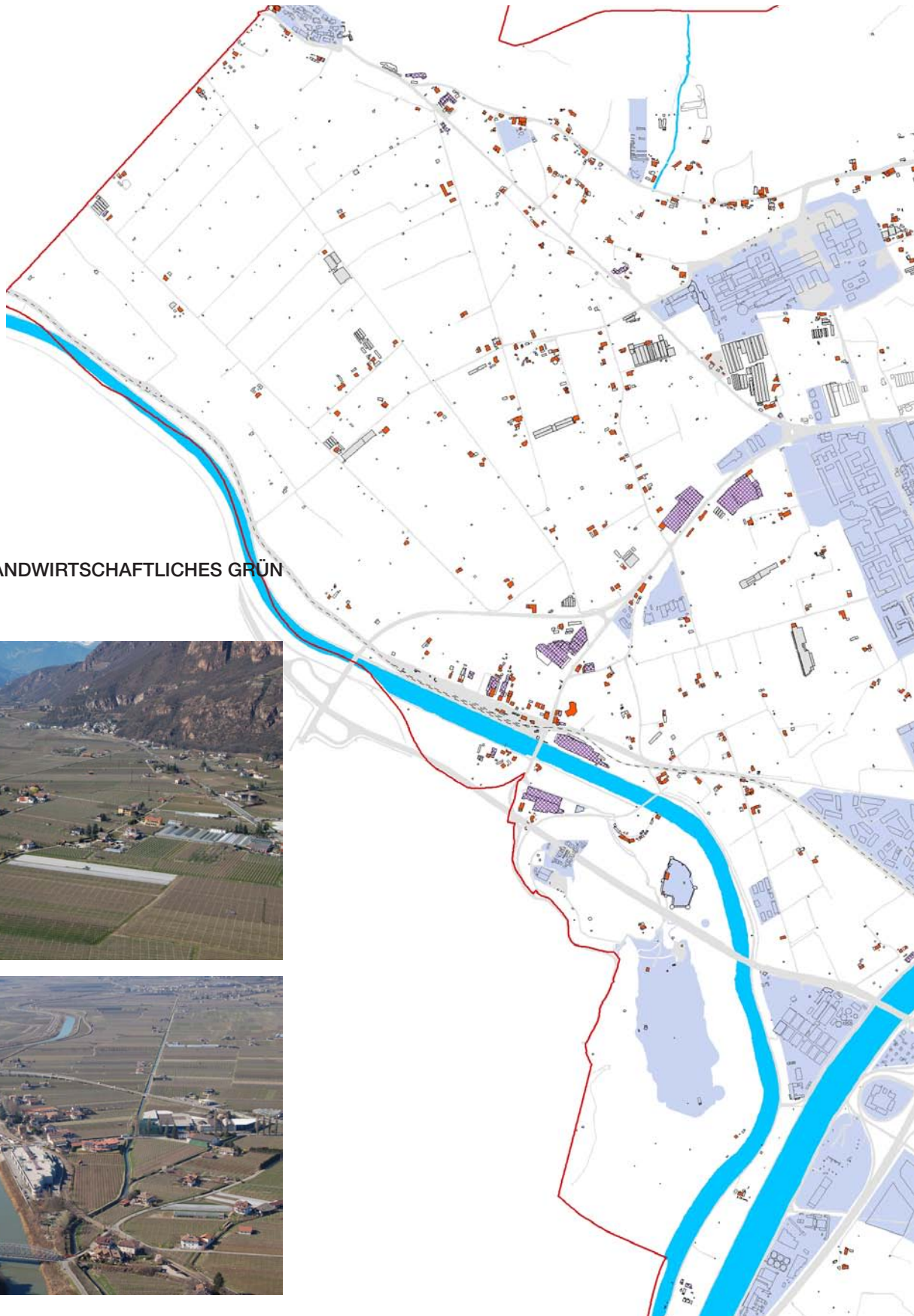
sehen, der den Grünkeil von Moritzing und das Landwirtschaftsgebiet Kaiserau umfasst.

„Innerhalb dieser Flächen besteht ein absolutes Verbot für die Errichtung bzw. Erweiterung von Bauten über Erde jeglicher Art. Für bestehende Hofstellen und Wohngebäude gelten die Bestimmungen des Landesraumordnungsgesetzes einschließlich der dort vorgesehenen Erweiterungsmöglichkeiten. Zulässig ist außerdem die Verlegung und Neugründung von geschlossenen Höfen, ... Die Verlegung und Neugründung von Hofstellen unterliegen der Landschaftsschutzermächtigung durch die Landesverwaltung; ...“

Im Masterplan wird die Meinung vertreten, dass zur Bekämpfung der Zersiedelung in landwirtschaftlichen Gebieten die Stärkung und Ausweitung der Landschaftsschutzbestimmungen notwendig sei, indem alle Gebiete, die als „Grünkeile“ bezeichnet werden einzuschließen und mit der Landesverwaltung der Umfang und die Bestimmungen zu vereinbaren sind.

Die Bebauung in landwirtschaftlichen Gebieten

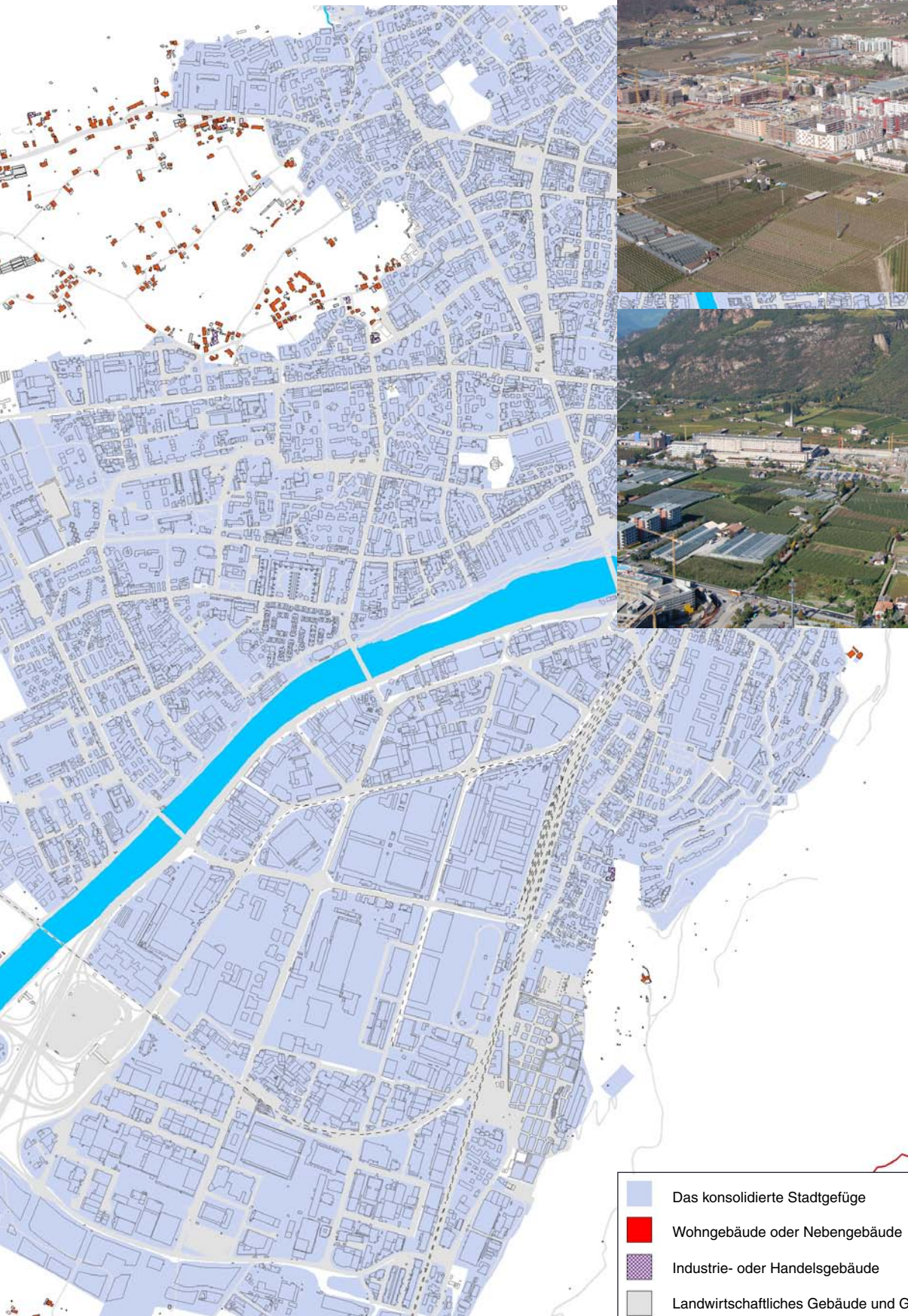
SIGMUNDSKRON - LANDWIRTSCHAFTLICHES GRÜN
1.220 Einwohner
548 Familien







GRÜNKEIL

1.120 Einwohner

526 Familien



-  Das konsolidierte Stadtgefüge
-  Wohngebäude oder Nebengebäude
-  Industrie- oder Handelsgebäude
-  Landwirtschaftliches Gebäude und Gewächshaus

3.2.2 Die Maßnahmen des Plans

Das Grünsystem in Bozen besteht im Wesentlichen aus dem halbrunden Bereich der Hänge, die das erschlossene Gebiet streifen und eindringen, aus den landwirtschaftlichen Flächen, die keilförmig in die Stadt ragen und aus dem strahlenförmigen System der Wasserläufe, die es durchqueren. Dazu kommt das Netz der öffentlichen Parks in der Stadt selbst.

Der Masterplan will das Wegenetz und die Areale mit der Schließung des Promenadenrings vervollständigen, die die Hänge für die Stadtbewohner erschließen, und zwar mit der Schaffung einer neuen Verbindung zwischen der Oswald-Promenade und dem Virgl, einem begrünten Korridor für Fußgänger und Radfahrer, der am Stadtrand im Süden und Westen verläuft mit dem Anschluss nach Sigmundskron.

Innerhalb dieses grünen Rings sind dann eine Reihe von Freizeitanlagen vorgesehen:

- der Virgl-Park, als Stadtpark und Verbindung zum Stadtzentrum mit Seilbahn
- der Park von Sigmundskron
- der Park in der Reschenstraße
- die Erweiterung des Uferparks und die Verlängerung entlang der Etsch Richtung Süden, nach Meran und dem derzeitigen Areal des Autobahnviadukts und der Eisackuferstraße.

Die Hangpromenaden

Schon am Beginn des 20. Jh. erfüllten die Promenaden an den Hängen um Bozen eine wichtige soziale und Erholungsfunktion. Mit dem Masterplan will man das Netz mit einer Promenade am Nordhang von Kohlern und einer zur Querung des Talkessels für die Verbindung der Haselburg mit der Guntschnapromenade vervollständigen.

Um die Erholungsmöglichkeit am langen Hang von Kohlern zu verbessern (die auch wegen eines fehlenden Anziehungspols auf dem Virgl gering ist), ist die Verlängerung der Haslacher-Promenade vorgesehen, um schließlich mit einer einzigen Achse das Wohngebiet Pfarrhofstraße/St. Jakob mit Kampenn zu verbinden. Der gesamte Nordhang von Kohlern berührt auch einige Ansiedlungen, die heute voneinander unabhängig sind, und eine zugängliche Promenade wird eine Verbindung und ein Band für die Bewohner der Altstadt, von Haslach und St. Jakob darstellen. In diesem Sinn muss auch die Anbindung an die Stadt verbessert werden mit einer Aufstiegsanlage auf den Virgl, den Fahrstuhl zur Haselburg und der Verlängerung der Promenade nach Karneid und Leifers.



Für die bereits bestehenden Promenaden ist ein Weg zu finden, um die Oswald-Promenade mit der neuen Grünzone am Rivelaunbach und mit dem Radweg am rechten Eisackufer zu verbinden.

Diese Anbindung wäre auch eine wichtige Verbindung für die Wanderer auf dem europäischen Fernwanderweg E5, der von Jenesien nach Bozen und von hier nach Kohlern weiterführt.

An der Seite von Guntсна sollte die bestehende Promenade, die Gries mit der Fagenschlucht verbindet, bis nach Moritzing und den alten Thermalquellen nahe der Kaktussiedlung verlängert werden.

Der Uferpark

Die Parks müssen öffentlich und vollkommen nutzbar bleiben und man muss ihnen die außerordentliche Rolle für die Stadt aus dem Gesichtspunkt der Umwelt und des Mikroklimas zuerkennen. Es dürfen also



keine weiteren Sportanlagen angesiedelt werden, die auch in der Nähe der dicht besiedelten Wohngebiete errichtet werden können.

Für die Stärkung des Systems der Uferparks sind vorzusehen:

- Schaffung weiterer Grünstreifen, die ausgehend von der Flussachse, in das Stadtgefüge eindringen
 - Erweiterung der Parks entlang des rechten Eisackufers nach Osten mit Ausbau der Radwegachse bis zum Anschluss an den Rivelaunbach, um die Ausstattung des Stadtviertels Bozner Boden mit Grünflächen zu verbessern und nach Südosten das Viertel Casanova mit dem bestehenden Park zu verbinden
- Schaffung des Parks auf dem linken Eisackufer, beginnend mit der Aufwertung der bereits von Infrastrukturen freien Arealen.

Die neuen Parks

Der **Virgl** besitzt eine einzigartige geographische Lage in der Mitte der Stadt und ist die ideale Fortsetzung der städtischen Grünzonen an der Talfer. Es handelt sich also um ein bis heute ungenutztes Erholungsgebiet für die Stadtbewohner, das in den letzten Jahrzehnten viel von seinem Renommee als Freizeitgebiet im letzten Jahrhundert verloren hat.

Um eine ganzheitliche Entwicklung des Hanges zu ermöglichen, muss in erster Linie die Frage der Anbindung an die Stadt gelöst werden, damit das Gebiet weiterhin vorwiegend für Wanderer oder Radfahrer zugänglich ist. Als mögliche Lösung wird deswegen eine Seilbahn ins Auge gefasst, die den Virgl mit dem Stadtzentrum verbindet und dem Gebiet die Funktion als Fortsetzung des Uferparks verleiht. Außerdem hängt der Virgl eng mit Stadtbereichen zusammen, in denen das öffentliche Grün knapp ist, wie Bozner Boden und Haslach.

Der Virgl muss somit mit den erforderlichen Infrastrukturen ausgestattet werden, damit er seiner Rolle als stadtnahe Erholungszone gerecht werden kann und dafür sind Einrichtungen wie Spielplätze, Freizeiteinrichtungen, Erziehungs- und Schulungszentren, usw. vorzusehen, die durch Einbeziehung der vorhande-



nen Akteure geschaffen werden können. Da es sich um einen Privatgrund handelt, sind aber auch die privaten Funktionen vorzusehen, welche die Entwicklung der öffentlichen Funktionen gewährleisten können.

Das Gebiet der Mülldeponie **Sigmundskron**, die in Kürze saniert sein sollte, ist ein weiteres Areal, das zu einer Erholungszone umgewandelt werden könnte, weil der Standort zwischen den Gemeinden Bozen und Eppan auch eine übergemeindliche Funktion haben könnte.

Die Lage des Areals über Sigmundskron, an der Kreuzung der Bahnlinie Bozen – Meran mit der zukünftigen Straßenbahn

nach Eppan und neben dem Messner Mountain Museum am Beginn der Wege in den Montiggler Wald, kann sowohl hinsichtlich der Erholungsfunktion für die Bewohner von Bozen und Überetsch als auch für Touristen als strategisch bezeichnet werden.

Schaffung eines **öffentlichen Parks** in der Zone in der Reschenstraße, die damit unterversorgt ist. Der Park ist notwendig, um die Situation der angrenzenden Wohnblocks lindern, die keinen öffentlichen Park in der Nähe haben.

Wenn der **Leichtathletikplatz des NOK** an einen neuen Standort verlegt werden wird, der nationale und internationale Wettkämpfe zulässt, kann das heute von der LA-Anlage eingenommene Areal könnte zu einem Park werden, der eine Anbindung zum Eisack und dem linkseitigen Uferpark bildet. Das Projekt ist möglich und wahrscheinlich, weil die Trientstraße in den Untergrund verlegt werden soll (Abschnitt der Einfallstraße für den außerstädtischen Verkehr) und der Virgl-tunnel somit zur Einbahnstraße wird. Diese Vorhaben dient, neben der Gewinnung des derzeitigen Straßenbauhofs der ANAS als Park, auch einer drastischen Reduzierung der Luftverschmutzung.



System der Mittelpunkte der Stadtviertel

Das System der neuen Mittelpunkte, das im Masterplan mit Studien und Versuchsprojekten für die Wiedergewinnung und urbane Aufwertung entwickelt wird, wird von Vorschlägen zur Planung von Grünzonen begleitet. Das Grün muss ein wichtiges Orientierungselement im Stadtviertel sein, die mit dem festgelegten zentralen Ort verbunden ist. Für jeden zentralen Ort sind bestimmte Arten festzulegen, die ein Viertel vom anderen unterscheiden und dadurch dem Stadtviertel eine eigene Individualität verleihen.



Die Gewerbegebiete

Die Gewerbegebiete sind Bereiche mit zu wenig oder gar keinen Grünzonen. Der Plan setzt sich das Ziel, neue lineare Randstrukturen (mit der Funktion als Nahtverbindung zwischen erschlossenem Gebiet und landwirtschaftlicher Zone) und interne Einrichtungen (Alleen, Ausbau der Grünstreifen an den Straßen) zu schaffen und/oder auszubauen. Außerdem sind vernetzte Räume für Arbeitspausen vorzusehen. Für das Industriegebiet sind Grünverbindungen und Geh- und Fahrradwege für den Anschluss an den Eisack als Erholungsräume und Frischluftkorridore zu schaffen.



Der Virgl und der Kaiserberg – Schloss Sigmundskron, deren strategische Bedeutung für die Kontrolle, den Zugang und die Verteidigung schon seit der ersten Besiedlung des Etschtales belegt sind, stellen die größten stadtnahen Notfälle dar. Aus diesem Grund gab es dort im Laufe der Geschichte seit jeher bedeutende Bauten, Festungen und verschiedene Infrastrukturen.

Der Virgl ist zudem für die Stadt von symbolischer Bedeutung, weil er immer von den Bürgern genutzt wurde, zuerst als Zufluchtsort und in jüngerer Vergangenheit als Ort der Erholung: 1907 wurde die Standseilbahn eingeweiht und im Jahr 1957, nach ihrer Zerstörung im Krieg, wurde die Seilbahn eröffnet, die bis 1976 in Betrieb war.

Die Erholungsfunktion des Virgl äußerte sich in den letzten Jahrzehnten mit einer Sportanlage mit Tennisplätzen und Schwimmbad, zu der die Stadtbevölkerung eine enge Bindung hat. Allerdings leidet sie heute unter der Konkurrenz anderer ähnlicher Einrichtungen, die leichter erreichbar sind.

Die Kirche auf dem Kalvarienberg mit einem Hl. Grab wurde von der Loreto-Brücke aus mit einem Kreuzweg erschlossen, dessen Kapelle und ein Teil der Stationen durch die Bomben im 2. Weltkrieg zerstört wurden. In der Kirche wird eine der ältesten Abbildungen von Bozen verwahrt. Die Kirche und die darüber liegende Kirche des Hl. Vigilius haben eine große religiöse und künstlerische Bedeutung. Etwas höher liegen die Ruinen der Burg Weinegg, in denen auch noch heute unentdeckte Geheimnisse der ersten Besiedlung des Bozner Talkessels ruhen.

Bis vor einigen Jahrzehnten war der Virgl mit Obstgütern bepflanzt, aber dann ließen der schwierige Zugang und die gleichzeitige Bonifizierung des Talbodens die Kultivierung unrentabel werden und die Obstgüter wurden allmählich vom Wald überwuchert. Die steileren Hänge waren schon immer mit Buschwald bewachsen, dem Laubwald, der der Stadt über Jahrhunderte die Kohle lieferte, um den Winter zu überstehen.

Die zwei noch bestehenden Höfe haben mit dem Urlaub auf dem Bauernhof ein zweites Standbein gefunden, das ihr Überleben und ihren Fortbestand gesichert hat, während einige Wohngebäude anstatt früher bestehender Gebäude errichtet wurden.

Heute, nach dem Bau der neuen Promenade, die Haslach mit dem Kalvarienberg verbindet und dank der Arbeit des AVS, der für die Instandhaltung des Weges von Untervirgl sorgt, wird der Virgl besonders an Wochenenden und Feiertagen von Familien und Senioren aufgesucht, wodurch aber die Möglichkeiten lange noch nicht erschöpft sind. Im Gegenteil: wegen der wenigen Besucher, besonders in den Nachstunden, hat sich der Virgl gerade hinsichtlich öffentlicher Ordnung und Sicherheit zu einem Krisenherd entwickelt.

Der Masterplan hält es für wichtig, dass der Virgl wieder für die Stadt zugänglich wird, damit er seiner natürlichen Berufung als Erholungsraum gerecht werden kann. Man muss anmerken, dass das gesamte Areal Privateigentum ist und es die öffentliche Finanzlage wohl kaum zulassen wird, den Grund in einen öffentlichen Park umzuwandeln. Der Virgl muss somit in das städtische und außerstädtische Grünsystem eingeschlossen werden, inklusive der Geh- und Fahrradwege, die in Zukunft das Stadtgebiet vollständig einschließen werden.



Für die Verwirklichung dieses Ziels muss man allerdings einige Eckpunkte festlegen, die alle Projekte zur weiteren Entwicklung des Virgl einhalten müssen:

- Vermeidung von Wohnungsansiedlungen
- Zugangsmöglichkeiten ausschließlich mit Aufstiegsanlagen und Verbesserung des bestehenden Wegenetzes allein zur Gewährleistung

der Sicherheit

- Aufwertung der naturalistischen, religiösen, geschichtlichen und kulturellen Werte mit Schaffung eigener Wege und Aufwertung der wichtigsten Orte unter Einbeziehung der Eigentümer und der Kurie
- Damit der Bau einer Seilbahnverbindung zur Stadt finanziell tragbar ist, sind die betroffenen Eigentümer direkt in die Mitfinanzierung einzubeziehen. Es sind "Anziehungspole" zu schaffen, um den Besuch seitens der Bozner und/oder Touristen unter Einhaltung der oben angeführten Punkte anzukurbeln.
- Die besagten Anziehungspole sind mit besonderem Augenmerk auf den Landschaftsschutz zu realisieren, wobei die Auswirkungen möglichst gering sein müssen, für die Energieversorgung sind innovative Lösungen zu finden und außerdem soll der Virgl ein Beispiel dafür werden, dass man Nachhaltigkeit leben kann.

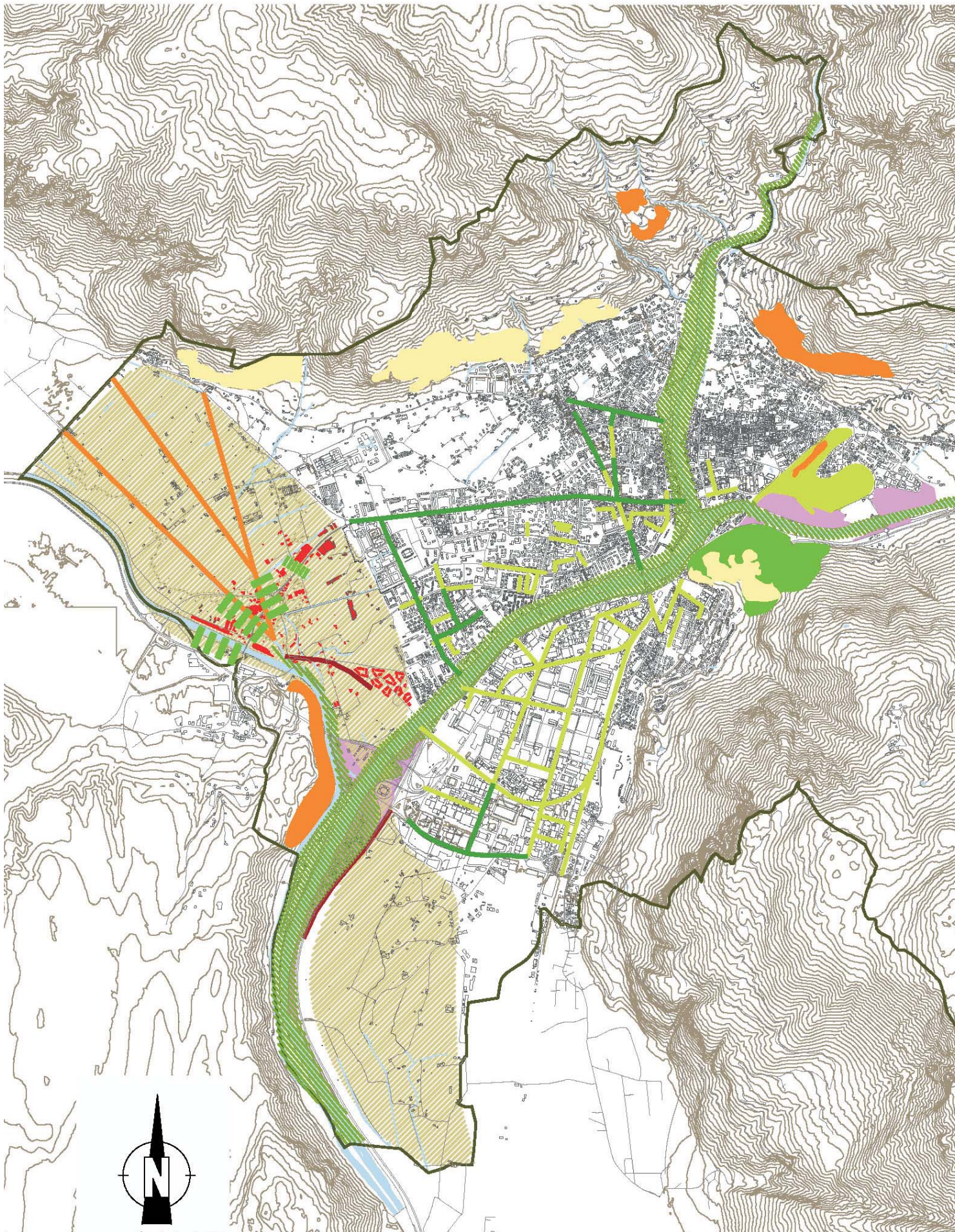
Die Entwicklung des Virgl muss die spezifischen Bestimmungen des Landschaftsplans, des Ensembleschutzes und des strategischen Entwicklungsplans der Stadt Bozen einhalten. Innerhalb dieses Rahmens sollte sich der Virgl zu einem Naherholungsgebiet für die Stadt entwickeln, das zum Großteil naturbelassen und in die Hangpromenaden um Bozen eingebettet ist.

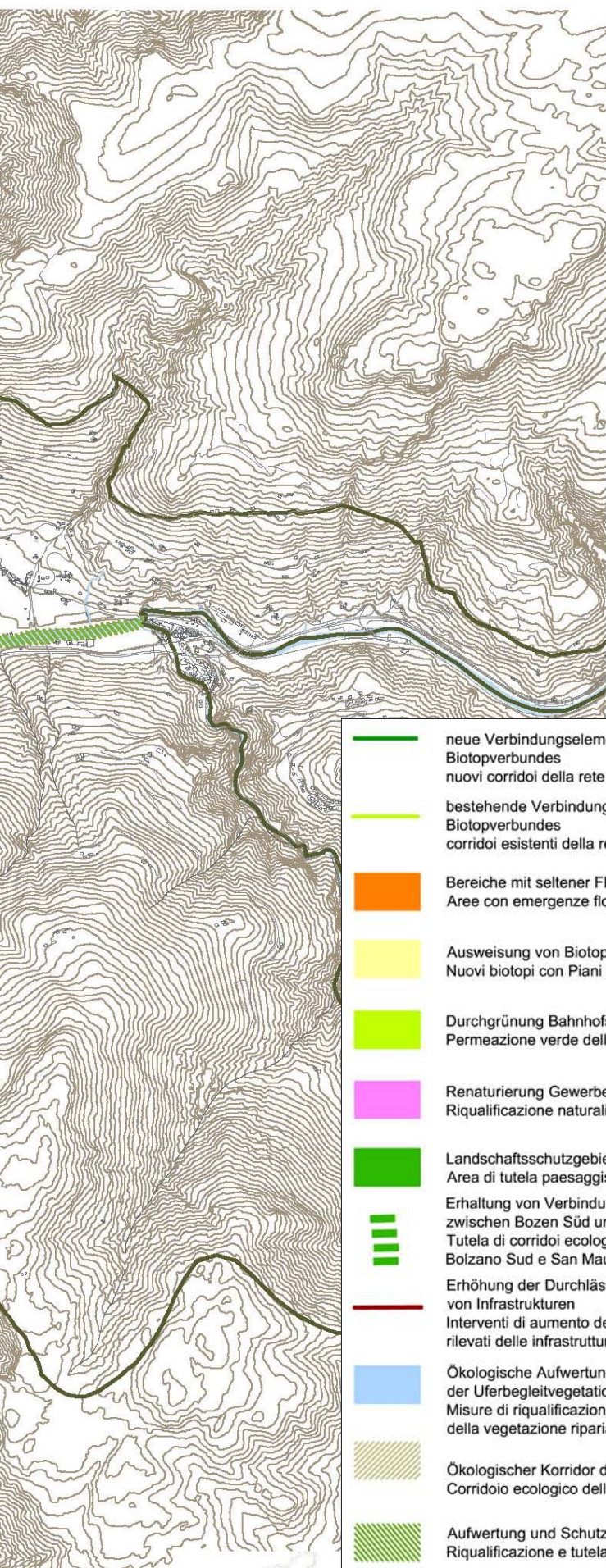
Das Vorhaben für die Verwirklichung des Parks auf dem Virgl, der in den Uferpark integriert ist, muss die Richtlinien des **Ensembleschutzes** einhalten, wobei Richtlinien, in denen vorgesehen ist, dass die Vorhaben an Gebäuden in Entsprechung an den BLP durchzuführen sind, natürlich dahingehend zu verstehen sind, dass es sich um **die Ausweisung als Park** handelt, die im geltenden BLP nicht vorgesehen ist.

Um **die Kontrolle durch die öffentliche Hand zu gewährleisten**, ist das Vorhaben für das Parkprojekt über **ein einheitliches Gesamtprojekt** umzusetzen, das die verschiedenen Zweckbestimmungen festlegt: Erholung, Hotel, Restaurants, öffentliche Einrichtungen, Infrastrukturen, usw.

Das einheitliche Gesamtprojekt wird als Einzelakte die BLP-Änderung und das Abkommen regeln, das die Beziehungen zwischen öffentlicher Hand und Privaten regeln wird hinsichtlich: öffentliches Interesse, allfällige abzutretende Areale, allfällige Umwidmungszonen und die Umwidmungsverfahren, Übernahme der Realisierungs- und/oder Betriebskosten, allfällige Ausgleichsmaßnahmen, usw.

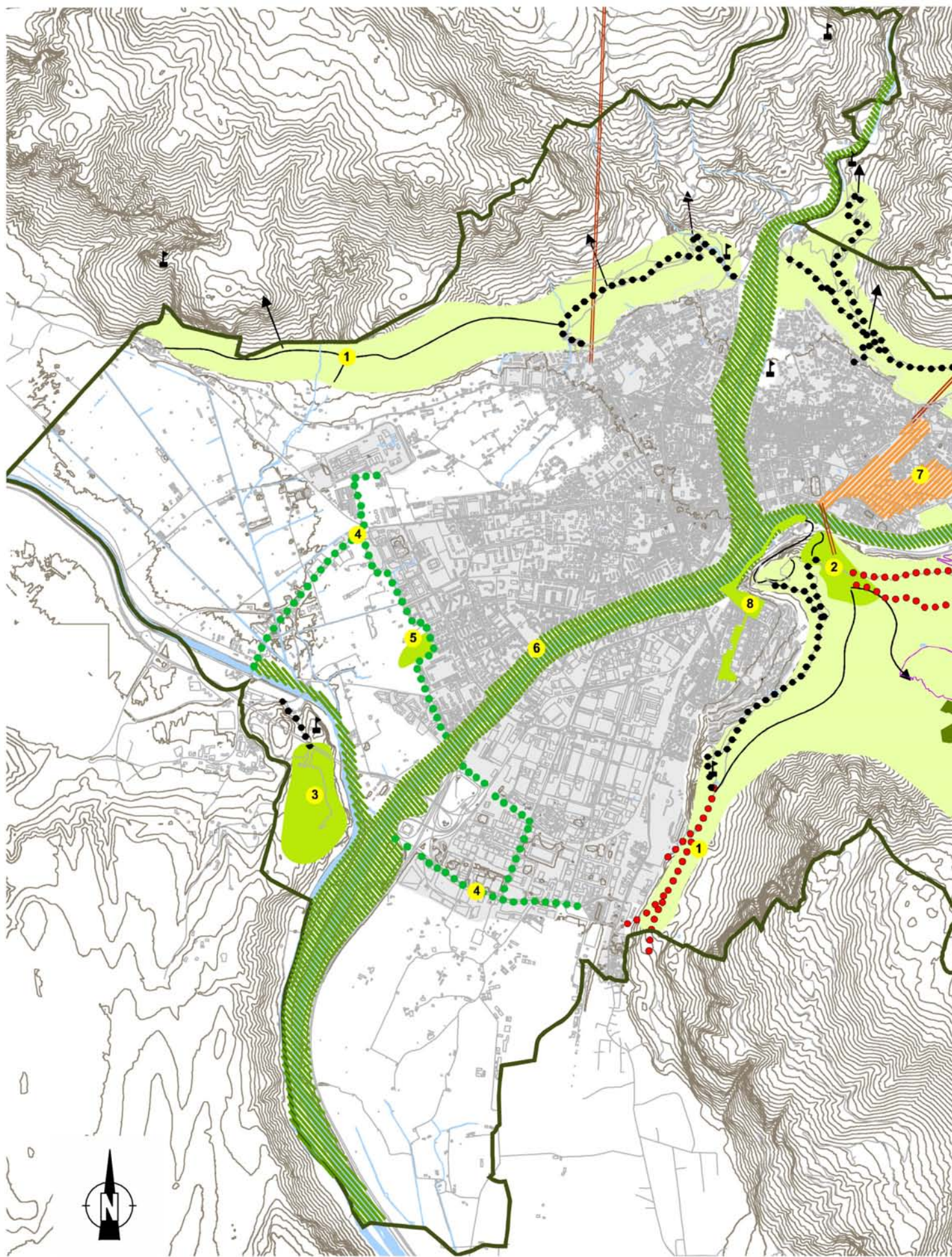
Die Transparenz und die Demokratie bei der Genehmigung des Projekts werden durch das Verfahren gewährleistet, das vorsieht, dass die BLP-Änderung und das Abkommen, wie ausdrücklich von Art. 40 des Landesraumordnungsgesetzes vorgesehen, immer Zuständigkeit des Gemeinderates und des Landesausschusses sind, und in jedem Fall durch die Beteiligung und Einbeziehung der Bürger über die von der Gemeindegewalt vorgesehenen Instrumente.

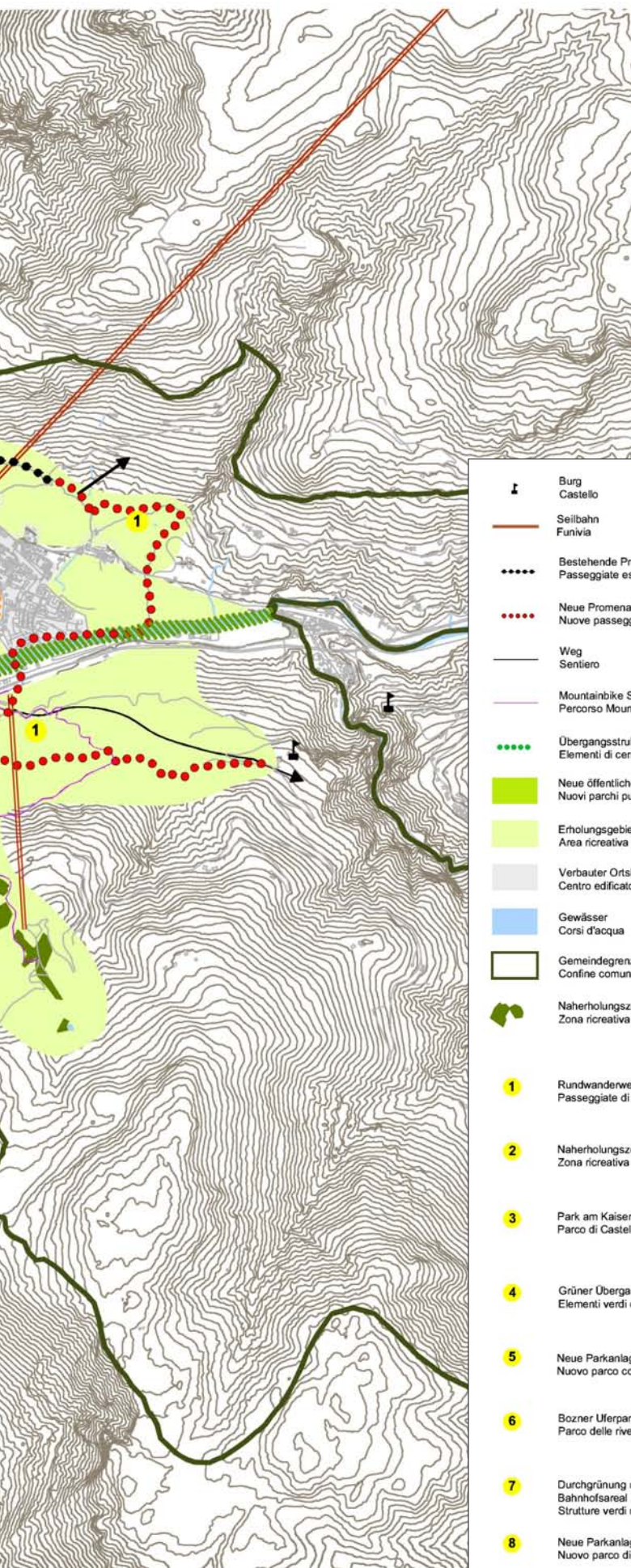




	neue Verbindungselemente des urbanen Biotopverbundes nuovi corridoi della rete ecologica urbana
	bestehende Verbindungselemente des Biotopverbundes corridoi esistenti della rete ecologica
	Bereiche mit seltener Flora Aree con emergenze floristiche
	Ausweisung von Biotopen mit Managementplan Nuovi biotopi con Piani di Gestione
	Durchgrünung Bahnhofsareal Permeazione verde dell' areale ferroviario
	Renaturierung Gewerbegebiete Riqualificazione naturalistica di aree produttive
	Landschaftsschutzgebiet Virgl Area di tutela paesaggistica "Parco del Virgolo"
	Erhaltung von Verbindungskorridoren zwischen Bozen Süd und Moritzing Tutela di corridoi ecologici tra Bolzano Sud e San Maurizio
	Erhöhung der Durchlässigkeit der Dämme von Infrastrukturen Interventi di aumento della permeabilità dei rilevati delle infrastrutture
	Ökologische Aufwertungsmaßnahmen der Uferbegleitvegetation Misure di riqualificazione naturalistica della vegetazione ripariale
	Ökologischer Korridor der Etsch Corridoio ecologico dell' Adige
	Aufwertung und Schutz des natürlichen Gewässerraumes Riqualificazione e tutela dell' ambito fluviale naturale

ERHOLUNGSZONEN





- | | |
|--|--|
| | Burg
Castello |
| | Seilbahn
Funivia |
| | Bestehende Promenaden
Passeggiate esistenti |
| | Neue Promenaden
Nuove passeggiate |
| | Weg
Sentiero |
| | Mountainbike Strecke
Percorso Mountainbike |
| | Übergangsstrukturen Stadt-Umland
Elementi di cerniera periurbana |
| | Neue öffentliche Parkanlagen
Nuovi parchi pubblici |
| | Erholungsgebiet
Area ricreativa |
| | Verbauter Ortskern
Centro edificato |
| | Gewässer
Corsi d'acqua |
| | Gemeindegrenze
Confine comunale |
| | Naherholungszone Kohlern
Zona ricreativa Colle |
| | Rundwanderweg Bozner Promenaden
Passeggiate di Bolzano |
| | Naherholungszone Virgil
Zona ricreativa Virgolo |
| | Park am Kaiserberg
Parco di Castel Firmiano |
| | Grüner Übergang zwischen Stadt und Umland
Elementi verdi di cerniera periurbana |
| | Neue Parkanlage mit Baggersee
Nuovo parco con lago balneabile |
| | Bozner Uferpark
Parco delle rive |
| | Durchgrünung und neue Parkanlage im
Bahnhofsareal
Strutture verdi nel nuovo areale ferroviario |
| | Neue Parkanlage Oberau
Nuovo parco di Oltreisarco |

3.3 Der Plan der Dienste und der Zeitpolitik

Auch wenn kein gesetzlicher Rahmen vorgegeben ist, so ist durch die Arbeit zur Feststellung der Standardausstattung, die Erfahrungen und die Tätigkeiten seitens des Amtes für die Zeiten der Stadt und durch die konstante Aufmerksamkeit für die Qualität und nicht nur der Quantität der Abteilungen für die Förderung und Verwaltung der Sozialdienste, der Schule der Kultur und des Sports die Überzeugung gereift, dass mit dem Masterplan in Richtung eines echten Plans der Dienste gearbeitet werden muss, um ein Mittel für den Bau der öffentlichen Stadt zu haben.

Der Plan der Dienste beschäftigt sich mit der allgemeinen Zugänglichkeit und Erreichbarkeit der Orte, Einrichtungen und öffentlichen Dienste auf drei räumlichen Ebenen:

- der Ebene der Nähe der Dienste zu den Menschen
- die urbane Ebene der Familie, des Soziallebens und der Arbeit
- der Ebene des urbanen Systems von Bozen.

Das urbane System von Bozen besteht aus der Gesamtheit der Gebiete, mit denen private und öffentliche Tätigkeiten Beziehungen und Ströme in Gang setzen. Diese räumliche Ebene hat strategische Bedeutung, weil sich hier die Änderungen des Lebensstils der Bewohner, die wirtschaftliche Bedeutung der Menschenströme und der kulturellen und wohnlichen Attraktivität der Stadt äußern. Das ist das neue Gebiet, das über die traditionelle Dimension Stadt/Land hinausgeht und wo im Verhältnis zum Takt der von der Stadt angebotenen wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Tätigkeiten Personen-, Waren- und Informationsströme in die und aus der Stadt erzeugt werden.

Auf dieser Ebene werden auch die Merkmale der zeitgenössischen Stadt sichtbar, die durch neue soziale und wirtschaftliche Dynamik gegliedert wird. Und diese Dynamik fügt dem Thema der erleichterten und besseren Erreichbarkeit das der öffentlichen Räume hinzu, in denen sich, wegen der Arbeit eine Gesellschaft mit hoher und noch wachsender Mobilität, täglich eine immer größere Anzahl von Menschen für immer längere Zeit aufhält.

Die wichtigsten strukturellen und kulturellen Wandel in der Gesellschaft und in der Stadt werden von einschneidenden zeitlichen Änderungen begleitet: die flexiblen Arbeitszeiten im Rahmen der Regeln für die Arbeitsorganisation nach der Ära Ford, die Entsynchronisierung der öffentlichen Arbeitszeiten, die steigende Mobilität der Menschen, Waren und Informationen im Rahmen der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Globalisierung, die neue Wertung zur Nutzung der Zeit für das Leben im Rahmen der Individualisierung des Verhaltens und des Konsumismus.

Das alles fördert eine neue Nutzung der Zeit und des Gebietes und weckt neue Erwartungen an die Lebensqualität seitens der Bürger.

Das Erbe der städtischen Zeitpolitik, die Bozen zu einer wichtigen Werkstatt werden ließ, versteht die Qualität als Aspekt des Lebens und der Stadt.

Im strategischen Entwicklungsplan liest man: „Die städtische Zeitpolitik ist eine Politik der Qualität, die gleichzeitig mehrere Bereiche betrifft:

- die Verbesserung der individuellen Lebensqualität der Einwohner, im Sinne einer besseren Abstimmung der Familien-, der Arbeits- und der Freizeit
- die Verbesserung der bewohnten Stadt, im Sinne einer verbesserten funktionellen Organisation für eine erleichterte Zugänglichkeit der öffentlichen Einrichtungen und Dienste und einer Architektur der öffentlichen Räume, die Gemeinschaftsleben fördert
- die Verbesserung der territorialen Bedingungen der nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklung, nicht nur wegen der Globalisierung, die neue lokale Gliederungen und Verbindungen zwischen den Gebieten erfordert, sondern auch wegen der neuen Wertung der Umweltqualität.“

Dem Plan wird ein neues Konzept der Dienste zugrunde gelegt, das über die übliche primäre und sekundäre Erschließung hinausgeht, um auch die Objekte zu erfassen, die nicht allein als Flächen und Einrichtungen zu definieren sind und hinsichtlich Nutzung und Einzugsbereich nicht nur innerhalb der Grenzen des Gemeindegebietes Auswirkung haben.

Elemente für dieses neue Verständnis der Dienste sind:

- ein größeres Augenmerk auf die Bedingungen der realen Nutzung und auf die Einfügung des Dienstes in das Geflecht von Beziehungen, Grün und Landschaft, Kommunikation, Mobilität und Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad sowie Transporte
- eine erhöhte Aufmerksamkeit auf die möglichen Auswirkungen der Verwirklichung eines Vorhabens im Hinblick auf Nachhaltigkeit und Raumplanung
- eine erhöhte Aufmerksamkeit der Entsprechung der Planungen mit den effektiven Möglichkeiten für die Realisierung und Umsetzung der Voraussichten
- die zusätzliche Rolle der Privaten bei der Realisierung und Führung von Diensten, die aber durchaus keine Randerscheinung sein sollen.

Die Interpretation der Logik eines Plans der Dienste in Bozen erfordert einerseits die Definition seiner normativen Natur im Hinblick auf die Festlegung der Fläche von Diensten pro Einwohner laut Gesetz und andererseits die klare Herausstreichung des Konzeptes als öffentlicher Dienst indem gleichzeitig die „Arten“ der Bevölkerung bestimmt werden, an die sie gerichtet sind.

Bevölkerung und Dienste

Die ganze Politik, auch jene der Dienste, ist auf die im Meldeamt gemeldete Bevölkerung zugeschnitten, auch wenn nicht nur die ansässige Bevölkerung allein die von der Stadt Bozen angebotenen Dienste beansprucht. Es ist deswegen äußerst wichtig, alle im Gemeindegebiet anwesenden Personen zu zählen, auch wenn diese nicht ansässig sind. Die vorhandene Bevölkerung ist ein vielschichtiges Gebilde, das aus verschiedenen Bevölkerungsanteilen besteht: eine erste wichtige Unterscheidung ist zwischen der durchgehend anwesenden und der am Tage anwesenden Bevölkerung zu treffen, die technisch derzeit als Nacht- und Tagesbevölkerung bezeichnet werden. Zu der Dauerbevölkerung kann man die Studenten zählen, besonders jene von auswärts, die niedergelassenen Arbeitskräfte, die Ausländer mit Aufenthaltsbewilligung und jene ohne Aufenthaltsgenehmigung.

Außerdem verbringen viele Menschen ihren Tag in Bozen, auch wenn sie in anderen Gemeinden wohnen. Man muss also das Ausmaß des Pendlerstroms berechnen, d. h. der Menschen, die täglich wegen ihrer Arbeit oder wegen des Studiums pendeln, und auch die Zahl der Touristen.

Die Analyse des Pendlertums im weitesten Sinn ist nicht leicht. Neben den normalen Pendlern, die sich täglich zur Arbeit oder in die Schule begeben, zieht Bozen auch zahlreiche Freiberufler, Fachkräfte für begrenzte Zeit an, z. B. anlässlich von Tagungen, Messen oder Kursen, usw. Diese Art von Pendlertum, das unregelmäßig und nicht kontinuierlich ist, sollte eingehend untersucht werden, aber die offiziellen Quellen lassen die Erarbeitung einer Methode zur genauen Zählung der so genannten City Users nicht zu, sodass man nur Schätzungen vorgenommen hat, bei denen nur die sicheren Daten berücksichtigt wurden.

Anwesende Dauerbevölkerung nach Art und entsprechendem Referenzjahr (R.J.)

Art	Absoluter Wert	%	
Popolazione residente (a.r. 2008)	101 930	74,7	
<i>Nicht ansässige Dauerbevölkerung</i>	2 435	100,0	1,8
Studenten von auswärts (R.J. 2006/2007)	684	28,1	0,5
Legale Ausländer (R.J. 2007)	1 684	69,2	1,2
Illegale Ausländer (R.J. 2006)	67	2,8	0,0
Nachtbevölkerung	104 365	76,5	
<i>Täglich anwesende Menschen</i>	32 066	100,0	23,5
Arbeitskräfte (2001)	26 681	83,2	19,6
Studenten (2006/2007)	3 906	12,2	2,9
Tagesdurchschnitt Touristen (2005)	1 479	4,6	1,1
Anwesende Tagesbevölkerung	136 431	100,0	

**Saldo zwischen Pendlern in die Stadt und aus der Stadt*

Quelle: Ausarbeitung Sistema

Qualität und Menge der Dienste

Die Dienste stellen ein multifunktionaler Leseschlüssel der Stadt, der für mehrere Zwecke einsetzbar ist: **territorial** für die Erfassung der Dienste im Hinblick auf ihren Standort und der Größe ihres Nutzerbeckens; **temporal** im Verhältnis zum Plan der Zeiten der Stadt und Auslegung der Dienste nicht nur nach ihrer räumlichen Verteilung sondern auch nach den Öffnungszeiten; **funktionell** im Hinblick auf die Funktion der Dienste in der Stadt als Bereich des öffentlichen Raums und **relational** für die Angabe der Faktoren, die die verschiedenen Dienste verbinden, und der Funktion, die diese für die verschiedenen „Bevölkerungen“ in der Stadt haben.

Vom Standpunkt einer Auslegung des sozialen und demographischen Wandels und der Art der Nutzung der Dienste, wurde ein „Katalog der Dienste“ ausgearbeitet und graphisch dargestellt (ausgenommen sind die Grünflächen, die mit einer eigenen Studie eingehend behandelt wurden).

Das Bild, das sich ergibt, zeigt eine Stadt, die gleichmäßig ausgestattet ist, auch wenn sich eine Konzentration von Verwaltungseinrichtungen in der Altstadt und im neuen Zentrum zwischen Mazzini- und Hadrianplatz ergibt. Im Gegensatz dazu ist Oberau-Haslach eher dürtig mit Diensten ausgestattet und da das Viertel geographisch isoliert ist, fehlt auch die Nähe zum Stadtkern, wie es für Don Bosco und Europa-Neustift der Fall ist.

Der „Katalog der Dienste“ wurde aufgrund der Gesetzeslage, aufgrund der Erfahrungen anderer Städte und der besonderen Eigenheiten von Bozen ausgearbeitet.

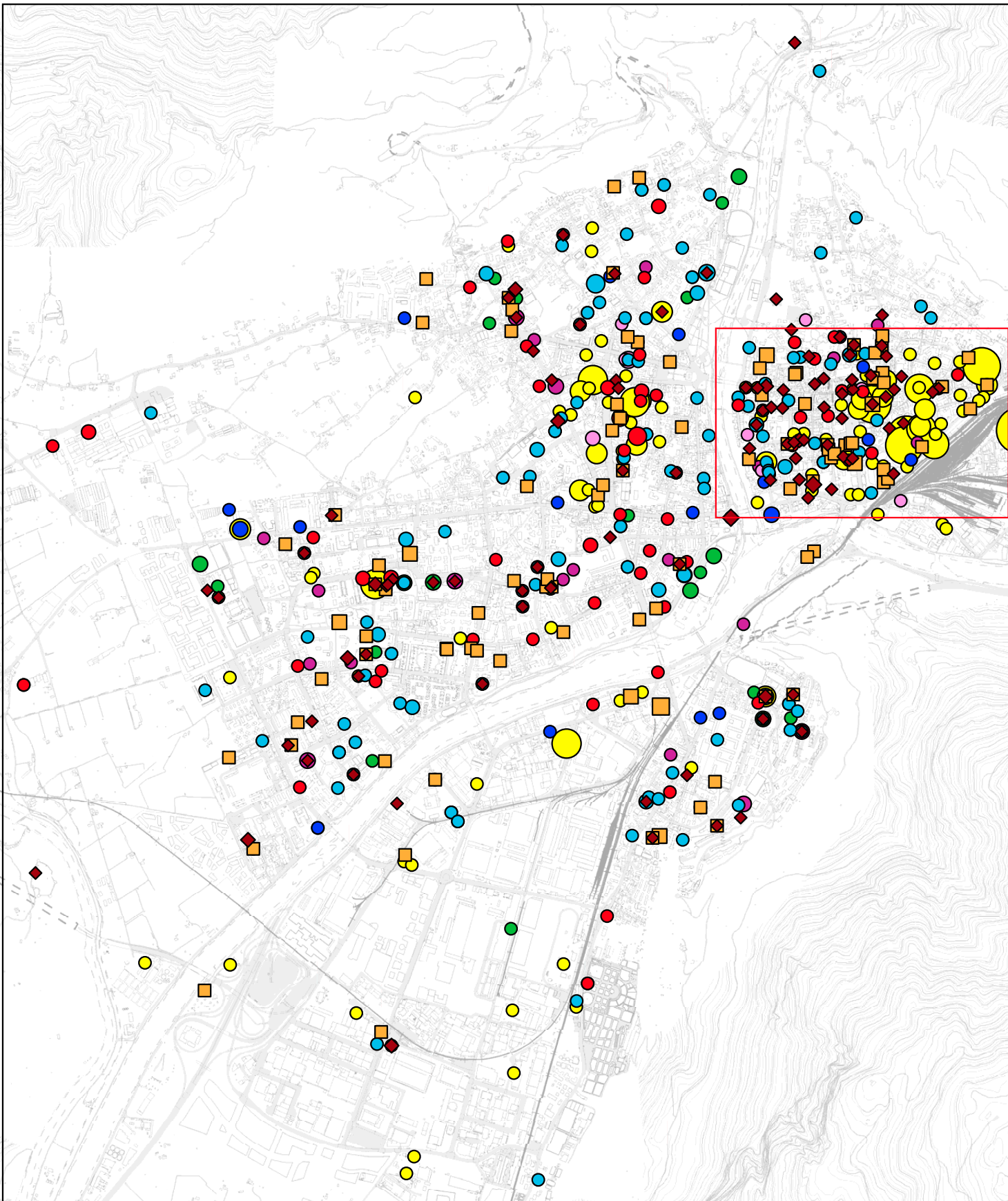
Es wurden die Kategorien, die Funktionen und Unterfunktionen der Dienste unter dem Gesichtspunkt der Organisation des Angebotes für die Bewohner gestimmt.

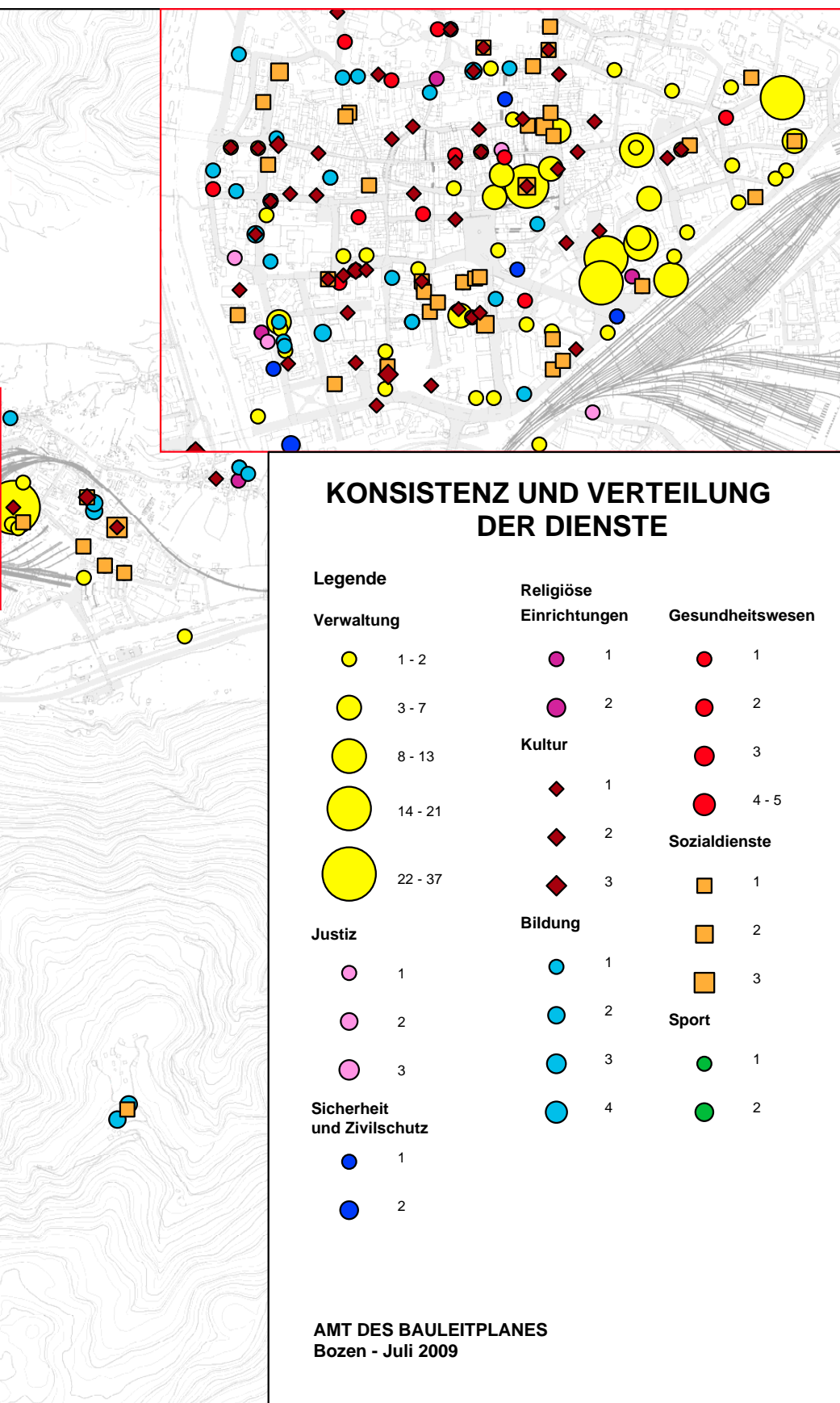
Es wurden 13 Kategorien festgelegt:

1. *Verwaltung*: die Dienststellen der verschiedenen öffentlichen und nicht öffentlichen Körperschaften, der Beteiligungs- oder Privatgesellschaften auf dem Gemeindegebiet, die einen öffentlichen Dienst erbringen. Es sind die Schnittstellendienste zwischen Körperschaften oder Betrieben und Bürgern – Nutzern.
2. *Justiz*: es wurden die Gerichte und Vollzugsanstalten mit allen dazugehörigen Dienststellen erfasst.
3. *Sicherheit und Zivilschutz*: darunter fallen alle Arten von Sicherheitskräften und der Zivilschutz.
4. *Religiöse Einrichtungen*: es werden alle Dienste der verschiedenen in Bozen vertretenen Konfessionsgemeinden gezählt.
5. *Kultur*: In dieser Kategorie finden sich alle Orte wieder, wo Kultur produziert/angeboten wird, und zwar weitesten Sinne des Wortes von der Möglichkeit ein Buch zu lesen (Bibliothek), einen Film anzuschauen (Kino) bis zur Konferenz mit Universitätsdozenten (Konferenzsäle).
6. *Bildung*: es sind die auf dem Gemeindegebiet liegenden Einrichtungen aller Schulstufen erfasst, ausgehend von den Kinderkrippen bis zur Universität und den Forschungs- und Entwicklungszentren.
7. *Gesundheitswesen*: Ausgangspunkt waren alle vom Sanitätsbetrieb Bozen geleiteten Tätigkeiten.
8. *Sozialdienste*: es handelt sich um die vom BSB – Betrieb für Sozialdienste Bozen erbrachten Dienste, einer von der Gemeinde kontrollierten Gesellschaft.
9. *Sport*: die Sportanlagen im Dienste der Stadt, wobei versucht wurde die öffentlichen und privaten Einrichtungen zu erfassen.
10. *Grün*: es soll ein Kataster der Grünfläche und Parks der Stadt sein, in Zusammenhang mit einem der Hauptpunkte des Masterplans hinsichtlich der Aufwertung und Vernetzung dieser Areale.
11. *Handel, Märkte und Messen*: das ist die größte Kategorie, welche die Ausstattung mit Geschäften, öffentlichen Betrieben, Hotels und die verschiedenen in Bozen stattfindenden Märkte erfasst.
12. *Infrastrukturen für die Mobilität*: hier sind alle Zugangspunkte zusammengefasst, die der Bürger/Nutzer verwenden kann, um eine Mobilitätsinfrastruktur zu erreichen.
13. *Technologische Dienste*: sind einige der Lebensadern für den einwandfreien Betrieb der Stadt, sie ermöglichen Kommunikation und bearbeiten die Abfälle.

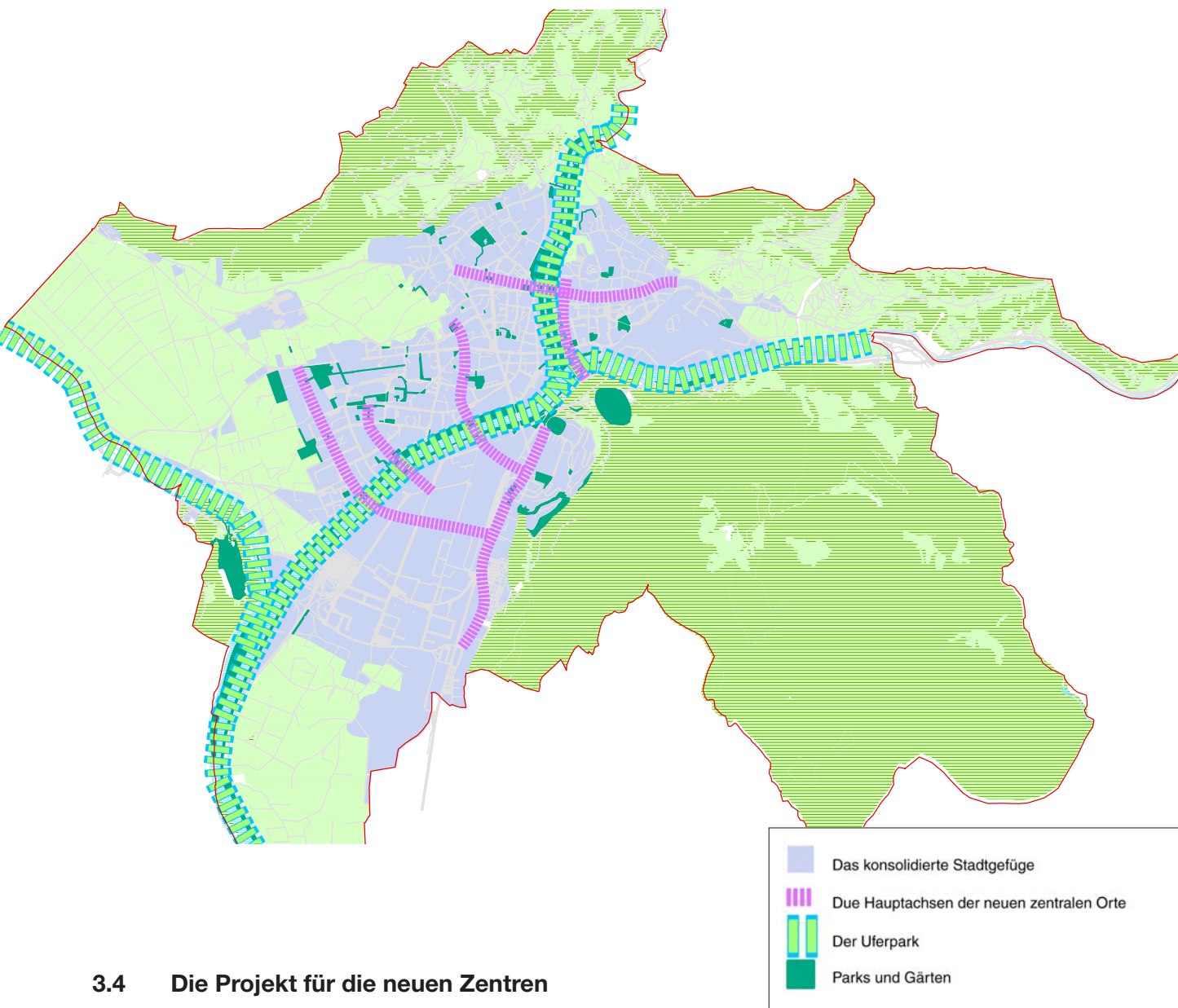
Diese Kategorien sind dann in Arten und Untergruppen eingeteilt wurden, um alles zu spezifizieren und das Verständnis zu erleichtern.

KONSISTENZ UND VERTEILUNG DER DIENSTE





Aufwertung und neue zentrale Orte



3.4 Die Projekt für die neuen Zentren

Der Masterplan setzt sich die urbane Qualität und die Neugestaltung der zentralen Orte zum obersten Ziel, wobei darunter offene Räume zu verstehen sind, die der Verbindung dienen, Orte der Konzentration von Diensten und urbanen Funktionen, die das Bild der Stadt auch auf die Viertel ausdehnen.

Das bestehende Baugefüge, das von übertriebener Monofunktionalität von großen Teilen der Stadt, von vorhandenen sanierungsbedürftigen Bereichen, von starkem Fahrzeugverkehr und einer geringen Ausstattung mit Grünflächen und städtischen Diensten gekennzeichnet ist, haben den Plan auf eine detaillierte Arbeit gerichtet, die sich auf die Bestimmung mehrerer zentraler Örtlichkeiten konzentrierte, die zu planen und verbinden sind, um ein Netz von Verbindungen und Identität zu schaffen, die auf architektonische Qualität ausgerichtet ist.

Mit dem Masterplan wurden Projekte ausgearbeitet, welche die Wandlungsmöglichkeiten der Stadt ausloten. Diese Projekte suchen auch nach den einzuschlagenden Wegen, damit die Entscheidungen umgesetzt werden können.

Diese auf den Uferpark und seine Möglichkeiten ausgerichtete Arbeit, die sich ausgehend von diesem Projekt für die Stadt hinsichtlich der Aufwertung und urbanen Qualität eröffnen, ermöglicht es räumliche Lösungen der Wirkungen des Plans vorauszusehen.

Die eingereichten Projekte stellen gleichzeitig auch die grünen Radien dar, die vom Uferpark ausgehen, und die Hauptachsen der neuen zentralen Orte, die öffentliche und private Dienste und Funktionen aufnehmen sollen.

Die Planungsarbeit hat eine genaue Beschreibung und Interpretation der Orte geliefert, die für die neue urbane und funktionelle Ausrichtung von Bozen von strategischer Bedeutung sind.

Die Planungsvertiefungen enthalten schematische Zeichnungen und architektonische Lösungen, die das Umfeld beachten, die Gliederung des offenen Raumes und die Beziehungen zu Infrastrukturen und Straßen berücksichtigen.

Diese Arbeit, die eine mögliche Lösung zum Thema des Masterplans mit dem Titel „Die Achsen der neuen zentralen Orte“ darstellt, ist natürlich innerhalb des Gesamtrahmens des Projektplans zu sehen. Die verschiedenen Planungsvertiefungen sind, auch wenn sie Ergebnis einer selbständigen Arbeit sind, hängen eng zusammen und haben sich gegenseitig befruchtet.

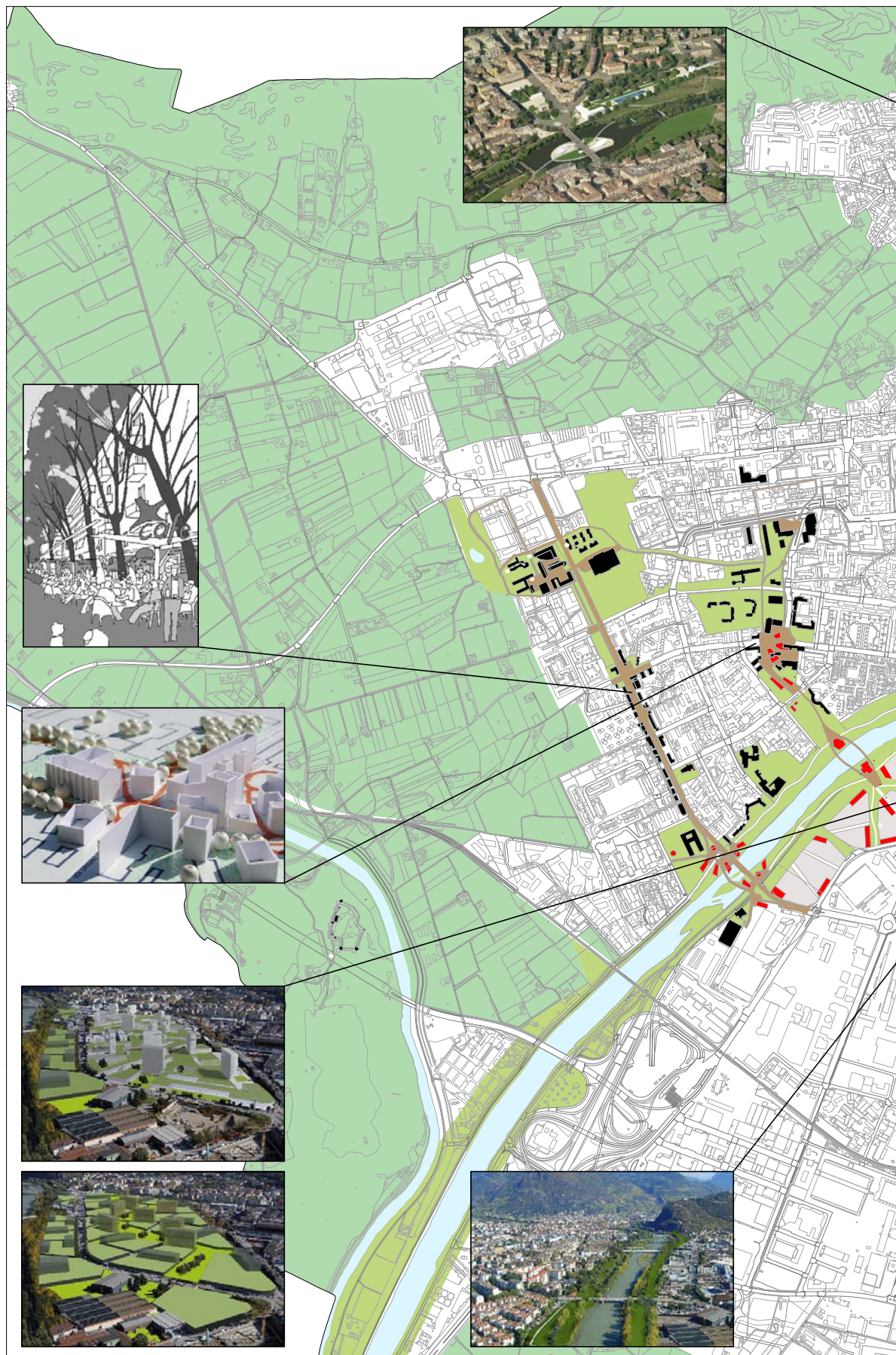
Trotz der Unterschiedlichkeit der Themen und der Auseinandersetzung damit, haben die Projekte, in der Sache, das Augemerke auf die Wiedergewinnung, die Mobilität, die möglichen Funktionen und den symbolischen, strukturellen und strategischen Wert gelegt, den einige Straßen für Bozen haben, und zwar:

- Die Trasse Museumstraße und Freiheitsstraße als Raum für Geschäftsaufwertung, der Fluss (Talferbrücke) mit Aufwertung des Bereichs Siegesplatz als Nahtstelle zwischen altem und neuem Stadtkern.
- Wiederbelebung der Reschenstraße als urbaner Raum mit Rastplätzen für Spaziergänger und nicht mehr als Hauptdurchzugsstraße
- Don Bosco Platz, als Zentrum der neuen Stadt der Erweiterung und Aufwertung der letzten 30 Jahre
- Eine Straße zur Verbindung der Stadtviertel als Alternative zur Romstraße, die Neustift, das wieder belebte Gewerbegebiet und Oberau verbindet.
- Die Wiederbelebung und Aufwertung der Industriezone, einem zerfallenen und im Wandel befindlichen Stadtteil, was bis heute die bauliche und urbanistische Wiedergewinnung und das System der Verbindungen verhindert hat.
- Die Claudia-Augusta-Straße ist der urbane zentrale Ort von Oberau und mit den anderen Bereichen des Stadtviertels zu verbinden (Fahrstühle und Rolltreppen) und es sind die Handelsfunktionen zu stärken.
- Die Neugestaltung des Uferparks im nördlicheren verbauten Bereich und die Wiederbelebung der Trientstraße.

PROJEKTSZENARIEN FÜR DIE STADT BOZEN

Nur zum Zweck der Darstellung. Ohne bindenden Charakter.

ÜBERSICHTPLAN





PROJEKTSZENARIEN FÜR DIE STADT BOZEN zwischen St.Anton und Drususbrücke

Wolfgang Piller, Luigi Scolari

ÜBERSICHTSPLAN

Die städtebauliche Bedeutung des Abschnittes St.Antonbrücke - Drususbrücke hängt weitgehend von dessen Schwerpunkt, der Talferbrücke ab. Diese Engstelle bildet das Verbindungsglied zwischen Altstadt und Gries und bringt als solches die Geschichte Bozens mit ins Spiel. Die Achse Lauben – Museumstrasse – Freiheitsstrasse bildet eine räumliche Sequenz von mehr oder weniger artikulierten städtischen Situationen, charakterisiert durch eine Abfolge von Geschäften, Museen, Schulen u.a. und bildet eine Chronologie des bauhistorischen Ablaufes der Stadtentwicklung.

Die Talferbrücke bildet keine Zäsur in dieser Abfolge, auch keine physische oder symbolische Barriere zwischen den Stadtteilen. Hingegen führt das Fehlen attraktiver Einrichtungen entlang der Zugangsstrecken zur Brücke im Nahbereich der Sparkasse und des Siegesdenkmals durch ein Niemandsland. Hier sind revitalisierende Maßnahmen und Eingriffe im öffentlichen Raum gefragt, die punktuelle highlights entlang der Stadtmagistrale Waltherplatz – Grieser Platz zu schaffen imstand sind und zwar:

Aufweitung der Museumstrasse zu einem Platz beim neuen Stadtmuseum

Aufweitung der Fußgänger-bereiche am Brückenkopf bei den Arkaden der Stadtbibliothek und am Beginn der Wassermauer

Verlegung des Flusslaufes der Talfer an die Ufer und Heranführen des Wassers an die Stadt, und in der Mitte eine Insel, die mit verschiedenen Einrichtungen versehen ein attraktives Bindeglied darstellen kann, fußläufig und durch Radwege an die Brücke und die Talferwiesen angebunden

Aufwertung des Petrarcaparks mit Anbindung an die Schulen, Anordnung eines Gebäudes als Portal zum Park und als symmetrische städtebauliche Ergänzung des Brückenkopfes



PROGETTO D'INTERVENTO DI DENSIFICAZIONE O RIQUALIFICAZIONE
INGRIFFSVORSCHLÄGE ZUR STÄDTEBAULICHEN AUFWERTUNG UND

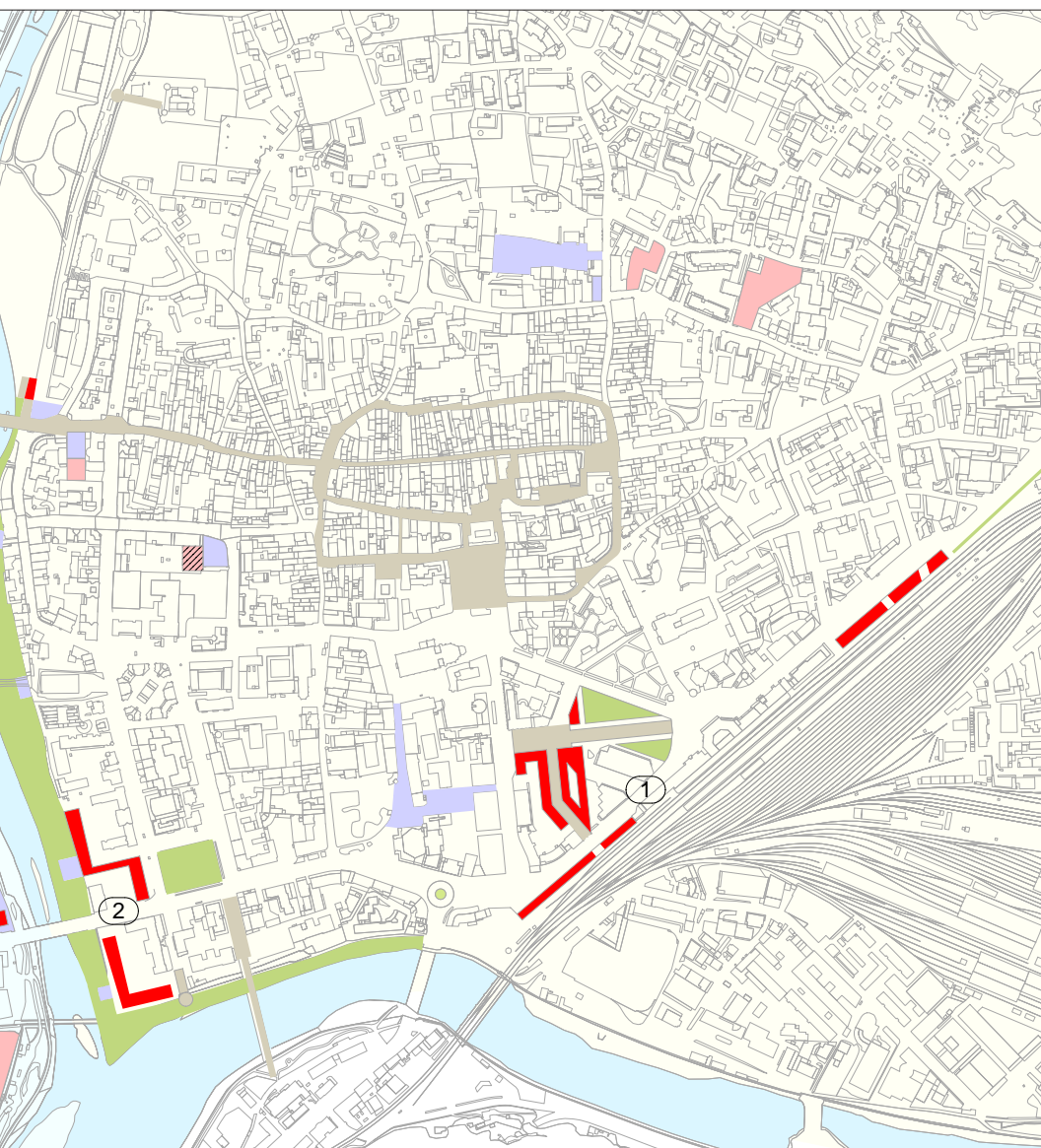


INTERVENTI EDILIZI PREVISTI O IN ATTO
BEABSICHTIGTE ODER GEPLANTE BAULICHE MAßNAHMEN



AREE PUBBLICHE DA RIQUALIFICARE
ÖFFENTLICHE FLÄCHEN MIT INGRIFFSBEDARF





PERCORSI ED AREE PEDONALI E/O A TRAFFICO LIMITATO
UND VERDICHTUNGSGEBIETE: RUHIGE- UND FUSSGÄNGERBEREICHE

IMMOBILI DA RIQUALIFICARE
OBJEKTE MIT EINGRIFFSBEDARF

AREE VERDI DA RIQUALIFICARE
GRÜNFLÄCHEN MIT EINGRIFFSBEDARF

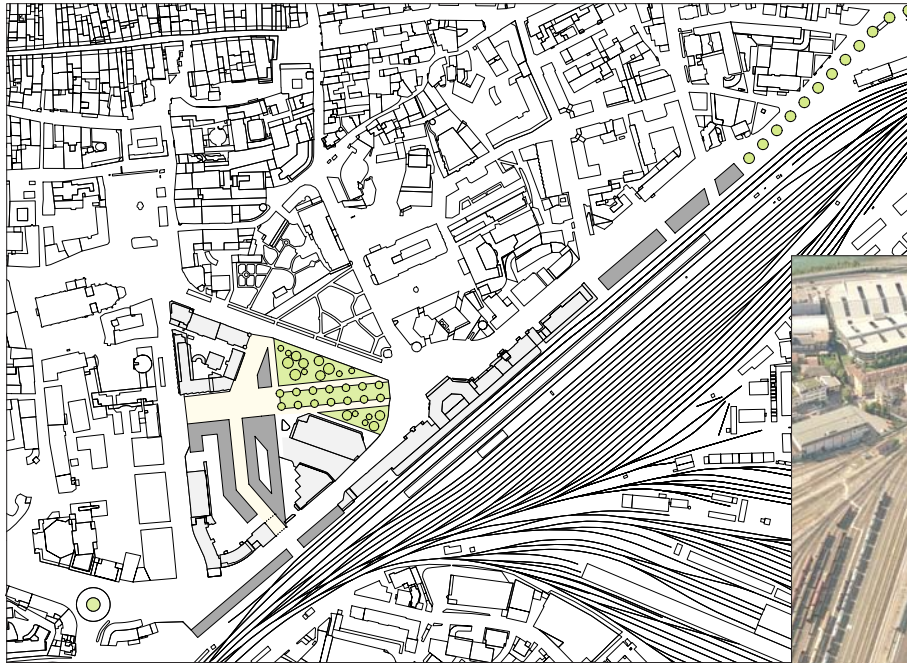
NODO DI SCAMBIO
UMSTIEGENOTEN

Reduzierung der symbolischen Wirkung des Siegesdenkmals durch Einbettung des Denkmals in eine Parklandschaft, die zum Siegesplatz hin in zwei kleinere Platzbereiche mit Pavillons und dgl. gegliedert wird

Die weitläufigen Grieser Lauben entlang der Freiheitsstrasse sind durch den erheblichen Verkehr vollkommen voneinander getrennt, eine virtuelle Reduzierung der Strassenbreite und eine daraus folgende Rückgabe des Strassenraumes an die Fußgänger wie unter den Altstadtlauben könnte durch die Anordnung kleiner Platzbereiche vor den Lokalen und Geschäften erfolgen sowie durch die zu erwartende Aufwertung und Neubelebung des Kreuzungsbereiches an der Longonstrasse vor dem neuen Bibliothekszenrum. Gleiches gilt auch für den Mazziniplatz und die unteren Grieser Lauben bis zum Grieserplatz. Dieses wertvolle Ensemble mit Stiftskirche, der Klosteranlage, den ummauerten Weingütern und den übrigen platzbildenden Gebäuden wird durch den Verkehr extrem belastet. Eine Aufwertung des Platzes kann nur durch eine weitläufige Restitution der Randflächen an die Fußgänger und durch bepflanzte Raumbegrenzungen erfolgen.

Unterhalb der Talferbrücke bildet das Museion den einzigen städtebaulichen Höhepunkt bis hin zur Drususbrücke. Die Durchlässigkeit zwischen dem linken Ufer und der dahinter liegenden „Neustadt“ am Gilmpark kann durch eine durchgrünte Bebauung auf dem Gefängnis- bzw. Enel-Areal garantiert werden. Ebenso sind die kammartigen Zugänge vom gegenüber liegenden Ufer in die tiefer liegenden Wohnstraßen in Qurein attraktiver zu gestalten. Und schließlich braucht noch der Quireiner Brückenkopf an der Drususbrücke, eventuell durch einen markanten Erweiterungsbau der Eurac, eine städtebauliche Vervollständigung.

1. STÄDTEBAULICHE AUFWERTUNG DES AREALS UM DEN BAHNHOF



EINE CHAUSSEE
DURCH DEN BAHNHOFSPARK



AUFGEWERTETE TRASSENÄUME
FÜR GARIBALDI- UND RITTNERBAHNSTRASSE

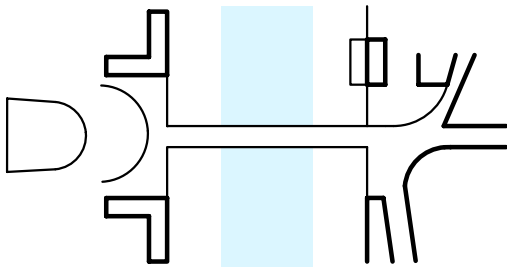
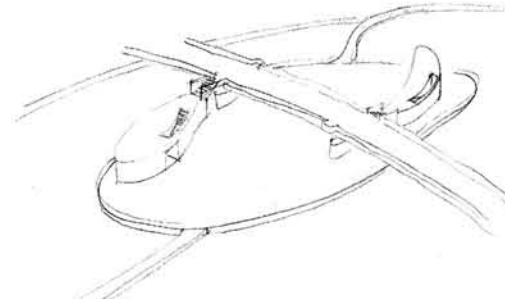
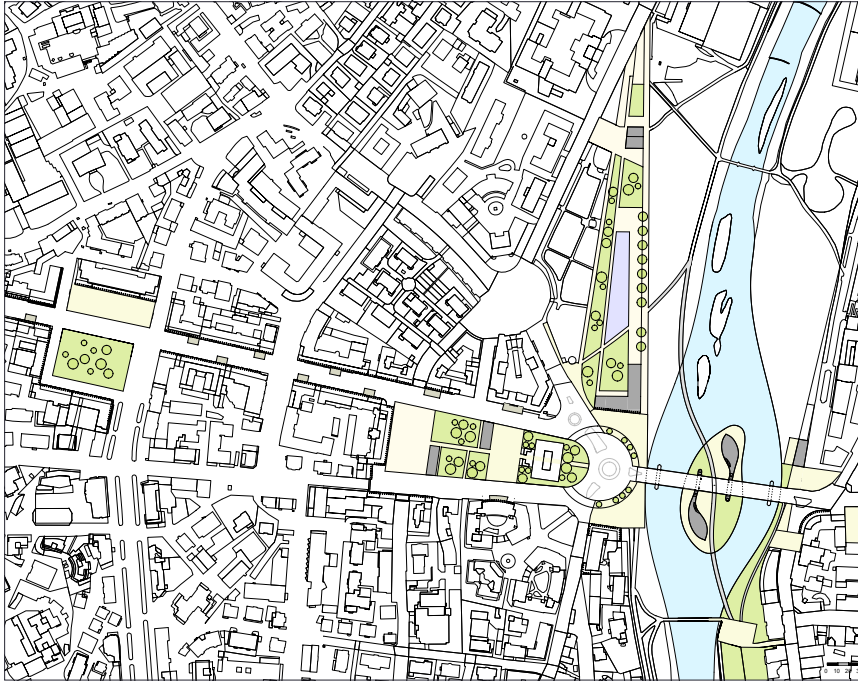
2. NEUE BRÜCKENKÖPFE AN DER DRUSUSBRÜCKE

WOHNEN UND ARBEITEN AM FLUSSUFER

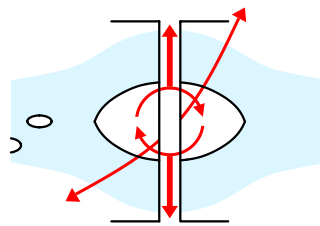
EINE LANDMARKE FÜR QUIREIN



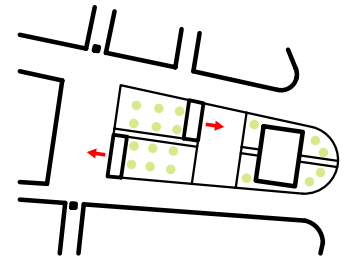
3. DIE TALFERBRÜCKE UND DAS DENKMAL: NEUE PLÄTZE, PARK, BRÜCKENKOPF UND INSEL



NEUE BRÜCKENKÖPFE
UND PLATZGLIEDERUNG



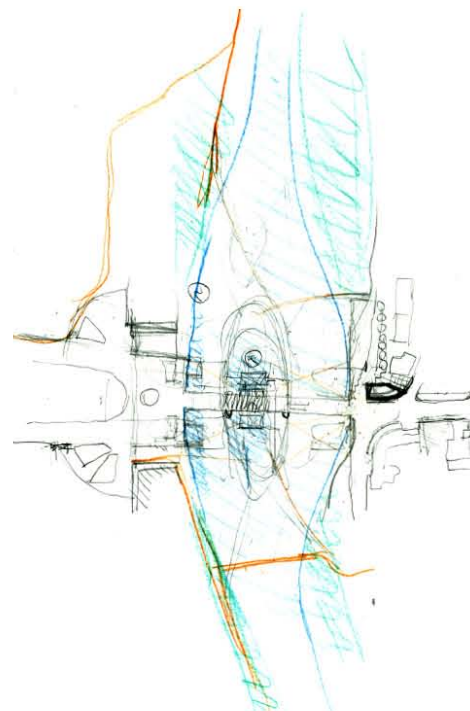
EINE BRÜCKE ALS
TREFFPUNKT,
EINE INSEL ZUM VERWEILEN



EINE NEUE ATTRAKTION:
ZWEI PLÄTZE, EIN PARK
UND DAS DENKMAL



DIE STADT TRIFFT SICH AUF DER BRÜCKE



PROJEKTSZENARIEN FÜR DIE STADT BOZEN der Eisack zwischen Kampill und Rombrücke

Claudio Lucchin, Lia Nadalet

„... ein tiefes Verlangen prägt uns: Wir wollen Städte, in denen wir nicht nur sicher und gesund, sondern auch glücklich leben können, wie Aristoteles sagt.“

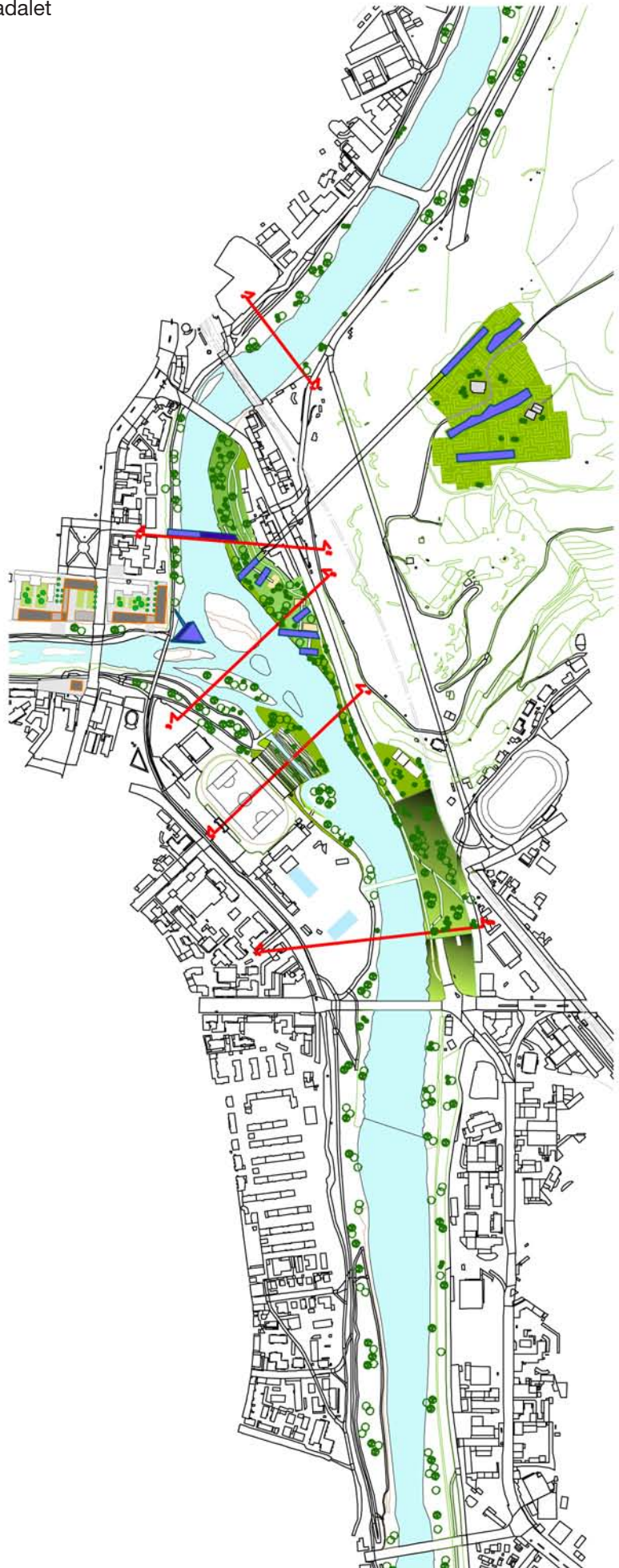
Bruno Taut, Architekt

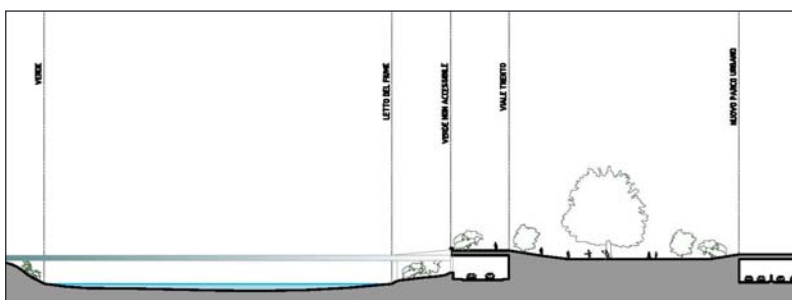
Die vorliegende Projektsimulation fällt unter die Tätigkeiten zur Überarbeitung des Bauleitplanes der Stadt Bozen und soll einen Grundgedanken des zukünftigen Planes aufzeigen und erläutern, nämlich das Flusssystem als Rückgrat des Baubestandes zu verwenden und so alle Teile der Stadt zu verbinden und aufzuwerten.

Hinzu kommt auch der Versuch, eine nachhaltige Entwicklung des Virgils („der Bozner Hügel“) als hochgelegenen Stadtpark, ausgestattet mit öffentlich zugänglichen Einrichtungen wie Restaurants, Bars, Tagungszentren, Geschäften, Spielplätzen und einer effizienten Seilbahnverbindung, in Erwägung zu ziehen.

In diesem Vorschlag wollen wir nun folgende, im vorbereitenden Dokument enthaltene Aussage genauer erläutern: „... Der Grünstreifen entlang der Flüsse schafft mehrere Mittelpunkte des Stadtlebens. Die Stadt blickt zum Wasser und erhält somit eine neue Front und neue Ausblicke auf den Fluss.“ Kurz gesagt wird durch die neue Stadteinteilung der lineare Park der Ufer zum Rückgrat der Stadt: hier werden eine Reihe von Mittelpunkten geschaffen, die auf das Wasser blicken und durch das Wasser eine städtische wie auch bauliche neue Identität erhalten. So bemächtigt sich die Stadt wieder ihrer Wasserläufe und wertet sie wieder auf, und zwar nicht nur als Landschafts- und Freizeitelement, wie es bisher der Fall war. Es entsteht so eine neue Beziehung zwischen Stadt und Wasserläufen, sei es durch neue Rad- und Fußgängerbrücken als auch durch neue Bauten an den Flussufern, welche die einzelnen Uferstrecken bereichern und in den Mittelpunkt rücken werden.

Im Einzelnen definiert der Projektvorschlag einen linearen Park am Eisack entlang und schafft im Zusammenfluss von Talfer und Eisack den neuen Schwerpunkt des Flusssystems durch die Errichtung wichtiger Bauten und Infrastrukturen.





Von der Loreto-Brücke zur Rombrücke

Nach der Loreto-Brücke finden wir an der rechten Seite den bereits vorhandenen Rad- und Fußweg, der unseres Erachtens bis zur gelben Eisenbrücke durch eine Zusammenlegung der Fläche mit Beseitigung der zentralen Büsche und der zu üppigen Sträucher ein neues Blickfeld ermöglichen und somit aufgewertet werden sollte: kurz gesagt soll die Flusspromenade neu organisiert werden.

Richtung Carduccistraße ist eine neue Fuß- und Radbrücke über den Eisack vorgesehen, welche die Universität und die übrigen öffentlichen Einrichtungen der Stadtmitte mit den neuen Gebäuden am linken Ufer (Trientstraße) verbinden soll.

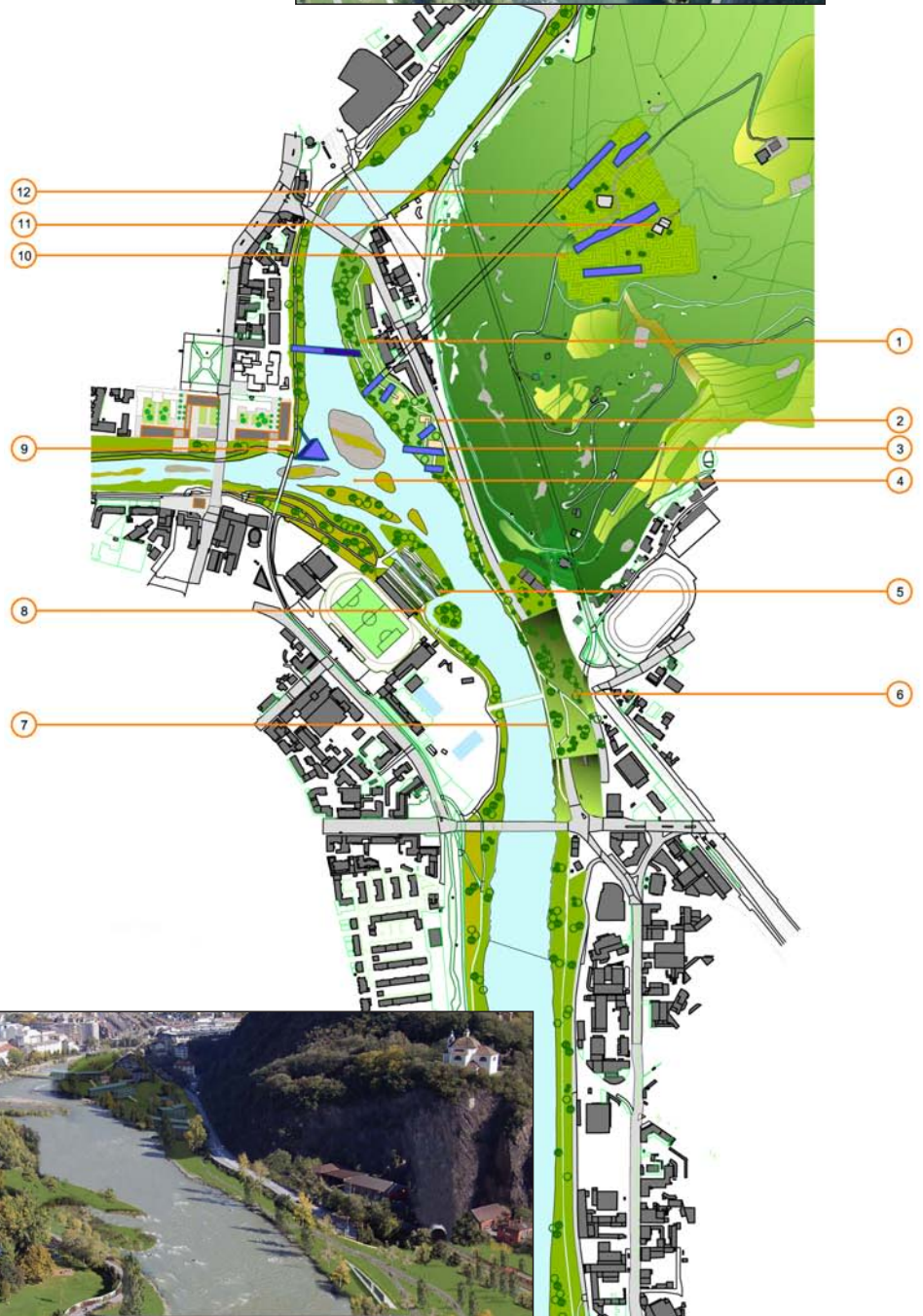
Am Zusammenfluss von Talfer und Eisack soll durch die Errichtung eines „Forschungsturmes“ (als Zusatz und/oder Erweiterung der EURAK) ein urbanistischer Knotenpunkt entstehen, der den neuen Mittelpunkt der Stadt sichtbar kennzeichnen soll. Das Umfeld des Turmes muss neu gestaltet werden, mit Eingriffen im Bereich Gefängnis, ENEL und Polizei, sowie an der gesamten Grünfläche.

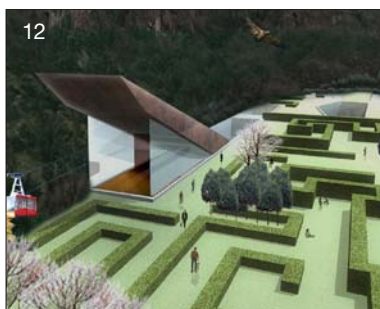
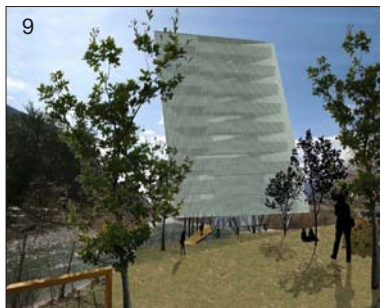
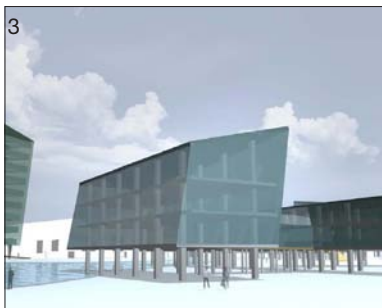
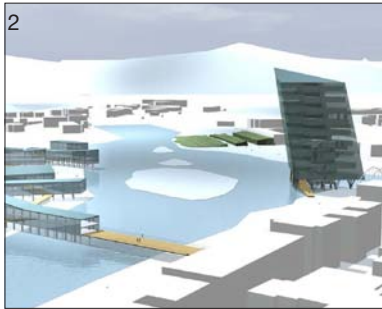
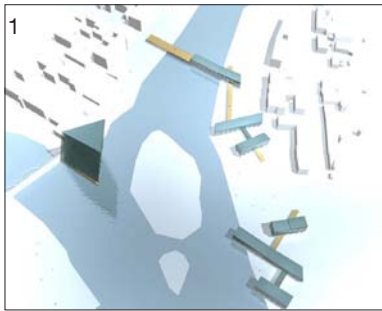
In diesem Zusammenhang wird die Grünfläche zwischen den Tribünen des Drususstadions und dem Fluss neu eingeteilt. Dem Wunsch der Bürger nach freien Badezonen wird durch grüne Stufen stattgegeben, die von der Rückseite des Drususplatzes zum kleinen Wasserlauf an der Flussinsel führen, welche wiederum über leichte Holzbrücken erreichbar ist. Auf Holzbretterflächen ist dann freies Sonneliegen möglich.

Dieser gesamte Bereich wird nicht nur zum Sonneliegen neu gestaltet, sondern auch für sichere Freizeit- und Spieltätigkeiten im Kontakt mit Wasser, Umwelt und Natur.

Nach der Loreto-Brücke ist an der linken Uferseite, gegenüber dem „Forschungsturm“, im jetzigen öffentlichen Gebiet, das als Dienstbereich und von einer privaten Gärtnerei verwendet wird, die Errichtung von Sonderwohnungen für Forscher und/oder Studenten geplant, welche dann über die neue Fuß- und Radbrücke das gegenüberliegende Forschungsviertel erreichen können.

Die an beiden Eisackufern geplanten Bau-





ten bilden eine Art großen Wasserplatz, der sich in den neuen Kern dieses Teiles der Stadt einfügt: dadurch, dass die Gebäude zum Fluss hin blicken, wertet die Stadt wieder ihr Flusssystem auf.

In diesem Zusammenhang muss auch die Trientstraße als Wohnstraße neu gestaltet werden: durch die Verwendung der Gleisfläche (die Gleise werden hier in den Tunnel verlegt) soll ein neuer Spazierweg Richtung Kalvarienberg errichtet werden.

Die Trientstraße wird auch durch den neuen Verkehrsplan, der den unterirdischen Verlauf einer Fahrbahn der Eisackuferstraße vorsieht, verändert werden.

Der Radweg am Fluss wird sich auch durch die neuen Gebäude in einen Spazierweg verwandeln.

Auf der Höhe der Rad- und Fußgängerbrücke „Langer“ wird ein höher gelegener Park vorgeschlagen, der auch durch den zum Teil unterirdischen Verlauf der Trientstraße begünstigt wird: so kann eine große Grünfläche entstehen, die das Gemeindelager zu Diensten von Oberau-Haslach umschließt. Zudem kann durch die Herabsetzung der jetzigen Einfahrt des Virgl-Tunnels auch die gesamte Fläche neben dem Sportplatz im St.-Gertraud-Weg bis zur Eisenbahn als Grünfläche gestaltet werden, wodurch der Blick auf die Eisackuferstraße versperrt wird und somit auch der entsprechende Lärm und die dort erzeugte Luftverschmutzung gelöst werden.

Der Virgl

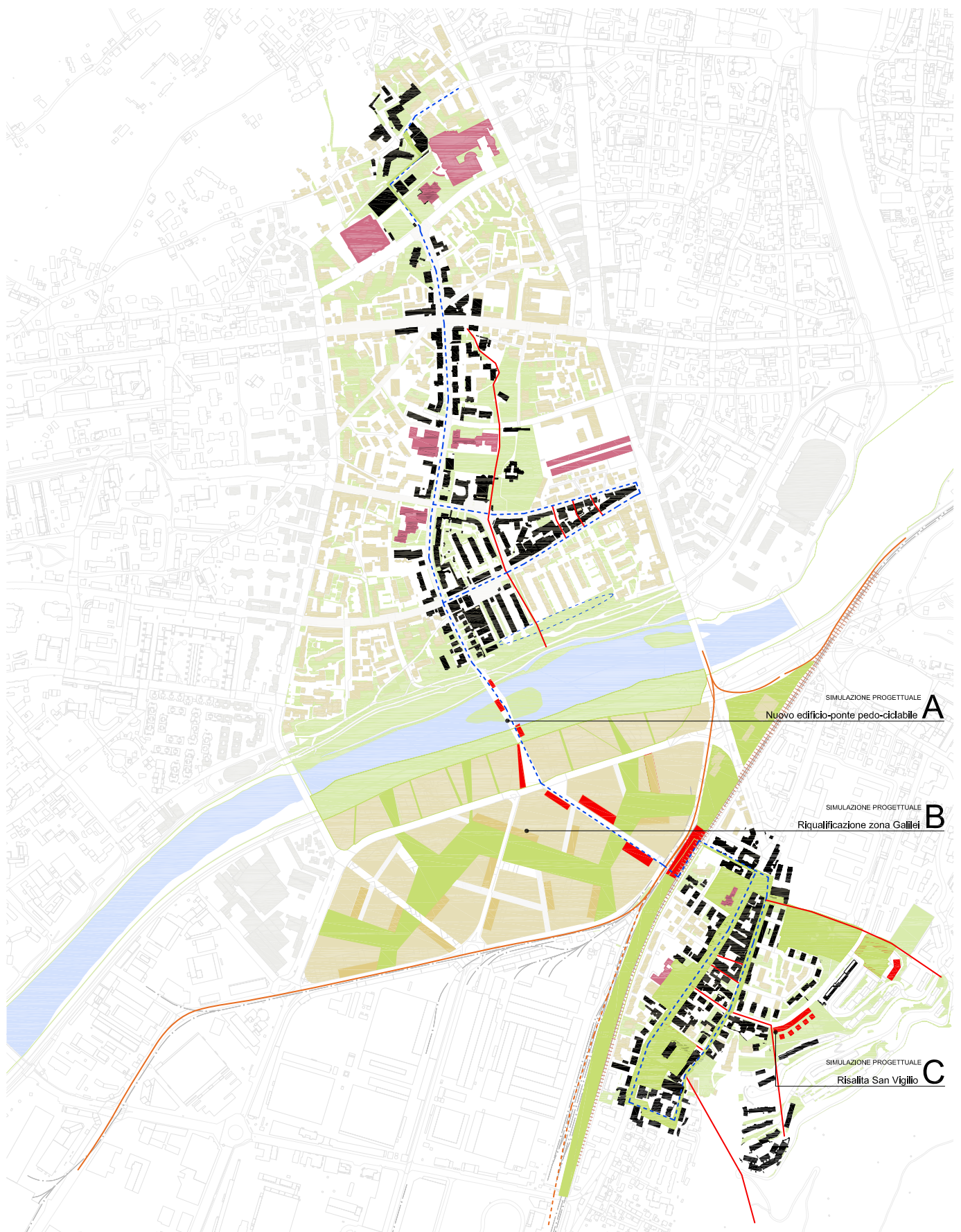
Der Virgl sollte auf jeden Fall ein intelligentes Musterbeispiel für das Zusammenspiel von öffentlichem und privatem Bereich werden. Das naturbelassene Umfeld könnte durch die Errichtung eines großen hochgelegenen Stadtparks zum Einsatz kommen: ein grünes Labyrinth nach dem Vorbild der künstlerischen Gestaltung in Val Sella im Trentino. Dieser labyrinthähnliche Park kann durch bedeutende Infrastrukturen öffentlichen Nutzens im architektonischen Einklang mit dem Umfeld durch ein unterirdisches Bauvolumen bereichert werden.

Der Park sollte über eine schnelle und panoramareiche Verbindung durch ein effizientes Seilbahnsystem von der Stadt aus erreichbar sein, mit Abfahrt nahe der EURAK an der Drususbrücke oder am Verdiplatz.

PROJEKTSZENARIEN FÜR DIE STADT BOZEN der Eisack zwischen Rom- und Palermobrücke

Elena Mezzanotte, Peter Plattner

VORHABENSAREALE





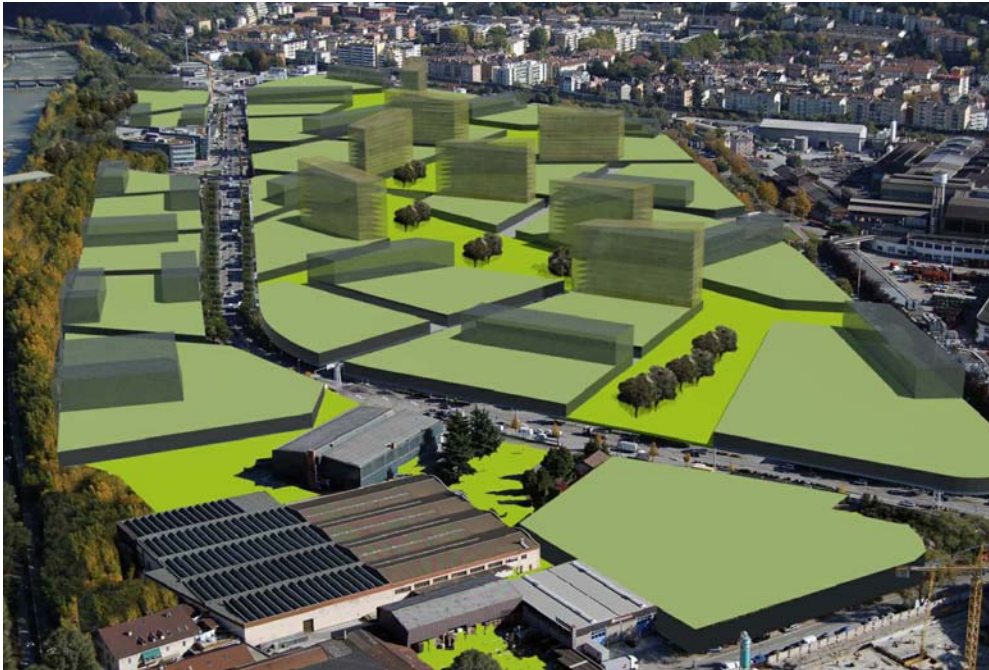
A



A



B



B

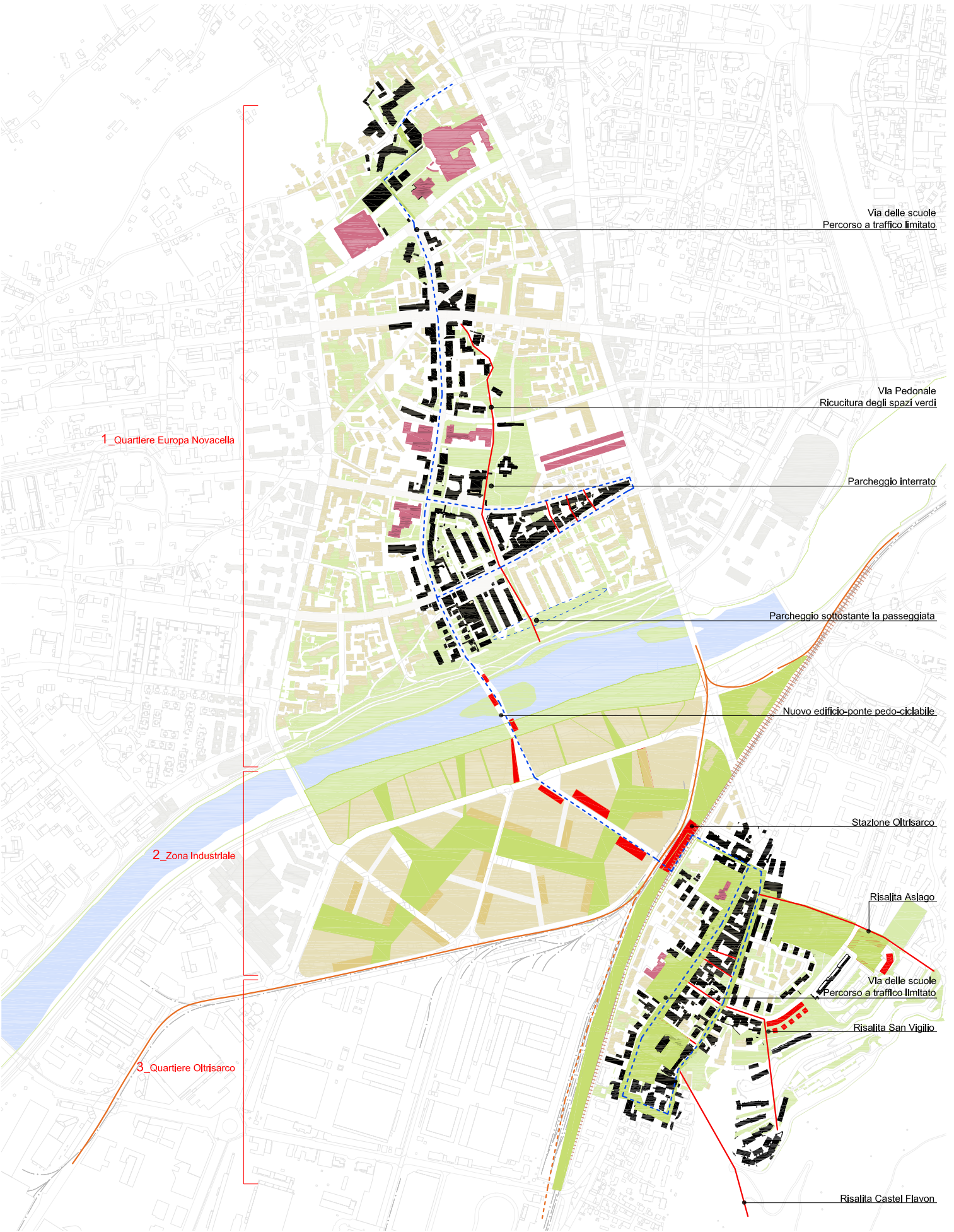


C



C

WEGE UND VERBINDUNGEN



PROJEKTSZENARIEN FÜR DIE STADT BOZEN

Don Bosco

Carlo Azzolini, Alessia Politi

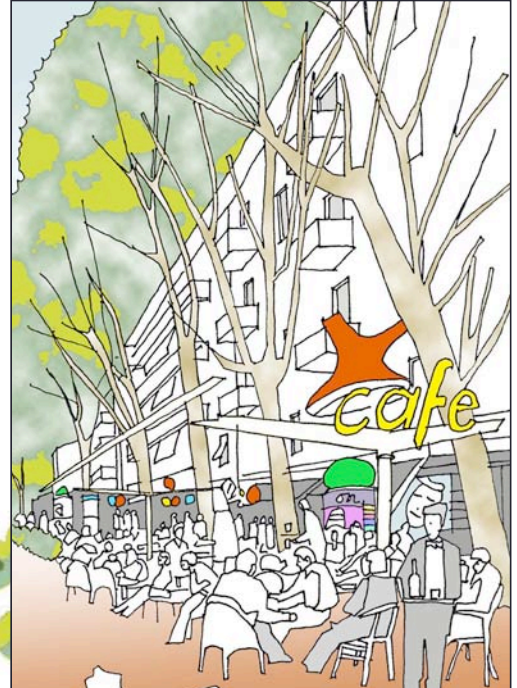
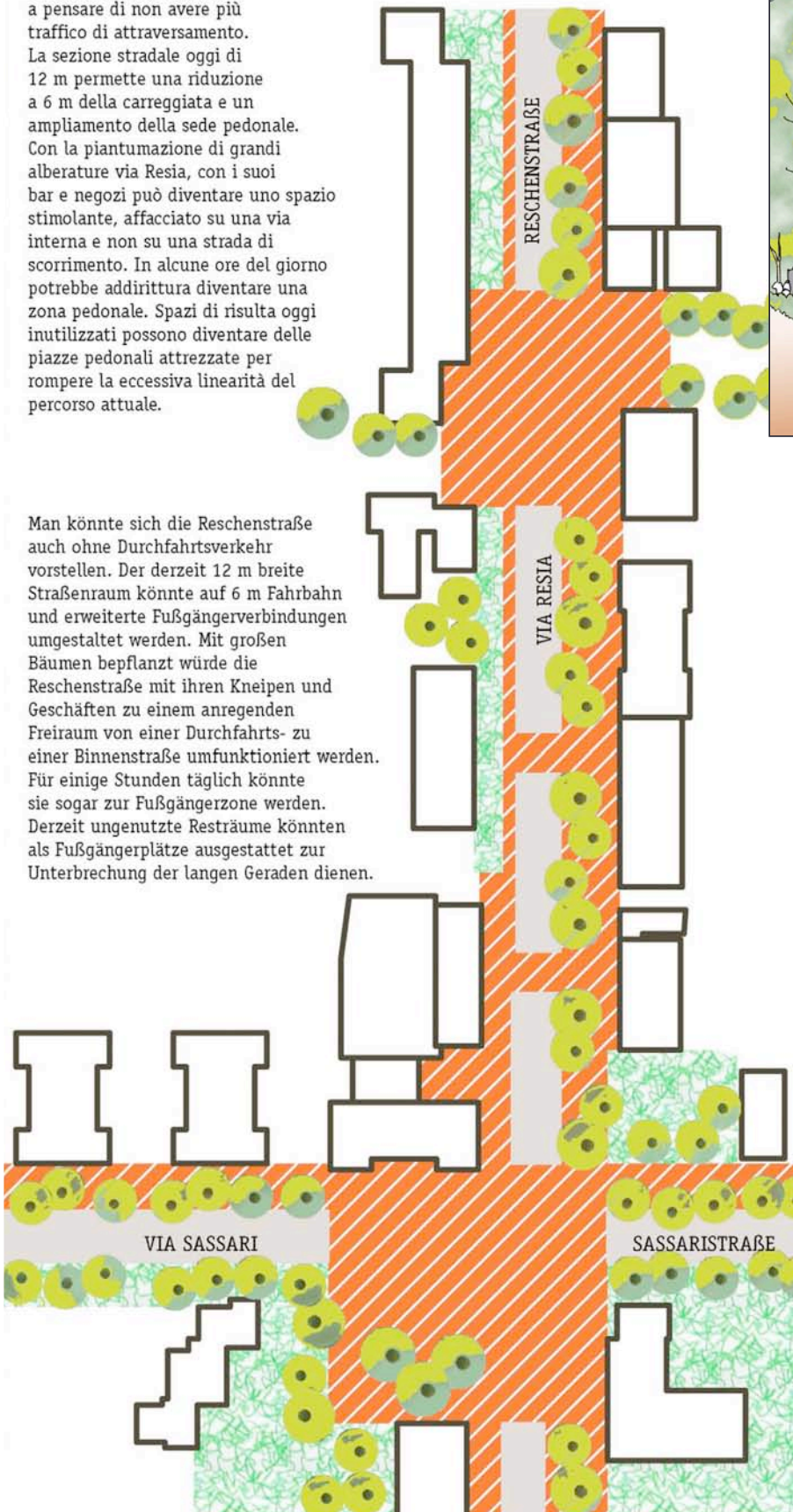
VIA RESIA DIVENTA PEDONALE

DIE RESCHENSTRASSE WIRD ZUR FUSSGÄNGERZONE

In via Resia si può provare a pensare di non avere più traffico di attraversamento. La sezione stradale oggi di 12 m permette una riduzione a 6 m della carreggiata e un ampliamento della sede pedonale. Con la piantumazione di grandi alberature via Resia, con i suoi bar e negozi può diventare uno spazio stimolante, affacciato su una via interna e non su una strada di scorrimento. In alcune ore del giorno potrebbe addirittura diventare una zona pedonale. Spazi di risulta oggi inutilizzati possono diventare delle piazze pedonali attrezzate per rompere la eccessiva linearità del percorso attuale.

Man könnte sich die Reschenstraße auch ohne Durchfahrtsverkehr vorstellen. Der derzeit 12 m breite Straßenraum könnte auf 6 m Fahrbahn und erweiterte Fußgängerverbindungen umgestaltet werden. Mit großen Bäumen bepflanzt würde die Reschenstraße mit ihren Kneipen und Geschäften zu einem anregenden Freiraum von einer Durchfahrts- zu einer Binnenstraße umfunktioniert werden. Für einige Stunden täglich könnte sie sogar zur Fußgängerzone werden. Derzeit ungenutzte Resträume könnten als Fußgängerplätze ausgestattet zur Unterbrechung der langen Geraden dienen.

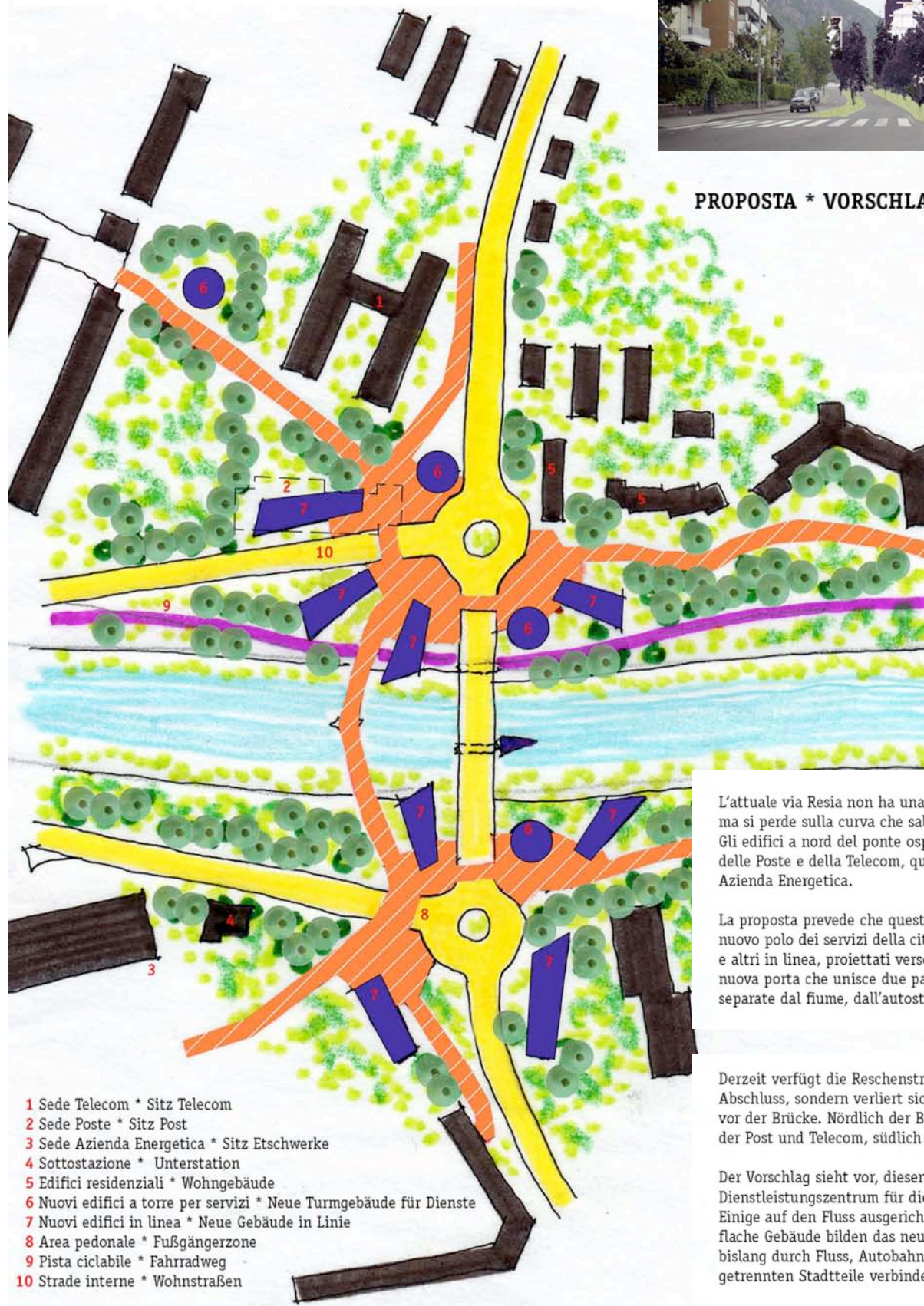
PROPOSTA * VORSCHLAG



NUOVA QUALITÀ A PONTE RESIA NEUE QUALITÄT AN DER RESCHENBRÜCKE



PROPOSTA * VORSCHLAG



- 1 Sede Telecom * Sitz Telecom
- 2 Sede Poste * Sitz Post
- 3 Sede Azienda Energetica * Sitz Etschwerke
- 4 Sottostazione * Unterstation
- 5 Edifici residenziali * Wohngebäude
- 6 Nuovi edifici a torre per servizi * Neue Turmgebäude für Dienste
- 7 Nuovi edifici in linea * Neue Gebäude in Linie
- 8 Area pedonale * Fußgängerzone
- 9 Pista ciclabile * Fahrradweg
- 10 Strade interne * Wohnstraßen

L'attuale via Resia non ha una sua naturale conclusione, ma si perde sulla curva che sale al ponte. Gli edifici a nord del ponte ospitano oggi le sedi delle Poste e della Telecom, quelli a sud la sede della Azienda Energetica.

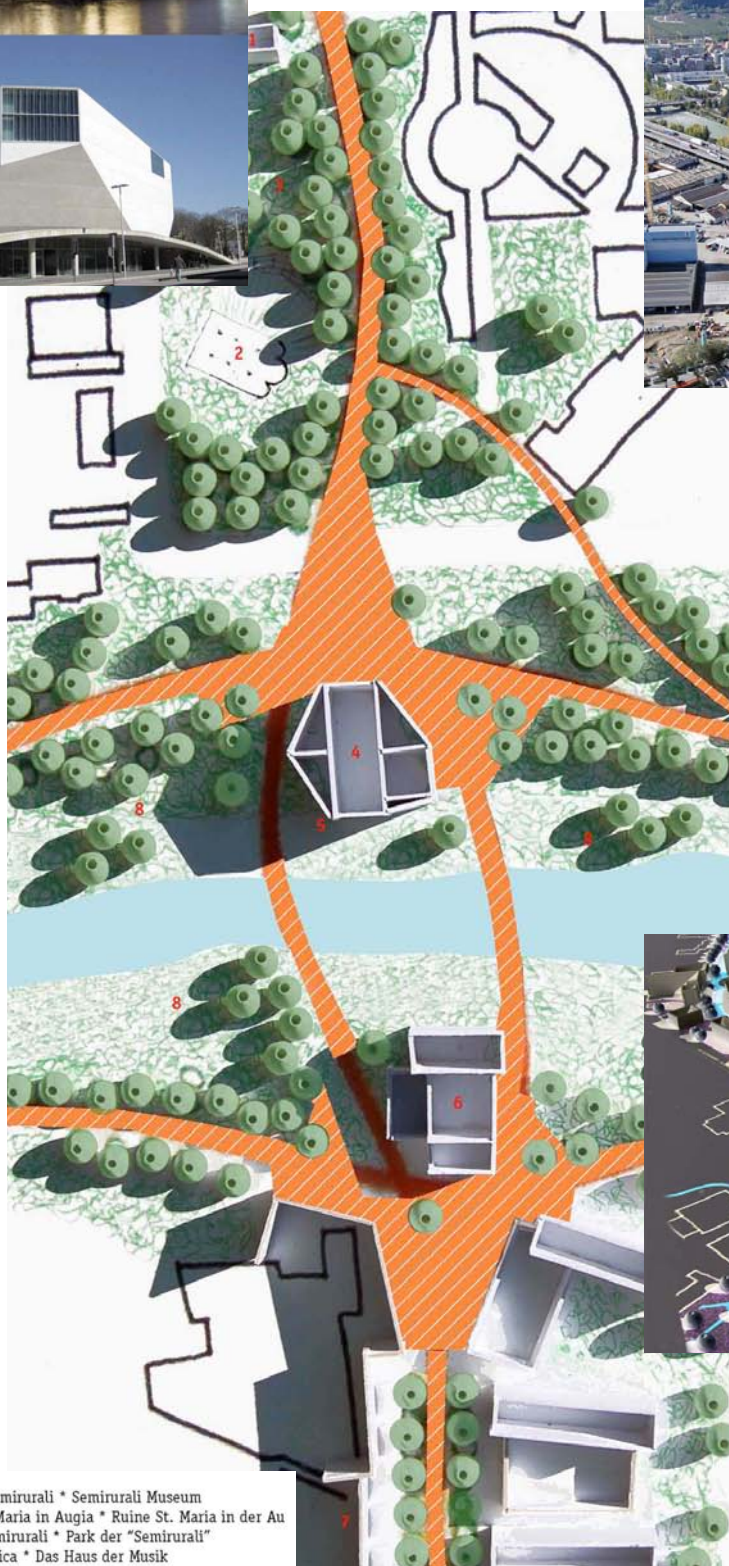
La proposta prevede che questo luogo centrale diventi il nuovo polo dei servizi della città. Alcuni edifici a torre e altri in linea, proiettati verso il fiume, segnano la nuova porta che unisce due parti di città oggi fortemente separate dal fiume, dall'autostrada e dall'arginale.

Derzeit verfügt die Reschenstraße über keinen natürlichen Abschluss, sondern verliert sich in dem Kurvenanstieg vor der Brücke. Nördlich der Brücke befinden sich die Gebäude der Post und Telecom, südlich das der Etschwerke.

Der Vorschlag sieht vor, diesen Ort zum neuen Dienstleistungszentrum für die Stadt zu machen. Einige auf den Fluss ausgerichtete Punkthäuser- und flache Gebäude bilden das neue Tor, das die beiden bislang durch Fluss, Autobahn und Uferstraße klar getrennten Stadtteile verbindet.



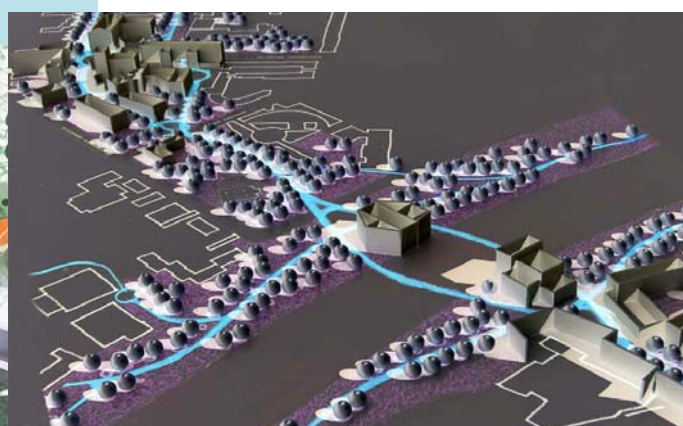
LA CASA DELLA MUSICA NEL PARCO DELLE RIVE DAS HAUS DER MUSIK AM UFERPARK



- 1 Museo delle Semirurali * Semirurali Museum
- 2 Rovine Santa Maria in Augia * Ruine St. Maria in der Au
- 3 Parco delle Semirurali * Park der "Semirurali"
- 4 Casa della Musica * Das Haus der Musik
- 5 Bar ristorante * Bar Restaurant
- 6 Centro arte e design * Zentrum für Kunst und Design
- 7 Scuola di grafica * Schule für Graphik
- 8 Parco delle rive * Uferpark

Das Haus der Musik am Uferpark bietet zwei Konzertsälen, einem Aufnahmerraum, einem Proberaum für Musikkapellen, einer Musikschule, einer Audio-Video-Bibliothek und einem Restaurant mit Kneipenbetrieb Platz.

Auf dem anderen Ufer, das über eine Fußgängerbrücke und einen Radweg erreichbar ist, befindet sich das an die Universität und die Berufsschule für Handel und Graphik Gutenberg angeschlossene Zentrum für Kunst und Design.



Nella casa della musica, affacciata sul parco delle rive, trovano posto due sale da concerto, una sala di registrazione, un locale prova per gruppi bandistici, una scuola di musica, una biblioteca audio video, un bar ristorante.

Sull'altra sponda, collegata da un ponte pedonale e da una ciclabile, si trova il centro di arte e design, collegato all'università e alla scuola professionale di grafica Gutenberg.

[illegible]

Der Lösungsvorschlag für den verfügbaren Raum:

- Ein Volumen für den Handel und Dienstleistungen sowie Wohnraum für das Institut in den restlichen 9.000 m³
- Ein Volumen für Dienstleistungen und Einrichtungen des Stadtteils mit Saal für Feste und Versammlungen
- Ein Volumen für die Grundschule
- Ein Volumen für den Kindergarten
- Ein Volumen für die Pfarrei, mit den selben Abmessungen, aber an einem anderen Standort.

Auch in diesem Fall ist der Platz nicht mehr nur eine Fläche an der Sassaristraße, sondern Mittelpunkt neuer Beziehungen, die sich strahlenförmig vom Vorplatz vor der Kirche aus entwickeln: der Raum ist von der Don-Bosco-Schule, dem Marienplatz und dem Weg zum Semirurali-Gedächtnispark aus einsehbar.

- 1 Chiesa Don Bosco * Kirche Don Bosco
2 Nuovo volume parrocchia * Neues Volumen Pfarre
volume commerciale Ipes * Neues Volumen für Geschäfte Ipes
4 Edifici residenziali esistenti * Bestehende Wohnbauten
5 Nuova sede circoscrizione * Neue Aussenstelle Gemeinde
riunioni e feste * Neuer Saal für Versammlungen und Feste
7 Chiesa di Santa Maria * St. Maria Kirche
8 Nuova scuola materna * Neuer Kindergarten
9 Nuova scuola elementare * Neue Grundschule
10 Scuola elementare Don Bosco * Grundschule Don Bosco

Piazza Don Bosco è rimasta bloccata per anni dalla trattativa mai conclusa tra Ipes e Comune.

La soluzione propone:

- un volume commerciale e residenziale per l'Ipes per i rimanenti 9.000 mc.
- un volume terziario per la sede della circoscrizione con una sala per feste e riunioni.
- un volume per la scuola elementare
- un volume per la scuola materna
- un volume per la parrocchia, dimensionalmente uguale ma posizionato in modo diverso.

Anche qui la piazza
non è più un episodio situato sulla via Sassari,
ma il centro di nuove relazioni,
che a raggiarla si
affacciano sullo spazio antistante la chiesa:
spazio visibile dalle scuole Don Bosco,
dalla piazzetta di S. Maria e
dal percorso che sale dal parco delle Seminurli.



3.5 Die Infrastrukturen und die Mobilität

Die Ergänzung zwischen Mobilitätsplan und Bauleitplan stellt eine einmalige Gelegenheit für den Erfolg der langfristigen Mobilitätspolitik dar. Die Berücksichtigung beider Aspekte ermöglicht nämlich einen Vergleich und eine Bewertung der Möglichkeiten des urbanen Wandels und der Lokalisierung der Tätigkeiten, die die Nutzung des Privat-PKW minimieren. Außerdem ist es möglich die Gelegenheiten festzustellen, die von den bestehenden Infrastrukturen geboten werden, allen voran Eisenbahn und Radwegnetz.

Die öffentliche Mobilität

Die Ausbreitung der Ansiedlungen auf einem immer größeren Gebiet und die Konzentration der wirtschaftlichen Tätigkeiten, besonders der öffentlichen und privaten Dienste in der Landeshauptstadt, stellt auch neue Anforderungen an die Mobilitätsnachfrage, besonders der täglichen Mobilität und die Verteilung über den Tag. Die Zugänglichkeit und der Lebenswert der Stadt und der Stadtviertel werden zum strategischen Ziel, aber auch zu einem symbolischen des städtischen Mobilitätsplans und der Vorschlag auf die Einführung eines Verkehrsmittels wie die Straßenbahn, stellt die Antwort auf die Verkehrsprobleme dar und bietet gleichzeitig die Möglichkeit große Teile der Stadt neu zu gestalten.

Stadtbahn und Straßenbahn werden somit zur Strategie um die Mobilitätsprobleme zu lösen und gleichzeitig die Lebensqualität der Stadt zu erhöhen.

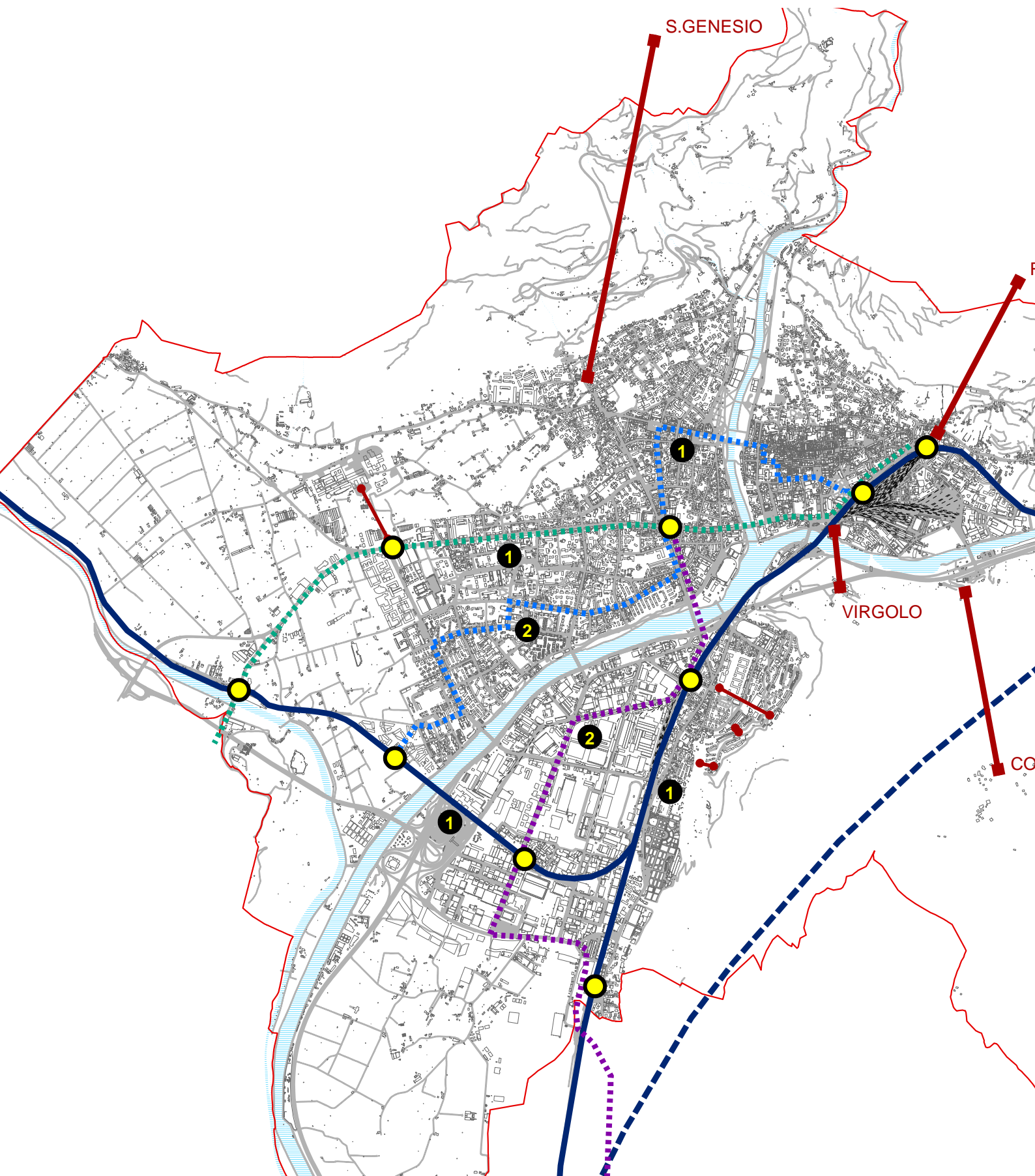
Das Projekt der **Stadtbahn** in Bozen müsste mit dem Bau eines dritten Gleises an der Brennerbahnlinie auf der Strecke zwischen Friedhof und Bahnhof umgesetzt werden, was eine höhere Frequenz der Züge und zudem die Einrichtung von zwei neuen Haltestellen beim Friedhof und in Oberau erlauben würde. Auch an der Bahnlinie Bozen – Meran ist die neue Haltestelle Casanova einzurichten und jene von Sigmundskron aus- und umzubauen, damit die Bahn für die Bewohner dieser Viertel zugänglich wird. Eine weitere Bedingung für die Wirkung der *Stadtbahn* ist die Integration mit allen weiteren städtischen (Straßenbahn und Bus) und außerstädtischen öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Lokalzüge, Hochgeschwindigkeitszüge) sowie ein System von P+R-Parkplätzen.

Das Gerüst des öffentlichen Personennahverkehrs wird durch eine neue Linie von **Kaltern** nach **Bozen** bis zur Rittner Seilbahn verstärkt, welche in der Stadt besonders dicht besiedelte Viertel durchquert und zudem auch für die Pendler aus Oberau erreichbar ist. Diese Linie ist eine wichtige Verkehrsachse für das Pendleraufkommen aus diesem Gebiet, das nicht von der Bahn bedient wird.

Neben der Nutzung dieser Infrastrukturen ist einer der Schlüsselpunkte für den städtischen Personenverkehr die Planung einer **Straßenbahn**. Dieses System des öffentlichen Personennahverkehrs würde die häufige Befahrung der gleichen Strecke seitens der zahlreichen städtischen und außerstädtischen Buslinien vom Bahnhof bis zur Talferbrücke durch die Innenstadt verringern und die wichtigsten Arbeitsplätze und die Anziehungspole der Stadt wie Museen, Theater, öffentliche Plätze und Grünanlagen direkt erschließen und erreichbar machen. Außerdem wäre es dadurch möglich die Fußgängerzone auch über die Talfer zu erweitern, weil die Fußgängerzone im Vergleich zu anderen Städten eher klein ist.

Dieses Netz kann mit zwei Verlängerungen vervollständigt werden:

- die Straßenbahnlinie vom Bahnhof über die Freiheitsstraße, Mazzini-Platz, Hadrianplatz bis zum neuen Viertel Casanova führt und dabei die am dichtesten Bereiche der Stadt durchquert.
- der Straßenbahnlinie von St. Jakob/Leifers bis zum Umsteigebahnhof am Hadrianplatz zur Erschließung des ganzen Gewerbegebietes (wo 14.000 Beschäftigte arbeiten und über 1000 Menschen wohnen), was auch eine Überdenkung der Form und heute angesiedelten Funktionen zulässt, besonders in dem Bereich in der Nähe des Stadtzentrums



VERTIEFUNG HAUPTNETZ ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

STÄDTISCHE BAHNLINIEN

MERAN – BOZEN

BRENNERBAHN

Reorganisation des Verkehrs (evtl. leichte Stadtbahn) mit Schaffung von **Zwischenhaltestellen** bei den **strategischen Knotenpunkten** (Sigmundskron/Schloss Sigmundskron, Stadtviertel Casanova/Firmian, Mautstelle A22, Messe, Flughafen, Friedhof, Schießstandplatz, Hauptbahnhof)

SCHNELLBAHN

KALTERN – BOZEN

Städtischer Verlauf: Sigmundskroner Straße, Drususallee (UMSTEIGEKNOTEN an der Kreuzung mit Reschenstraße/Krankenhaus und Hadrianplatz; NEUE BANNSTREIFEN beim Knoten Reschenstraße und Huber-Kaserne), Marconi-Straße, Verdi-Platz, Garibaldi-Straße (UMSTEIGEKNOTEN Bahnhofplatz), Rittner Straße (UMSTEIGEKNOTEN bei Talstation Rittner Seilbahn)

STÄDTISCHE STRASSENBAHN

BAHNHOF – KAISERAU:

vom Zugbahnhof (UMSTEIGEKNOTEN) durch die Straßen der Innenstadt (im Detail festzulegen) über die Talferbrücke, Freiheitsstraße, Mazzini-OLatz, Hadrianplatz (UMSTEIGEKNOTEN) bis Don Bosco und Casanova (UMSTEIGEKNOTEN)

BOZEN – INDUSTRIEZONE – LEIFERS

vom Umsteigeknoten Hadrianplatz bis nach St. Jakob/Leifers durch die Industriezone

MECHANISCHE ANLAGEN

ROLLTREPPEN ODER SCHRÄGAUFZÜGE

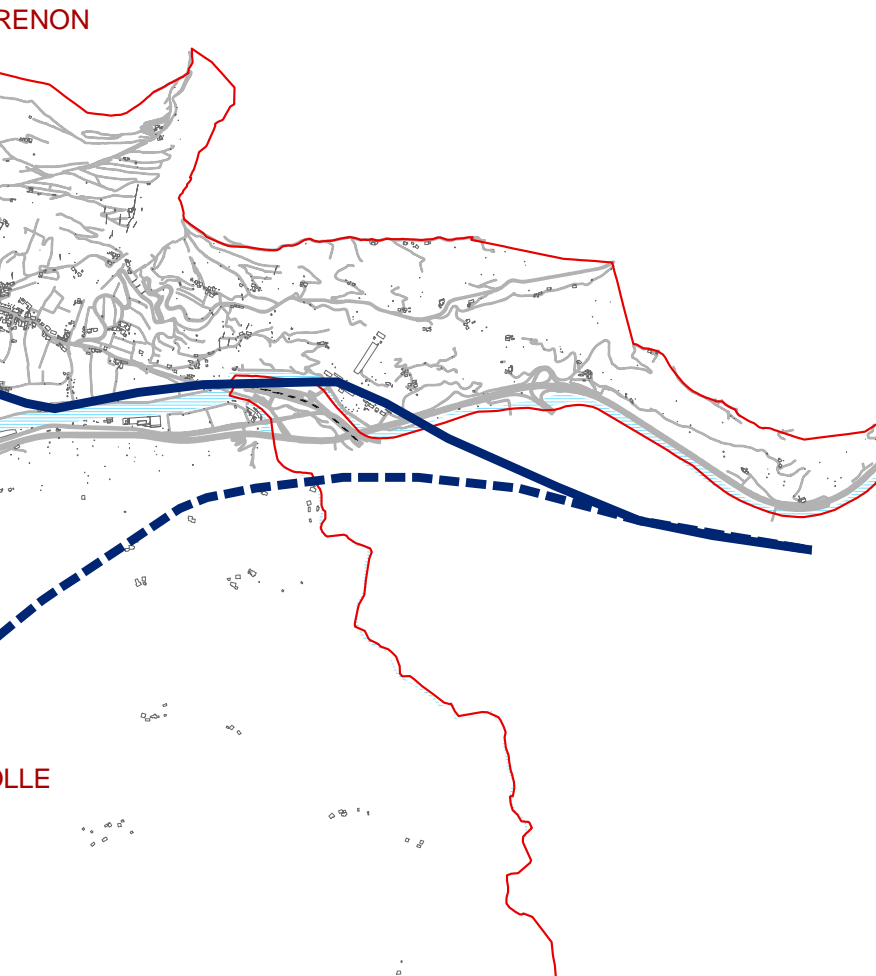
Im Viertel Oberau – Haslach am Schießstandplatz (UMSTEIGEKNOTEN), Haslacher Straße und hinter der Kirche zum Hl. Rosenkranz

SCHIENENSHUTTLE – PERSONENFÖRDERBÄNDER

Direkte Dauerverbindung zwischen Drususallee und Krankenhaus ab der Kreuzung Reschenstraße (UMSTEIGEKNOTEN)

SEILBAHNEN

Direkte Verbindung mit JENESIEN, RITTEN, KOHLERN, VIRGL



- Stadtbahn
- Warendurchgangsverkehr im Tunnel
- Straßenbahn Überetsch – Kaltern – Bozen
- Bahnhof – Don Bosco – Kaiserau
- Hadrianplatz - Industriegebiet - Leifers
- Seilbahn
- Automatisiertes Transportsystem
- Umsteigeknoten
- 1 Prioritäten

Das Radwegsystem

Die vom Städtischen Mobilitätsplan 2020 gesetzten Ziele und vorgesehenen Maßnahmen für das Radwegnetz sind auf die Schaffung eines durchgehenden und homogenen Netzes ausgerichtet, das, für die Fahrten in der Gemeinde aber auch für Fahrten in die Nachbargemeinden, eine echte Alternative zum PKW werden kann und soll. Es sind somit alle Geh- und Radwege zu vervollständigen und/oder anzupassen, damit ein Zuführungsnetz zum Hauptsystem entsteht und es sind alle Geh- und Radwege innerhalb des Gemeindegebietes zu vervollständigen und/oder anzupassen, um ein durchgehendes Verbindungsnetz zu schaffen, wie für den Straßenverkehr. Unter anderem wird es notwendig sein, dass das Radwegnetz eng an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden ist, wofür bei den Haltestellen ausreichende Fahrradparkplätze vorzusehen sind, um leicht auf das andere System wechseln zu können.



VERTIEFUNG RADWEGNETZ

VERVOLLSTÄNDIGUNG RADWEGENETZ

Schaffung von weiteren Geh- und Radwegen in der:

- Claudia-Augusta-Straße (von der Pfarrhof-/Volta-Straße zum Gertraudweg)
- Gertraudweg
- Trientstraße (Vervollständigung)
- Pfarrhofstraße (von der Einstein-Straße bis zur Gemeindegrenze St. Jakob)
- Galvani-Straße (Abschnitt Gobetti – Einstein-Straße)
- Lanciastraße (Abschnitt Siemens – Galilei-Straße)
- Rovigostraße, Neustiftweg, Veronastraße (Ost-West-Verbindung)
- Vittorio Veneto Straße (Abschnitt Weinbergweg – Glaninger Straße)
- Böhler-Straße (Verbindung zur Meraner Straße)
- Meraner Straße (Abschnitt Kreuzung Meran/Mendel – Moritzinger Straße)
- Sigmundskroner Straße (Sigmundskron – Kreuzung Meran/Mendel)
- Siemens-Straße (Abschnitt Volta – Lanciastraße)
- Avogadro-Straße (Abschnitte Galilei- und Lanciastraße) zur vorgesehenen Radwegverbindung mit Oberau
- Bozner Boden Straße – Schlachthofstraße (Verbindung Zwölfmalgreien – Kampill)
- Verbindung Kampill Center und Mila
- Verbindung Bozner Boden, Leegtorweg, Pfannenstielweg nördlich des Eisenbahngeländes
- Verbindung Loretostraße – Bahnhofareal



DIENTE

Schaffung von Raststationen/Übernachtungsmöglichkeiten und Wasserversorgung auf den Haupttrouten, genaue Beschilderung und Info-Points, Förderung von Fahrradverleih und Bike-Sharing

EINFALLRADWEGE UND DURCHQUERUNG DER LANDWIRTSCHAFTSZONEN

Schaffung von Durchfahrten durch die Obstanlagen, mit Gewährleistung der Sicherheit für das Privateigentum

Das Parken

Die städtischen Hauptstraßen haben eine Breite, die eine Nutzung von allen Seiten (öffentlicher Personennahverkehr, privater Fahrzeugverkehr, Rad- und Gehwege, Parken) unmöglich machen, wenn man nicht untragbare Staus und hohes Unfallaufkommen in Kauf nehmen will. Der öffentliche Grund, besonders in den dicht besiedelten Zonen, ist eine knappe und wertvolle Ressource, deren Nutzung sorgsam zu überlegen und planen ist. Die Parkplatzpolitik muss vor allem danach streben, die Besetzung der Straßen durch parkende Fahrzeuge soweit wie möglich zu verringern (der städtische Verkehrsplan sieht schon heute vor, dass durch jeden unterirdischen Parkplatz ein Oberflächenparkplatz gestrichen wird) und sollte deswegen Parkplätze schaffen, die den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel erleichtern und den Anrainern Parkmöglichkeiten bieten, besonders an den Hauptachsen des öffentlichen Personennahverkehrs.

Der Masterplan des BLP und der städtische Mobilitätsplan unterstützen deswegen, um die Straßen von geparkten Fahrzeugen zu befreien, den Bau von Tiefgaragen in den Wohngebieten und plädiert für ein Angebot in den Bauvorhaben der Umgestaltung und Umwidmung.

Bei den neuen Ansiedlungen werden autofreie Stadtviertel mit dem Bau von Anrainerparkplätzen zu schaffen, damit kein Binnenverkehr notwendig ist den Vorzug habe

VERTIEFUNG DER PARKPLATZPLAN



NEUE ÖFFENTLICHE PARKPLÄTZE (VORSCHLAG GENEHMIGT MIT DER 6. ABÄNDERUNG ZUM PARKPLATZPLAN):

- FRISCHIN – STRASSE
- RENTSCHER STRASSE
- SIGMUNDSKRONER STRASSE
- RITTNER STRASSE (Seilbahn RITTEN – BOZEN)

BEREITS IM PLAN VORGESEHEN DIE P+R-PARKPLÄTZE

- SIGMUNDSKRON
- TALSTATION SEILBAHN JENESIEN
- TALSTATION SEILBAHN KOHLERN
- AUTOBAHNMAUSTELLE BODEN SÜD

NEUE ÖFFENTLICHE UND ANRAINERPARKPLÄTZE (VORSCHLAG GENEHMIGT MIT DER 6. ABÄNDERUNG ZUM PARKPLATZPLAN):

- TRIESTSTRASSE (PLATZ DRUSUSSTADION)
- GRIESER PLATZ

NEUE ANRAINERPARKPLÄTZE (VORSCHLAG GENEHMIGT MIT DER 6. ABÄNDERUNG ZUM PARKPLATZ PLAN):

- GERTRAUDWEG
- MAZZINI-PLATZ
- MARIA HEIMWEG
- FIUME-STRASSE
- WEGGENSTEIN-STRASSE
- ROVIGOSTRASSE
- ROENSTRASSE
- PFARRHOFSTRASSE
- ROMSTRASSE (Genuastraße)
- PALERMOSTRASSE
- RESCHENSTRASSE
- ROMSTRASSE (Galilei-Straße)

Die Planungsstrategien für die großen Infrastrukturen

Die Rolle des Masterplans ist es, „*die hinsichtlich Größe und Funktion bedeutendsten Infrastrukturen und Einrichtungen*“ in direktem Zusammenhang mit dem städtischen Mobilitätsplan 2020 festzulegen.

Bozen ist ein zentraler Knoten des Nord-Süd-Korridors für den Landesverkehr, den gesamtstaatlichen und den europäischen Verkehr und Gegenstand von Projekten und Arbeiten großer Tragweite von strategischer Bedeutung: Eisenbahntunnel für den Güterdurchzugsverkehr; die Verlegung der A22 in einem Tunnel mit Beseitigung des Viadukts, das die Stadt durchschneidet; die Schaffung eines Rings: Ausbau der Einstein-Straße, Verlegung der SS12 in den Tunnel und Nordost-Umfahrung; Verlegung, bzw. Einhausung der bestehenden Uferstraße und Ausbau Verteilerstraßen im Industriegebiet und in den Stadtvierteln über die Wiederaufnahme der Verbindungsfunktion für die Rom-, Palermo- und Reschenbrücke.

Eine Neutrassierung der Autobahn durch Bozen mit der Verschmutzung durch die über 30.000 Fahrten täglich stellt ein Projekt für die Neugestaltung des Landschaftsbildes dar, das der Stadt ihre Rolle als Umweltzentrum im Herzen der Alpen wiedergeben kann. Eine neue Trasse muss sofort ausgearbeitet werden (eine Möglichkeit ist die Untertunnelung durch die Ortschaft St. Jakob in der Gemeinde Leifers und teilweise im Tunnel bis Kardaun verläuft). Dadurch würde man die größte trennende Barriere der Stadt beseitigen, das Areal für den Zugang nach Kohlern und zur Kirche St. Martin frei machen und es wäre eine Gelegenheit zur Entwicklung von innovativen Technologien für die Senkung der Schadstoffe.

Die Eisackuferstraße in ihrer heutigen Form und noch mehr das Projekt für ihre Verdoppelung ist ein tiefer Bruch im Stadtgefüge, eine Quelle für Luftverschmutzung und außerdem ist sie nicht fähig, die Verkehrsströme zu regeln und aufzunehmen. Die kritischen Punkte dieser Infrastruktur, besonders der stockende Verkehr in der Industriezone und die erschwerte Durchfahrt bei den Brücken stellen, zusammen mit der städtischen Umweltbelastung, den Grund dar, dass man den Durchzugsverkehr mit dem Projekt für die Trassierung der SS12 im Tunnel begünstigen sollte und dadurch den städtischen Straßen ihre Aufgabe als Verteiler- und Verbindungsadern zwischen den Stadtvierteln zurückgibt.

Notwendig erscheint auch eine neue Nordost-Umfahrung unter dem Hörtenberg für die Durchführung des Verkehrs von Jenesien, Sarnthein, Ritten und den Wohngebieten im Norden der Stadt, sowie der Ausbau der Einstein-Straße als Teil der Ringstraße und Erschließungsstraße.

Die strukturelle und strategische Planung, die der Mobilitätsplan 2020 zeichnet, muss, da die Realisierung von großen Infrastrukturen damit zusammenhängt, eine schrittweise Umsetzung vorsehen, und zwar in erster Linie den Bau der SS12 im Tunnel und die Maßnahmen, die in Zukunft (wenn auch in ferner) die endgültige Verlegung des Autobahnviadukts aus der Stadt ermöglichen.

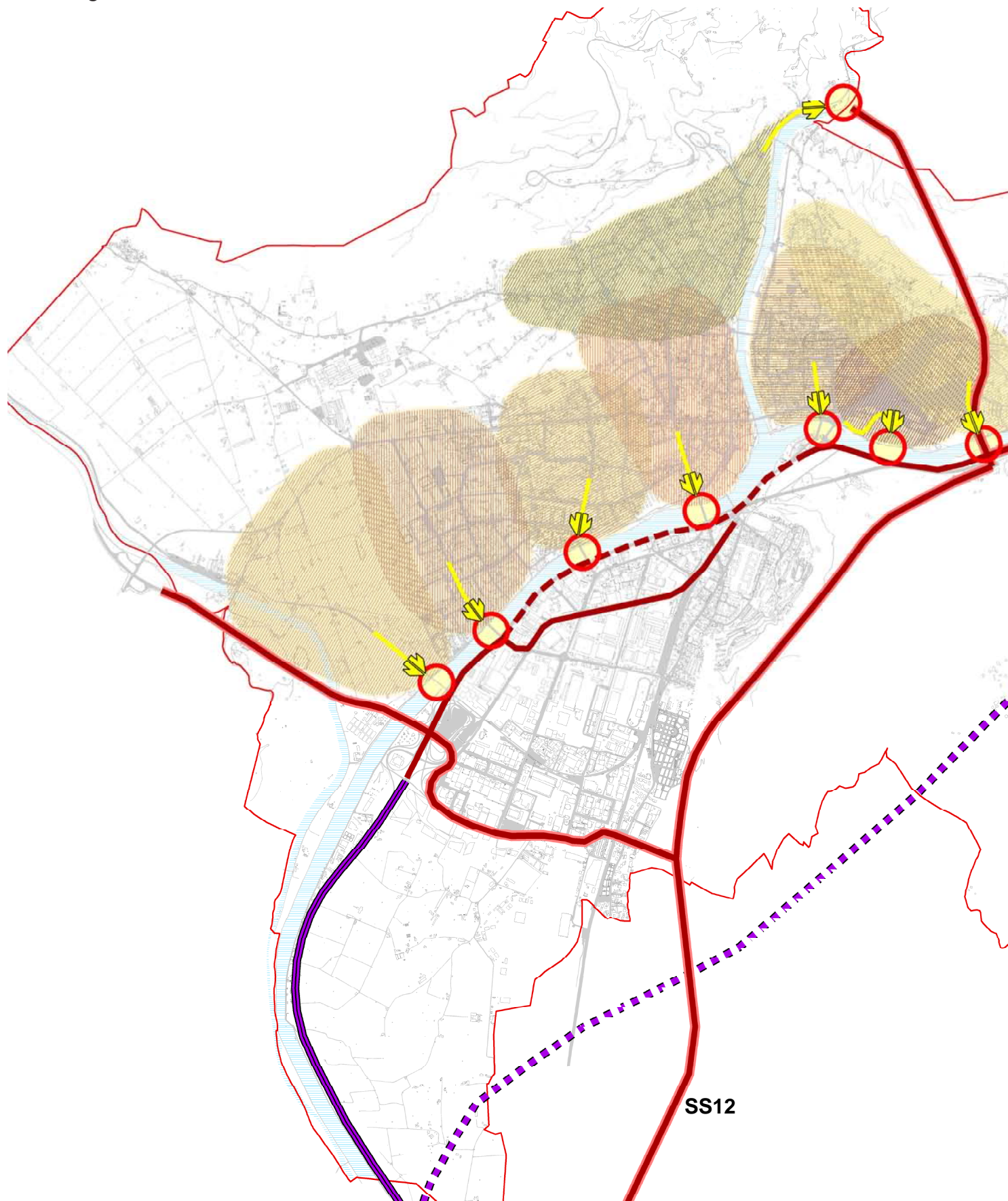
Für den Masterplan des BLP ist der erste Schritt die Übernahme der geplanten neuen Mobilität und der infrastrukturellen Umbauten wie sie vom Mobilitätsplan 2020 vorgesehen sind.

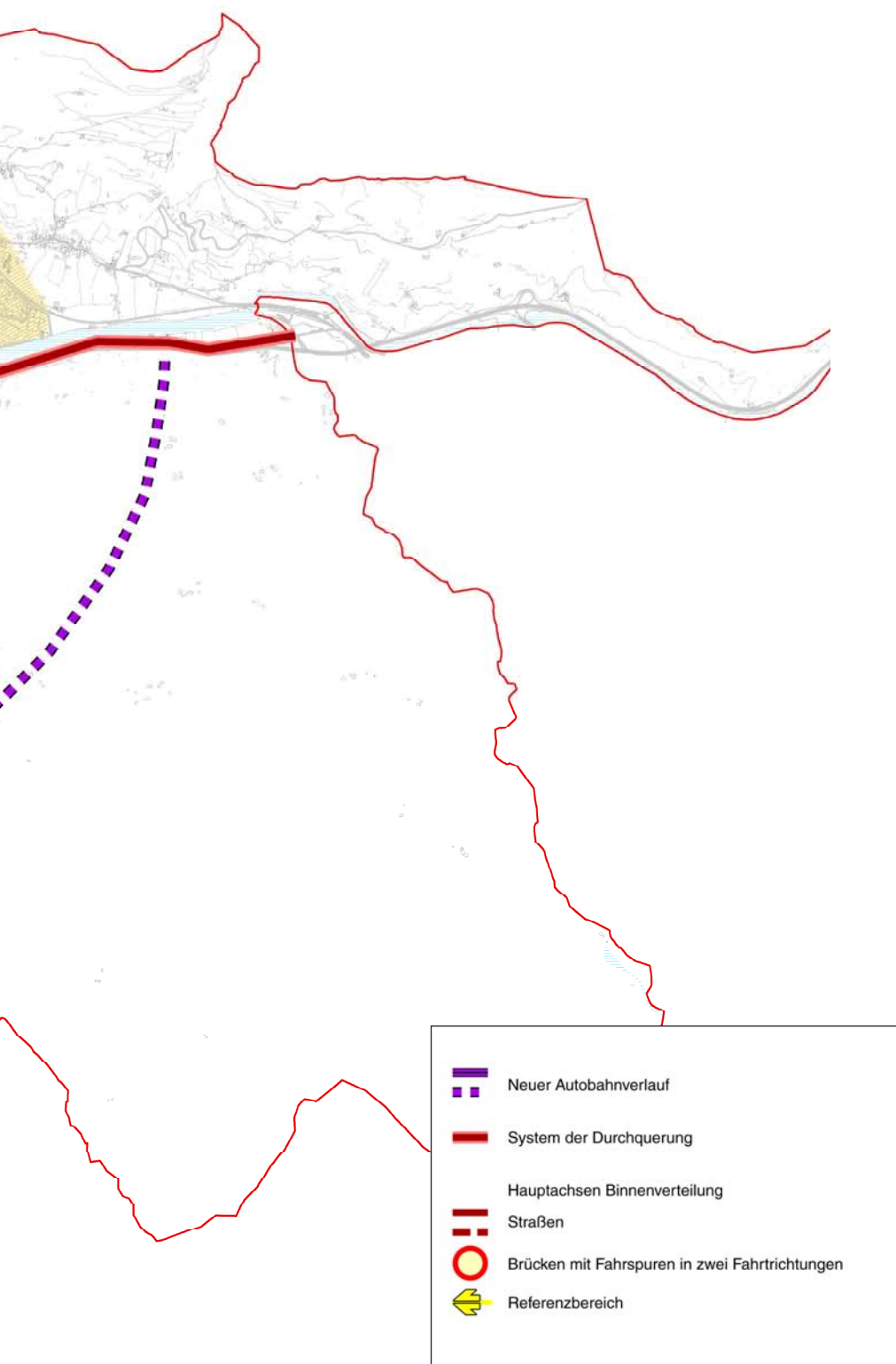
Diese Vision, die über das, übrigens nicht abgeschlossene, Modell der kammartigen Erschließung hinausgeht und auf die Beseitigung des Durchzugsverkehrs aus den Wohngebieten setzt, stellt die Bedingung für die Planung eines eingehenden und strukturellen Wandels für die urbane Aufwertung dar, die auf die Regeneration des linken Eisackufers und damit auf die Möglichkeit zur Vervollständigung des Uferparks ausgerichtet ist. Vom Uferpark aus besteht die Möglichkeit die „grünen Radian“ zu den Stadtvierteln Neustift und Europa und in die Industriezone und nach Oberau zu ziehen.

Die urbane Aufwertung ist möglich, wenn man auch die Eisackuferstraße neu auslegt. Wenn der Durchzugsverkehr und der Verkehr ins Zentrum das Ringsystem nutzen muss (Einstein-Straße, SS12 im Tunnel und Umfahrung Hörtenberg), kann die Uferstraße dem innerstädtischen Verkehr dienen. Sie kann unterirdisch verlaufen oder, wenn die neuen Bedingungen es erlauben, sogar abgeschafft werden, da die Straßen in der Industriezone, namentlich die Galilei- und Siemens-Straße, ihre Aufgabe übernehmen können. Das neue System ermöglicht auch einen besseren Zugang zu den Brücken, die ihrer Funktion als Verbindung zwischen den einzelnen Vierteln der Stadt voll nachkommen können.

Die Verbindung der im Tunnel verlaufenden Staatsstraße 12 zu den Innenstadtbereichen (Rombrücke und Trientstraße), die derzeit vom städtischen Mobilitätsplan 2020 nicht vorgesehen ist während sie vom endgültigen Entwurf des Masterplans gewünscht wird, kann eingehend über Verkehrssimulationen (die veranlasst werden müssen) studiert werden, um die Funktion als Zufahrt/Ausfahrt und Anschluss an die städtischen Straßen zu überprüfen, damit der von der Stadt selbst erzeugte Verkehr besser in der Stadt verteilt werden kann.

Durchzugs- und Einfallstraßen





3.6 Die Größe und die Zukunft von Bozen

Das Thema der **Größenbemessung** ist eine schwierige Frage, die nicht nur statistisch gelöst werden kann. Bozen wird so groß, wie Bozen groß sein will. Das heißt, dass die Bemessung nicht nur vom natürlichen Wachstum der Bevölkerung abhängt, sondern auch von den Visionen und somit von der Rolle als Hauptstadt und Nahtstelle, die offen ist für die Wirtschaft und die Kultur. Diese Entscheidungen werden die künftige Nachfrage nach Wohnungen und Räumen für die Wirtschaft und Kultur lenken. Es ist sicher notwendig die Frage des Umfangs des Plans von politischen und/oder ideologischen Verhandlungen und Debatten zu lösen, um das Argument im Rahmen des Bedarfs und der Perspektiven der Stadt abzuhandeln, ohne allerdings das Projekt der urbanistischen und funktionellen Aufwertung sowie die strategischen Ziele der Lebensqualität der Bewohner zu opfern.

Die vom Referat für Raumplanung gemachten Untersuchungen ergeben einen Wohnungsbedarf im Ausmaß von 4.000 Wohnungen (allein bezogen auf den Wohnungsbedarf) und 6.000 Wohnungen (wenn man die Wachstumsschätzung des ASTAT in Bezug auf neue Familien bis 2020 berücksichtigt).

Diese Voraussichten aufgrund heutiger Daten für 2020 sind das Ergebnis von Tendenzen, die die neuen Faktoren durch die Krise (die nicht vorhergesehen werden konnten und auch heute nicht vorhersehen werden können) nicht berücksichtigt. Besonders schwer hat die Krise den Immobilienmarkt getroffen, weil sogar die für Bozen unbekannten Phänomene wie leer stehende Gebäude und nicht verkaufte Immobilien vorhanden sind.

Der Umfang des Plans nimmt somit einen Wohnungsbedarf aufgrund vorsichtiger Schätzungen an, der im Lauf der Zeit zu überprüfen ist.

Es stehen verschiedene Mittel zur Befriedigung der Nachfrage zur Verfügung und es sind alle einzusetzen, um zu vermeiden, dass, wie in der Vergangenheit schon geschehen, Notlösungen befunden werden müssen.

Diese Mittel sind:

- Umwidmungsareale, in erster Linie das Bahnhofsareal
- Wiedergewinnung von leer stehenden Gebäuden
- Kubaturbonus für die energetische Sanierung des Baubestandes
- neue Erweiterungszonen.

Die Möglichkeit der Ausweisung neuer Erweiterungszonen steht bewusst an letzter Stelle, weil man der Überzeugung ist, dass entsprechend den Leitgedanken des Masterplans der Verbrauch von Grund möglichst eingeschränkt werden muss.

Der Beginn der Arbeiten zur Wiedergewinnung und Umwidmung erfordert häufig längere Zeit, die sich nicht mit der Wohnungsnachfrage vereinbaren lässt. Außerdem muss die bauliche, urbanistische und funktionelle Wiedergewinnung ein Ziel werden, das erreicht werden muss. Man muss also die Vorhaben für die Wiedergewinnung maximieren, denn, wenigstens in vielen Fällen, bleibt das Ergebnis hinter den Erwartungen zurück. Der Masterplan sieht deswegen einige Erweiterungszonen vor, die aber, im Vergleich zu den Erweiterungen der Vergangenheit, eher klein sind und insgesamt den Bau von ungefähr 1.000 Wohnungen erlauben.

Die bauliche und urbanistische Wiedergewinnung wird den sich bildenden Bedarf zum richtigen Zeitpunkt und in der entsprechenden Form decken.

Was den Grundbedarf für die wirtschaftlichen Tätigkeiten angeht, so ist man der Ansicht, dass die kürzlich jenseits der Einstein-Straße vorgesehene Erweiterung, auf den noch freien Flächen und einer besseren Nutzung der bestehenden decken kann.

Dieses Ausmaß bildet den Bezugsrahmen für die Strategie zur Deckung des Bedarfs an Wohn- und Geschäftsflächen in der Gegenwart und in Zukunft, wobei das strategische Ziel die Wiedergewinnung und die Aufwertung bestehender Räume sein muss und nicht die Bebauung nicht erschlossener Flächen.

VERTIEFUNG WOHNUNGSBEDARF



Würde man für die Bemessung das von den Landesgesetzen vorgesehene Schema anwenden, so müsste man als Nachholbedarf ausschließlich die in den Ranglisten des WOBI aufscheinenden Gesuche um Sozialwohnungen berücksichtigen, die laut Wohnbauinstitut 100 Ansuchen umfasst (weil die Restanfragen durch die in Bau befindlichen Wohnungen und durch die frei werden den Wohnungen befriedigt werden können). Für die zukünftige Nachfrage würde sich nach den Projektionen des ASTAT die Anzahl der Familien hingegen im Jahr 2020 auf 52.362 belaufen, was im Vergleich zu den 46.209 Familien zum 31.12.2008 einer Steigerung von 6.153 Familien gleichkäme mit einem entsprechenden Bedarf von mehr als 6.000 Wohnungen.

Nimmt man hingegen die Verfahren für die Bildung der Nachfrage nach Sozialwohnungen zum Bezug, ergeben sich folgende Parameter: Anfrage seitens WOBI ungefähr 1.000 Wohnungen (die 600 bis 2016 plus weitere 100 pro Jahr bis 2020), seitens der Provinz 330 Mietwohnungen für die Mittelschicht und seitens der Genossenschaft (schätzungsweise mindestens 1.200 Wohnungen), sodass sich eine Gesamtzahl von 2.530 Wohnungen ergibt. Wenn man

berücksichtigt, dass davon ungefähr 60% für Sozialwohnungen bestimmt werden sollen, müsste man in den neuen Erweiterungszonen weitere 1.700 Wohnungen für das private Bauwesen vorsehen, also insgesamt ungefähr 4.200 Wohnungen.

Diese zwei Schätzungen der Nachfrage, eine aufgrund der demographischen Projektionen und die zweite aufgrund der Markt- und Gesellschaftsdynamik, ergeben einen Bezugsrahmen, für den zu berücksichtigen ist:

- dass sich die demographische Entwicklung in der jüngsten Zeit sehr beschleunigt hat
- dass sich im Vergleich zu früheren Schätzungen der Planhorizont auf 2020 verschoben hat
- dass nicht die gesamte Nachfrage durch die Ausweisung von neuen Erweiterungszonen befriedigt werden muss, sondern ein großer Teil durch die in Bau befindlichen Wohnungen und durch die Wiedergewinnung und die städtebauliche Umwidmung zur Verfügung gestellt werden kann.

3.7 Die Bereiche für Umwidmung und Wiedergewinn

3.7.1 Die Umwidmungsareale

Die städtebaulichen Umwidmungsareale umfassen jene Bereiche der errichteten und nicht errichteten Stadt, die in einigen Fällen zeigen sie einen funktionellen Zerfall mit fehlendem urbanen Gerüst und schlechter Erreichbarkeit, andere wiederum zeigen baulichen Verfall, sie sind vom Typ her heterogen oder identitätslose leere urbane Räume. Wieder andere weisen Änderungen auf, die mit Einzelmaßnahmen ohne Ausstattung mit geringsten Standards umgesetzt wurden.

Diese Areale, die dringend aufgewertet und urbanistisch saniert werden müssen, können auch die Antwort auf die Wachstumsnachfrage sei es hinsichtlich Wohnungen oder Gewerbe sein, indem die bis heute angewendete Methode des Wachstums ausschließlich nach Westen und Süden mit der Inanspruchnahme neuer landwirtschaftlicher Gründe ins Gegenteil gekehrt wird.

Zwei große Areale für die urbanistische Umwidmung wurden ausgemacht: das auflassbare Areal **der Eisenbahn**, der **Bereich der Industriezone in der Nähe der Wohngebiete in der Romstraße und Oberau**.

Dazu kommen noch einige kleinere Areale in derselben Beschaffenheit und Lage (**ehem. Gorio, das Areal nördlich der Großmarkthalle** in der Nähe des Bozner Bodens und das **MeBo Centre** in Sigmundskron), sowie die **Kasernen**, die vom Herr aufgelassen werden¹.

Das Umwidmungsareal MeBo-Zenter wurde eingefügt, um endlich die derzeitige falsche Ausweisung zu beheben, wobei die künftige Umwidmung und die neuen Funktionen den wichtigen Mobilitätsknoten Sigmundskron einbeziehen und berücksichtigen müssen.

Die **Handwerkerzone in der Drususallee** kann, wegen der Möglichkeiten der Umwandlung, eine Rolle beim Wohnungsangebot und für das Dienstleistungshandwerk spielen.

Der Artikel 55 bis LG 13/97 Pläne für die städtebauliche Umstrukturierung: Das Instrument für schwierige Vorhaben

Der Plan für die städtebauliche Umstrukturierung (PSU) stellt, durch die Ergänzung der neuen Bestimmungen bezüglich der Vielzahl der möglichen Zweckbestimmungen mit den Ausgleichsregeln bezüglich der Aufteilung der Vergünstigungen in Bindung an die urbanistischen Entscheidungen, eine der größten Neuerungen dar, die mit der Reform des Raumordnungsgesetzes des Landes Südtirol eingeführt wurde.

Der wachsende Gegensatz zwischen den Bedürfnissen der wirtschaftlichen Entwicklung und der Unnachgiebigkeit einer raumplanerischen monofunktionalen Zoneneinteilung, wie die Bestimmungen zur Regelung der Vorhaben in den «Zonen für Gewerbeansiedlungen» hat den Gesetzgeber bewogen, Lösungen zu suchen, welche die Ausweisung mit Mischbestimmung ermöglichen, also Gewerbe, Dienstleistung und Detailhandel.

Die von der Änderung des Landesgesetzes 13/1997 vorgesehenen Artikel sehen vor, dass der Durchführungsplan für ein Gewerbegebiet auch eine Baumasse für Tätigkeiten des Dienstleistungssektors von (maximal)

¹ Die Auflassung der Huber-Kaserne ist bereits im Abkommen zwischen Staat und Land vorgesehen und fällt in das Ausmaß des BLP. Die Auflassung der Vittorio Veneto Kaserne wird hingegen vom Masterplan erhofft, auch wenn das nicht vom besagten Abkommen vorgesehen ist.

25 bis 40% für Gemeinden unter bzw. über 30.000 Einwohnern vorsehen kann. Außerdem ist Detailhandel für «Möbel, Baumaterialien, Brennstoffe, landwirtschaftliche Produkte, Automobile, Maschinen und Geräte sowie Getränke in Engros-Packungen» zulässig. Es ist zu unterstreichen, dass der von den geltenden Landesraumordnungsbestimmungen vorgesehene Durchführungsplan für schwierige Vorhaben nicht ausreichend ist und nur der eingeführte PSU imstande ist, eine Antwort auf die Ergänzung der urbanen Funktionen zu geben.

Einerseits ermöglichen die von der Reform vorgesehenen Neuerungen einerseits eine gewisse Flexibilität über Bestimmungen, durch die die mittlerweile nicht mehr anwendbare Monofunktionalität für ein Produktionssystem überwunden wird, das immer mehr zu einer Mischform neigt und Dienstleistungs- und Handelsfunktionen vereint und zudem eine ausreichende Möglichkeit gewährleistet urbane Funktionen zu ergänzen, besonders in den großen Gewerbegebieten der großen Orte, wie die Wohnung. Andererseits passen sie die urbanistische Struktur hinsichtlich der Möglichkeit an, verschiedene Arten und Verfahren von Vorhaben zu ergänzen und öffentliche und private Rechtsträger bei der Durchführung von Plänen zur urbanistischen Umwidmung einzubeziehen.

Der Art. 40 bis des LG 13/97 – Raumordnungsvertrag

In Umwidmungsgebieten kleineren Ausmaßes wie das ehem. Gorio und die Handwerkerzone Drususallee, für die eine Ausweisung als Auffüllzone oder Wiedergewinnungszone mit Durchführungsplan vorgesehen ist, ist die Inanspruchnahme der Vertragsurbanistik zur Regelung der Beziehungen zwischen öffentlicher Hand und Privat von Vorteil.

Das gleiche gilt für die Zonen, wo die bestehende Gewerbewidmung erhalten bleibt, aber eine Durchführungsplanung zur Neufestlegung der Gestaltung und Infrastrukturen unerlässlich erscheint, und für die neuen Erweiterungszonen, wenn sie klein sind.

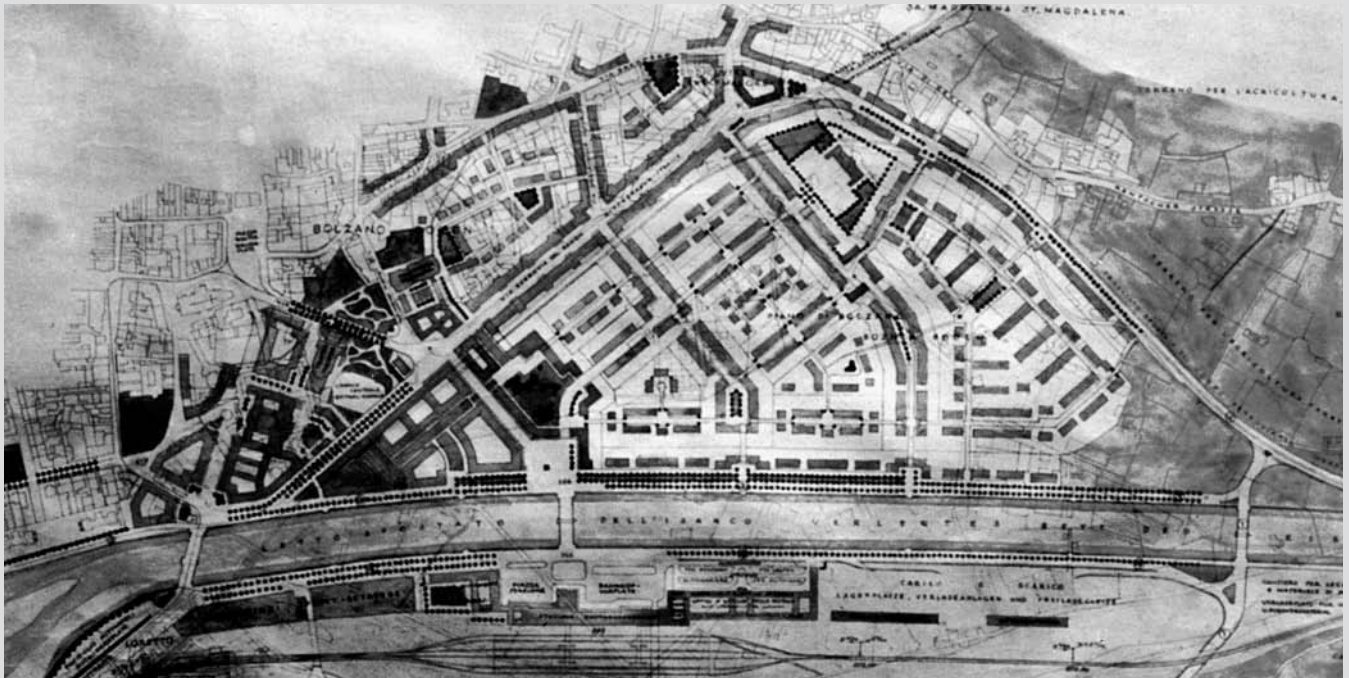
Der Artikel 40 bis des Landesraumordnungsgesetzes sieht bei Absatz 1 vor, dass „*Die Gemeinde kann Raumordnungsverträge mit Privaten oder öffentlichen Körperschaften abschließen, um im öffentlichen Interesse die Durchführung von Vorhaben, die im Bauleitplan ... vorgesehen sind, zu erleichtern*“ und bei Absatz 2 „*Die Raumordnungsverträge dienen der Deckung des Wohnungsbedarfes der ortsansässigen Bevölkerung, der Bereitstellung von Gewerbeflächen oder der Realisierung oder dem Betrieb von öffentlichen Bauten oder Anlagen.*“

Fall für Fall ist festzulegen, welches öffentliche Interesse verfolgt werden soll und dann, über die Vertragsurbanistik das Abkommen mit den einzelnen oder in einem Konsortium zusammengeschlossenen Eigentümern oder in einigen Fällen auch mit den Berufsverbänden abzuschließen, das den Erfolg der vorgesehenen Vorhaben mit Einhaltung des öffentlichen Interesses gewährleistet.

Die öffentlichen Ziele können den Anteil des sozialen Wohnungsbaus (gefördert oder öffentlich), die Ausweisung von Teilbereichen oder Baumassen mit öffentlicher Zweckbestimmung, eine rationellere Nutzung der Gewerbegebiete, aber auch den ausdrücklichen Ausschluss von Detailhandel betreffen, wenn dies angebracht erscheint. Außerdem könnte man über die Vertragsurbanistik, zur Beschleunigung der Verfahren, auch das künftige Aussehen des Areals festlegen (durch Vorschlag von Zoneneinteilung mit Festlegung der entsprechenden Bauparameter und Zweckbestimmungen) und so die Durchführungsplanung vermeiden.

VERTIEFUNG

DIE WIEDERGEWINNUNG DES BAHNHOFSAREALS



Das Projekt für den Ausbau der Brennerbahnachse sieht für den Güterverkehr zwischen Kardaun und Auer die Realisierung eines im Tunnel verlaufenden Durchgangsgleises vor, das zur Auflasung von großen Arealen des Güterbahnhofs führen wird.

Dieses Vorhaben sieht die Auflassung oder die Verlegung zahlreicher Funktionen der Eisenbahn vor, die derzeit in Bozen ihren Standort haben, und die Umwandlung des Bahnhofs von Mischbahnhof in Bahnhof für Passagiere.

Um diese wichtige Operation durchzuführen, die drei Institutionen – Gemeinde, Land und RFI – betrifft, haben die Parteien im Juli 2006 ein „Vereinbarungsprotokoll“ ausgearbeitet und unterzeichnet, in dem die Prinzipien und Verfahrensregeln der Operation festgehalten sind.

Durch Untersuchungen wurden die kritischen Aspekte bestimmt, die den Bahnhofsbereich kennzeichnen und dann die Ziele ausgearbeitet, die bei der Sanierung des Bahnhofsbereichs zu verfolgen sind, das wegen seiner Funktion, seines Standortes und seiner Größe für die gesamte Stadt wichtig und entscheidend ist. Unter den wichtigsten **kritischen Aspekten** kann man anführen: den Mischverkehr von Gütern und Passagieren, die Barrierewirkung der Bahnlinie, die Prozesse der Marginalisierung der angrenzenden Viertel, die schlechte Organisation des Mobilitätssystems, die Lärmbelastung und die Luftverschmutzung, die unpassende Nutzung von wertvollen urbanen Arealen.

Die allgemeinen **Ziele** kann man so zusammenfassen: Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs, Verringerung des privaten PKW-Verkehrs, Verringerung der Lärmbelastung und der Luftverschmutzung, Neuorganisation des Warentransports, Verbesserung der Lebensqualität im Areal des Bahnhofs und der angrenzenden Areale, Verringerung oder Beseitigung der Bahn-

linie als Barriere, Bremsung der urbanen Erweiterung und damit des Verbrauchs von landwirtschaftlichen Gründen.

Das vom Masterplan angenommene Wiedergewinnungsprojekt wird also zu einer Möglichkeit, einen wichtigen städtischen Bereich aufzuwerten, ein neues Gleichgewicht für die künftige Entwicklung der Stadt zu schaffen und das städtische und außerstädtische Mobilitätssystem ausgehend vom zentralen Knoten neu zu organisieren.

Das Bahnprojekt

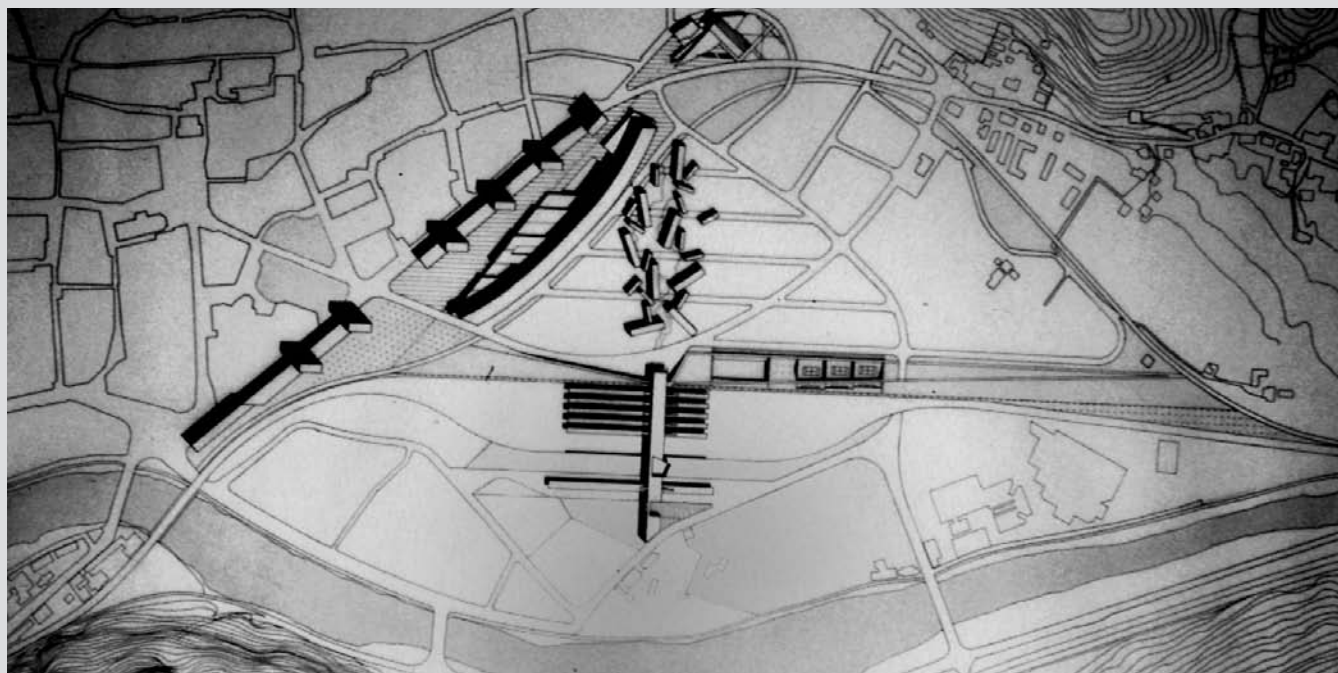
Die Prämissen für das Bahnprojekt sind die Warendurchzug zwischen Kardaun und Auer, die Verlegung der Anlagen für die Rollende Landstraße, die Verlegung der Waschanlagen, der Standanlagen und der Anlagen für Auto mit Bahn auf das Bahngelände in Boten Süd und die Verbindung des Bahnhofs Bozen mit der Abzweigung Industriezone mit: Erneuerung der Brücke, Bau eines Tunnels unter dem Virgl und die Verbreiterung des Bahndamms und der Eisenbahnbrücke über die Romstraße.

Die Beschaffenheit der Bahnhofsanlage nach den Forderungen von RFI muss bestätigt werden, und zwar: 8 Gleise mit einer Breite inklusive Bahnsteige von ungefähr 60 Metern, zu denen noch die notwendigen Räume für die zum Bahnhof gehörenden Einrichtungen kommen.

Was die Trassierung der Bahnlinie angeht, so hat die Verwaltung den Auftrag mit der Planung die Lösung zu finden, welche die obigen Ziele am besten erreicht.

Das urbanistische Projekt

Die Größe des Areals und das Ausmaß der vorgesehenen Arbeiten und Bauten machen das Vorhaben zu einem neuen Stück Stadt, das sich durch die hohe Durchsetzung mit ansiedelbaren Funktionen



und somit durch hohe Polyfunktionalität auszeichnen muss (Parks und öffentliches Grün, Plätze, Straßen und öffentliche Dienste, Wohnungen, Dienstleistungen, Handel und Handwerk).

Das Areal der Umwandlung, auf dem das städteplanerische und Eisenbahnprojekt umgesetzt werden soll, umfasst die Areale, die derzeit Eigentum von RFI sind, inklusive den Anschluss Nord zur Durchquerung Bozner Boden, das Areal des derzeitigen Busbahnhofs (falls die Möglichkeit der Verlegung zur Schaffung des Umsteigebahnhofs bestätigt wird), die eventuell erforderlichen Areale für unterschiedliche Trassierungen als derzeit, die angrenzenden Areale mit aufgelassenen oder auflassbaren Widmungen (z. B. ehem. AGIP-Zone oder Allgemeine Lagerhallen). Hinsichtlich der funktionellen Gliederung und der urbanistischen Parameter gilt:

- Die Beschaffenheit der ansiedelbaren Funktionen, die unterschiedlichen Sonnenbedingungen, die besondere geographische und orographische Situation des Areals und die Präsenz verschiedener Tätigkeiten in den angrenzenden Arealen lassen eine Standortansiedlung nach thematischen Bereichen für richtig erscheinen.
- Die großen öffentlichen Räume, vorwiegend Parks und öffentliche Grünanlagen, Plätze und Straßen, müssen den extensiven Faden der "Leere" nachzeichnen, der somit das tragende Element des gesamten städteplanerischen Projekts und seiner Anbindung an den Rest der Stadt sein wird.
- Es ist vorgesehen, dass ungefähr 40% der Grundstücke für öffentliche Flächen, Straßen und Parks, Grünflächen bestimmt werden und mindestens ein Drittel der realisierbaren Baumassen für den Wohnbau bestimmt wird.
- Der Baudichteindex für das gesamte Areal (inklusive

Bahnareal) wird voraussichtlich ungefähr $3,5 \text{ m}^3/\text{m}^2$ betragen, mit einer geringeren Dichte in den vorwiegend für den Wohnbau vorgesehenen Gebieten und einer höheren in den Gebieten mit anderen Zweckbestimmungen.

Das Mobilitätsprojekt

Der neue Bahnhof für Passagiere wird zum Mittelpunkt eines Systems, das auf demselben Netz die Fahrt von Fernzügen und Stadtbahnen mit hoher Frequenz und nahen Haltestellen gewährleistet, abgestimmt auf den Personennahverkehr auf Schiene, Straße und Aufstiegsanlagen und ergänzt von einem ausreichenden Parkplatzsystem und Radwegenetz. Der Bahnhof soll von beiden Fronten zugänglich sein, wobei der Zugang von und zur Altstadt für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen Personentransport und die andere Seite für den Privatverkehr vorgesehen sein soll.

Das Projekt für die Betreuung

Man muss ein komplexes Projekt ausarbeiten, das von den wichtigsten Trägern der Areals (Gemeinde, Land und RFI) gemeinsam getragen und betrieben werden muss. Das Einverständnis zwischen Gemeinde, Land und RFI, die Einsetzung der paritätischen Arbeitsgruppe und die Gründung der Gesellschaft "Bahnhofsareal Bozen – ABZ AG" mit der Aufgabe die gesamte Operation zu betreiben und nicht zuletzt die letzten Änderungen des LG 13/97 und besonders der Art. 55 bis für die Einführung der Pläne für die städtebauliche Umstrukturierung, stellen wichtige Voraussetzungen für die Rollen der verschiedenen Akteure dar und einen Beitrag für die Festlegung des einzuschlagenden operativen Wegs.

VERTIEFUNG INDUSTRIEZONE



Der als “Areal für urbanistische Umwandlung” ausgewiesene Bereich, wird einem Leitplan unterliegen, der die Planungsverfahren und die Vorhaben festlegt. Der Plan kann auch über einen Wettbewerb ausgearbeitet werden. Der Leitplan muss das Straßensystem enthalten, das für den anfallenden Einfall- und Binnenverkehr und die Verbindung in die anderen Bereiche der Stadt auszulegen ist, und die für diese vorgesehene Mischansiedlung einhalten. Die Durchführung erfolgt über Pläne für die städtebauliche Umstrukturierung im Sinne des Art. 55 bis, die im Wesentlichen mit den Losen zusammenfallen können.

Hinsichtlich der unterschiedlichen Ausweisungen sind folgende Prinzipien einzuhalten:

- In allen Losen sind Produktions- und Wirtschaftstätigkeiten zu bevorzugen.
- Die Areale neben den Losen, in denen die großen Produktionsbetriebe angesiedelt sind, müssen vorwiegend dem Gewerbe vorbehalten werden.
- Die Areale in der Nähe der Romstraße können vorwiegend zu Wohnzwecken und öffentlichen Zwecken ausgewiesen werden, mit Präsenz von Detailhandel für die Anrainer.
- Die Lose in Flussnähe sind vorwiegend für öffentliche Funktionen und Dienstleistungen auszuweisen.
- In den Losen in der Nähe der Autobahn ist die Ausweisung von Wohngebieten nicht möglich, solange die Autobahn nicht verlegt wird.
- Die Grünflächen müssen, ausgehend von der Belegung des linken Eisackufers, das gesamte Areal für die Aufwertung durchdringen und Wege, Erholungsbereiche für die Menschen, die dort arbeiten und leben, bilden.



VERTIEFUNG

EINKAUFSZENTRUM

Der Art. 44 bis "Gewerbegebiete mit besonderer Zweckbestimmung" des LG 13/97 sieht die Zonen für die Errichtung eines Einkaufszentrums mit Landesbedeutung in Bozen vor, wobei festgehalten wird, dass für diese Zone *"die Bestimmungen (...) bezüglich der Enteignung und der folgenden Zuweisung keine Anwendung finden"*.

Der Landesplan für die großen Verkaufseinrichtungen definiert das Einkaufszentrum als *"mittelgroße oder große Verkaufseinrichtung, in der mehrere Geschäfte in einem Gebäude mit einer spezifischen Ausweisung ihre Tätigkeit ausüben und gemeinsame Infrastrukturen und einheitlich geführte Dienste nutzen. Unter Verkaufsfläche eines Einkaufszentrums versteht man die Fläche, die sich aus der Summe der Verkaufsflächen der vorhandenen Einzelhandelsgeschäfte ergibt"*.

Der Landesplan befasst sich auch mit dem Problem der Mobilität, das durch das Einkaufszentrum entstehen kann: *"Die Möglichkeit einer Stärkung der Handelstätigkeit des Stadtzentrums könnte von einigen Kategorien von Bewohnern mehr als Gefahr denn Möglichkeit angesehen werden. Als größte Gefahr wird das vermehrte Verkehrsaufkommen und damit die Folge für die Luftverschmutzung verspürt"*. Es wird ausgeführt, dass *"die erforderliche Fläche des Einkaufszentrums von Bozen schätzungsweise ungefähr 20.000 m² betragen muss, um gegen die Konkurrenz anderer Städte zu bestehen und für die Verbraucher attraktiv zu sein"*.

Das Gesetz, die Ausführungen des Landesplans und das vom Masterplan angenommene Stadtbild führen zu einigen genauen Hinweisen hinsichtlich der möglichen Lösungen für die Standortbestimmung einer solchen Einrichtung in Bozen.

In erster Linie ist festzuhalten, dass die Dynamik, von der die großen Einkaufszentren am Stadtrand, häufig in der Nähe von wichtigen Knotenpunkten, betroffen sind, gleichzeitig Prozesse der Spezialisierung, der urbanistischen, baulichen und funktionellen Aufwertung und ebenso Auflassung und Zerfall bewirken. Die Untersuchungen in den Unterlagen des Landesplans für die großen Verkaufsstrukturen unterstreichen viele kritische Faktoren, die manchmal sogar die Erwartungen auf niedrigere Verbraucherpreise gewährleisten. Auch die für Bozen für notwendig erachtete Größe von 20.000 m² ist im Rahmen der Einsparung beim Grundverbrauch ist bedeutend.

Es handelt sich also um Erwägungen, die in irgendeiner Weise eine Entscheidung, die vor Jahren logisch und wünschenswert erschien, in Frage stellen.

Aufgrund dieser Ausführungen setzt eine allfällige Unterbringung im Gemeindegebiet von Bozen voraus:

- Einen Standort, der:
 - die Auswirkungen des Verkehrs aus dem Land minimiert
 - für die Stadtbewohner leicht erreichbar ist und dadurch keine neuen Stauungen verursacht.
- Nicht zu planen ist die Ansiedlung
 - in der Industriezone, die von Prozessen des urbanen Wan-

dels und der Wiederbelebung betroffen ist, weil dadurch die funktionelle Mischung beeinträchtigt würde und der Verkehr in einem Areal, das durch das Projekt der im Tunnel verlaufenden SS 12 und der Verlegung der Eisackuferstraße urbanistisch aufgewertet werden soll, stark zunehmen würde.

- in der Stadt, auch wenn dafür Grundstücke frei werden sollten.

Im Masterplan sind das Bahnhofsareal und/oder die Areale in der Nähe, die möglicherweise eine Umwidmung erfahren, als Zone angesehen, die für die Unterbringung einer großen Verkaufsstruktur, wie einem Einkaufszentrum, am besten geeignet ist.

In diesem Areal sind nämlich vorgesehen:

- große urbanistische/funktionelle Wandel
- die Schaffung eines Verkehrsknotens, der städtische und außerstädtische Straßen verbindet

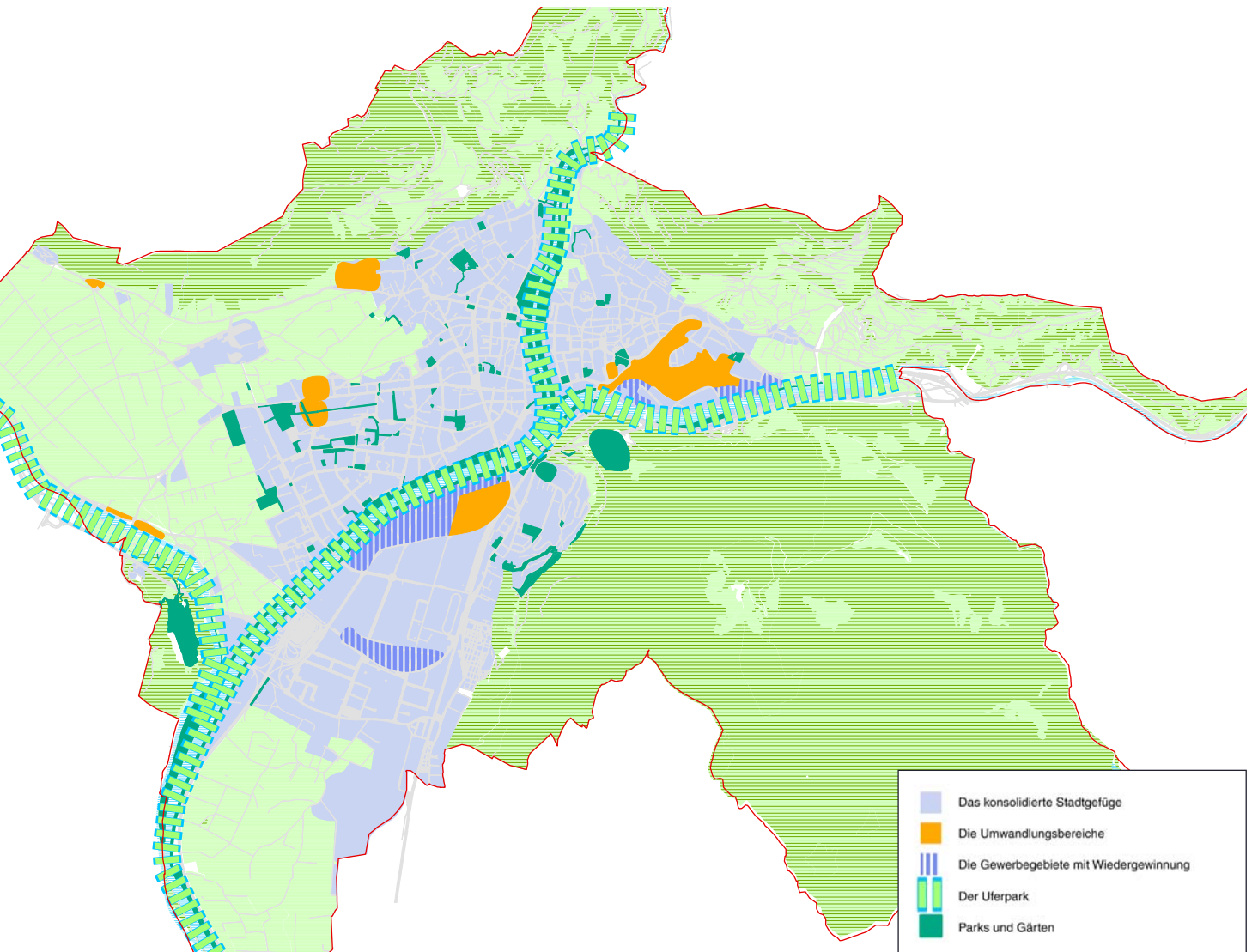
Außerdem würden große Flächen für urbane Nutzung (Wohnungen, Dienstleistungen und Handel, Grünflächen, öffentliche Einrichtungen, usw.) frei werden.

Die Standortbestimmung für das neue Einkaufszentrum muss in jedem Fall mit der neuen Trassierung der Eisenbahn, die auf die Realisierung der Durchzugstrasse für den Güterverkehr auf neuen Brennerbahnlinie folgen muss (zwei mögliche Trassierungen sind nach den Voruntersuchungen möglich: eine Verlängerung durch den Hörtenberg und eine Verlegung zum Eisack hin), und mit der Neugestaltung des städtischen und außerstädtischen Mobilitätssystems vereinbar sein.

Die Ausweisung der neuen Zone für die Schaffung des Einkaufszentrums im neuen BLP oder der Vorausvariante wird durch ein transparentes und demokratisches Genehmigungsverfahren gewährleistet, in Absprache zwischen Gemeinde und Landesverwaltung.



Das System der Umwandlungen



3.7.2 Die Gewerbegebiete mit urbanistischer Wiedergewinnung

Die Gewerbegebiete von Bozen haben ferne Ursprünge und die auftretenden kritischen Punkte sind häufig durch den Prozess der Ansiedlung des jeweiligen Betriebes mit seiner Erweiterung, Auflassung und manchmal dem Wiederaufbau beeinflusst. Im Lauf der Zeit hat sich eine Situation von gleichzeitiger Unternutzung und mangelnder Auslastung, Zerfall und im Gegensatz dazu konsolidierten Betrieben in Gebäuden guter Qualität ergeben.

Der Bereich des **Industriegebietes zwischen Eisackuferstraße und Siemens-Straße** bildet einen zerfallenen Abschnitt mit vorhandenen Lücken, aufgelassenen Betrieben und gleichzeitig doch neuen Vorhaben der privaten und öffentlichen Hand. Der Masterplan will eine Aufwertung durch Maßnahmen auf öffentlichen und privaten Räumen erreichen, indem mit einem ganzheitlichen Projekt, das im Rahmen der für die

Gewerbegebiete zulässigen Zweckbestimmungen die Mischnutzung mit einer Verbesserung der Grünflächen und des öffentlichen Personennahverkehrs gewährleistet, das ganze Gebiet aufgewertet und wieder belebt. Die Wohnbestimmung wird nur im ausmaß des Anteils für Dienstwohnungen und allfällige zeitweilige Nutzung vorgesehen.

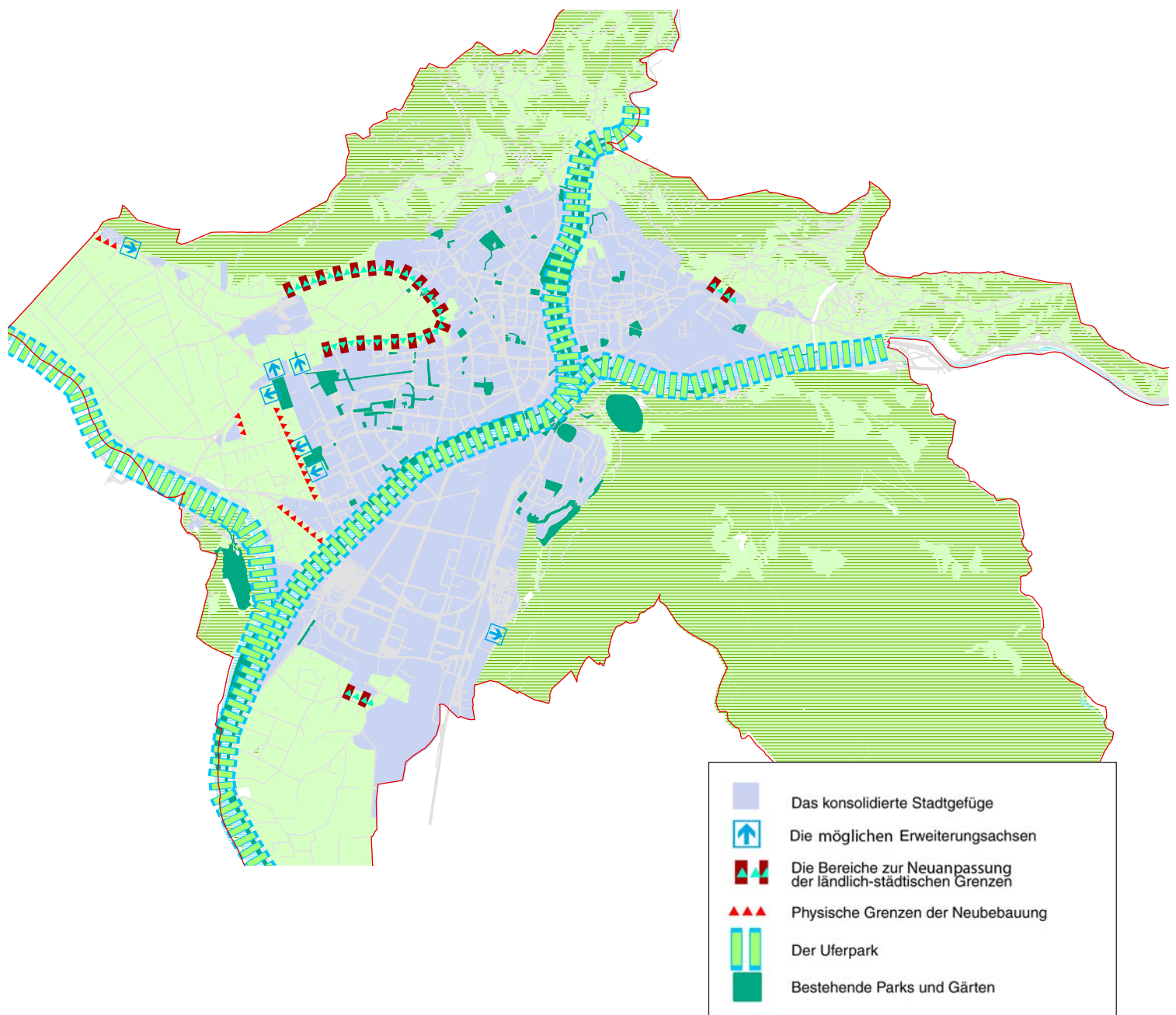
Die **Handwerkerzone Bozner Boden**, die als Bereich mit Wiedergewinnung und Sanierung ausgewiesen ist, bleibt als Gewerbegebiet bestehen, wobei die Wohnfunktion, soweit bestehend, erhalten bleibt. Die **Allgemeinen Lagerhäuser**, die wegen der Verkleinerung ihrer ursprünglichen Funktion als großer Raum nicht ausgenutzt sind, könnten für urbane Funktionen wieder gewonnen werden, wenn auch eine Wohnbestimmung wegen des fast das gesamte Jahr im Schatten liegenden Standort ausgeschlossen ist. Der Bereich der Allgemeinen Lagerhäuser könnte eine genaue funktionelle Zweckbestimmung finden, sobald der Umfang des Vorhabens für das Bahnareal festgelegt ist.

Das **Gewerbegebiet von Gemeindeinteresse** im Bogen der Bahnlinie Meran stellt einen besonderen „urbanistischen Bruch“ dar, der durch die Ansiedlung ohne infrastrukturelle Ausrichtung bewirkt wurde. Die angesiedelten Betriebe haben häufig mit logistischen Problemen und Problemen der Zugänglichkeit zu kämpfen und in vielen Fällen ist eine Erweiterung und eine Umwandlung ausgeschlossen.

Für dieses Gebiet sieht der Masterplan, in enger Abstimmung mit den Eigentümern und den Unternehmerverbänden (Handwerker und Industrielle), die Vorgehensweise mit einem Durchführungsplan vor. Vorgehen ist dafür das Modell über die Schaffung von „*Rotationszonen und –gebäuden*“, um die Vorhaben koordiniert und schrittweise durchführen zu können. Es handelt sich sicher um eine komplexe Operation, für die auch Formen der Vergünstigungen vorzusehen sind.

Eine eigene Möglichkeit kann auch in der Verfügbarkeit von Arealen und Räumen bei letzten Vorhaben des Handwerkerverbandes in Bozen und Leifers gefunden werden.

Neue Ansiedlungen und Neuanpassung der Grenzen



3.8 Die Achsen für die neuen Ansiedlungen

Die Befriedigung des Wohnungsbedarfs, der ab sofort zu beginnen ist, kann nicht durch eine weitere Besiedlung bei den letzten Erweiterungen in der Reschenstraße gesucht werden und andererseits ist die Auffüllung der wenigen freien Räume im bestehenden Stadtgefüge auch keine Lösung.

Das Prinzip des Plans ist der Wille zum Wachstum und zum Bauen auf dem Gebauten ohne weiteren Bodenverbrauch. Somit stützt man sich auf einige kleine landwirtschaftliche Gebiete, die ertragsmäßig nur eine kleine Rolle spielen und nur eine geringe landschaftliche und ökologische Funktion haben.

Die bauliche Entwicklung wurde so ausgelegt, dass kein Wachstum mehr in den Arealen erfolgen soll, wo in den letzten Jahren die urbanistische Belastung besonders groß war. Deswegen sind Vorhaben aufgeteilt auf die verschiedenen Viertel und entlang der Achsen der Stadt vorgesehen, wobei die vorgesehene Form mit Grünkeilen von allen Kardinalpunkten eingehalten wird.

Das Zeichen der „Grenze für die neuen Bebauung“ wurde eingeführt, um die Bindung zum Bauen im land-

wirtschaftlichen Grün auf jene Gebiete in der Ebene zu verstärken, wo keine anderen Schutzbindungen vorhanden sind.

Die **Kaktussiedlung** wird ausgewiesen, um Baumassen, die in der Gefahrenzone H4 errichtet wurden, eine Lösung zu bieten. Die Zone kann im BLP oder in einer Vorausvariante nur ausgewiesen werden, wenn die für die Sicherung der Gefahren H4 und H3 vorgesehene hydrogeologische Studie eine Verlegung vorsieht. Hinsichtlich der Methode für die Leitung dieser Verlegung dieser Baumassen in die als Erweiterung ausgewiesene Zone (kostenloser Abtritt des Areals seitens der beantragenden Eigentümer, allfälliger Kubaturbonus für die Verlegung von bereits realisierten Baumassen) wird es Aufgabe des Bauleitplans oder der Vorausvariante sein, sie über die Bestimmungen des Plans festzulegen.

Für die **Zone jenseits der Reschenstraße** hat man einen relativ niedrigen Bebauungsindex ($2,50 \text{ m}^3/\text{m}^2$) vorgeschlagen, weil zusammen mit den neuen Wohnungen auch ein Park in diesem Stadtteil geschaffen werden soll, in dem Grünzonen fehlen.

In den **Zonen der Drususallee** sind normale Erweiterungszonen vorgesehen, wobei die bestehenden und/oder bereits bewilligten Baumassen zu berechnen sind, um die Mehrkubatur genau festlegen zu können.

In der **Zone Pfarrhofstraße** gibt es zwei Gebäude unter Denkmalschutz, der ihre Nutzung beschränkt. Man schätzt, dass von der realisierbaren Baumasse nur 40% für den neuen Bedarf genutzt werden können.

Mit dem Masterplan wurde eine neue Art von Vorhaben eingeführt, die als „**Bereiche der Neuanpassung der urbanen-ländlichen Grenzen**“ bezeichnet werden. Es handelt sich um ein Vorhaben, das der Plan nicht genau umreißt, da man, auf geeigneter Ebene, spezifische Möglichkeiten der Umwandlung von heute als landwirtschaftliches Grün ausgewiesene Areale bestimmen muss, weil in diesen Gebieten Mehrfamilienhäuser existieren. Wo es möglich und notwendig ist, ist Wohnbau auszuweisen und wo es möglich und notwendig ist, öffentliches Grün. Dabei wird der Willen unterstrichen und betont dass das bestehende Landwirtschaftsgebiet als Ressource (städtisches landwirtschaftliches Grün) nicht im Mindesten angegriffen wird.

Im Moritzinger Grünkeil ist die derzeitige Grenze der Zone unter besonderem Schutz in einigen Bereichen nicht logisch, und zwar in der Mendelstraße und im Weinbergweg, weil Gebäude und Gebäudekomplexe dort stehen, die in den 50er- und 60er-Jahren errichtet wurden und mehr als 500 Bewohner zählen. Diese Gebiete sollten richtigerweise als Auffüllzonen ausgewiesen werden.

Konkret handelt es sich darum, die Areale zu bestimmen, die die Beschaffenheit als Wohnbauauffüllzonen aufweisen und mittels Vertragsurbanistik (Art. 40 bis des LG 13/97) beschränkte Anteile für die Errichtung von gefördertem und privaten Wohnbau (innerhalb von zulässigen 30%) und/oder öffentliche Grünzonen für diese Teile der Stadt vorsehen, wo diese fehlen.

3.9 Das energetische Ausmaß des Plans

Projekt CO₂-Senkung und Energiegewinnung aus erneuerbaren Quellen

Zusammen mit 200 weiteren europäischen Städten hat Bozen kürzlich in Brüssel den “Pakt der Bürgermeister” unterzeichnet, mit dem die sich verpflichten, die CO₂-Emissionen der eigenen Städte über den vom EU-Plan gesetzten Wert zu senken.

Diese Entscheidung bewirkt, dass im Masterplan auch Bestimmungen und Infrastrukturplanungen enthalten sind, die die Erreichung dieses Ziels ermöglichen.

Was die Planung der Infrastrukturnetze besonders für die neuen Bauzonen angeht, so ist der Ausgangspunkt der, dass man die CO₂-Emissionen in den Wohnzonen verringern will. Dazu muss man die Energieproduktion in Randgebiete verlegen und Zentralanlagen und Fernheiz- und Fernkühlnetze vorsehen. Die Fernheizung/Fernkühlung wird somit zu einer Infrastruktur von wesentlicher Bedeutung, sowohl für das gefestigte Stadtgefüge als auch für neue Wiedergewinnungs- und Erweiterungszonen. Und so ist diese Einrichtung auch in die Landesbestimmungen einzufügen.

Die Anlagen für die Energieerzeugung müssen mit Wärmerückgewinnung, Biomasse oder möglichst CO₂-neutralen Brennstoffen betrieben und nach Möglichkeit untereinander gekoppelt werden, um die Wartungsarbeiten zu ermöglichen und allfällige Notfälle zu bewältigen. Es sind alle Möglichkeiten für die Nutzung von erneuerbaren Energiequellen und billiger Energie auszunutzen.

Es ist deswegen von Vorteil, dass die Energieproduktion mit „Inseln“ an das Stadtgebiet angepasst wird an Stelle von „Strahlenkreuzen“, um die Abmessungen der Leitungen und die Wärmeverluste durch die Überlänge der Netze zu vermeiden.

Die **Müllverbrennungsanlage** ist aus diesem Gesichtspunkt von strategischer Bedeutung für die Energieproduktion, auch wenn die Lage am Stadtrand die Nutzung für das gesamte Gebiet beschränkt. Die Verbindung mit der Müllverbrennungsanlage könnte in die Richtung des Gewerbegebietes jenseits des Eisack, in Richtung Norden bis zum Krankenhaus und in das Gebiet zwischen Drususallee und Eisack bis zur Romstraße verlaufen.

Die weiteren Anlagen könnten, zum Beispiel, in der Zone am Fuße des Virgl errichtet werden und einen Teil der Altstadt, das Bahnhofsgelände und die Viertel Rentsch und Bozner Boden versorgen, sowie am Eingang des Sarntals, um das Viertel Gries und den Rest der Altstadt zu versorgen.

Eine weitere Möglichkeit ist die Nutzung der **Erdwärme**, besonders für die Neubauten, die aus dem Gesichtspunkt der Energieversorgung autark sein sollten. Allerdings gibt es die Bindung der Trinkwasserschutzge-



biete, die fast auf dem gesamten Stadtgebiet herrscht. Nur in der Zone von Sigmundskron wäre derzeit die Verwirklichung einer Geothermianlage möglich. Es wäre von Nutzen die Vereinbarkeit von Erdwärmennutzung und Trinkwasserschutzgebiet zu überprüfen, um die Nutzung einer CO₂-freien Energieform zu ermöglichen, die zudem derzeit ziemlich hohe Produktionseffizienz erreichen lässt.

Ein weiterer Weg in Richtung einer immer größeren Energieproduktion aus erneuerbaren Energiequellen ist die Nutzung des städtischen Verlaufs des Eisack für die Stromproduktion. Allerdings erfordert dieser Weg eine Änderung der Bindungen für die Trinkwasserschutzgebiete.

Die Differenzierung der Energieproduktion mit Inseln bedeutet auch, die Stadt in direktem Kontakt mit Innovation und den Versuchen erneuerbarer Energie zu halten.

Um allerdings das Ziel zu erreichen, das sich die Stadt gesetzt hat, ist es von grundlegender Bedeutung, dass die Energieplanung unter der Regie einer einzigen Behörde erfolgt, die die Aufgabe hat abzuwägen, welches die besten Lösungen im Verhältnis zu den verfügbaren Ressourcen und den bestehenden Infrastrukturnetzen sind.

Alle vorgesehenen Vorhaben unterliegen der SUP (Strategischen Umweltprüfung) nach der Richtlinie 42/2001/EG und somit ist die Ausarbeitung eines Berichts zur Umweltverträglichkeit nach Konsultationen mit den zuständigen Behörden erforderlich. Die Ergebnisse werden dann bei der Entscheidung bewertet, welche Auswirkungen die Vorschläge auf die Umwelt haben können und die Alternativen die zur Erreichung der Ziele, besonders die Verringerung der CO₂-Emissionen.



Die Vorhaben an bestehenden Gebäuden

Der strategische Entwicklungsplan der Gemeinde sieht vor, dass der Baubestand der Stadt Bozen energetisch saniert werden muss, um ihn auf den Standard KlimaHausB für Privatgebäude und KlimaHausA für die öffentlichen Gebäude zu bringen. Diese Maßnahme kann in 10/15 Jahren realistisch sein.

Sollte man nicht endlich die Energieeffizienz des Baubestandes verbessern, wird man das Energieproblem in Italien (und Bozen ist keine Ausnahme) nie lösen. Die Daten der EU sprechen eine klare Sprache: 42% des Energiebedarfs und 50% des Erdgases fließen in die öffentlichen Gebäude und die Wohngebäude. Es ist also notwendig, einen umfassenden Plan für die energetische Sanierung des Baubestandes auszuarbeiten. Eine Halbierung des Verbrauchs würde bedeuten, dass man endgültig die Energiekrise überwinden kann, und das zum Vorteil aller Wirtschaftsbereiche.

Das energetische Ausmaß des Plans erfordert Maßnahmen, die den Verbrauch von Boden, Wasser, Energie, Rohstoffen verringern und auch für die Verringerung der Emissionen wirksam sind (Gas, Lärm, Abfälle).

Die Maßnahmen für die energetische Sanierung des Baubestandes ist nicht nur ein technisches, sondern vor allem ein wirtschaftlicher und finanzielles Problem.

Die Beschaffenheit des Gebäudes, das in der Regel an Energieeffizienz gewinnen muss (und das prozentuell den Großteil der Baumasse und des Verbrauchs ausmacht), ist das Mehrfamilienhaus mit Dutzenden von Wohnungen, das von der Nachkriegszeit bis praktisch gestern Standard war. Solche Gebäude weisen sehr zersplitterte Eigentumsverhältnisse auf und die Eigentümer haben einen sehr unterschiedlichen wirtschaftlichen, sozialen und altersmäßigen Hintergrund (also mit sehr unterschiedlichen finanziellen Möglichkeiten und unterschiedlicher Lebenserwartung), sodass Vorhaben, die ein Einvernehmen zu Ausgaben mit einer Amortisierung von 8 bis 10 Jahren erfordern, nahezu unmöglich sind.

In Europa kann man drei verschiedene Wege verfolgen:

- Begünstigung/Steuerbefreiung der ESCO (Energy Service Company) und der entsprechenden Contracting-Tätigkeiten oder Förderung von Privatgesellschaften, die sich für die Gebäudesanierung voll oder teilweise auf ihre Kosten anbieten im Tausch gegen wirtschaftliche Vorteile über x Jahre wegen der erreichten Energieeffizienz des Gebäudes
- Ausweitung zur Möglichkeit für die ESCO Energieeffizienztitel (so genannte Emissionszertifikate) auszustellen, die sie an Gesellschaften verkaufen, die Energie produzieren, die darüber verfügen müssen
- Steuervergünstigungen, Italien hat mit dem Haushaltsgesetz 2007 eine ausgezeichnete Steuervergünstigung ausgedacht (Einkommenssteuerverringerung um 55%), die aber am Fehlen einer allgemeinen und genauen Berechnungsmethode und am Fehlen einer Kontrolle seitens echter Zertifizierungskörperschaften, die Dritte sind, krankt.

Diese Mittel haben bis heute sehr bescheidene Ergebnisse gebracht. Also muss man gezielte wirtschaftliche Anreize finden. Man könnte vorsehen, dass ein saniertes Gebäude einen Kubaturbonus in Form von Aufstockung erhält, wenn dies möglich ist und/oder im Rahmen eines Energiedurchführungsplans realisiert wird. Der Vorschlag ist im Grunde einfach und für eine kompakte Stadt wie Bozen geeignet. Um den Wohnungsbedarf zu befriedigen muss man das Augenmerk für das Wachstum der Stadt, da man das umliegende wertvolle landwirtschaftliche Grün nicht angreifen will/kann, in die Höhe richten.

Kurz gesagt: man bewilligt die Aufstockung eines Gebäudes um ein Stockwerk und ermöglicht den Verkauf der realisierten Kubatur auf dem freien Markt, um die Finanzierung der energetischen Sanierung für das gesamte Haus gewährleisten. Und alles mit spezifischen Garantien: seitens der Gemeinde, die die Baukonzession erlässt; seitens der KlimaHaus-Agentur, die in Südtirol als einzige zur Zertifizierung befugt ist mit strengen Rechenprotokollen und Kontrollen über das gesamte Verfahren (Projekt, Baustelle, fertiges Gebäude). Ohne Einhaltung der Protokolle (also bei fehlender Entsprechung von Projekt und Endprodukt) wird der Gemeinde die Ausstellung der Bewohnbarkeitserklärung untersagt.

Der Kubaturbonus ist gestaffelt: verbessert man auf Klasse C erhält man 15%, bei Verbesserung auf Klasse B hingegen 20%. Die Rechenmodelle sind klar und eindeutig. Bei den Immobilienpreisen in Bozen (2.900 – 6.000 Euro/m²) ergibt sich auch für die Eigentümer in den eher billigen Zonen eine Lösung mit Kosten Null.

Ein Beispiel: ein Wohnhaus mit 40 Familien, das um ein Stockwerk erhöht wird, hat aus dem Verkauf der 8 Wohnungen infolge der Aufstockung einen Erlös von ungefähr 2,7 Millionen Euro (bei einem Preis von 3.000 Euro/m²). Für den Einbau der Volldämmung, den Austausch aller Fenster und Türen und der Heizanlage sowie der Finanzierung der Aufstockung ergeben sich Ausgaben von insgesamt 2,6 Millionen Euro.

Das bedeutet Vorteile für alle: die Hausbewohner werden für immer mindestens halbierte Heizkosten haben und ein aufgewertetes Haus; die Bauunternehmen haben Arbeit über Jahrzehnte; die Gemeinde steigert ihre Einnahmen über die Baukostenabgabe und erhält eine kompaktere Stadt, also insgesamt effizienter, weil in Zonen gearbeitet wird, die bereits ausreichend erschlossen sind; die Umwelt insgesamt, weil für die Bewältigung des Wohnungsbedarfs kein neuer landwirtschaftlicher Grund notwendig ist und weil gleichzeitig die CO₂-Emissionen stark verringert werden.

Für die Sanierung der Gebäude unter Denkmalschutz ist das Problem schwieriger zu lösen. Zu einem späteren Zeitpunkt kann man an die Einrichtung Kubaturkreditbank innerhalb der Gemeinde denken, das mit den "virtuellen" Kubaturbonus handelt, die von jemand erworben werden, der ein Gebäude unter Denkmalschutz, das nicht erweitert werden kann, energetisch saniert. Das Guthaben wird ausschließlich über die Gemeinde an Personen abgetreten, die neue Gebäude in umgewidmeten Arealen errichten oder Abrisse und Wiederaufbau vornimmt.

Die Planung der Netzinfratstrukturen

Die Untersuchung der bestehenden Versorgungsnetze und die Bewertung der kritischen Punkte und der Möglichkeiten im Verhältnis zu neuen städtischen Entwicklungen zeigt:

- dass keine besonderen Probleme der Versorgung und Verteilung auf dem Gebiet der Stadt Bozen bestehen; die Netze haben einen guten Effizienzgrad und sind nicht überholt;
- es gibt keine besonderen Schwierigkeiten oder Probleme, die die neuen Zonen des Stadtgefüges und die neuen im Masterplan – Vorplan zum BLP vorgesehenen Erweiterungen beschränken, beeinträchtigen und/oder bedingen könnten. Eine einzige Bindung ergibt aus der Schaffung neuer unterirdischer Transportsysteme, die, bei Überschneidung mit Infrastrukturen eine Neuverlegung derselben vorsehen müssen, wenn dies möglich von Vorteil ist;
- die spezifischen und lokalisierten Vorhaben im Verhältnis zu den Planungen des Masterplan betreffen vorwiegend das Infrastrukturnetz wie:
 - Verlegung eines neuen Abwassersammlers entlang des Eisack, der den bestehenden ergänzt/ersetzt, für das Bahnhofsareal, der belebten Industriezone, den Virgl und zugunsten des bestehenden Netzes, das entlastet wird;
 - Nutzung der bestehenden Leistung der Hebeanlage für Abwasser in Sigmundskron (Pumpstation in Sigmundskron für die Gemeinden Terlan und Andrian, unter Führung von ECO-CENTER);
 - Ausbau des Regenwassernetzes in der Zone jenseits der Reschenstraße – Einstein-Straße und Anschluss des Kanals am Bergfuß an den darunter liegenden in der Vittorio Veneto Straße;
 - Einbau einer neuen Umspannkabine im Areal der Kasernen in der Vittorio Veneto Straße oder in deren Nähe, damit die Stromversorgung im Falle der Umwandlung in Wohngebiet abgedeckt und gewährleistet ist.

Als neue Infrastruktur für die neuen Erweiterungszonen wird hingegen die Sammlung des Biomülls in unterirdischen Unterdruckleitungen vorgeschlagen, die die Abfälle von mehreren Punkten im Gebiet bis zu den Zonentanks leiten. Ein weiterer Vorschlag ist die Wiederaufnahme im kleinen Maßstab (Haushalte) des Glasfasernetzes für die Übertragung aller Arten von Daten (TV, Internet, Zählerablesung, usw.), weil das Netz derzeit, trotz der kapillaren Abdeckung des Gebietes, nur für die Datenübertragung über große Entfernungen genutzt wird.

Bei der Vertiefung der Fragen hinsichtlich der Planung der technologischen Infrastrukturen hat man festgestellt, dass die Druck- und Spannungsleitungen (Wasser, Gas, Strom, Daten) nicht im Voraus im Verhältnis zur städtischen Entwicklung geplant werden müssen, weil sie sich mit einer gewissen Leichtigkeit an das wachsende/sich wandelnde Stadtgefüge anpassen, das ein großes Restpotential besteht, sie übergroß sind



und beim Transport keine Schwierigkeiten bestehen, weil an den Enden der Netzsätze passende Umspannvorrichtungen vorhanden sind.

Weniger anpassungsfähig und damit eine bessere Planung ist für die Schwerkraftleitungen (Abwasser und Regenwasser) erforderlich, weil der Betrieb stark von den geomorphologischen Grenzen beeinflusst ist (Tiefe, Gefälle).

Was die normative, organisatorische Ausrichtung und die Bindungen angeht, die im BLP einzufügen sind (Pläne der Infrastrukturen mit Legende und vereinheitlichte Landesraumordnungsbestimmungen), um den Bewohner technische und funktionelle Vorteile zu bieten, damit die Unannehmlichkeiten durch Arbeiten an den Netzen minimiert und konkrete Einsparungen bei der Betreibung erzielt werden, werden folgende Erfordernisse unterstrichen:

- Einführung von Bannstreifen entlang der städtischen und außerstädtischen Verkehrsachsen für die Verlegung der Versorgungsleitungen und der Dienstkanäle, und entlang der Regenwasserkkanäle für die Instandhaltung;
- Entbindung der Parkflächen vom Baulos zum Baubereich, um die Pflicht des zweiten Untergeschosses in den Randgebieten mit hohem Grundwasser zu vermeiden;
- Entsorgung der Straßenregenwassers (Straßen mit unterschiedlichem DTV, Parkplätze, usw) entsprechend der Durchführungsverordnung zum LG 18.06.02 Nr. 8 im Bereich Gewässerschutz;
- Einführung von Bannstreifen im Untergrund innerhalb der einzelnen Baulose für die korrekte Verwaltung der Anschlüsse an die Netze und für die Entsorgung des Regenwassers von den Dächern entsprechend der Durchführungsverordnung zum LG 18.06.02 Nr. 8 im Bereich Gewässerschutz;
- Verpflichtung auf Anschluss der einzelnen Nutzer an die neuen Zentralen für Wärmeerzeugung in der Zone für urbanistische Umwidmungen und/oder Erweiterungen;
- Überarbeitung der Trinkwasserschutzgebiete im Verhältnis zur Nutzung von Erdwärme;
- ausdrücklicher Verweis auf die einschlägigen Bestimmungen für den Ausbau der Datennetze (wireless) und der Stromnetze.