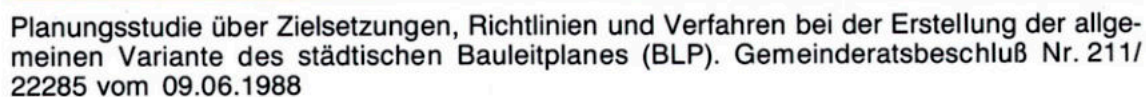


HEFT 2



Hefte des städtischen Bauleitplanes von Marcello Vittorini

STADTGEMEINDE BOZEN
ASSESSORAT FÜR URBANISTIK

**PLANUNGSSTUDIE ÜBER
ZIELSETZUNGEN, RICHTILINIEN
UND VERFAHREN BEI DER
ERSTELLUNG DER ALLGEMEINEN
VARIANTE DES STÄDTISCHEN
BAULEITPLANES**

Bozen, April 1988

Die vorliegende Studie wurde von Prof. Ing. Marcello Vittorini auf der Grundlage der bereits vom CENSIS durchgeführten Erhebungen ausgearbeitet. Beiträge haben geleistet: Prof. B. Winkler; die Fachkräfte des CENSIS Arch. G. Roma, Dr. P. Morello und Dr. Sbeti; die leitenden Gemeindebeamten Ing. F. Bertoluzza, Ing. P. Daloli, Arch. G. Rossi, Arch. G. Fedele und Arch. F. Barducci.

Die graphischen Darstellungen stammen von Arch. G. Fedele.

VORWORT

Aus der Vorlage der Planungsstudie an den Gemeinderat.

Der Gemeinderat hat das programmatische Dokument mit seinen Zielen, Richtlinien und Durchführungsbestimmungen zur Fassung der Allgemeinen Änderung des Bauleitplanes der Gemeinde aufmerksam und genau überprüft. Er äußert ein positives Gutachten betreffend das genannte Dokument und sieht es zugleich für angebracht, auf einige darin enthaltenen Hinweise einzugehen, wobei er sie bekräftigt oder näher erläutert.

Es wird zur Kenntnis genommen, daß die Gemeinde und die Autonome Provinz Bozen gemeinsam ihre Absicht geäußert haben, die Berater für die Erfassung der Allgemeinen Änderung des Bauleitplanes der Bozner Gemeinde auch mit der Studie der Verkehrssituation im zentralen Teil der Provinz, wo sich unsere Stadt befindet, beauftragen zu wollen. Die Stadtverwaltung muß nämlich das Verkehrsproblem sobald wie möglich lösen, da davon viele der Entscheidungen abhängen, die im Rahmen der Allgemeinen Änderung des Bauleitplanes getroffen werden müssen.

In diesem Rahmen muß ein besonderes Augenmerk auf jene Entscheidungen gerichtet werden, die die öffentlichen Beförderungsmittel der Stadt betreffen. Man soll auf die Verringerung des privaten Verkehrs abzielen, wobei dies zu einer Verbesserung der Lebensqualität führen würde: d.h., daß den Bürgern einen funktionsfähigen und modernen öffentlichen Beförderungsdienst geboten werden soll, der zugleich den Ansprüchen einer gesunden Umwelt gerecht wird.

Auch bei der Lösung der städtischen Verkehrsprobleme sollen diese Bemerkungen berücksichtigt werden. D.h., daß jegliche Entscheidungen den Fußgänger und die Benutzung des Fahrrades begünstigen sollen und daß man versuchen wird, weitere Fußgänger- und Fahrradwege zu verwirklichen, und zwar getrennt vom privaten und öffentlichen Fahrzeugverkehr.

Bei der Ausweisung der zu erschließenden und zu bebauenden Flächen wird man objektiv vorgehen, und zwar ohne Ausnahmen und Vorurteile. Im programmatischen Dokument ist ein Hinweis enthalten, welcher darauf gerichtet ist, die Hänge um die Stadt Bozen (Par. 5.3) zu schützen. Dies heißt nicht, daß die Flächen, die sich einer korrekten Erschließung und Bebauung eignen, nicht benutzt werden sollen, sondern daß man sich für dieses landschaftliche Vermögen einsetzen soll.

Der Gemeinderat unterstreicht die Notwendigkeit, den gesamten Stadtbereich und insbesondere die Peripherie aufzuwerten. Es werden daher die Stadtviertel und die Zonen bestimmt, die über die Altstadt hinaus geschützt werden sollen. Denn sie sind Teil der Geschichte der Stadt und schaffen jenes Bild der Stadt, das erhalten werden muß.

Der Gemeinderat ist mit den im Punkt c) des Par. 5.8 des programmatischen Dokuments einverstanden und hebt hervor, daß das Problem der mangelnden Infrastrukturen gemäß den Richtlinien des Bauleitplanes der Gemeinde rationell gelöst werden soll, um damit Betriebe, die bereits in der Stadt tätig sind, zu retten und ihnen Entwicklungsmöglichkeiten zu bieten.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Vorwort	S. 11
2. Bozen am Ende der Achtziger Jahre	S. 16
2.1. - Bevölkerung, Wohnungen, Dienste	S. 16
2.2. - Boden und Siedlungsform, Beschaffenheit der natürlichen Umwelt und der verbauten Flächen	S. 24
2.3. - Beschäftigung und Produktionsstätten	S. 26
2.4. - Stadtverkehr und Verkehrsströme	S. 30
2.5. - Die potentiell verfügbaren Gründe	S. 34
3. Die Bauleitpläne von Bozen und der zur Zeit geltende Bauleitplan	S. 34
3.1. - Die Altmann-Pläne	S. 34
3.2. - Anwendung des Bauleit- und Erweiterungsplanes PIACENTINI	S. 38
3.3. - Annahme des Pelizzari-Pattis - Planes zum Wiederaufbau nach dem Krieg	S. 47
3.4. - 1958: Annahme des Bauleitplanes RONCA, SABBADIN, PLATTNER, PE-LIZZARI, WEIHENMEYER u.a.	S. 47
3.5. - Annahme des Bauleitplanes PICCINATO	S. 51
3.6. - Annahme des Bauleitplanes PICCINATO über Dienstleistungen	S. 53
3.7. - Der zur Zeit geltende städtische Bauleitplan	S. 54
3.8. - Überlegungen und Vergleiche	S. 59
4. Der Landesraumordnungsplan	S. 60
4.1. - Zeiten und Art und Weise seiner Erstellung	S. 60
4.2. - Inhalte des L.R.O.P. (Landesraumordnungsplan)	S. 61
4.3. - Die Zukunft der Stadtgemeinde Bozen nach den Erwartungen des L.R.O.P.	S. 63
5. Gesichtspunkte und Planungsrichtlinien für die Erstellung der allgemeinen Variante	S. 65
5.1. - Ein „Gewaltkurs“ für die Entwicklung der Stadt Bozen und Südtirols	S. 65
5.2. - Anpassung an die Staats- und Landesgesetze	S. 66
5.3. - Bodenschutz und Qualität der natürlichen Umwelt	S. 67
5.4. - Qualität der verbauten Fläche	S. 67
5.5. - Zustand des Verkehrssystems: Zugänge und Verbindungen	S. 70
5.6. - Die Teilnahme der Stadtgemeinschaft an der Erstellung der Allgemeinen Variante. Durchsichtigkeit des Verfahrens	S. 74
5.7. - Durchführungsinhalte der Allgemeinen Variante	S. 75
5.8. - Richtlinien der quantitativen Planung	S. 75
5.9. - Aktionsplanungen und -Projekte	S. 77
6. Ausarbeitung der allgemeinen Variante: Bedingungen, Zeiten und Phasen	S. 78
6.1. - Planungs-Dienststelle der Stadtverwaltung	S. 78
6.2. - Kartenmaterial	S. 79
6.3. - Programme von Sonderuntersuchungen	S. 79
6.4. - Sachverständigenkomitee	S. 81
6.5. - Der städtische Informationsdienst	S. 82
6.6. - Allgemeine Koordinierung	S. 82
6.7. - Zeiten und Phasen der Ausarbeitung der Allgemeinen Variante	S. 82
7. Abschließende Bemerkungen	S. 83
8. Gemeinderatsdebatte	S. 85

VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

1 - Bozen - Gesamtbild aus der Luft - 1983	S. 12
2 - Bauliche Erweiterung 1951 - 1986	S. 17
3 - Bauliche Erweiterung 1951 - 1961	S. 19
4 - Bauliche Erweiterung 1961 - 1971	S. 20
5 - Bauliche Erweiterung 1971 - 1986	S. 21
6 - Das Straßennetz - 1986	S. 28
7 - Die Lage der potentiell verfügbaren Grundstücke - 1988	S. 33
8 - Bozen gegen Ende des 19. Jahrhunderts (Zeichnung Altmann)	S. 35
9 - Bozen 1858 (Mappenblatt N. 3 K.G. Bozen - österreichisches Kataster)	S. 37
10 - Bozen in den Zwanziger Jahren (Zeichnung des städt. Bauamts)	S. 39
11 - Bauleit- und Erweiterungsplan Bozen 1935: Straßennetz und Eisenbahn	S. 41
12 - Bauleit- und Erweiterungsplan Bozen 1935: Einteilung in Zonen	S. 42
13 - Bauleit- und Erweiterungsplan Bozen 1935: Regulierung des Stadtkerns	S. 44
14 - Bauleit- und Erweiterungsplan Bozen 1935: Durchführungsplan (Gries)	S. 45
15 - Einteilung der Industriezone in Baulose 1936	S. 46
16 - Wiederaufbauplan 1950	S. 48
17 - Bauleitplan 1958	S. 49
18 - Allgemeiner Bauleitplan 1964	S. 52
19 - Städtischer Bauleitplan 1974	S. 55
20 - Bozen B.L.P. 1935 - B.L.P. 1958 - B.L.P. 1964 - S.B.P. 1974: Zusammenfassende Übersichten 1:25.000	S. 57
21 - Stadtbild: gefestigte Stadt - in jüngster Zeit verbaute Flächen/Neugestaltung - Luftaufnahme 1986	S. 69
22 - Stadtbild: historisches Zentrum Bozen - Luftaufnahme 1986	S. 71
23 - Stadtbild: gefestigte Stadt - historisches Zentrum Gries, grüner Keil - Luftaufnahme 1986	S. 72

PLANUNGSSTUDIE ZUR ERSTELLUNG DER ALLGEMEINEN VARIANTE DES BAULEITPLANES DER STADT BOZEN

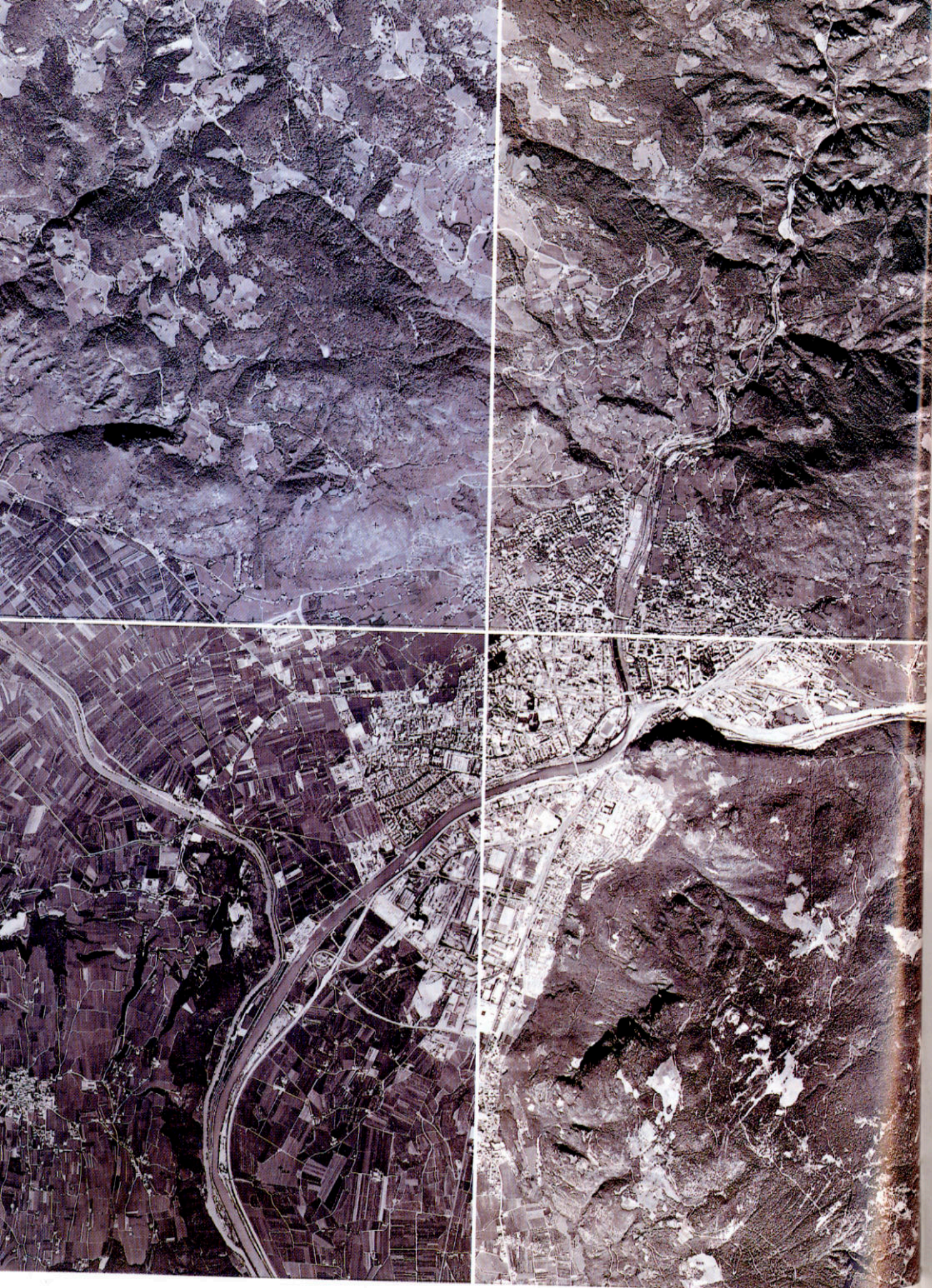
1. VORWORT

Die Ausarbeitung der allgemeinen Variante des geltenden Bauleitplanes erfolgt in einer sozio-ökonomischen Situation, die sich wesentlich unterscheidet von der, in welcher die Entscheidungen für die Ausarbeitung und Genehmigung des jetzigen Bauleitplanes getroffen wurden. In der Tat hat in allen technologisch fortgeschrittenen Ländern die Ausarbeitung der Automatik und der Fernsteuerung eine starke Verminderung der Beschäftigung in der Industrie zur Folge gehabt, der eine beachtliche Beschäftigungszunahme im Dienstleistungssektor entspricht. Diese Entwicklung ist noch in vollem Gange.

In der gleichen Zeit haben sich der demographische Aufbau der Bevölkerung und die sozialen Bedürfnisse stark geändert: die Geburtenzahlen gehen zurück, die Bevölkerung wird älter, die Zahl der Familien nimmt (bei gleichzeitiger Abnahme der Zahl ihrer Mitglieder) zu, die Einwanderung, die in der Vergangenheit zu einem raschen Anwachsen der Einwohnerzahl geführt und ein Schwinden der Einwohnerzahl in den kleineren Orten verursacht hat, hört auf und wird in einigen Fällen sogar rückläufig. Daher sind die Expansions- und Entwicklungsgegebenheiten der Vergangenheit, die ausschließlich auf quantitativen Zielen und Maßstäben beruhten (sie sind für die Bauleitpläne der Sechziger und Siebziger Jahre maßgebend), den neuen Qualitätsbegriffen (der Stadt, des Landes, des Lebens) nicht mehr angemessen, und diese wirken sich auch auf die örtliche Verteilung der Produktionsstätten aus, die nicht mehr an die traditionellen Formen der Ballung und Größenordnung gebunden ist. So sind die neuen wirtschaftlichen Unternehmungen bestrebt, sich dort anzusiedeln, wo die Umwelt gesünder und sauberer sowie reicher an Erinnerungen, Kunstwerken und Traditionen ist, wo größere Bewegungsfreiheit herrscht und wo die Regierung und Verwaltung der Stadt und des Landes sich wirksam entfalten.

Außerdem gibt es mehr Freizeit und sind gehobene Formen von Wohlstand und Güterverbrauch weiter verbreitet, während die Schätzung und das Bewußtwerden von Werten zunehmen, die in der Vergangenheit nur von einem engen Personenkreis gepflegt wurden. Es behauptet sich eine neue Nachfrage nach geschichtlicher Erinnerung, nach Traditionen, nach Ursprüngen, und zwar nicht nur von nationalen, ethnischen und kulturellen Gruppen, sondern als Ausdruck der gesamten Menschheit. Die Zeugnisse der Vergangenheit - sie sind in eine natürliche Umwelt eingebettet, deren Besonderheiten Teile des Geschichtsbewußtseins einer Gemeinschaft sind und sich auf historische Ereignisse abfärben - werden zu Gemeingut, zu einer gemeinsamen „Wurzel“, und zwar für Generationen, die bei der Entwicklung der neuer Kommunikationsmittel die Verbindung mit der Vergangenheit, wie sie in mündlicher Überlieferung und im „geschriebenen Wort“ lebendig ist, sich lockern sehen. Das alles dient einem nationalen und internationalen kulturellen Tourismus, der zum althergebrachten hinzukommt und in einem gewissen Maß weniger jahreszeitlich bedingt ist.

Schließlich - und hier handelt es sich um neue, höchst interessante Erscheinungen - nimmt die Spannung zwischen der westlichen Welt und den Ländern des Warschauer



Paktes mit dem allmählichen Abbau der politischen Schranken, die bisher den internationalen Austausch arg belastet hatten, erheblich ab.

Die erwähnten Wandlungen finden im Leben der Stadt Bozen und Südtirols mit ihren besonderen Merkmalen einen klaren Niederschlag.

Auch hier zeigen sich, wie wir im folgenden noch näher ausführen werden, die Erscheinungen der Abnahme und Alterung der Bevölkerung bei gleichzeitiger Zunahme der Familienzahl (und in deren Folge des Wohnungsbedarfs), und auch hier sind die Auswirkungen der abnehmenden Anzahl der Industriebeschäftigten und der Entwicklung des Dienstleistungssektors zu spüren. Bozen hat jedoch zum Unterschied gegenüber anderen gleichgearteten und gleich großen Städten eine sehr bescheidene Ausdehnung der städtischen Siedlung zu verzeichnen und daher eine Beanspruchung von Baugründen, die weit unter dem anderswo festzustellenden Mittelwert liegt. Das hängt vor allem mit der - in sehr engen Grenzen gehaltenen - Einschränkung der Prognosen des geltenden Bauleitplanes zusammen, aber auch mit der Folgerichtigkeit, mit der die Stadtverwaltung die Stadt und das umliegende Land „regiert“ hat, indem sie den Druck und die mißbräuchliche Verbauung, die in sehr vielen italienischen Städten die städtebaulichen Maßnahmen zum Scheitern gebracht haben, wirksam in Schranken gehalten hat. Allerdings ist auch in Bozen eine Abwertung der Randgebiete festzustellen, der man abhelfen muß, indem man vor allem die Einbindung einseitig bebauter Zonen (Industriezone, Handelszone, Wohngebiet, Dienstleistungszone) in Betätigungen und Räume fördert, die für ein vielseitiges, integriertes, überschaubares und klar abgegrenztes Stadtbild unentbehrlich sind; darin bestehen nämlich die Qualität - und der Wert der Lage - des historischen Zentrums und der in sich geschlossenen Stadt. Daher ist es unerläßlich, die Allgemeine Variante des Bauleitplanes als „PLAN DER QUALITÄT“ zu erstellen, der den neuen Randgebieten unter Wahrung der Umwelt, der historisch-künstlerischen und produktiven Gegebenheiten des Gemeindebodens städtischen Charakter verleihen soll. Selbstverständlich müssen bei all dem die sozialen Bedürfnisse - Arbeit, Wohnung, Dienstleistungen, Verkehrsmittel - berücksichtigt werden, denn die nicht erfolgte Befriedigung dieser Bedürfnisse hat die Entwicklung des sozialen und wirtschaftlichen Gefüges der Stadt sehr beeinträchtigt, und dies hat alle jene Personen, deren vorrangige Bedürfnisse, vor allem Wohnung und Arbeit, nicht befriedigt werden konnten, in angrenzende Gemeinden verdrängt.

Um diesem Bedarf im Gesamtrahmen einer Aufwertung der bestehenden Baulichkeiten, einer Neuordnung des Verkehrswesens und einer vollständigen Auswertung der in den Grenzen der gegenwärtigen Expansion und potentiell für eine Umwandlung verfügbaren Grundstücke nachzukommen, müssen sorgfältig abgesteckte und unter Berücksichtigung der Bodenwerte lokalisierte neue Bauvorhaben organisch eingebaut werden.

Auf jeden Fall wird man von der Notwendigkeit ausgehen müssen, im Raum der neu errichteten Gebäude ein „SYSTEM VON ZENTRALEN ÖRTLICHKEITEN“ (Hauptplatz, Hauptstraße, Allee mit Bäumen, geschützter Fußgängerweg, öffentliche Parkanlage) ausfindig zu machen. Damit sollen gemeinnützige Orte in bebaute Flächen eingefügt werden, die, auch wo man sehr gelungene bauliche Lösungen gefunden hat, nicht einem richtigen Stadtbild entsprechen.

Andererseits sieht es so aus, als wäre die Forderung nach einer Vermeidung oder we-

nigstens nach einer möglichst umfassenden Verminderung des territorialen und sozialen Ungleichgewichts zwischen dem Hauptort und den kleineren Städten der Provinz weitgehend erfüllt. Dies wurde in der im Oktober 1973 verfaßten Schrift „Südtirol '81“ - es ist eine hochinteressante Planung - ausführlich erläutert und begründet. Tatsächlich haben mit der Entwicklung des Fremdenverkehrs, mit der Ausbreitung industrieller, handwerklicher und zur Dienstleistung gehöriger Betriebe und mit der Verbesserung des Verkehrswesens die kleineren Siedlungen des Landes einen sehr viel größeren wirtschaftlichen und sozialen Aufschwung erfahren, als der Hauptort Bozen. Das geht so weit, daß Bozen heute im Vergleich zur Entwicklung der ganzen Provinz wie ein „hemmender Faktor“ wirkt. Diese Provinz muß aber, um die von dem oben zusammenfassend erwähnten sozio-ökonomischen Wandel gebotene Gelegenheit wahrnehmen zu können, mit einem Hauptort rechnen können, der quantitativ und qualitativ als richtige Hauptstadt, d.h. als Beziehungspunkt für die höheren Dienste wirken kann, die nur dort ihren Sitz haben können, es sei denn, daß solche Dienststellen, wie es in der Vergangenheit oft vorkam in andere Orte der Region oder sogar außerhalb derselben verlegt werden. Das ist eine Art „abwehrende Selbstverletzung“, für die es heute keine Begründung mehr gibt. Diese Haltung scheint übrigens auch von der S.V.P. geteilt zu werden, die den Standpunkt vertritt, daß „nach Überwindung der wirtschaftlichen und sozialen Führungsstellung in den Beziehungen zum übrigen Teil der Provinz... es dringend eine klar abgegrenzte Festlegung der Aufgaben braucht, die auf eine bessere Integration mit dem Land abzielen, und zwar auch in der Beziehung zu seiner Hauptstadt als Sitz der Landesregierung, der wichtigsten Verwaltungsämter und Mittelpunkt besonderer Dienststellen. Um dieser so erklärten Rolle völlig gerecht zu werden, wird es besonderer finanzieller Aufwendungen bedürfen“.

Auf der Grundlage solcher Überlegungen und der wieder erreichten gemeinsamen Zielsetzung zwischen Land und Stadtgemeinde zeichnet sich ein klares *planmäßiges Vorgehen* ab, das mit den Plänen der S.V.P. übereinstimmt. Danach hat man vor allem die Absicht, die Stadt und die Provinz in die Lage zu versetzen, daß sie unter den besten Voraussetzungen an dem Wettstreit um die neue Entwicklung teilnehmen können; dieser fordert nunmehr den Einsatz von Stadt und Land in einem internationalen Rahmen, der keine von den traditionellen geopolitischen, ethnischen und kulturellen Trennungen mehr kennt. Im Grunde geht es darum, eine besondere Rolle der Stadt Bozen zu fördern, und zwar im Hinblick auf eine Entwicklung, die weit über die Grenzen der Provinz und des Staates hinausgeht und die historische Sendung Süd- und Nordtirols als Ort der Begegnung und gegenseitigen Ergänzung der wirtschaftlichen und kulturellen Belange Venetiens, der Poebene, des Donaubeckens und Bayerns in den Tälern der Etsch, des Eisacks und der Rienz, des Inn, der Sill und der Drau wieder zur Geltung bringt. In diesem Zusammenhang muß die Tatsache berücksichtigt werden, daß nicht nur einzelne Initiativen oder im besonderen der Produktionsbereich Gegenstand des sozialen und wirtschaftlichen Aufschwungs sein können, sondern die ganze Stadt, das ganze Land mit der ganzen Fülle seiner natürlichen Umwelt, geschichtlichen Vergangenheit, der Kunst, des Brauchtums, seiner Städte und ihres Leistungsvermögens.

Dieses alles wird der neue städtische Bauleitplan berücksichtigen müssen, der unter Einhaltung der allgemeinen von der S.V.P. aufgestellten Richtlinien ein grundlegendes Instrument bei der politischen und verwaltungsmäßigen Tätigkeit der Stadtgemeinde Bozen sein wird. In ihm müssen demnach alle Prognosen und Vorschriften hinsichtlich der Bodennutzung, der Gestaltung der Stadt und des umliegenden Landes sowie der

planmäßigen Durchführung der Vorhaben enthalten sein. Daraus ergeben sich zwei grundlegende Folgerungen. Vor allem erscheinen die traditionellen Teilplanungen, auch wenn sie von Staats- oder Landesgesetzen vorgesehen sind (wie der Handelsplan, der Plan der landwirtschaftlichen Entwicklung, der Verkehrsplan und der des öffentlichen Transportwesens, der Plan für den Bergbau, der Plan zur Aufbereitung fester und flüssiger Abfallstoffe, der Schulplan, der Gesundheitsplan usw.) als gesonderte Bereiche von Maßnahmen, Aufwendungen und Verwaltungstätigkeiten in dem umfassenderen Rahmen der planmäßigen Durchführung eben des Bebauungsplanes und der Bilanzpolitik der Stadtgemeinde.

Zweitens muß der städtische Bauleitplan, um den neuen Anforderungen zu genügen, durchführungsgerecht sein, d.h. er muß in seinen graphischen und bestimmenden Vorschriften genau festgelegt sein, um möglichst unmittelbar in die Tat umgesetzt werden zu können, ohne dem verallgemeinerten Sieb von Ausführungsorganen zu unterliegen, die wegen der ungenügenden Genauigkeit des allgemeinen Planes unweigerlich Abänderungen notwendig machen.

Damit soll nicht gesagt sein, daß die Ausführungsorgane überhaupt ausgeschaltet werden sollen, sondern daß man sie nur in Fällen effektiver sachlicher und/oder verwaltungsmäßiger Notwendigkeit, sofern sie im Plan ausdrücklich und klar angeführt sind, beanspruchen soll.

Diese Forderung nach Durchführbarkeit scheint, wenigstens auf den ersten Blick, im Widerspruch zu stehen mit dem wachsenden Verlangen nach Elastizität und Freiheit bei Eingriffen in Einzelheiten von Bauleitplänen. Bei eingehenderer Überlegung erkennt man jedoch, daß sich die Fälle von strengsten Vorschriften des Planes im monofunktionellen Bereich finden, in dem Funktionen und Einrichtungen klar getrennt sind, die in der historisch gewachsenen Stadt eng beisammen waren und deren komplexer Bestand im Zuge einer Aufwertung und Festigung der neu bebauten Randgebiete unbedingt wieder hergestellt werden muß.

Im Falle Bozen ist die Forderung nach einer Betonung der „projektmäßigen“ und Durchführungs-Inhalte des städtischen Bauleitplanes auch durch die Notwendigkeit begründet, das Gefüge und die Form der Stadt und des umliegenden Landes in ihrer organischen Einheit wiederherzustellen, indem man die Möglichkeiten des Stadtplanes voll ausnützt, die sowohl von den in der Urbanistik tätigen Beamten als auch von den Projektanten selbst gewöhnlich übersehen oder, was noch schlimmer ist, abgelehnt werden, weil sie sich im allgemeinen nur um den verfügbaren Baugrund und den Anschluß an das Straßennetz- und an die öffentlichen Dienste kümmern.

Daher stammt die Errichtung innerhalb oder am Rande des Weichbildes der Stadt auch von sehr ausgedehnten Wohnbaukomplexen, die bestimmt sind, Tausende von Einwohnern aufzunehmen. Diese sind in hohem Maße isoliert, und in ihrem Bereich bewegt man sich fast ausschließlich zu Fuß, so daß es zu Unterbrechungen und „Undurchlässigkeit“ des Straßennetzes kommt. Tatsächlich konzentriert sich der Autoverkehr stark auf die äußeren Straßen, während jede Durchquerung mit Schwierigkeiten verbunden ist. Das ist eine bedenkliche Wohltat für die Einwohner und gewiß eine beachtliche Beeinträchtigung des städtischen Verkehrs.

Der Betonung der projektmäßigen und Durchführungs-Inhalte des Planes muß die

Schaffung eines wirksamen Informationssystems entsprechen, das eine stetige und immer wieder auf den neuesten Stand gebrachte eingehende Analyse des Stadtbildes ermöglichen soll. Die notwendige ständige Verbindung zwischen der allgemeinen Planung und ihrer Durchführung nach Sektoren und Entwürfen verlangt vom Gemeindevorstand und vom Stadtrat eine besonders verbindliche und koordinierte Zusammenarbeit, die bereits im Zuge der vorbereitenden Arbeiten zur Variante einsetzen muß.

Das dabei angewandte Verfahren soll stetige Information und weitgehende Gelegenheit zu Vergleichen und Aussprachen gewährleisten.

In diesem Zusammenhang ist die vorliegende Planungsstudie zu sehen. Sie erläutert die einzelnen Punkte, in die sich das der Allgemeinen Variante des Bauleitplanes zugrundegelegte Verfahren gliedert, und wird dem Stadtrat sowie der gesamten Bürgerschaft von Bozen zur näheren Prüfung vorgelegt.

2. BOZEN AM ENDE DER ACHTZIGER JAHRE

2.1 Bevölkerung, Wohnungen, Dienste

Nach der Volkszählung des Jahres 1981 betrug die in der Gemeinde Bozen wohnhafte Bevölkerung 105.180 Personen (24,4% der 430.568 Personen umfassenden Gesamtbevölkerung des Landes). Im Jahre 1951 waren es 70.898 Personen (21,2% der Gesamtbevölkerung, die damals 333.900 Personen umfaßte). In den von uns berücksichtigten 30 Jahren erreichte die Einwohnerzahl von Bozen im Jahre 1975 das Maximum von 107.081 Personen (25,1% der Landesbevölkerung), um dann nach einer noch immer anhaltenden Tendenz allmählich abzunehmen. So waren es im Jahre 1986 101.515 Einwohner (23,3% der Landesbevölkerung).

Diese Bevölkerungsentwicklung hängt unmittelbar mit dem sozio-ökonomischen Wandel im Lande zusammen, der in den Sechziger Jahren mit der Entwicklung der größeren Orte im Etschtal beginnt und sich in den Siebziger Jahren mit einer verbreiteten Entwicklung in allen an der Industrialisierung und an dem immer besser organisierten Fremdenverkehr beteiligten Tälern stabilisiert hat.

Dem Nachlassen der Wachstumsraten und der sich daraus ergebenden Abnahme der Einwohnerzahl in der Hauptstadt entspricht das starke Anwachsen der Einwohnerzahlen in den angrenzenden Gemeinden, was besonders für Leifers und Eppan gilt, wohin ein großer Teil von jenen, die in Bozen bei der Wohnungssuche Schwierigkeiten hatten, abgewandert ist.

In dem Jahrzehnt 1971 - 1981 ist sowohl in der Provinz wie in der Gemeinde Bozen eine klare Verminderung der durchschnittlichen Mitgliederzahl der Familien festzustellen: in der Provinz steigt die Zahl der Familien von 111.176 auf 130.580 (das ist eine Zunahme um 17,45%), und der entsprechende Mittelwert sinkt von je 3,6 auf je 3,2 Mitglieder und dies bei einer Zunahme der ansässigen Bevölkerung um 4% (von 414.041 auf 430.568 Einwohner), während in der Gemeinde Bozen bei der bereits erwähnten Bevölkerungsabnahme um 0,5% (von 105.757 auf 105.180 Einwohner) die Zahl der Familien um 13,8% (von 33.753 auf 38.407) zunimmt und der entsprechende Mittelwert von 3,1 auf 2,7 Mitglieder pro Familie absinkt.



Der Bevölkerungsrückgang in der Stadtgemeinde Bozen wird seit 1971 von den stets negativen Zu- und Abwanderungsraten und von der drastischen Abnahme der Geburtenraten - 17,5% im Jahre 1971 und 7,6% im Jahre 1981 - bestimmt. Im besonderen ist eine erhebliche Abnahme bei der italienischen Sprachgruppe zu verzeichnen (hier macht sich die Tendenz bemerkbar, die Stadt endgültig zu verlassen), während die deutsche Volksgruppe zugenommen und sich im Stadtbild mehr verbreitet hat.

Im gleichen Zeitraum ist, vor allem in der Gemeinde Bozen, eine beachtliche Alterung der Einwohnerschaft zu verzeichnen: die Zahl der mehr als Sechzigjährigen steigt von 14% (57.962 Personen) auf 14,9% (64.046 Personen) im ganzen Land und von 14,2% (14.996) auf 17,1% (17.935) in der Gemeinde Bozen.

In den drei Jahrzehnten 1951 - 1981 steigt die Zahl der Wohnungen in Bozen von 15.134 (mit 52.878 Wohnräumen) auf 37.647 (mit 141.158 Wohnräumen), was einer Zunahme um 148,8% entspricht.

Die mittlere Größe der Wohnungen steigt von 3,5 auf 3,7 Wohnräume pro Wohnung. Nicht besetzte Wohnungen gab es im Jahre 1951 374 mit 1.523 Wohnräumen (2,9% der Gesamtzahl), im Jahre 1981 hingegen waren es 2.038 mit 6.342 Wohnräumen (4,5% der Gesamtzahl).

Bei den besetzten Wohnungen geht der Mittelwert von Wohnenden pro Wohnraum von 1,2 auf 0,8 zurück.

Im gleichen Zeitraum steigt die Gesamtzahl der Wohnungen in den übrigen Gemeinden des Landes von 57.536 (mit 248.677 Wohnräumen) auf 104.394 (mit 474.417 Wohnräumen), was einer Zunahme um 81,4% entspricht. Die mittlere Größe der Wohnungen steigt von 4,3 auf 4,5 Wohnräume pro Wohnung.

Leerstehende Wohnungen gab es 1951 2.946 mit 12.768 Wohnräumen (5,1% der Gesamtzahl), während es 1981 15.974 mit 60.950 Wohnräumen (12,8% der Gesamtzahl) waren.

Der Mittelwert der Wohnenden pro Wohnraum geht von 1,1 auf 0,8 zurück.

Ein Vergleich zwischen den oben angeführten Daten ergibt eine offenkundige starke Zunahme der Bausubstanz sowohl in der Hauptstadt wie im übrigen Land: in Bozen ist sie besonders hoch in den Fünfziger und Sechziger Jahren, im übrigen Land in den Siebziger Jahren. Am Ende des Zeitraums ist der Mittelwert der Wohnenden in den besetzten Wohnungen in der Hauptstadt und im übrigen Land derselbe.

Die Bautätigkeit der letzten Jahre bestätigt diese Tendenz: in Bozen ist man von 4,0 fertiggestellten Wohnungen pro 1.000 Einwohner im Jahr 1980 auf 2,8 im Jahre 1986 gekommen, während im übrigen Land die entsprechenden Werte 4,1 und 4,4 betragen (s. Tab. 1).

Diese Entwicklung erklärt sich im wesentlichen mit den Erscheinungen der Verbreitung und Neuverteilung der Bevölkerung und der wirtschaftlichen Unternehmungen in der Provinz und mit der gleichzeitigen Eindämmung der Verstädterung, die in der Stadt Bozen betrieben wird.





4 - Bauliche Erweiterung 1961 - 1971



5 - Bauliche Erweiterung 1971 - 1986

TABELLE 1 - IN BOZEN UND IN DER PROVINZ FERTIGGESTELLTE WOHNUNGEN (1980-1986)

JAHR	WOHNUNGEN		WOHNUNGEN AUF JE 1000 EINW.		
	BOZEN		PROVINZ		
		%			
1980	421	23,7	1.775	4,0	4,1
1981	227	13,3	1.710	2,2	4,0
1982	391	17,1	2.288	3,8	5,3
1983	494	17,3	2.856	4,8	6,6
1984	266	12,0	2.216	2,6	5,1
1985	275	13,8	1.980	2,7	4,6
1986	283	14,6	1.934	2,8	4,4

QUELLE: Aufstellung CENSIS nach ISTAT - Angaben

Die Lage der wichtigsten Dienste im Jahre 1985 kann folgendermaßen zusammengefaßt werden:

a) SCHULISCHE EINRICHTUNGEN

Die Stadtgemeinde Bozen verfügt über folgende Einrichtungen:

- KINDERHORTE: 3, die alle öffentlich geführt und von 257 Kindern besucht werden.

Es ist sehr schwierig genaue Angaben über die Ausstattung der Kinderhorte zu liefern, deren Benützung vorwiegend von beschäftigungsbedingten und kulturellen Faktoren abhängt. Es läßt sich jedoch feststellen, daß in den letzten Jahren die Nachfrage das Angebot leicht überschritten hat.

- KINDERGÄRTEN: 37 mit 100 Sektionen und 2.115 Kindern, davon 26 mit 74 Sektionen in öffentlicher Hand.

- PFLICHTSCHULEN: 49 mit 563 Klassen und 10.673 Schülern (19 Schüler pro Klasse). 90 Klassenräume sind in nicht zweckentsprechenden Gebäuden untergebracht oder jedenfalls ungeeignet.

Offenbar sind die Schulräume der Kindergärten und Pflichtschulen in einigen Stadtteilen mangelhaft. Man darf jedoch annehmen, daß die Vorhaben für Neubauten und Sanierungen, die bereits im Gange oder geplant sind, zusammen mit der stark abnehmenden Schülerzahl in Kürze eine Lösung des Problems sicherstellen werden.

- OBERSCHULEN: 22 mit 384 Klassen und 8.264 Schülern (22,5 pro Klasse). 48 Klassenräume sind nicht in zweckentsprechenden Gebäuden untergebracht oder sonstwie ungeeignet.

Es ist nicht leicht den allfälligen noch offenen Bedarf festzustellen. Immerhin ist der Vergleich zwischen den im Schuljahr 1984/85 besuchenden Schülern (8.624) und der Anzahl der 14 - 18jährigen Jugendlichen im Jahre 1985 (8.272) aufschlußreich:

daraus ergibt sich offenkundig eine erhebliche Anzahl von Pendlerschülern aus kleineren Gemeinden in die Hauptstadt. Dies rührt daher, daß von den 61 Oberschulen mit insgesamt 749 Klassen und 16.771 Schülern, die es in der ganzen Provinz gibt, 22 Schulen mit 348 Klassen und 8.624 Schülern in Bozen allein bestehen. Angaben über die öffentlichen und privaten Schulen sowohl mit italienischer als auch mit deutscher Unterrichtssprache finden sich in Tabelle 2.

TABELLE 2 - SCHÜLER, KLASSEN UND KLASSENÄUME IN KINDERHORTEN, KINDERGÄRTEN, GRUND-, MITTEL- UND OBERSCHULEN 1984/85

SCHULTYP	UNTERRICHTS- SPRACHE	ART DER FÜHRUNG	ANZAHL DER SCHULEN	SCHÜLER	KLASSEN	KLASSEN RÄUME
KINDERHORTE	INSGES.		3	257	16	16
KINDERGÄRTEN	INSGES.		37	2.115	100	109
	ITAL.	ÖFFENTL.	18	1.303	63	68
		PRIVAT	3	134	5	7
	DEUTSCH	ÖFFENTL.	8	195	11	12
		PRIVAT	8	483	21	21
GRUNDSCHUL.	INSGES.		312	5.419	312	26
	ITAL.	ÖFFENTL.	215	3.586	215	14
		PRIVAT	5	133	5	1
	DEUTSCH	ÖFFENTL.	92	1.700	92	11
		PRIVAT	—	—	—	—
MITTELSCHUL.	INSGES.		15	5.254	247	188
	ITAL.	ÖFFENTL.	8	3.391	161	114
		PRIVAT	2	204	8	9
	DEUTSCH	ÖFFENTL.	5	1.659	78	65
		PRIVAT	—	—	—	—
OBER- SCHULEN	INSGES.		22	8.624	384	336
	ITAL.	ÖFFENTL.	9	4.915	226	203
		PRIVAT	3	415	19	15
	DEUTSCH	ÖFFENTL.	9	3.158	134	113
		PRIVAT	1	136	5	5

QUELLE: Aufstellung CENSIS nach ISTAT - Angaben

b) SOZIO-SANITÄRE EINRICHTUNGEN

Die Gemeinde Bozen verfügt über folgende Einrichtungen:

- ALLGEMEINES REGIONALES KRANKENHAUS mit mehr als 1.000 Betten;
- 5 PRIVATKLINIKEN mit insgesamt 360 Betten;
- 11 POLYAMBULATORIEN;
- 6 BERATUNGSSTELLEN;
- 24 APOTHEKEN, von denen 6 von der Stadtgemeinde geführt werden.

c) INFRASTRUKTURENNETZE UND MÜLLVERARBEITUNG

Die netzartig angelegten Infrastrukturen und ihr Instandhaltungszustand sind im wesentlichen zufriedenstellend. Endgültig gelöst werden müssen aber noch die Fragen, die mit der Klärung flüssiger Abfallstoffe und mit der Verarbeitung fester Abfälle zusammenhängen, wobei man vor allem daran denken muß, daß die zur Zeit der Müllablagerung dienende Fläche den Forderungen des Umweltschutzes entsprechend saniert und ein neuer Platz für die Deponie gefunden werden muß.

Die Besonderheiten des städtischen Straßennetzes werden unter Punkt 2.4 erläutert.

d) FÜR ÖFFENTLICHEN GEBRAUCH BESTIMMTE FLÄCHEN

Aus den vom CENSIS durchgeführten Ermittlungen ergibt sich, daß die Stadt Bozen, abgesehen von den Parkplätzen, bei einer Einwohnerzahl von 102.774 Personen mit 1.382.463 qm Flächen für den öffentlichen Gebrauch ausgestattet ist, das sind im Mittelwert 13,5 qm pro Einwohner. Die genannte Gesamtfläche setzt sich aus Freiflächen für die jeweiligen Stadtviertel (842.914 qm - 8,25 qm pro Einwohner, ohne Parkplätze) und aus solchen zusammen, die der Allgemeinheit dienen (539.549 qm 5,25 qm pro Einwohner). Demnach ist ein erheblicher Mangel zu verzeichnen, der auch auf die nicht erfolgte Durchführung des geltenden Bebauungsplanes zurückzuführen ist. Dieser sieht insgesamt 3.311.843 qm Freiflächen für öffentlichen Gebrauch vor, und zwar 1.406.743 qm für die einzelnen Stadtviertel und 1.905.100 qm für die gesamte Stadtbevölkerung. Wenn man diese Werte auf die Einwohnerschaft des Jahres 1985 abstimmt, so würden 32,2 qm auf jeden Einwohner entfallen, nämlich 13,7 qm für jeden Bewohner der einzelnen Stadtviertel (immer ohne Parkplätze) und 18,5 qm pro Kopf für die Allgemeinheit.

2.2 Boden und Siedlungsform, Beschaffenheit der natürlichen Umwelt und der verbauten Fläche

Die Stadtgemeinde Bozen ist mit ihren 101.515 Einwohnern im Jahre 1986 die weitaus größte Stadt der Provinz. Von den übrigen 115 Gemeinden erreichen nur 12 eine Einwohnerzahl von mehr als 5.000, während 82 4.000 bis 5.000 Einwohner zählen und 21 nicht einmal auf 1.000 Einwohner kommen.

Diese Gemeinden sind, abgesehen von Bozen und Meran, in 7 Bezirks- und Talgemeinschaften zusammengefaßt, die jeweils von 17.087 bis 64.023 Einwohner zählen.

Die Stadt Bozen breitet sich auf dem ebenen Gelände aus, das von Ablagerungen im Bereich des Zusammenflusses von Etsch, Eisack und Talfer gebildet worden ist. Das historische Stadtzentrum liegt im Nordosten auf dem Schuttkegel der Talfer beim Einfluß in den Eisack, während sich die übrige Stadt nach der vollständigen Verbauung des „Dreiecks“ in der Ebene zwischen Talfer und Eisack ausdehnt. Rundherum wird eine weitere Expansion der Stadt von den steilen Hängen des Jenesener, Rittner und Kohlerer Berges verhindert, die zu den Hochflächen des Salten, des Ritten und von Deutschnofen-Aldein hinaufführen. Diese gehören zur sogenannten Südtiroler Porphyrlatte. Man hat Bozen als eine typisch alpine Talgrundstadt bezeichnet: als eine von Bergen umgebene, in ebenem Gelände liegende Stadt, die im Unterschied zu vielen anderen Städten noch weitgehend die historische Lage von Hängen und Hügeln bewahrt, welche nicht von Verbauung und einschneidenden Infrastrukturen beeinträchtigt sind. Das ist eine umweltbedingte und geschichtliche Gegebenheit, die besonderes Augenmerk verdient.

Hinsichtlich der landschaftlichen und umweltbedingten Merkmale kann man den Boden der Stadtgemeinde in drei verschiedene Zonen einteilen:

- den außerhalb der Stadt liegender Talboden, der aus entwässerten in intensive Kulturen von Obstwiesen und Weingütern verwandelten Böden besteht;
- den verbauten Boden mit ziemlich zusammenhängenden Gebäuden und dazwischen liegenden beschränkten Grünflächen; er wird vom sogenannten „grünen

- Keil“, von der Talfer mit ihren grünen Uferflächen und vom Eisack sowie von einigen noch freien Flächen an seinen Ufern unterbrochen;
- die Berghänge von Sigmundskron, Kohlern, Gunschna und Jenesien.

Der Gemeindegrund erstreckt sich über 5.234 ha, die sich folgendermaßen verteilen:

- landwirtschaftlich genutzter Boden (vorwiegend Weingärten und Obstwiesen)	ha	1.324
- Wald	ha	2.247
Gesamtfläche des zu landwirtschaftlichen Betrieben gehörigen Bodens	ha	3.571
- nicht zu landwirtschaftlichen Betrieben gehöriger Feld- und Waldboden (Parkanlagen, Garten- und Grünflächen)	ha	232
- nicht zu landwirtschaftlichen Betrieben und zu Forsten gehöriger unproduktiver Boden, davon verbaute Flächen	ha	840
- Flüsse	ha	140
- öffentliche Straßen und Wege	ha	120
- Eisenbahngelände	ha	68
- Sport- und Flugplätze	ha	50
- Schutzstreifen	ha	200
- Friedhöfe	ha	13
Zusammen	ha	1.431
Gemeindegrund insgesamt	ha	5.234

Im Jahre 1987 betrug der von Gebäuden und Flächen der Stadt beanspruchte Boden insgesamt ungefähr 1.000 ha. Die Ausweitung des verbauten Bodens und die Entwicklung der Infrastruktur sind aus der beigeschlossenen Tabelle klar zu ersehen.

Die Besiedlung des Gemeindebodens ist heute eindeutig monozentrisch. Sie setzt sich aus dem geschlossenen Stadtbild (es umfaßt auch die historischen Zentren von Bozen und Gries), aus den ebenfalls geschlossenen bis zum Jahre 1950 durchgeführten Erweiterungen, aus den Industrie-, Handwerker- und Handelszonen und aus den in jüngster Zeit errichteten Gebäuden in Randgebieten zusammen.

Die verbauten Flächen gliedern sich in 12 Stadtbezirke, die vom Statistikamt der Gemeinde Bozen als Distrikte der zur Zeit bestehenden 176 Wahlbezirke abgegrenzt wurden, und sie bedecken die erwähnte Gesamtfläche von 1.000 ha, das sind 20% der Gesamtfläche.

Die übrigen 4.200 ha werden statistisch als landwirtschaftliche Fläche betrachtet.

Außerdem ist der Gemeindeboden in 4 Stadtviertel und in 3 Katastralgemeinden eingeteilt, die außer Bozen die Gemeinden Zwölfmalgreien und Gries umfassen, die 1910, beziehungsweise 1925 eingemeindet wurden. Die entsprechenden Abgrenzungen sind im Vergleich zu jenen der Stadtviertel aus den beigeschlossenen Zeichnungen ersichtlich.

In der Stadtgemeinde Bozen steht die Qualität der Umgebung und der verbauten

Fläche auf einem beachtlich höheren Niveau als jene, die in vergleichbaren Städten durchschnittlich zu beobachten ist. Auf den landwirtschaftlichen Böden und in den Wäldern sind keine verbreiteten Einbrüche festzustellen, und das Stadtbild ist noch immer in hohem Grad von Geschlossenheit und im wesentlichen von der Erhaltung der beachtlichen Kunstschatze und Zeugnisse der Vergangenheit gekennzeichnet. Diese befinden sich nicht nur in den historischen Zentren von Bozen und Gries, sondern auch in isolierten Gebäuden und Gebäudekomplexen auf Gemeindegrund und in den frühesten Expansionsbauten der Stadt.

Es gibt jedoch auch einige dunkle Flecken sowohl in baulicher Hinsicht als auch in der Umgebung. Im besonderen fehlt es den zuletzt verbauten Randzonen an jener Geschlossenheit und Kompaktheit, die zu den grundlegenden Faktoren des historischen Kerns gehören.

Es fehlen dort nämlich übergeordnete Einrichtungen und qualifizierte Handelsunternehmen, die im Stadtkern (und in den gefestigten Stadtbereichen) konzentriert sind und die bereits schwierige Lage des Kraftwagenverkehrs sowie des Parkens belasten. Beispiele unschöner Stadtbilder sind auch in der Industrie- und Handwerkerzone zu finden und sind manchmal eine Folge besonderer Krisensituationen der Betriebe.

Solange es an genauen Hinweisen des Bauleitplanes und an Übereinkommen zwischen der öffentlichen Verwaltungsbehörde und privaten Unternehmern fehlt, haben selbst Vorkehrungen für eine Umwandlung in Nutzflächen nur bescheidene Erfolge und man läuft in manchen Fällen sogar Gefahr, die Lage noch zu verschlimmern.

Was die natürliche Umgebung betrifft, sind manchmal Verschmutzungserscheinungen festzustellen, die auch auf das Konto unangemessener Verarbeitung und Klärung der Abfälle zu setzen sind. Schließlich erweist sich eine sorgfältige Schutzaktion für das Oberflächenwasser, für wasserführende Schichten, für die von Muren gefährdeten Hänge und für die Waldflächen als notwendig.

Dabei ist besonders auf das Netz der geschichtlich gewachsenen Fußwege zu achten, das im allgemeinen ziemlich verwahrlost ist und bei entsprechender Pflege (für den Wander- und Reiterismus) wertvolle Dienste leisten könnte.

2.3. Beschäftigung und Produktionsstätten

Nach der Volkszählung des Jahres 1981 (sie bildet die jüngste Quelle einschlägiger Daten) gab es in der Stadtgemeinde Bozen 41.095 Beschäftigte (39,8% der ansässigen Bevölkerung gegenüber einem Landesdurchschnitt von 40,0%, während sich die Zahl der Arbeitslosen auf 1.508 und die der eine erste Beschäftigung suchenden Jugendlichen auf 1.563 beläuft: die Nichtbeschäftigungsrate (Arbeitslose + Jugendliche auf Arbeitssuche) beträgt für Bozen und für die Provinz gleichermaßen 2,9%).

Wenn wir die Beschäftigung in den einzelnen Bereichen ins Auge fassen, so ergeben sich, immer für das Jahr 1981, in der Stadtgemeinde Bozen 44.029 Beschäftigte, die sich folgendermaßen verteilen:

TABELLE 3 - BETRIEBE UND BESCHÄFTIGTE IN BOZEN VON 1951 BIS 1981

WIRTSCHAFTSZWEIGE	1951		1961		1971		1981	
	Betriebe	Beschäft.	Betriebe	Beschäft.	Betriebe	Beschäft.	Betriebe	Beschäft.
Landwirtschaft	—	—	8	102	28	181	26	391
Bergbau	15	42	12	57	13	61	68	3.346
Verarbeit. Industrie	1.019	9.223	1.032	11.560	953	10.866	589	5.417
Bauwesen u. Erricht. v. Anlagen	182	2.022	233	3.660	422	3.300	562	2.850
Elektroenergie, Gas u. Wasser	13	400	17	564	11	637	10	646
Handel	1.621	6.132	2.458	9.883	2.872	10.895	3.903	13.797
Transport- u. Verkehrswesen	149	2.417	108	2.703	229	3.489	415	3.964
Kredit- u. Versicherungswesen	36	562	56	858	59	943	953	3.957
Dienstleistung. u. öffentl. Verwalt.	141	521	272	1.071	436	1.450	1.171	9.661
ZUSAMMEN	3.176	21.319	4.196	30.458	5.023	31.822	7.697	44.029
LANDWIRTSCHAFT	—	—	8	102	28	181	26	391
INDUSTRIE	1.229	11.687	1.294	15.841	1.399	14.864	1.229	12.259
DIENSTLEISTUNG	1.947	9.632	2.894	154.515	3.596	16.777	6.442	31.379
INSGESAMT	3.176	21.319	4.196	30.458	5.023	31.822	7.697	44.029

QUELLE: Aufstellung CENSIS nach ISTAT - Angaben



	Betriebe	Beschäftigte
- Landwirtschaft	26	391
- Industrie	657	8.763
- Bauwesen	562	2.850
- Elektrizität	10	646
- Handel	3.903	13.797
- Transportwesen	415	3.957
- Kredit- und Versicherungswesen	953	3.957
- Dienstleistungen und öffentliche Verwaltung	1.171	9.661
INSGESAMT	7.697	44.029

Zusammenfassend ergibt sich aus diesen Zahlenwerten:

- das Ausmaß der Beschäftigung in den landwirtschaftlichen Betrieben macht nur einen kleinen Teil der Beschäftigung in diesem Bereich aus, die besser von der Zahl der dort tätigen Menschen, nämlich 1.173, dargestellt wird;
- recht ansehnlich ist die Beschäftigung in der Industrie mit ihren 8.763 Erwerbstätigen, die 19,9% der Gesamtzahl ausmachen;
- ziemlich groß ist die Beschäftigung im Bau- und Elektrizitätswesen, die insgesamt ungefähr 3.500 Personen umfaßt;
- besonders groß ist die Beschäftigtenzahl im Dienstleistungsgewerbe (einschließlich des Transportwesens), das insgesamt 31.372 Erwerbstätige, nämlich 71,2% der Gesamtzahl umfaßt: sehr zahlreich sind die in den Dienstleistungen tätigen Personen, die nach der Zählung von 1981 - anders als bei früheren Zählungen - auch die in der öffentlichen Verwaltung beschäftigten Personen umfassen.

Die Schwankungen bei den Zahlen der Beschäftigten und der Betriebe innerhalb des Zeitraums 1951 - 1981 sind aus der Tabelle 3 ersichtlich. Für eine richtige Interpretation dieser Zahlen machen wir darauf aufmerksam, daß die Beschäftigtenzahlen der Dienstleistungsbetriebe und die der öffentlichen Verwaltung nicht vergleichbar sind.

Die Entwicklung der Beschäftigung während der in Betracht gezogenen drei Jahrzehnte ist von einem bedeutenden Absinken der in der Industrie tätigen Personen gekennzeichnet, die von 9.223 auf 5.417 Personen zurückgehen. Ein bescheidenes Anwachsen ist hingegen bei den im Transport- und Verkehrswesen Beschäftigten (von 2.417 auf 3.964) zu verzeichnen, und eine beachtliche Zunahme betrifft die Beschäftigten im Handels- sowie im Kredit- und Versicherungswesen. Ihre Zahl steigt von 6.132 auf 13.797 bzw. von 562 auf 3.957 Personen an. Im besonderen stellen wir fest:

- die Landwirtschaft bleibt ihrer wesentlichen Aufgabe nicht nur aus wirtschaftlicher Sicht (wegen ihrer hochgradigen Spezialisierung), sondern auch hinsichtlich des von ihr bewirkten Schutzes der Umwelt und des Bodens treu;
- die chemische, Bergbau- und Minerale verarbeitende Industrie, die in den drei Jahrzehnten 1951 - 1981 eine beachtliche Entwicklung erfahren hat - sie hat es auf 3.346 Beschäftigte in 68 Betrieben gebracht - kann im lokalen Produktionsbereich ein nicht nur am Rande liegendes Gewicht bewahren;
- die verarbeitende Industrie hat, wie wir bereits erwähnt haben, in der Zahl der Beschäftigten und Betriebe einen beachtlichen Rückgang aufzuweisen: zahlreiche Anlagen werden erneuert und weisen gute Merkmale von Gediegenheit und gute Aussichten auf zukünftige Entwicklungen auf, während andere (besonders die metall-

verarbeitenden Betriebe) unter Schwierigkeiten leiden, die noch näher zu untersuchen sind;
 - die Dienstleistungsbetriebe haben in dem Zeitraum 1951 - 1981 eine starke Entwicklung erfahren und sind in weiterem Wachstum begriffen, für dessen Förderung aber ein Eingreifen der öffentlichen Hand in Gemeinde und Provinz unentbehrlich geworden ist. Dieses soll sich einerseits eine Anpassung der Stadt an die neuen Erfordernisse in Funktion und Führung zum Ziele setzen und andererseits die Suche nach neuen Formen der Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Verwaltung und privaten Unternehmern.

Im Grunde ist Bozen, wie bereits aus den vom CENSIS durchgeführten Ermittlungen hervorgeht, eine Stadt der Verteilung und der Verwaltung für die ganze Provinz, aber sie ist zur Zeit in Schwebelage zwischen dem Festhalten an alten gefestigten Gleichgewichten und neuen Entwicklungsmöglichkeiten, die an eine volle Auswertung wertvoller Gegebenheiten, wie der geopolitischen Lage, der zweisprachigen Kultur, des Unternehmertums, der möglichen Bildung eines Bezugspunktes für einen immer stärkeren und qualifizierteren internationalen Fremdenverkehr gebunden sind.

2.4. Stadtverkehr und Verhältniswerte

Die Lage Bozens in einem von geographischen Gebilden sehr eingegengten Kessel, das starke Aufkommen von Durchzugs- und Binnenverkehr und die bereits erwähnten Besonderheiten des Stadtbildes erschweren die Verkehrsprobleme in besonderem Maße, und zwar sowohl bei der Eisenbahn, die den Anforderungen der internationalen, nationalen und lokalen Personen- und Warentransporte in keiner Weise gewachsen ist als auch im Bereich der Stadt selbst mit ihrem ungenügenden Straßennetz und den nicht ausreichenden Einrichtungen für das Parken der Fahrzeuge.

Besondere Verkehrsstauung gibt es in der Claudia-Augusta- und in der Reschenstraße, die den starken Einfahrts- und Durchzugsverkehr, der sich dort konzentriert, nicht verkraften können, weil der Bau der großen Infrastrukturen (neue Staatsstr. 12 und Schnellstraße nach Meran) - beide sind im geltenden Bebauungsplan vorgesehen - noch nicht verwirklicht ist.

Schließlich verursachen die Ballung von Wohngebieten im südwestlichen Stadtteil und die Häufung von Produktionsstätten im Weichbild der Stadt und in den nördlichen und südlichen Stadtteilen sehr starken Pendelverkehr, der aus einer Gegenüberstellung von Auswärtigen und Ortsansässigen in den verschiedenen Stadtteilen deutlich wird. Es möge genügen, darauf hinzuweisen, daß im historischen Zentrum 1981 der Unterschied zwischen Auswärtigen und Ortsansässigen 8.437 beträgt und daß derselbe Unterschied im Bozner Boden 1.830 und in der Industriezone 8.027 ausmacht. Umgekehrt ist das Überwiegen von Ortsansässigen über die Auswärtigen besonders ausgeprägt in den Stadtbereichen Oberau (3.042 Personen), Don Bosco (4.607 P.), Mariaheimweg (3.922 P.) und Neustift-Querein (2.913 P.).

Im besonderen finden sich die „Haupterzeuger“ des Verkehrs im historischen Zentrum (wo sich 12.500 Angestellte und 47,4% der als höhere Dienstleistung definierbaren Betriebe konzentrieren), im neuen Zentrum der Dienstleistungen jenseits der Talfer, in

der Industriezone (wo ungefähr 7.200 Auswärtige beschäftigt sind), in der Handwerkerzone am Bozner Boden und endlich im Schulzentrum der Cadorna- und Fagenstraße (wo ca. 7.000 Studenten und gegen 1.000 Angehörige des unterrichtenden und nicht unterrichtenden Personals konzentriert sind). Außerdem ist zu bemerken, daß die Zahl der Auswärtigen die der Ortsansässigen um 1.730 übertrifft: daher gibt es einen erheblich größeren Zustrom von außen als umgekehrt. Die Zusammenballungen von Tätigkeiten im Tertiärbereich wird durch Kunden und Besucher noch weiter gesteigert.

Obige Bemerkungen werden von einer 1986 vom Verkehrsamt der Gemeinde Bozen durchgeführten Erhebung bestätigt, aus der sich zusammengefaßt folgendes ergibt:

- der Einfahrts- und Ausfahrtsverkehr ist in der Stadt im wesentlichen gleichwertig; zu den einfahrenden Fahrzeugen gehören am Tag 2.642 Motorräder, 43.599 Personenkraftwagen und 5.943 Lastkraftwagen, während am Tag 2.711 Motorräder, 42.990 Personenkraftwagen und 5.355 Lastkraftwagen die Stadt verlassen;
- der von der Autobahn kommende und zur Autobahn gerichtete Verkehr ist von der hohen Zahl der durchfahrenden Lastkraftwagen (1.560 LKW und 3.795 PKW) gekennzeichnet;
- der auf der Staatsstr. 12 aus dem Süden kommende Verkehr umfaßt 11.415 Fahrzeuge, die zusammen mit den auf der Autobahn fahrenden 8.110 Fahrzeugen den stärksten Stadtverkehr bilden (fast ein Drittel des gesamten von außen kommenden Verkehrs);
- der von Nord-Osten eintreffende, insgesamt 12.704 Fahrzeuge umfassende Verkehr benützt zu zwei Dritteln die Staatsstraße 12 (über Kampenn) und zu einem Drittel die Zufahrt über Rentsch;
- der Lastenverkehr auf der Staatsstraße 12 im Norden ist auch wegen der Nähe des Bozner Bodens (548 ausfahrende LKW) und wegen der Lagerhallen und Parkplätze der Transportfirmen besonders stark;
- der von Norden, d.h. von Sarnthein und von Jenesien kommende Verkehr umfaßt 2.433 bzw. 3.486 einfahrende Fahrzeuge, wozu aber auch der über die St. Antonbrücke laufende Stadtverkehr zum oder vom Stadtzentrum gezählt wird;
- der vom Süden längs der Staatsstraße 12 kommende Verkehr, zu dem auch der aus dem Stadtviertel Oberau und St. Jakob gehört, ist zu 39% (6.526 Durchfahrten) über die Rombrücke nach dem neuen Zentrum und zu 61% (10.187) über die Trienter Str. nach dem eigentlichem Stadtzentrum gerichtet.

Die Ermittlungen über den Stadtverkehr sind mit unmittelbaren Erhebungen durchgeführt worden, die zu einer ziemlich zuverlässigen Kenntnis seiner Merkmale und Ursachen geführt haben. Zusammenfassend hat sich daraus ergeben:

- der Stadtverkehr wird in der Hauptsache von Fahrten der ansässigen Bevölkerung getragen: 70% der Befragten wohnen in der Stadt und 26% in der Provinz, vor allem in den Gemeinden Eppan und Leifers. Der Großteil der Befragten hat erklärt, er befahre dieselbe Strecke mehr als zweimal täglich in derselben Richtung. Die Fahrten sind zu 50% Pendelverkehr Wohnung-Arbeitsplatz mit Verkehrsspitzen von 61,4% in der Stoßzeit am Morgen und im übrigen Fahrten für Einkäufe, Besorgungen und aus anderen Gründen; die „geschäftlichen“ Fahrten machen im besonderen 27,1% des Gesamtverkehrs während der Arbeitsstunden des Tages aus;
- in 90% der Personenkraftwagen sitzen eine (64,1%) oder zwei (26,4%) Personen; die Fahrzeuge werden also bei den Pendel- oder Geschäftsfahrten vorwiegend von je einer Person benützt;
- mehr als 40% des das städtische Straßennetz belastenden Verkehrs sind städti-

schen Ursprungs, während 32,9% Fahrten von auswärts, nämlich zwischen Bozen und den übrigen Teilen des Landes betreffen.

Zusammenfassend können die von der Untersuchung über Herkunft und Ziele ermittelten Hauptverkehrsströme in 4 große Klassen eingeteilt werden:

- das Stadtzentrum belastender Stadtverkehr: er bildet den stärksten Anteil (42,0%) und umfaßt alle Fahrten aus den Wohngebieten zum historischen Kern und zum neuen Zentrum hin;
- Stadtverkehr in den Randzonen zur Mitte hin: dazu gehören 22,0% aller Fahrten. Die Hauptverkehrsströme bewegen sich zwischen Gries - Don Bosco - Mariaheimweg und Oberau sowie Don Bosco - Mariaheimweg;
- interurbaner Verkehr: er macht ungefähr ein Drittel des gesamten Kraftfahrverkehrs aus, der sich durch die Stadt wälzt und vorwiegend nach dem alten (11,6%) und nach dem neuen Zentrum (7,4%) gerichtet ist. Die übrigen 13,9% der Fahrzeuge verteilen sich auf die Richtungen nach den verschiedenen Stadtvierteln hin;
- Durchzugsverkehr: er übersteigt um ein Geringes die 3% des untersuchten Verkehrs; dabei wurde die Hauptrichtung des Durchzugsverkehrs über die Claudia-Augusta-Straße, abgesehen von dem nach der Rombrücke gerichteten Verkehr, außerachtgelassen.

In diesem Zusammenhang ist mit besonderem Augenmerk der Pendelverkehr zu betrachten, der sich zwischen Bozen, den angrenzenden Gemeinden und den übrigen Teilen der Provinz abwickelt. Er hat beachtliche Ausmaße: zwischen Leifers und Bozen gibt es ungefähr 2.300 Arbeitspendler; von Eppan und Kaltern her sind es etwa 1.500; von der Meraner Seite her gegen 1.000; es sind also mehr als 5.000 Personen, die sich zur Zeit nur zu einem geringen Teil öffentlicher oder gemeinsamer Verkehrsmittel bedienen.

Das Straßennetz, das den genannten Verkehr aufnehmen soll, weist zahlreiche Mängel auf, und zwar nicht nur wegen der noch nicht vollendeten Neugestaltung gewisser erst vor kurzem verbauter Grundstücke, sondern auch, weil manchmal das Bemühen um die Verminderung der Nachteile des Autoverkehrs in Gebieten, die vorwiegend Wohngebiete sind, das Verschwinden von Straßenstücken oder deren Verwandlung in ausgesprochene Fußgängerzonen zur Folge hatte, ohne daß man für eine Ergänzung oder Ersetzung der Verkehrswege gesorgt hätte. Daraus ergab sich zwangsläufig eine Art „Undurchlässigkeit“ des Wohngebietes und in deren Folge eine Überlastung der wenigen Straßen, die den Lokalverkehr aufnehmen konnten, und zugleich eine Lähmung des Verkehrs an den Stellen, wo dieser Lokalverkehr in das Hauptstraßennetz einmündet. Das ist bereits in der „Semirurali-Zone“ geschehen, und es hatte verheerende Folgen, die mit der Fertigstellung des genehmigten Projekts noch schlimmer werden sollten. In der Tat stößt der vorgesehene Groß-Häuserblock mit seinen mehr als 5.000 Einwohnern auf die Randstraßen ein Verkehrsvolumen aus, das sie unmöglich verkraften können.

Dieser Zustand geht auf eine Entwicklung zurück, die im Zuge der Ausarbeitung der Allgemeinen Variante zum Bauleitplan sorgfältig überdacht werden muß. Einerseits ist es wohl zu verstehen, daß Bürger, die irgendwo wohnen, von den Nachteilen des Autoverkehrs befreit sein wollen, aber andererseits sind die Grenzen einer Haltung, die das Verhältnis Wohnung-Straße damit zu lösen gedenkt, daß sie die Straße abschreibt, nur allzu offenkundig. Eine solche Haltung liegt den Richtlinien zugrunde,



7 - Die Lage der potentiell verfügbaren Grundstücke - 1988

- ① Sanierung Altstadt Bozen A1
- ② Sanierung Alt-Gries Bozen A2
- ③ Bahnhofsgelände von Bozen
- ④ Neugestaltung der „Semirurali“-Zone
- ⑤ Sportanlagen Drususstraße-Reschenstraße

- ⑥ Sportanlagen Pfarrhofstraße
- ⑦ Handels- und Industriezone Bozen Süd
- ⑧ Kaserne Reschenstraße - Ex Lager
- ⑨ Huberkaserne Drususstraße
- ⑩ Kaserne Vittorio-Veneto-Straße

- ⑪ Bezirkskommando Oberau - Claudia-Augusta-Straße
- ⑫ Messegelände Romstraße
- ⑬ Ex-Gilgebäude Drususbrücke
- ⑭ Handwerkerzone Kaserne Siracusa
- ⑮ Ex-Tabakmonopol Dantestraße

die das Land bei der Überprüfung des allgemeinen Bauleitplanes aus dem Jahre 1958 erlassen hat. Diese empfehlen unter anderem, wie wir noch sehen werden, die Straßen der Stadt nach Funktionen zu unterscheiden und „Schachbrettanordnungen“ zu vermeiden.

2.5. Die potentiell verfügbaren Gründe

Innerhalb der verbauten Flächen oder an den Rändern finden sich einige Gründe, die nicht mehr zu landwirtschaftlichen Zwecken verwendet werden oder einer anderen Verwendung zugeführt werden können, als sie in der Vergangenheit hatten. Sie bieten sich als wertvolle Gelegenheiten zu einer Aufwertung der Bausubstanz an, denn sie können unmittelbar für die Erfüllung sozialer Bedürfnisse als Wohnbauten, zu öffentlichen Diensten oder zur Produktionszwecken verwendet werden, wodurch weitere Beanspruchung landwirtschaftlichen Bodens vermindert wird.

Welche Gründe potentiell verfügbar sind, ist den beigeschlossenen Zeichnungen zu entnehmen. Wegen ihrer günstigen Lage besonders interessant sind der Platz des alten Spitals, der des früheren Tabakmonopols, der des früheren Lichtspielhauses „Drusus“, in der Südtiroler Straße und am Verdiplatz, das jetzige Messegelände, das als Landesobjekt in die Handelszone verlegt werden könnte, einige zur Zeit von Kasernen besetzte Gründe, um deren Verlegung im Einvernehmen mit der Landesregierung angesucht werden könnte, der Platz der Gefängnisse und schließlich ein Teil des Eisenbahngeländes. Besonderes Augenmerk ist schließlich auf einige für Produktionsstätten bestimmte Grundstücke zu legen, die anscheinend in Zukunft eine andere Verwendung werden finden können.

3. DIE BAULEITPLÄNE VON BOZEN UND DER ZUR ZEIT GELTENDE BAULEITPLAN

3.1. Die Altmann-Pläne (1860 - 1870)

Im Jahre 1853 projiziert Luigi Negrelli die Eisenbahnlinie Verona-Bozen, die 1859 dem Verkehr übergeben wird. Im Jahre 1864 beginnen die Arbeiten an der Brennerbahn, die 1867 den Verkehr aufnimmt und 1871 durch das Teilstück Franzensfeste-Villach erweitert wird. So werden 1871 die Pustertaler Bahn und 1881 das Teilstück Bozen-Meran eröffnet.

Der Bau dieser Eisenbahnlinien gibt einer großen Zahl von Arbeitern Beschäftigung, bietet ein leistungsfähiges Transportsystem für den Handel mit landwirtschaftlichen Produkten und öffnet Südtirol hochqualifizierten Fremdenverkehrsströmen. Die außerordentliche Schönheit der Dolomiten, das milde Klima, der Reichtum an Kunstschätzen und an geschichtlichen und kulturellen Zeugnissen der Vergangenheit und der Zauber alten Brauchtums locken weite Kreise des österreichisch-ungarischen Adels und des reichen Bürgertums in das Land. So übernimmt Bozen, das bereits 1840 die ersten Industrieanlagen (die Tuchfabrik St. Anton an der Talfer und die Seidenspinnerei in Gries) bekommen hat, die mehrfache Rolle einer Industriestadt, eines Umschlagplatzes und eines Zentrums für qualifizierten Fremdenverkehr und öffnet sich einem weitmaschigen System internationaler Beziehungen.



Die Stadt erlebt einen raschen Anstieg der Bevölkerungszahl, die von 7.388 Einwohnern im Jahre 1840 auf ungefähr 14.000 im Jahre 1869 anwächst. Daraus entsteht neuer Bedarf an Wohnungen, Einrichtungen und öffentlichen Diensten. Außerdem verschiebt sich mit der Einweihung des Bahnhofs im Jahre 1859 der Mittelpunkt der wirtschaftlichen Interessen nach dem Süden des alten Stadtkerns, und es erhebt sich die Forderung nach einer neuen Anordnung von Straßen.

Zwischen den Jahren 1860 und 1870 entwirft der Architekt Sebastian Altmann - er ist vom Jahre 1857 an hauptamtlicher Architekt der Gemeinde Bozen - zwei Pläne, welche die städtebauliche Erweiterung im Südosten und Südwesten des alten Stadtkerns vorsehen. Der erste von ihnen (Stadtteil 1) betrifft das Bahnhofsgelände und sieht Straßen rund um den Bahnhof vor, während der zweite (Stadtteil 2) das neue Stadtviertel „Neustadt“ angeht, eine Erweiterung des Wohngebiets mit rechtwinkligen Straßen auf der Fläche zwischen Talfer und Eisack.

Die „frühindustrielle“ Stadt entwickelt sich so nach einer genau entworfenen Anlage, die von der Errichtung von Fabriken an den Flußufern, von der Belebung des Handels und des Elite-Fremdenverkehrs und vom Ausbau von Wohnvierteln gekennzeichnet ist.

Auch die damals noch selbständigen und getrennten Nachbargemeinden von Bozen, Zwölfmalgrein und Gries, erleben eine städtische Ausweitung. Im Kurort Gries werden zahlreiche Hotels für den Elite-Fremdenverkehr gebaut, während in Zwölfmalgrein längs der Runkelsteinerstraße und der heutigen Piavestraße, nördlich vom alten Ortskern, neue Grundstücke für Wohnbauten verwendet werden.

Im Jahre 1878 genehmigt der Stadtrat von Bozen einen Plan für die Erneuerung und den Bau der Talferbrücke und der Brücke von St. Anton sowie für die Errichtung wichtiger öffentlicher Gebäude (das Gerichtsgebäude in der Dantestraße und Schulgebäude an der heutigen Kreuzung Dantestraße - Leonardo-da-Vinci-Straße).

Damit wird der „Altmann-Plan“ erweitert und durch die Anlage der neuen Straßenzüge Sparkassenstraße und Leonardo-da-Vinci-Straße der im 19. Jahrhundert errichtete Gebäudekomplex an den alten Stadtkern angeschlossen.

Die Besonderheiten der Planungsunterlagen und jedenfalls die Lenkung der städtebaulichen Erweiterungen von den Altmann-Plänen bis zu dem von 1878 und den nachfolgenden Erweiterungsplänen aus dem Ende des 19. und den Anfängen des 20. Jahrhunderts - die Bautätigkeit stand auch ohne eigentliche Bauleitpläne unter richtiger Kontrolle - sind zu ersehen: aus der sorgfältigen Einhaltung der geplanten Dimensionen, aus der klaren Verwirklichung des Stadtplans, aus der Berücksichtigung des landwirtschaftlichen Bodens, die eine kompakte Gestaltung des Stadtbildes verlangt, aus der fürsorglichen Ermittlung von Räumen und Verkehrsadern, die dazu bestimmt sind, Aufgaben und Wirkungen so zu übernehmen, daß aus ihnen zentrale Orte und nicht nur Räume für Bewegungen und Aufenthalte werden. Dabei handelt es sich um besondere Merkmale, die allen Bauleitplänen von Bozen gemeinsam sind, bis herauf zum heutigen Bauleitplan, der hingegen, wie wir sehen werden, die Tradition unterbricht.

Im Rahmen der neuen von der Stadtverwaltung aufmerksam überprüften Erweiterungen wächst die Stadt Bozen ständig: bei der Volkszählung des Jahres 1910, also kurz



9 - Bozen 1858 (Mappenblatt N. 3 K.G. Bozen - österreichisches Kataster)

vor dem Ersten Weltkrieg, erreichte die Bevölkerung die Zahl von 30.424 Einwohnern, was gegenüber der 1869 durchgeführten Zählung einer Zunahme um 16.000 Personen gleichkommt.

Mit dem Krieg wird der Expansionsprozeß unterbrochen: Bozen erleidet sehr schwere Schäden, und daher wird das Hauptaugenmerk der öffentlichen Behörden nach dem Krieg auf die Erneuerung von Bauten und der Produktionstätigkeit gerichtet. Im Jahre 1921 erreicht die Einwohnerschaft den Stand von 32.679 Personen.

3.2. Anwendung des Bauleit- und Erweiterungsplanes PIACENTINI

Nach dem Anschluß Südtirols an das Königreich Italien (1919) setzt in Bozen eine rasche Zwangsentwicklung und Italienisierungspolitik ein. Sie wird von Mussolini energisch vorangetrieben, denn er will der Stadt die Rolle einer Hauptstadt der neuen, vor kurzem „eroberten“ Provinz Alto Adige zuweisen (1927).

Am 25. Juli 1929 wird ein nationaler Wettbewerb für einen grundsätzlichen Plan zur Erweiterung und Sanierung der Stadt ausgeschrieben. Dieser Plan soll unter Berücksichtigung sowohl der augenblicklichen Erfordernisse als auch der in den nächsten dreißig Jahren für Bozen und für den Kurort Gries zu erwartenden bevölkerungspolitischen, industriellen und Fremdenverkehrs-Entwicklung ausgearbeitet werden.

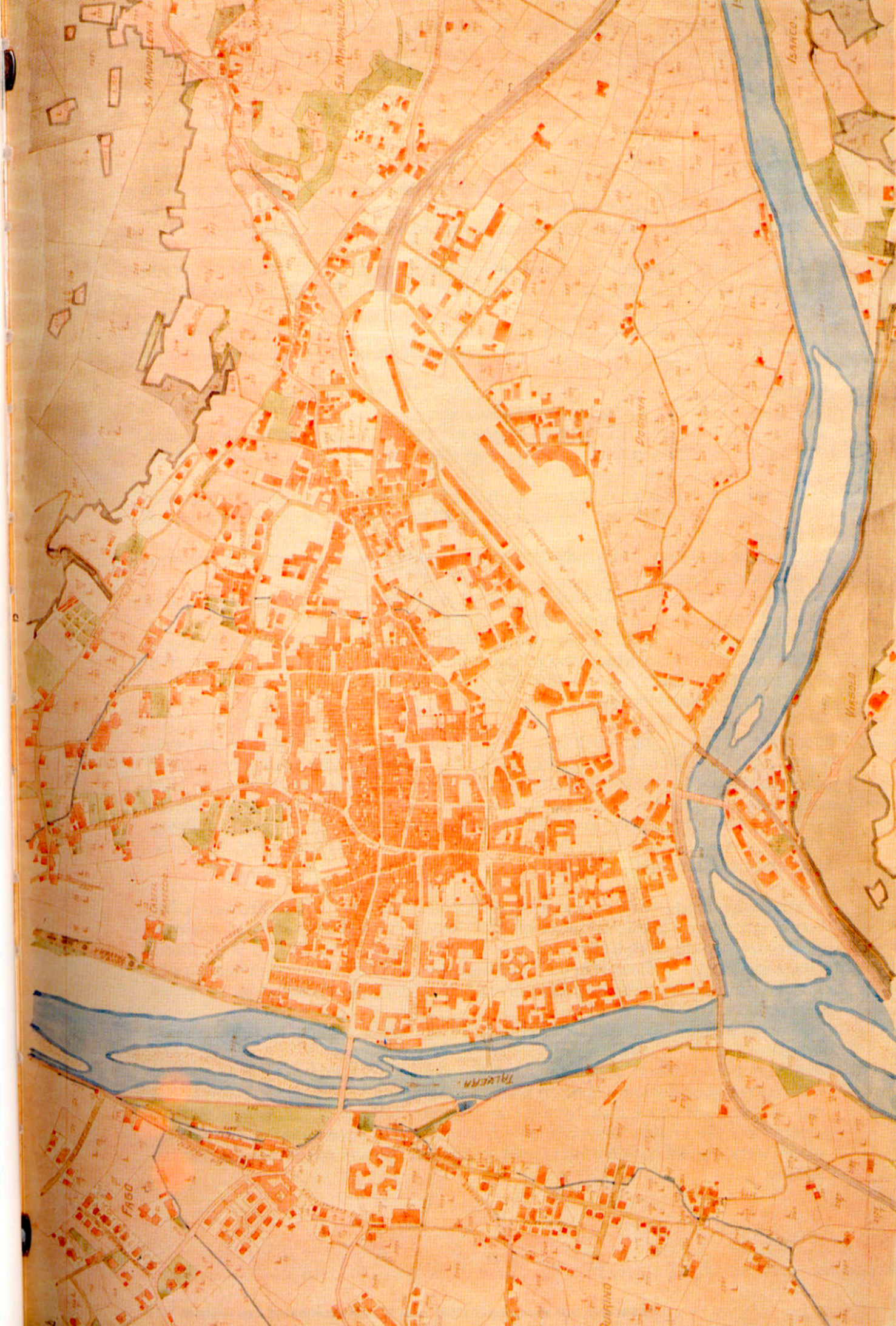
Neun Architekten beteiligen sich an dem Wettbewerb. Die Jury mit Arch. Marcello Piacentini an der Spitze weist drei erste Preise ex aequo den von den Architekten Adalberto Libera und Giuseppe Pollini, Giovanni Muzio und Ettore Sottsass senior ausgearbeiteten Projekten zu.

Einige rationalistisch ausgearbeitete Lösungen des Projektes der Architekten Libera und Pollini erwecken besonders Interesse, und zwar auch, weil sie die später getroffenen städtebaulichen Entscheidungen beeinflussen werden. Im besonderen ist hervorzuheben:

- das Hauptstraßensystem wird von einer Ringstraße um die Stadtmitte herum getragen, die den Autoverkehr aus Trient, vom Norden und von Meran her aufnimmt und verteilt;
- die Eisenbahnstrecke Bozen-Meran wird nach dem Grutzen hin verlegt, und man sieht Schienenanschlüsse an die zukünftige Industriezone vor;
- die in verschiedener Dichte vorgesehenen Wohngebiete sollen schachbrettartig angelegt werden und die historischen Zentren von Bozen und Gries nicht stören.

Auch der Entwurf des Architekten G. Muzio, der dem neuen Stadtbild ein typisch „neuklassisches“ Aussehen verleiht, empfiehlt Lösungen, die in der Folge bei der Anlage des städtischen und außerstädtischen Straßennetzes und der neuen miteinander verbundenen Straßen bestätigt werden. Auch nach diesem Projekt soll die Eisenbahnlinie Bozen-Meran verlegt werden.

Am 15. Februar 1934 wird mit Beschluß des Podestà Nr. 999 der Architekt Marcello Piacentini mit der Ausarbeitung des Bauleitplanes beauftragt, weil man von den Projekten des staatlichen Wettbewerbs meint, sie entsprechen nicht den Anforderungen der Zeit. Der Auftrag beinhaltet die Ausarbeitung der Grundzüge eines allgemeinen Planes, der die Altstadt, die Erweiterung derselben und die Industriezone mit den nötigen



Verbindungen nach außen umfaßt und die Erstellung eines mehr auf Einzelheiten eingehenden Planes der Erweiterungszone jenseits der Talfer und der monumentalen Verbauung um den Siegesplatz herum. Dem gleichen Baumeister wird außerdem die Gesamtüberwachung der von den Plänen vorgesehenen Arbeiten übertragen.

Der Plan von M. Piacentini, der mit einer Bevölkerungszahl rechnet, die im Laufe von 50 Jahren die Zahl von 100.000 erreichen wird, teilte die Stadt in folgende Zonen ein:

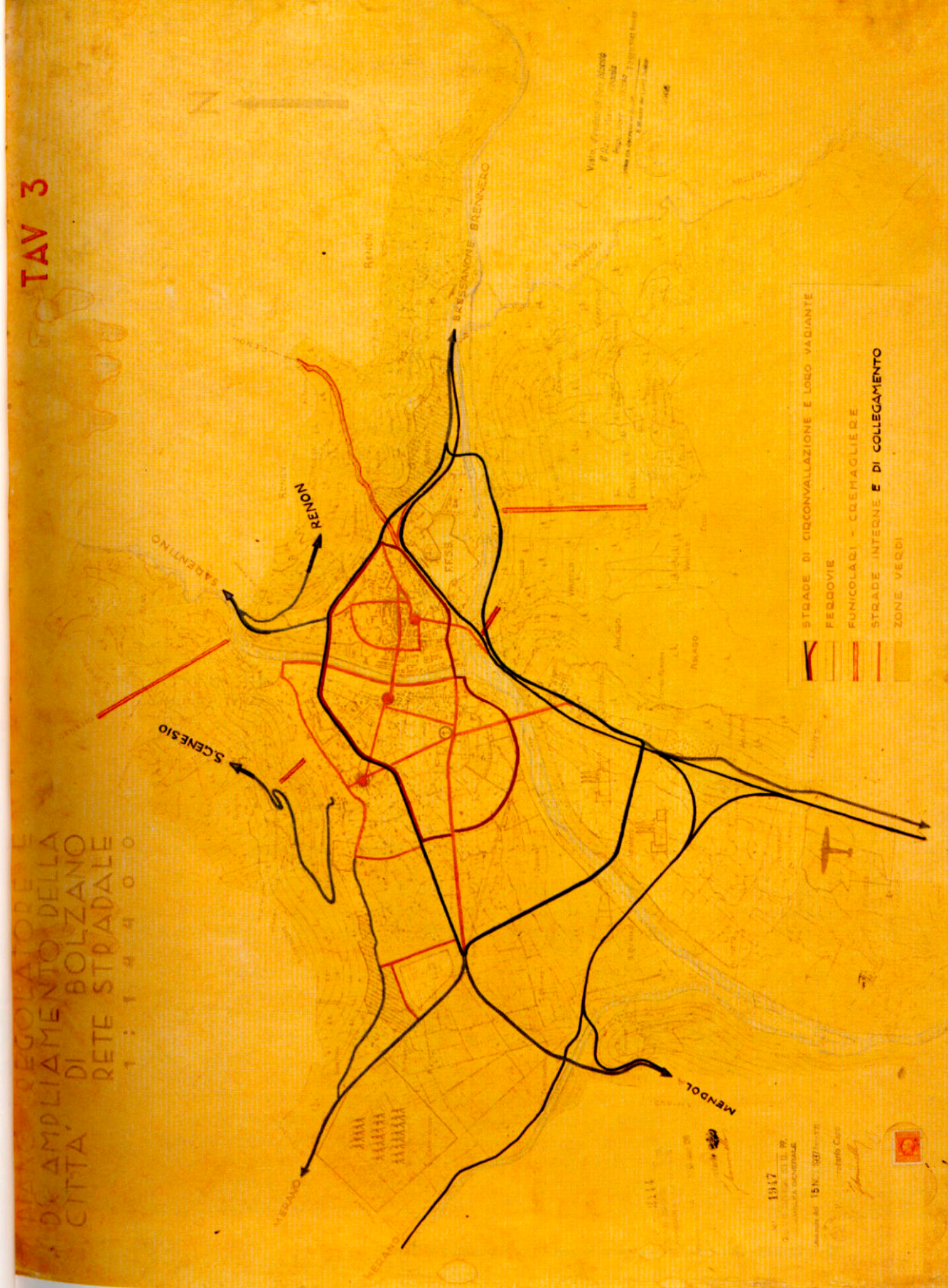
1. Altstadt: sie umfaßt das heutige historische Zentrum und sieht die Niederreißung der Stadtlauben vor. Sie hat ein Ausmaß von 81,79 ha und ist für 20.000 Einwohner bestimmt;
2. Gries: Hauptort mit einer Fläche von 45,80 ha für 12.000 Einwohner. Hier sollen Häuser entstehen, die bis zu vier Stockwerken hoch sind;
3. Extensive Bauzone: 155 ha große Fläche mit 23.000 Einwohnern in zweistöckigen Häusern mit Gartenanlagen, eine am Fuß des Berges gelegene Kurzone in Gunt-schna und eine Villenzone;
4. Halbextensive Bauzone: 143 ha mit 25.000 Einwohnern in dreistöckigen Häusern in Quirein, von denen ein Teil sogleich für 13.000 Einwohner gebaut werden soll (Villen für Kleinsparer);
5. Intensive Bauzone: 24 ha mit 8.000 Einwohnern in fünfstöckigen Arbeiterhäusern am rechten Eisackufer;
6. Zonen für Kleinindustrieanlagen: 22,5 ha in Grutzen mit Fabriksgebäuden und vierstöckigen Volkswohnhäusern für 4.000 Bewohner;
7. Vorstadtzonen: gemischte landwirtschaftliche und Volkswohnhaussiedlung in Rentsch, nordöstlich vom Bahnhof (für 3.600 Bewohner auf 40 ha) und eine landwirtschaftliche Siedlung in St. Moritzing (für 5.400 Einwohner auf 135 ha);
8. Oberau und Haslach: billige Volkswohnbauten.

Am 7. März 1935 werden mit G.D. Nr. 234 die für die Anlage und den Betrieb der in Bozen zwischen Eisack und Brennerstraße „liegenden Fabriken notwendigen Arbeiten als gemeinnützig erklärt und wird die Gemeinde ermächtigt, diese Arbeiten auch nach Enteignung der betreffenden Grundstücke durchzuführen“. Zwei Jahre nach der Erlassung des Dekretes sind in Grutzen bereits zahlreiche Industrieanlagen mit Belegschaften von insgesamt 1.800 Arbeitern (INA, Montecatini, Stahlwerke, Masonite, Magnesio usw.) errichtet.

Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, kurzfristig neue Wohnungen bereitzustellen. Das Wohnungsproblem, das bereits anfangs der Dreißiger Jahre empfunden und vereinzelt von der Gemeinde, vom Staat, von Versicherungsgesellschaften und von privater Hand angegangen wird, wird mit der Errichtung des „Istituto Autonomo delle case economiche e popolari di Bolzano“ (Autonomes Bozner Wohnbauinstitut) einer systematischen Lösung zugeführt.

Das Institut arbeitet die ersten Volkswohnbau-Programme aus, die folgende Gebiete umfassen:

- das Wohngebiet Littorio: in zwei Baulosen für insgesamt 800 Wohnungen am rechten Eisackufer neben der Littoriobrücke (heute Rombrücke);
- das Wohngebiet Dux („Semirurali-Zone“): gegenüber der Industriezone, das mit einem Netz von breiten Straßen angelegt ist und in 228 zweistöckigen Häusern auf einer Fläche von 20 ha 808 Wohnungen umfaßt (zur Zeit werden die Häuser abgerissen).







Der allgemeine Bauleitplan wird am 8. April 1958 veröffentlicht und auf einen Zeitraum von 60 Tagen für die Öffentlichkeit ausgehängt. Dazu werden 523 Einwände eingereicht, in denen mehrheitlich die eingeplante Bevölkerungszunahme mit den entsprechenden Erweiterungen beanstandet wird. Sie werden von einer eigenen Ratskommission geprüft und hernach vor den Stadtrat zur Debatte gebracht, die vom 14. Oktober bis zum 6. November in 14 Sitzungen durchgeführt wird.

Am 5. Februar 1960 übergibt die Stadtverwaltung den Plan und die dazu gehörigen Unterlagen der Landesregierung, die nach dem Sonder-Autonomiestatut und nach Art. 37 des D.P.R. vom 30. Juni 1951 Nr. 574 in Sachen Urbanistik an Stelle der staatlichen Behörden primäre Befugnisse hat.

Die Landesregierung legt den Entwurf des Bauleitplanes einer Kommission von Fachleuten (Ing. G. Colombo, Arch. Marti und Ing. Jäger) vor und verlangt Gutachten über das Höchstmaß der Einwohnerzahl, das Ausmaß und die Dichte der Bauzone, über das Straßennetz und die Grünflächen.

Im besonderen ersucht die Landesregierung die Fachleute darum, eine Neugestaltung der Innenstadt, eine klare Unterscheidung des Verkehrs auf dem Straßennetz unter Vermeidung einer schachbrettartigen Anordnung der Straßen sowie die Erhaltung des landwirtschaftlichen Grüns zu studieren und die Bedeutung der Grünflächen für die Gesundheit zu ergründen. Bei all dem ist die zu erwartende Bevölkerungszunahme bis zum Jahre 2000 auf nicht mehr als 110.000 anzusetzen.

Das von den Beratern in Erfüllung ihres Auftrags vorgeschlagene Modell sieht ein mäßiges Wachstum Bozens innerhalb eines Raumes vor, der aus den Satellitenortschaften Oberau, Leifers, Blumau und Terlan besteht. In der Stadt selbst erkennt man 6 autonome Stadtviertel, die über ein eigenes Zentrum verfügen (nämlich Altstadt, Bozner Boden und Rentsch, Gries, Mariaheimweg, Don Bosco und Oberau).

Im besonderen wird für die Altstadt eine Erweiterung gegen Westen zwischen Talfer und Gerichtsgebäude ins Auge gefaßt, nämlich Flächen, für die produktive Tätigkeiten bestimmt sind.

Außerdem wird eine neue Streckenführung der Eisenbahn Bozen-Meran östlich und südlich der Industriezone vorgeschlagen, und die von der Brennerautobahngesellschaft vorgeschlagene Autobahntrasse mit dem geplanten Anschluß an die Schnellstraße Bozen-Meran als annehmbar bezeichnet. Für die Staatsstraße 12 wird eine neue parallel zur Autobahn zwischen Eisack und Industriezone verlaufende Streckenführung empfohlen, und dazu wird die Benützung der alten Bahntrasse Bozen-Meran sowie die Drusus- und Vittorio-Veneto-Straße von Westen her und der Rentscher- und Brennerstraße von Norden her vorgeschlagen.

Am 15. Juli 1960 überträgt der Stadtrat von Bozen dem Prof. Luigi Piccinato die Aufgabe eines Beraters und Adjuntanten des Bürgermeisters in den Beziehungen zur Landesregierung. Bei der Erfüllung dieses Auftrages spielt die Notwendigkeit einer Überprüfung sowohl des 1958 angenommenen Bauplans als auch des urbanistischen Gutachtens der Architekten Marti, Jäger und Colombo eine gewichtige Rolle.

1961 erreichte Bozen die Einwohnerzahl von 88.799.

3.5. Annahme des Bauleitplanes PICCINATO

Am 16. Jänner 1961 ersucht der Stadtrat Prof. Luigi Piccinato neben seiner Beratungstätigkeit um einen dritten Entwurf eines allgemeinen Bauleitplanes, der den tatsächlichen Bedürfnissen der Stadt im Sinne der modernen an die „Urbanistik“ gestellten Anforderungen gerecht werden soll.

Am 10. Mai 1962 nimmt der Gemeindevorschuss mit Beschluß Nr. 161/16201 den allgemeinen von Prof. Luigi Piccinato und von Arch. Marco Maioli unterfertigten Bebauungsplan an.

Indem er den Bauleitplan von 1958 verbessert, geht der neue Plan von der Notwendigkeit einer territorialen Entwicklung aus, welche das städtische Wirtschaftsleben von Bozen mit dem landwirtschaftlichen der Talschaften verbinden soll. Außerdem verbessert er in entscheidender Weise die radiozentrische Ausrichtung des Planes von 1958 mit einer klaren Festlegung des Hauptstraßennetzes und des Stadtbildes.

Im besondern sieht der neue Plan für die großen Infrastrukturen der Straßen und der Eisenbahn folgende Maßnahmen vor:

- die Verlegung des Güterbahnhofes von Bozen nach Branzoll und die Verwendung der so frei werdenden Grundstücke gegen den Eisack hin für Wohnbauten;
- die Streckenführung der Staatsstraße 12 (Brennerstraße) - sie ist eine Verkehrsader mit Abzweigungen und klar bestimmten Knotenpunkten - am linken Eisackufer;
- den Anschluß der Staatsstraße 38 nach Meran und der Mendelstraße nicht nur an die Staatsstraße 12, sondern auch an die in die Stadt führende Drususstraße;
- die Erhaltung des für die Verbindung mit dem Sarntal bestehenden Straßensystems;
- die Fertigstellung der Brennerautobahn.

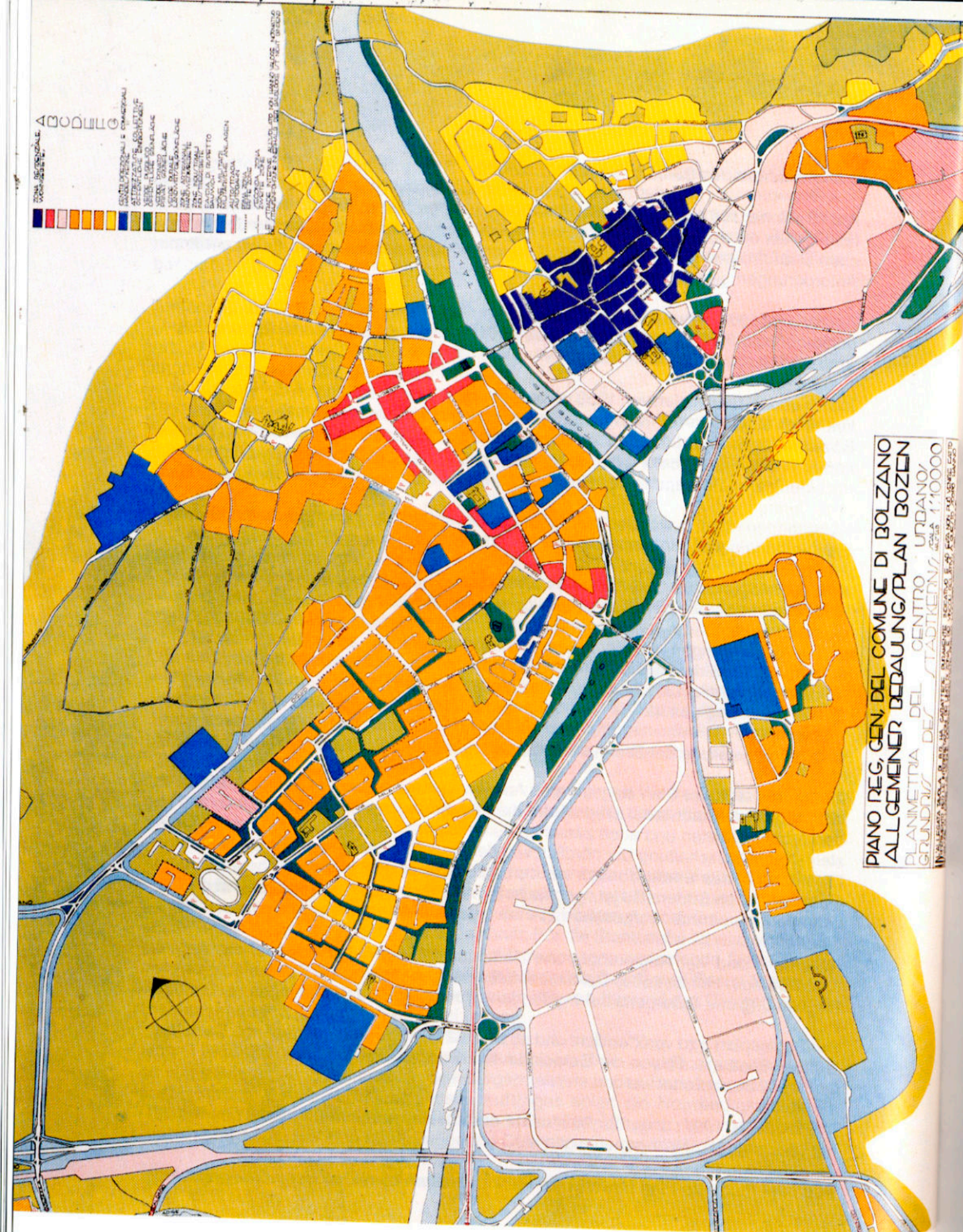
Im Grunde stellt der Plan ein „lineares Achsensystem“ dar, welches das Stadtbild in klar umgrenzte Stadtviertel gliedert und die Verbindungen von diesen Stadtvierteln zu den Arbeitsgebieten und auch zwischen dem historischen Zentrum und Gries sicherstellt. Nach Ausschaltung der nördlich von der Drususstraße gelegenen Zone für eine Erweiterung des Stadtgebietes werden als Expansionsflächen die noch übrigen Grundstücke im Süden (die jetzige zweite Expansionszone - Europaallee) und die Gegend der „Semirurali“ vorgesehen, die neue gestaltet werden soll.

Außerdem sind vier Regierungs- und Handelszentren (Südtirolerstraße, ehemaliges Krankenhaus, Horazstraße, Dalmatienstraße) vorgesehen und werden die durch die Regulierung des Talferbetts frei werdenden Grundstücke zu Parkanlagen bestimmt.

Der Bauleitplan wird veröffentlicht und ab 21.5.62 60 Tage lang ausgehängt. Dazu treffen Einwände ein, die von der Gemeindeverwaltung mit Beschluß Nr. 257/32917 vom 1.10.1962 beantwortet werden.

Am 3. Jänner 1964, ungefähr 20 Monate nach seiner Annahme, wird der Bauleitplan mit Landesgesetz Nr. 1 genehmigt.

Auch der Piccinato-Plan bewahrt die Merkmale einer korrekten Bemessung der Aus-



maße, der Rücksicht auf die landwirtschaftliche Grünzone, der Ausführbarkeit und Beachtung der Inhalte der vorhergehenden Pläne. Das ist um so beachtenswerter, wenn man bedenkt, daß zur damaligen Zeit in allen italienischen Städten verrückte, stark übertriebene „Expansionspläne“ ausgearbeitet werden, die ausschließlich auf allgemein gehaltenem, monofunktionellem „Zoning“ und auf der Ausbreitung von Bautendenzen über den ganzen Bereich des Gemeindebodens beruhen.

3.6. Annahme des Bauleitplanes PICCINATO über Dienstleistungen

Am 10. Mai 1971 erteilt die Stadtverwaltung dem Prof. Luigi Piccinato den Auftrag, einen ausführlichen Bericht über allfällige *neue Gesichtspunkte* im Hinblick auf den Raumordnungsplan, den die Landesregierung auf Grund des Art. 8 des E.T. über die urbanistischen Gesetze des Landes erlassen würde, zu verfassen. In Erfüllung dieses Auftrages wird der Vorschlag zu einer Allgemeinen Variante des Bebauungsplanes vorgelegt, der von Prof. Piccinato, vom Architekten V. Consoli (Mitarbeiter) und von Prof. B. Winkler (Berater) ausgearbeitet worden ist.

Die „*neuen Gesichtspunkte*“ betreffen einige Aspekte der jüngsten Entwicklung der Stadt Bozen, die inzwischen 103.000 Einwohner erreicht hat und zu einem wichtigen Zentrum nicht nur für Industrie und Handwerk geworden ist in einem Land, in dem die Landwirtschaft immer noch nicht nur als Wirtschaftsfaktor, sondern auch für die Erhaltung der Umwelt und der Landschaft eine bestimmende Rolle spielt. Große Bedeutung hat auch der Fremdenverkehr erlangt, der einerseits bestrebt ist, seinen Bestand der Beherbergungsbetriebe zu festigen und andererseits den Fremdenverkehr auf dem Lande weiter ausbauen will.

Die genannte Variante plant einen Autobahnhof im Süden der Industriezone bei der Mündung der Staatsstraße 38 in die Staatsstraße 12 neben dem Flugplatz und bekräftigt die Richtlinien des allgemeinen Bauleitplanes vom Jahr 1964, indem er eine neue Lösung für den Verkehr und die Parkmöglichkeiten sowie neue Infrastrukturen vorsieht, wobei die im M.D. 1444/68 enthaltenen Richtlinien voll berücksichtigt werden. Sie schlägt auch Sanierungsmaßnahmen zur Erhaltung des historischen Zentrums von Bozen und Gries vor; sie bestimmt den an der Südtiroler Straße verfügbaren Boden zur Erweiterung des Handels- und Regierungszentrums und ein Grundstück beim Bahnhof zur Vergrößerung der öffentlichen Parkanlage.

Für die neue Expansion der Stadt Bozen sind Grundstücke im Westen der Reschenstraße vorgesehen, die dank der Schaffung des neuen Straßensystems keinem Lastenverkehr mehr dienen soll. Das Wohngebiet der „Semirurali“ soll neu gestaltet werden.

Der Bozner Boden östlich vom Bahnhof wird für Dienstleistungen der Eisenbahn bestimmt, für Niederlassungen von Handwerksbetrieben und für städtische Dienste. Eine weitere Handwerkerzone soll am rechten Eisackufer, jenseits der Reschenstraße, geschaffen werden, wo auch das neue Messegelände entstehen soll.

Am 26. Oktober 1973 nimmt der Stadtrat den „Dienstleistungsplan“ an, der sich aus den Arbeiten für die gerade erläuterte Allgemeine Variante ergibt. Er umfaßt schulische und sportliche Einrichtungen, die Mittelpunkte der Stadtviertel, die öffentlichen

Parkplätze, das öffentliche Grün, die neuen Straßen und Plätze. Er ist im wesentlichen als ein Rettungsanker anzusehen, der helfen soll, im Zuge der Genehmigung der Allgemeinen Variante Fehler zu vermeiden.

Am 26. November 1973 annulliert der Gemeinderatsausschuß von Bozen den Beschluß der Annahme des „Dienstleistungsplanes“, weil die vorgelegte Arbeit unvollständig ist und sich nur auf gewisse Dienste, Einrichtungen und Anlagen beschränkt.

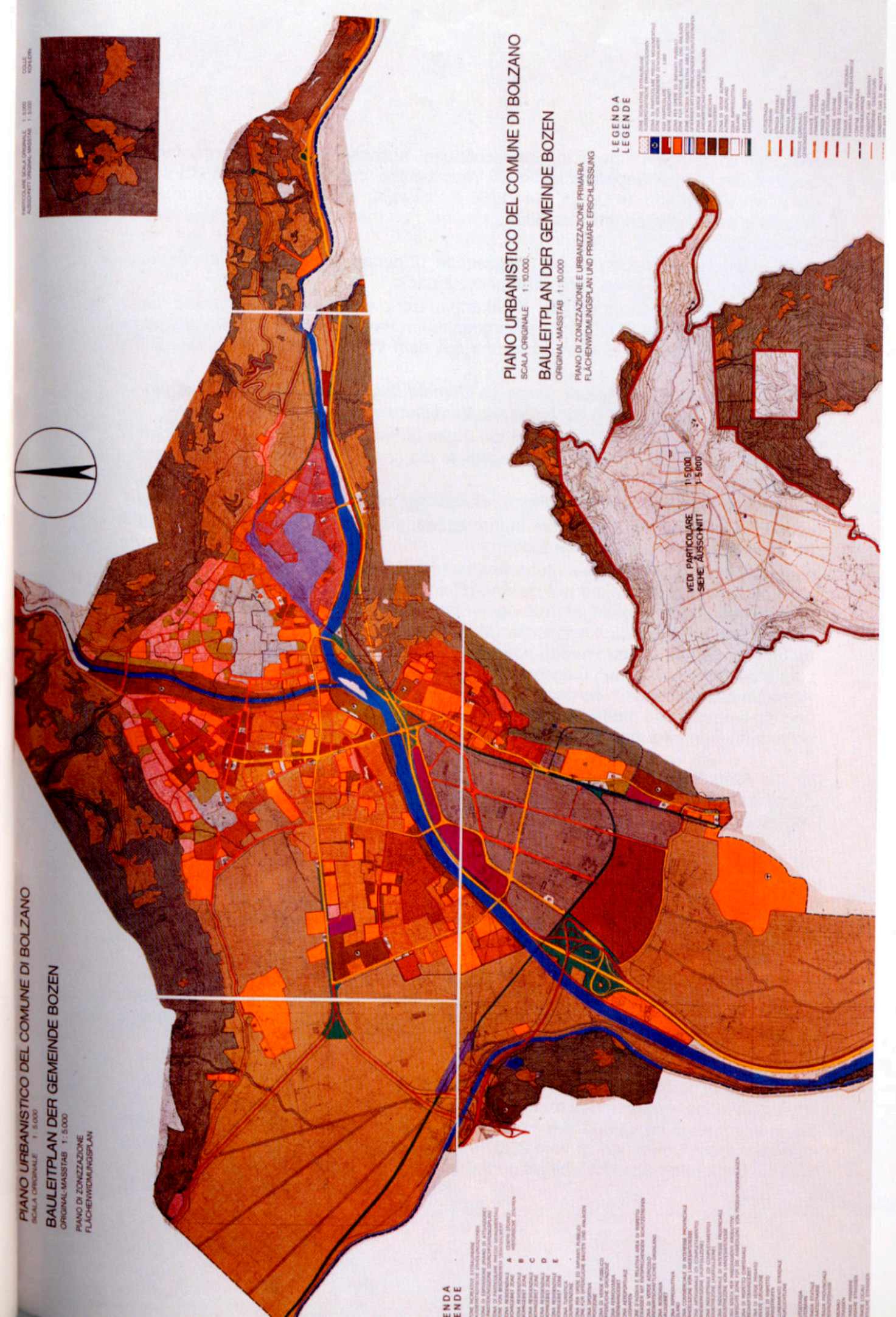
3.7. Der zur Zeit geltende städtische Bauleitplan

Nach langen Debatten, heftigen Auseinandersetzungen und auch Spannungen zwischen Gemeindeverwaltung und Land einigen sich die im Gemeinderatsausschuß vertretenen Parteien auf folgende stark eingeschränkte Richtlinien über die Revision des mit Gesetz Nr. 1 vom 3.1.1964 genehmigten Bauleitplanes:

- im Sinne des Landesgesetzes vom 20.8.1972 Nr. 15 (Art. 16) beträgt der Bedarf an neuen Wohnungen für das Jahrzehnt 1974/83 bei einer auf 120.000 Personen berechneten Einwohnerzahl 6.000 Wohnungen mit einer Kubatur von je 300 m³ während das Wohnraumangebot 1.400.000 m³ umfaßt, was für 4.600 Wohnungen reichen würde. Es wird vorgeschlagen, die 1.400 Wohnungen am Fuß des Virglberges gegen Haslach (Projekt Arch. Barth) und auf einem 10 ha umfassenden Boden an einem „die Wegkreuzung“ genannten Ort am rechten Eisackufer jenseits der Reschenstraße zu bauen;
- südlich von der neuen Trasse der Eisenbahnlinie Bozen-Meran, zwischen dem Flugplatz und dem Autobahnanschluß Bozen Süd, wird ein 40 ha großes Grundstück für eine Handelszone bestimmt und daran anschließend ein weiteres Gebiet als Raum für eine Handwerkerzone und für kleine Industrieanlagen;
- der im geltenden Plan festgelegte Streckenverlauf der Staatsstraße 12 wird bestätigt, aber dem Landesplan werden noch weitere verbessernde Entscheidungen übertragen;
- der Vorschlag, wonach das Messegelände in die Kaiserau, südwestlich von der Reschenstraße, verlegt werden soll, wird im Hinblick auf eine rationellere Verwendung der Handelszone Bozen Süd ausgesetzt;
- für die Verbindung von Gries mit der Bozner Altstadt wird eine neue Talferbrücke südlich von der bestehenden St. Antonbrücke vorgeschlagen;
- für den geförderten Wohnbau, die Errichtung der nötigen städtischen Einrichtungen, für die Variante Bozen-Meran, die Ablösung der im Stadtbereich liegenden Staatsstraße 12 und für Schulbauten wird, abgestimmt auf den Bedarf der beiden Volksgruppen, ein Finanzierungsplan vorgelegt, der auch das öffentliche Verkehrswesen und die Anlagen zur Verarbeitung der festen Abfälle und zur Klärung der Abwasser einschließt.

Am 28. September 1974 nimmt die Stadtverwaltung mit Beschluß Nr. 290 den städtischen Bauleitplan an, der eine Variante zu dem mit Gesetz Nr. 1 vom 3. Jänner 1964 genehmigten Allgemeinen Bebauungsplan bildet und vom Bauamt der Gemeinde (Chefingenieur R. Segalla, Abteilungsleiter des Amtes für Urbanistik Arch. G. Rossi) ausgearbeitet worden ist.

Der städtische Bauleitplan, dessen Ausarbeitung die erwähnten politischen und kulturellen Auseinandersetzungen - ihr Höhepunkt war die Weigerung des Prof. Picci-



nato, den vorgelegten Entwurf zu unterschreiben - abschließt, verfolgt in erster Linie das Ziel, die nötigen Grundstücke für die Wohnbauten, die städtischen Dienste und vor allem für die vom M.D. Nr. 1444/1968 festgelegten städtischen Einrichtungen innerhalb des bestehenden Stadtbildes ausfindig zu machen. Im besonderen sind geplant:

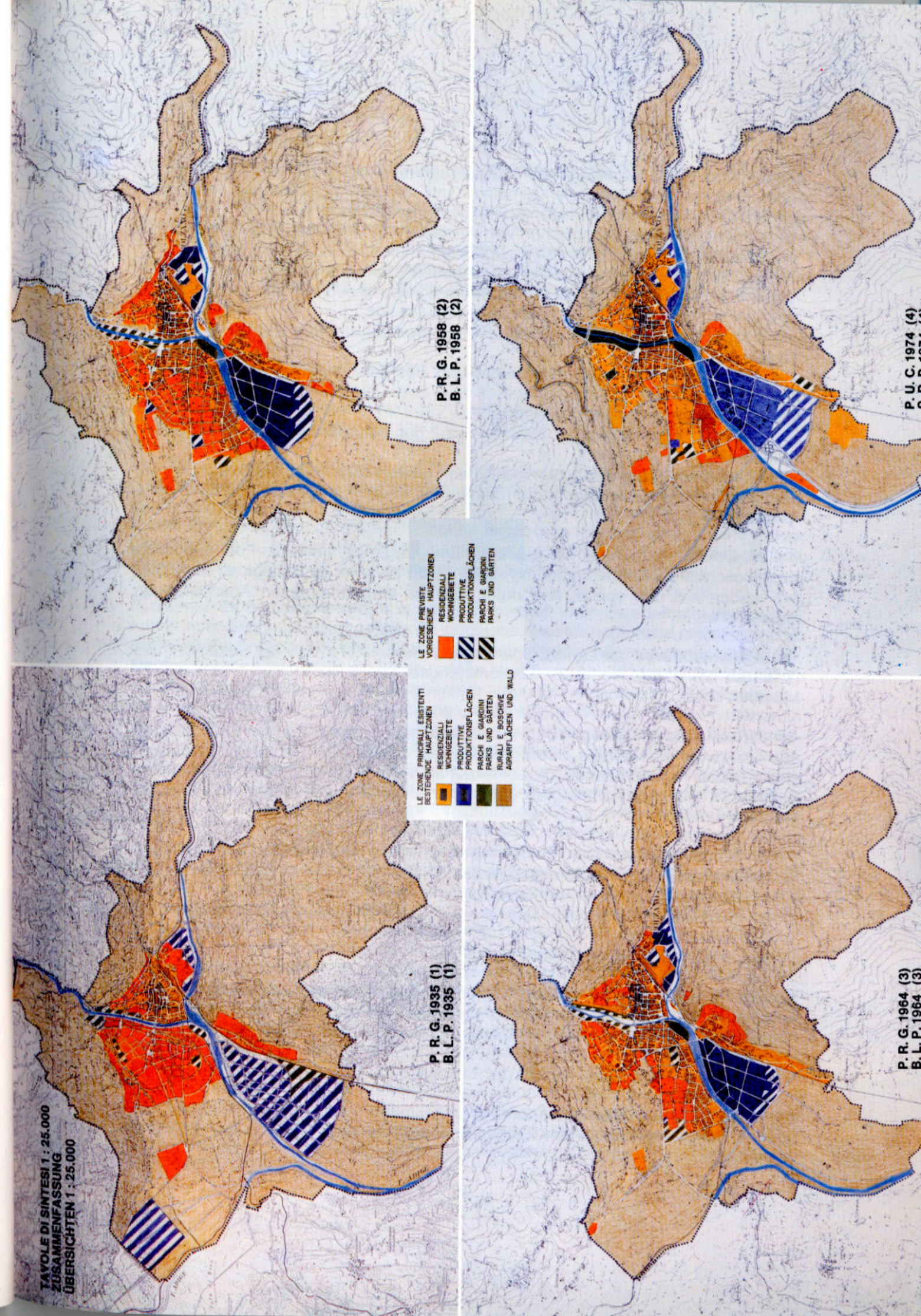
- die Bestätigung der neuen für die Staatsstraße 12 doppelspurigen Fahrbahnen unterhalb der Autobahn längs dem Flußlauf des Eisack;
- die Verbindung der Stadt mit der Krankenhauszone durch die Verlängerung der Palermostraße, die im Süden mit der vorgesehenen Palermobrücke fortgesetzt wird, welche als Verbindung der Industriezone mit dem Wohngebiet der „Semirurali“ gedacht ist;
- das Straßenstück Mayr-Nusser-Straße im Dienste des Verkehrs gegen Osten tangential zum Autopark und in der Nähe des Verdiplatzes dorthin mündend;
- eine neue Brücke für Fahrzeuge über die Talfer unterhalb der bereits bestehenden St. Antonbrücke, um die Grieser Wohngebiete mit dem Wohnviertel von St. Oswald zu verbinden;
- weitere neue Brücken über die Talfer für Fußgänger und Radfahrer;
- neue Handelszonen im Süden der Industriezone; sie sind in „Verteilerzonen“ und Handwerkerzone (15 ha) zu unterteilen;
- neue Wohngebiete mit großer Wohndichte westlich der Reschenstraße (10 ha) und am Fuß des Virgl (2 ha) und auf dem Virglberg (14 ha) nach einem Siedlungsprogramm, das „nach sorgfältiger Prüfung der Lage und der geologischen Beschaffenheit des Bodens, der mikroklimatischen Verhältnisse und der sozialen Geländestruktur des Stadtkerns erstellt werden soll; dazu gehört auch eine eingehende Untersuchung der landschaftlichen Gegebenheiten, weil da in einer ökologisch sehr heiklen Hügellandschaft operiert werden muß“. Der für diese Bauvorhaben gewählte Platz und die vorgesehene große Baudichte bilden einen der Gründe für die Meinungsverschiedenheiten zwischen der Stadtverwaltung und Prof. Piccinato.

Für die Altstadt sind eigene „Sanierungspläne“ vorgesehen, und das Gebiet der „Semirurali“ wird einem Durchführungsplan unterworfen, der eine völlige Neugestaltung mit einer Wohnbaudichte von 150 - 200 Einwohnern pro ha vorsieht.

Der Plan wird unter der Voraussetzung „angemessener und ausgewogener wirtschaftlich-verwaltungstechnischer Programme“ als „durchführbar“ hingestellt. In Anlehnung an die zur Zeit herrschende Tendenz bevorzugt er die Projektierung nach Zonen (mit großer Dichte) und läßt daher eine angemessene Gestaltung des Straßennetzes und des Stadtbildes vermissen.

Der städtische Bauleitplan 1974 wird veröffentlicht, und am 21. November 1975 beschließt der Stadtrat über die 178 eingereichten Einwände, die vor allem den Verlauf der Straßen, die örtliche Verteilung der technischen Einrichtungen und die Erstellung von Wohngebieten auf dem Virglberg betreffen.

Am 2. Februar 1975 genehmigt die Landesregierung mit Beschluß Nr. 593 den Bauleitplan teilweise, nämlich mit Beschränkung auf die Handelszone Bozen Süd und auf die Industriezone im Süden der neu geplanten Eisenbahnlinie Bozen-Meran. Mit nachfolgendem Dekret Nr. 19 vom 25.3.1976 erklärt der Präsident der Landesregierung die genannten Grundstücke als gemeinnützig für das Land.



Am 12. Juli 1976 genehmigt die Landesregierung mit Beschluß Nr. 4073 den „überarbeiteten Bauleitplan der Gemeinde“ mit einigen Abänderungen und Ergänzungen, die im wesentlichen folgende Punkte betreffen:

- die Umwandlung der „technischen Verteilungszonen“ in „Zonen für öffentliche Einrichtungen und Anlagen gemäß der zur Zeit üblichen öffentlichen Nutzung“;
- die Planung einer neuen Trasse der Landesstraße nach Jenesien, die von der Scharfeckbrücke ausgeht und aus Sicherheitsgründen den von der Gemeinde vorgesehenen Verlauf am Guntschnahang vermeiden soll;
- die Errichtung angemessener Schutzstreifen an der Autobahn und an der Staatsstraße 12;
- die Auffassung des Virgl-Expansionsgebietes aus urbanistischen Gründen (gewaltige Aufwendungen für Infrastrukturen) und unter Berücksichtigung der von der Gemeinde angenommenen Einwände;
- eine bessere Abgrenzung der Zonen A1 - A2 der historischen Zentren von Bozen und Gries;
- die Wiederherstellung der Bestimmung des „grünen Keils“ und die Streichung der vorgesehenen Bestimmungen über öffentliches und privates Grün und über Parkplätze.

Am 26. Oktober 1976 weist der Stadtrat einen Antrag ab, nach dem der Genehmigungsbeschluß der Landesregierung vom 12. Juli 1976 vor dem Staatsrat angefochten werden soll und spricht sich dafür aus, die vorgenommenen Abänderungen anzunehmen.

Am 9. Mai 1980 wird der Landesregierung der Bescheid Nr. 415 der Sektion IV des Staatsrats übermittelt, womit der Genehmigungsbeschluß Nr. 4073 vom 12. Juli 1976 annulliert wird.

Am 12. Mai 1980 genehmigt die Landesregierung nach der erwähnten Entscheidung des Staatsrats eine zweite Überarbeitung des städtischen Bebauungsplans und streicht dabei folgende Zonen, die seinerzeit als Verteilungs- und Regierungszentren in Betracht gezogen, nachträglich aber für öffentliche Einrichtungen und Anlagen bestimmt wurden:

1. das Grundstück des früheren Krankenhauses sowie des Verdi- und Domplatzes;
2. das Grundstück des Regierungszentrums - Schießstandplatz in Oberau;
3. das Grundstück der FIAT am Hadrianplatz;
4. das Grundstück Schlachthof und allgemeine Lagerhallen sowie Militärlager am Bozner Boden;
5. die Verteilungszone in St. Jakob.

Von der Genehmigung der zweiten Überarbeitung des städtischen Bauleitplanes bis heute wurden 41 Abänderungen genehmigt, deren wichtigste folgendes betreffen:

- die Festlegung der Wiederinstandsetzungszonen im Sinne des Landesgesetzes Nr. 52/78 und Nr. 34/80;
- die Lösungen I und II der Trasse der Landesstraße Bozen-Meran und die für die Staatsstraße 12;
- die Festlegung von zwei Expansionszonen (Gutenbergstr. und Viehmarktplatz), um der dringenden Nachfrage von Baugenossenschaften nach Baugründen entgegenzukommen;

- die Streichung der Verlängerung der Palermo-Amalfistraße bis zur Vittorio-Veneto-Straße;
- die Bestimmung des Grundstücks, auf dem das frühere Krankenhaus steht, zur Neugestaltung des historischen Zentrums;
- die Umwandlung der Fläche Südtirolerstraße, Verdi- und Domplatz in eine Zone für öffentliche Einrichtungen und Anlagen mit der Absicht, den Platz der bischöflichen Residenz (Nordzone) und des Stadttheaters (Südzone) nach Durchführungsplänen zu verwirklichen.

3.8. Überlegungen und Vergleiche

Die bisherige zusammenfassende Betrachtung der Baugeschichte von Bozen regt zu einigen Überlegungen an.

Vor allem geht daraus klar hervor, daß der Gedanke von „Großbozen“ als erstrangiger Stadt von internationaler Bedeutung nicht ein Produkt der gewiß übertrieben nationalistischen Vorstellungen der faschistischen Epoche war. Er ist bereits im Altmannplan und in den Absichten der österreichischen Regierung lebendig und ist eine Folge geo-historischer Gegebenheiten, die gerade heute, wie wir im Vorwort angedeutet haben, wieder zeitgemäß werden und neue Zukunftsaussichten eröffnen.

Ferner ist es bemerkenswert, wie einige Probleme und eingebrachte Vorschläge immer noch ausgesprochen zeitgemäß sind: jene, weil sie noch nicht gelöst sind und diese, weil sie noch nicht ausgeführt sind. Diesbezüglich möge es genügen, auf die Festlegung der Trassen für die Staatsstraßen Nr. 12 und Nr. 38 hinzuweisen; auf den Bau neuer Talferbrücken für den Autoverkehr sowie für Radfahrer und Fußgänger, auf die Verwendung annehmbarer Maßstäbe und Muster für die raummäßige Festlegung öffentlicher und für produktive Tätigkeiten bestimmter Grundstücke; auf die Aufwertung der jüngsten Randgebiete durch die Schaffung von „Lebenszentren“, welche die Siedlung ergänzen, einen höheren Grad von Selbstverwaltung und Selbstgenügen der Stadtviertel gewährleisten und damit die Einschränkung des Binnenverkehrs ermöglichen; auf die Ablehnung der richtigen Einschätzung einiger primärer Bedürfnisse der Stadt, weil man einerseits manchmal auf unvernünftige Weise fürchtet, gebietliche und soziale Ungleichgewichte zwischen der Hauptstadt und anderen Gemeinden der Provinz aufrechtzuerhalten oder zu steigern und andererseits es vermeiden möchte, daß wertvolle landwirtschaftliche Gründe für Produktionsstätten verwendet oder daß Elemente der Umwelt und Landschaft geopfert werden. Hierher gehören die ebenfalls eingebrachten besonders bedenklichen Pläne, Hänge und Gipfelflächen - wie die des Virglberges - für Wohnzwecke zu verwenden, während sie doch in ihrem jetzigen Zustand erhalten werden müssen, um das wertvollste und bezeichnendste Landschaftsbild von Bozen zu erhalten: Bozen ist eine kompakte und einheitliche alpine Talbeckenstadt, und sie ist von noch unberührten Hängen und Erhebungen umgeben, wo sich noch in wunderbarem Gleichgewicht eine sehr reizvolle, an geschichtlichen und kunsthistorischen Zeugen der Vergangenheit reiche natürliche Umgebung findet.

Schließlich stoßen wir, wie im Vorhergehenden bereits bemerkt worden ist, auf einige sehr beachtliche positive Aspekte bei allen städtebaulichen und bodenbestimmenden Maßnahmen, welche die bauliche Entwicklung und das Gesamtbild von Bozen geprägt haben. Von ausschlaggebender Bedeutung war dabei sicher die Beachtung, welche

Planer und Techniker dem Stadtbild, seiner Ordnung und deren klarem Vorrang bei der Wahl der Projekte zu den einzelnen Bauvorhaben gewidmet haben. Im übrigen hat dieses Ordnungsprinzip die Ausdruckskraft der Architekten nicht beeinträchtigt, sondern im Gegenteil gestärkt, haben doch ihre Werke von der Einbindung in ein einheitliches überwachtes Stadtbild nur gewonnen. Mit dem geltenden städtischen Bauleitplan werden, wie wir bereits gesagt haben, der „Zoning“ und die Einzigartigkeit der aufgeführten Gebäude betont. Freilich ist deren architektonische Qualität kein Ausgleich für das Fehlen oder die Ablehnung der Rücksicht auf das Stadtbild. Das ist, wie wir schon erwähnt haben, bei den in jüngster Zeit aufgeführten Bauten und vor allem bei der Neugestaltung der „Semirurali“ geschehen. Ein Teil der Stadt, der sein eigenes klares Gepräge und sein eigenes typisches Gesicht hatte und bereits ein integrierender Bestandteil Bozens und seines Beziehungssystems war, wird zu einem Nebeneinander von Baukomplexen, die, von rationalistischen Bestrebungen und von englischen Siedlungsmodellen beeinflusst, in ihrem Wesen die Stadt ablehnen und die verheerenden Folgen des Autoverkehrs dadurch auszuschalten meinen, daß sie nicht die Kraftfahrzeuge, sondern die Straßen abschaffen. Die bereits ausgeführten und die noch in der Planungsphase befindlichen Projekte haben zweifellos eine große kulturelle Bedeutung, aber die Verwirklichung des gesamten Komplexes muß noch Gegenstand weiterer Überlegungen bei der Gemeinde- und Landesverwaltung und beim IPEAA sein.

Zum Abschluß dieser kurzen Überlegungen können wir nicht unerwähnt lassen, daß das urbanistische Geschehen in Bozen über alle Einzelfragen hinaus unter ständigen Schwierigkeiten der Zusammenarbeit und des Dialogs zwischen der Stadtverwaltung und den Verwaltungsbehörden des Landes leidet, welche über die Pläne der Gemeinde richtungsweisende und entscheidende Befugnisse ausüben. Diese Schwierigkeiten haben die ungeheure Verzögerung bei der Genehmigung des Bebauungsplanes Piccinato verursacht und zum enttäuschenden Abschluß der Ausarbeitung der Allgemeinen Variante zum Allgemeinen Bauleitplan 1964 geführt.

4. DER LANDESRAUMORDNUNGSPLAN

4.1. Zeiten und Art und Weise seiner Erstellung

Nach dem Einheitstext der Landesgesetze über Urbanistik (D.P.L.A. vom 23. Juni 1970 Nr. 20) werden die Erhaltung und die Umgestaltung des Bodens der Provinz Bozen... von der urbanistischen Landesordnung, vom Landesraumordnungsplan, von den Bauleitplänen der Gemeinden und jenen, die von Gemeinde zu Gemeinde erstellt werden, von den Durchführungsplänen und von den Bauvorschriften geregelt, und zwar unbeschadet der von Staatsgesetzen festgelegten Strafen und Bestimmungen zum Schutz von künstlerisch oder historisch wertvollen Gegenständen. Aus dem Gesagten ergibt sich in aller Deutlichkeit die Bedeutung des L.R.O.P. (sie wurde übrigens bereits vom vorhergehenden L.G. Nr. 8/1960 anerkannt) im Sinne einer wirksamen Planung und Gestaltung der Bodenverhältnisse, wie sie auf Gemeindeebene und auf übergemeindlicher Ebene geplant und gehandhabt wird. Trotzdem wird der erste L.R.O.P. Südtirols mit einem ersten Beschluß der Landesregierung aus dem Jahre 1987 angenommen, ist aber bis heute noch nicht vom Landtag genehmigt.

Frühere, in den Sechziger und Siebziger Jahren ausgearbeitete Vorschläge verliefen

sich im Sand, ehe sie ein amtliches Gepräge erhielten. So blieb ein von Schweizer Experten zusammen mit der Tekne von Mailand ausgearbeiteter Rahmenplan, der sich auf die erste Planung wirtschaftlicher Entwicklung von Südtirol in den Jahren 1966 - 70 bezog und im Jahre 1970 übergeben wurde, ohne Folgen. Drei Jahre später, im Oktober 1973, legte die Landesverwaltung das Schriftstück SÜDTIROL '81 vor, das als Vorstufe zum Landesentwicklungsplan gedacht war und in der Folge den „Rahmenplan über die wirtschaftliche Entwicklung und die gebietliche Koordinierung 1972-81“ beeinflusste, der aber nie zur Anwendung kam. Um einer von einem Staatsgesetz auferlegten Verpflichtung nachzukommen, gibt die Landesverwaltung den „Landesentwicklungsplan für die 3 Jahre 1980-82“ heraus, der nicht nur ohne eine entsprechende Raumplanung bleibt, sondern nicht einmal die dort von der erwähnten Landesraumordnung festgelegte Notwendigkeit derselben betont. Trotzdem hat das genannte Schriftstück „Südtirol '81“ ein erhebliches Gewicht für die Territorialpolitik der Landesverwaltung und hat deren Entscheidungen, vor allem in den Beziehungen zur Stadtgemeinde Bozen, beeinflusst.

4.2. Inhalte des L.R.O.P. (Landesraumordnungsplan)

Der Art. 6 der genannten urbanistischen Landesordnung legt die Inhalte des L.R.O.P. folgendermaßen fest:

der Landesraumordnungsplan gilt für den gesamten Bereich des Landes und legt auf der Grundlage der tatsächlichen natürlichen, ethnischen, bevölkerungspolitischen, sozialen und kulturellen Gegebenheiten die grundsätzlichen Richtlinien fest, um für die urbanistische und bauliche Planung eine einheitliche organische Entwicklung zu gewährleisten und für allgemeine oder lokale Probleme von Landesinteresse eine Lösung zu finden und darauf aufmerksam zu machen.

Demnach werden vom Bauleitplan des Landes folgende Punkte behandelt:

- die Verteilung der Bevölkerung im Lande, wie sie von den Besonderheiten der Entwicklung der Wirtschaft in den verschiedenen Gebieten bestimmt wird, wobei bestehende Gemeinschaften erfaßt und auf zu erwartende neue Gemeinschaften hingewiesen wird;
- die Verteilung landwirtschaftlicher, industrieller und handwerklicher Betriebe sowie von Handels- und Fremdenverkehrsbetrieben im Lande;
- die wichtigsten öffentlichen Dienste und das Netz der wichtigsten Verkehrsadern;
- die allgemeine Einteilung des Landes in Zonen und die für gewisse gemeinnützige Sonderzwecke zu bestimmenden oder besonderen Verbindlichkeiten zu unterwerfenden Gebiete;
- der Schutz und die Erschließung der Naturschönheiten;
- die urbanistischen Maßnahmen im Dienste einer organischen Entwicklung des Fremdenverkehrs.

Mit Bezug auf solche Weisungen stellt der von der Landesregierung genehmigte L.R.O.P. die Nutzung und Umgestaltung des Bodens in graphischen von 6 Karten im Maßstab 1:100.000 erläuterten Anweisungen und in den entsprechenden Durchführungsbestimmungen dar. Diese Karten behandeln zusammenfassend folgende Themen:

1. Bodenverteilung nach räumlichen Mittelpunkten; gemeinnützige Einrichtungen. 14 Gemeinden werden als „räumliche Mittelpunkte“ des wirtschaftlichen sozialen und kulturellen Lebens innerhalb eines gewissen räumlichen Bereiches, in dem die Dienste untergebracht sind, festgelegt. Mit eigenen Zeichen werden die für das Land gemeinnützigen produktiven Böden und die öffentlichen Einrichtungen des Staates, der Region und des Landes angegeben.
2. Landwirtschaft, Forstwesen und Bodenschutz. Die tatsächliche Nutzung des Bodens wird mit Angabe der hydrographischen Dienstbarkeiten und der (von Muren und Lawinen) gefährdeten Orte schematisch dargestellt.
3. Natur- und Landschaftsschutz. Drei Arten von geschützten Landschaften werden so verzeichnet, wie sie von geltenden Landesgesetzen vorgesehen sind: 6 Naturschutzparke, 6 übergemeindliche Landschaftspläne; 5 Biotop mit Ausmaßen von mehr als 50 ha und der Naturschutzpark Stilsfer Joch; nicht verzeichnet sind weitere vom Galasso-Gesetz errichtete Dienstbarkeiten und die entsprechenden Vorschriften.
4. Straßen- und Transportwesen. Dargestellt sind die Infrastrukturen von Straßen und Eisenbahnlinien und die bestehenden und geplanten Skigebiete.
5. Stromerzeugung und -Verteilung. Eingezeichnet sind die bestehenden Wasserkraftwerke (23 Großwerke mit mehr als je 3.000 kW und 34 mittlere) und die Orte von weiteren 46 (28 großen und 18 mittleren) geplanten Werken. Außerdem sind die dem Energietransport dienenden Leitungen (bestehende Stromleitungen, bestehende und geplante Erdgasleitungen) verzeichnet.
6. Trinkwasserversorgung, Verarbeitung fester und flüssiger Abfallstoffe. Eingetragen sind die Trinkwasserleitungen und die bestehenden oder geplanten Netzsysteme für die Verarbeitung fester und flüssiger Abfallstoffe.

Die *Durchführungsbestimmungen* gliedern sich in zwei Gruppen: allgemeine und besondere Bestimmungen.

Die *allgemeine Bestimmungen* sind im wesentlichen Gesichtspunkte und Richtlinien (sie betreffen den Umweltschutz und lokale Belange der Bevölkerung auf den Gebieten einer ausgewogenen sozialen Entwicklung des kulturellen und wirtschaftlichen Lebens), von denen besondere Weisungen und Empfehlungen über die Verteilung der Bevölkerung, über die Entwicklung der Besiedlung und der Infrastrukturen, des Landschafts- und Umweltschutzes sowie des Schul- und Fürsorgewesens abgeleitet werden.

Die *besonderen für einzelne Bereiche erlassenen Bestimmungen* betreffen im wesentlichen die Forderung nach möglichst sparsamem Umgang mit dem Boden und daher nach verstärkter Entwicklung „unterirdischer Bautätigkeit“; ferner die Ermittlung der „räumlichen Mittelpunkte“ (Ortschaften, in denen die Dienste untergebracht und bevorzugt geleistet werden); die Ermittlung von 27 „schwachen“ Gemeinden; die Richtlinien für die Städteplanung mit besonderer Betonung der Modelle, der Berechnung des Wohnungsbedarfs, der Wohndichte, der Sportanlagen; die produktiven Böden von Landesinteresse; die Regelung der Bodennutzung und eingereifter Maßnahmen unter Berücksichtigung der in den Karten 1:100.000 enthaltenen Hinweise.

Schließlich enthält der L.R.O.P. ein Verzeichnis besonderer Maßnahmen und 2 Anlagen, auf denen die Abgrenzungen der strukturell schwachen Gebiete und der Skigebiete eingezeichnet sind.

Im ganzen ist der L.R.O.P. vor allem eine Planung der Schutzmaßnahmen und der richtigen Bodennutzung mit einem eher unausgeglichene Gefüge von Bestimmungen (in einigen Fällen ist er sehr allgemein gehalten und in anderen verliert er zu sehr in Einzelheiten) und mit recht bescheidener Wirkung, die durch das Verzeichnis der Vorhaben und der für die einzelnen Bereiche vorgesehenen Maßnahmen nicht aufgewogen wird. Er leidet offenbar unter mangelnden vorhergehenden Erfahrungen und der sich daraus ergebenden Vorläufigkeit der Anlage und Ausarbeitung.

Indessen bietet das Vorhandensein von landweiten Planungen und Normen zweifellos eine Gelegenheit zu Vergleichen und Anregungen zu weiteren Vertiefungen (mit anschließenden Ergänzungen und Verbesserungen, die im Zuge der Bereitstellung urbanistischer Hilfsmittel für Gemeinden und für den übergemeindlichen Bedarf zu entwickeln sind. Im Grunde verlangt das Inkrafttreten des L.R.O.P. von der Landesverwaltung einige folgerichtige Verpflichtungen. Unter diesen ist die Anbahnung einer wirksamen Planung und Verwaltung des Bodens auf allen Ebenen und bei stetiger Verbindung mit den Gemeinden in einer Atmosphäre fruchtbarer Zusammenarbeit von grundlegender Bedeutung. Es handelt sich um eine große Gelegenheit, die im Falle von Bozen sofort erfaßt werden kann, da sich die Stadt zu einer Zeit, in der sich in Gesellschaft und Wirtschaft ein tiefer Wandel vollzieht, anschickt, den neuen städtischen Bebauungsplan auszuarbeiten, während die Wirtschaft vor allem auf dem Gebiet der Qualität für die Stadt und für das Land neue Entwicklungsaussichten eröffnet.

4.3. Die Zukunft der Stadtgemeinde Bozen nach den Erwartungen des L.R.O.P.

Die Stadt Bozen ist sowohl an den allgemeinen Richtlinien des L.R.O.P. als auch an einigen seiner besonderen Normen und an einigen zu erwartenden Schutzmaßnahmen und Vorkehrungen interessiert. Sie hat der Landesregierung im Sinne des Art. 8 der urbanistischen Landesordnung mit Stadtratsbeschluß Nr. 69/4977 vom 9.2.1988 ihr begründetes Gutachten übermittelt, dessen Inhalt in folgenden Punkten zusammengefaßt wird:

1. In Anbetracht der grundlegenden Bedeutung des L.R.O.P. hätten die Gemeinden - wenigstens die größten - in höherem Maße einbezogen werden müssen, als es nach dem in der urbanistischen Landesordnung vorgesehenen Verfahren möglich ist. Dies hätte auch geschehen müssen, um die Zielsetzungen, die zu erwartenden Entwicklungen und die Anwendung des Planes genauer festzulegen. Dabei wird die Tatsache positiv eingeschätzt, daß die Festlegung der Rolle der Landeshauptstadt - sie ist im Plan selbst nicht in angemessener Weise umrissen - auf den in Ausarbeitung befindlichen städtischen Bebauungsplan verschoben wird, in dem notgedrungen einen „vernünftige Entwicklung der Expansionszonen vorgesehen werden muß...“, wobei man sich die Zweckmäßigkeit einer Nutzung aller innerhalb des Stadtbildes vorhandenen Siedlungsgegebenheiten vor Augen halten muß“...
2. Die allgemeinen Weisungen über den Schutz des Bodens und der Umwelt werden als in vollem Maß annehmbar betrachtet und werden als Richtlinien für die Ausrichtung des städtischen Bebauungsplanes übernommen. Dasselbe gilt für jene, welche das ausgewogene und sich gegenseitig ergänzende richtige Verhältnis zwischen Bozen und den übrigen Landesteilen, die Behandlung der hochwertigen

Kulturgründe, den Schutz von Wasser, Luft und Boden vor Verschmutzung betreffen; ferner die Bemerkungen über die Notwendigkeit, neue Erweiterungsgebiete erst dann zu erschließen, sobald die innerhalb der verbauten Flächen verfügbaren Grundstücke und Gebäude erschöpft sind wie auch jene, welche die Aufführung von Bauten mit hoher Wohndichte innerhalb von Grenzwerten zwischen 1,5 und 3,5 m³ pro m², die Aufwertung von Kellerräumen und die Notwendigkeit einer Streichung jener im L.R.O.P. vorgesehenen Bauvorhaben betreffen, die als eine unannehmbare Verletzung der Umwelt anzusehen wären.

3. Als annehmbar und vertretbar werden jene die Stadt Bozen betreffenden Bemerkungen angesehen, welche sagen, „daß sie, nachdem ihre Rolle einer wirtschaftlichen und sozialen Vormachtstellung gegenüber den anderen Teilen des Landes hinfällig geworden ist, dringend einer klaren Definition ihrer Wesenszüge bedarf, die dazu bestimmt sind, ein besseres Integrationsverhältnis zum übrigen Land herzustellen. Dabei soll auch die Rolle der Hauptstadt als Sitz der Landesregierung, der wichtigsten Verwaltungsämter und Mittelpunkt von Sonderdiensten betont werden. Um der so umrissenen Rolle gerecht werden zu können, wird die Stadt besonderer finanzieller Zuwendungen bedürfen.

In diesem Zusammenhang werden die Hinweise auf die Festlegung der Fläche für die Handelszone Bozen-Süd als beachtenswert angesehen; danach sollen in erster Linie Einrichtungen für den Großhandel sowie für die Lagerung und Verteilung der Waren geschaffen werden. Jedenfalls geht es da um Entscheidungen, die vom städtischen Bebauungsplan näher festgelegt werden müssen.

4. Als annehmbar wird auch die Festlegung der städtebaulichen Normalwerte im Gesamtausmaß von 17 m² betrachtet. Sie bezieht sich auf die mutmaßliche ansässige Bevölkerung während der nächsten zehn Jahre. Dabei ist die Notwendigkeit im Auge zu behalten, daß die Verteilung dieser Bemessung auf die von den Weisungen festgelegten Bereiche (Grundstücke für Schulbauten, öffentliches Grün, gemeinnützige Einrichtungen, Parkplätze) nicht als streng verpflichtend anzusehen ist.

5. Für folgende Weisungen und entsprechende Planungen sind Ergänzungen und Abänderungen notwendig:

- die Einschätzung der Bevölkerung, die bei einem Bauvolumen von 100 m³ pro Einwohner in bestehenden oder zu errichtenden Bauten untergebracht werden soll;
- die Bemessung des Wohnungsbedarf, die das Anwachsen der Familienzah, die funktionelle Starrheit und das Ausmaß der bestehenden Gebäude, das Ausmaß der leerstehenden Wohnräume (es kann kurzfristig nicht behoben werden), das Umsichgreifen selbständiger Arbeit am Wohnsitz die im Rahmen der Planungen von geförderten Wohnbauten eingereichte Nachfrage nicht unberücksichtigt lassen darf;
- die Möglichkeit einer Errichtung von Schulbauten im Messegelände: sie muß im städtischen Bebauungsplan festgelegt werden;
- die zu erwartende Entwicklung der Infrastrukturen der Eisenbahn, die völlig unangemessen sind, wenn man die Notwendigkeit einer Leistungssteigerung der Brennerbahn bedenkt;
- die Hinweise auf das Ausmaß der Straßenstücke, die für das städtische Verkehrsnetz im städtischen Bauleitplan zusammen mit der Ausweisung der Fahrradwege festgelegt werden müssen;

- die vorgesehenen beiden Wasserkraftwerke, deren Machbarkeit unbedingt überprüft werden muß, wobei Umweltschäden besonders zu berücksichtigen sind;
- die notwendige Ankurbelung und Durchführung von Sanierungsplänen mit Hilfe entsprechender finanzieller Aufwendungen.

Über die genannten Themen wurden zwischen der Stadt- und Landesverwaltung bereits Verhandlungen geführt. Sicher werden die aufgegriffenen Themen im städtischen Bauleitplan und in den für einzelne Bereiche auszuarbeitenden Plänen, die als integrierende Bestandteile desselben anzusehen sind, eingehender behandelt werden.

5. GESICHTSPUNKTE UND PLANUNGSRICHTLINIEN FÜR DIE ERSTELLUNG DER ALLGEMEINEN VARIANTE

5.1. Ein „Gewaltkurs“ für die Entwicklung der Stadt Bozen und Südtirols

Aus den bisher dargelegten Erkenntnissen und Analysen gehen auf klare Weise die Grundzüge eines „Gewaltkurses“ für die Entwicklung der Stadt Bozen und Südtirols hervor, die der Allgemeinen Variante zum städtischen Bauleitplan zugrunde zu legen sind.

Diese Grundzüge sind bereits im Landesraumordnungsplan schematisch dargelegt worden und sind im Vorwort mit dem Hinweis auf den tiefeschürfenden Wandel der Gesellschaft und des Wirtschaftslebens, der sich im letzten Jahrzehnt vollzogen hat und noch im Gange ist, vorweggenommen worden. Im Grunde erweist sich Bozen als „Hauptstadt“ eines Landes, das mit einer ungewöhnlich reichen Natur und Umgebung ausgestattet ist und dessen Siedlungssystem immer noch von einem beachtlichen Gleichgewicht zwischen ansässiger Bevölkerung, Naturschätzen und produktiven Tätigkeiten gekennzeichnet ist und das reich ist an geschichtlichen und künstlerischen Zeugnissen der Vergangenheit, an Erinnerungen und Traditionen. Die Stadt hat außerdem Anteil an einer Gemeinschaft, die neuen und verbreiteten Unternehmungsgeist mit alter Erfahrung und gefestigtem Sparsinn bei der richtigen Verwaltung des Landes vereint und in einem internationalen sich immer mehr ausweitenden und aufnahmefähigen Rahmen seine großen kulturellen Kräfte voll zu verwerten versteht, wobei der Zweisprachigkeit eine besondere Rolle zufällt.

Das Bozen der Jahre um 2.000 erweist sich demnach als eine erstrangige Provinzhauptstadt, als Ort ergänzender Verbindung mit der Landwirtschaft für hochrangige mit weitem Aktionskreis ausgestattete neue handwerkliche, industrielle und im Dienstleistungsbereich wirkende Betätigungen in einer großartig reizvollen Umgebung, als Ort des Austausches und der Verflechtung kommerzieller und kultureller Beziehungen sowie solcher des Fremdenverkehrs und des Unternehmertums, die Südtirol mit der Poebene, mit Mitteleuropa und dem Donaubecken verbinden. Die Stadt ist ein sehr wichtiger Knotenpunkt auf der sehr bedeutenden Verkehrsachse Verona-Trient-Bozen-Innsbruck-München; sie ist Ziel nationaler und internationaler qualifizierter Fremdenverkehrsströme, lebendiges Zeugnis einer städtischen Entwicklung, in der sich hochinteressante Erfahrungen und Beweise sowohl für das Leistungsvermögen der öffentlichen Verwaltung als auch für die Qualität der baulichen Ausstattung des Stadtbildes miteinander verbinden.

In der Tat ist dies die Rolle, welche die Stadt, wie wir im dritten Kapitel angedeutet haben, in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu spielen begonnen und bis heute in einem mit Weisheit, Leistung und Weitblick geführten Entwicklungsprozeß aufrecht erhalten hat. Dies hat die Führung der Stadtverwaltung mehr als ein Jahrhundert lang mit urbanistischen, planenden und verwaltenden Maßnahmen geleistet, die um vieles besser sind als das, was in anderen gleichartigen Städten geschehen ist. Wie wir schon bemerkt haben, ist diese Kontinuität von Planungen und Handlungen zugleich mit der Ausarbeitung des geltenden städtischen Bauleitplanes unterbrochen worden, denn er ist von einer Sicht gekennzeichnet, welche die Anforderungen und Möglichkeiten der quantitativen und qualitativen Entwicklung in äußerst verkürzter Perspektive betrachtet; dieser Plan bleibt ohne Gesamtkonzept, weist große Mängel in seiner Wirkung auf und ist selbst bei den so kurzfristig bemessenen Aussichten auf eine Erweiterung der Wohnbereiche und Produktionsstätten sowie auf eine Neugestaltung und Ausstattung des Bodens ausgesprochen schwach.

Heute sind verbreitete Verfallserscheinungen des Stadtbildes, der Infrastrukturen, der Produktivität, der natürlichen Umgebung festzustellen, denen der jetzige städtische Bauleitplan nicht vorzubeugen imstande war und sie auch nicht in Schranken zu halten oder zu beheben vermag. Diesen Unzulänglichkeiten muß die Allgemeine Variante abhelfen, die in ihrem Wesen als eine *Qualitätsplanung* (der Qualität der natürlichen und baulichen Umgebung, der sozialen Beziehungen, des Verhältnisses der Bürger zur Stadtverwaltung) zu betrachten ist. Dabei ist von der Überzeugung auszugehen, daß heute im Gegensatz zur jüngsten Vergangenheit die wirtschaftliche und soziale Entwicklung hauptsächlich nach Qualität ausgerichtet ist.

Bei der außerordentlichen und manchmal widersprüchlichen Mischung von Geschehnissen, Hoffnungen und Sehnsüchten, Gewißheiten und Enttäuschungen, wiedergewonnenem Mut zu handeln und neuen Erkenntnissen, lauter Dingen, die nunmehr Einzelmenschen und Gemeinschaften auf der ganzen Welt für einen Wiederaufschwung der Stadt, ihrer Werte, ihres Gefüges und ihres Aussehens hellhörig machen, darf sich Bozen bei der Ausarbeitung des Bauleitplanes, der seine unmittelbare Zukunft bestimmen wird, diese Gelegenheit nicht entgehen lassen.

5.2. Anpassung an die die Staats- und Landesgesetze

Nach dem Inkrafttreten des geltenden städtischen Bauleitplanes hat sich das Verhältnis zu Gesetzen und Planungen stark geändert, und das wird die Allgemeine Variante berücksichtigen müssen, deren Ausarbeitung auch die Gelegenheit für eine Vertiefung und Überprüfung der Erwartungen und Weisungen des L.R.O.P., den wir im vierten Kapitel erläutert haben, bieten wird.

Besonders interessant sind die bereits erwähnten Weisungen der urbanistischen Landesordnung und des L.R.O.P., welche eine ausgewogene Entwicklung der Stadt Bozen im Siedlungssystem des Landes sowie den Schutz der Umwelt und der Kulturgüter betreffen. Darüber hinaus müssen die Normen über die Mitteilung der Dienstbarkeiten und Gebrauchsbestimmungen an die Eigentümer aufmerksam überlegt werden; ebenso jene über die planmäßige Durchführung der städtischen Bebauungspläne und über die der Landesverwaltung eingeräumte Möglichkeit, im Zuge der Genehmigung des städtischen Bauleitplanes Abänderungen einzufügen, und zwar auch hinsichtlich der bei seiner Erstellung befolgten Gesichtspunkte und Richtlinien.

Eine grundsätzliche und überzeugte Beachtung dieser Normen fordert vor allem einen besonderen Einsatz bei der rechtzeitigen Festlegung der Gesichtspunkte und Richtlinien, nach denen die Allgemeine Variante ausgerichtet werden muß, und bei der Überprüfung in gründlichen Auseinandersetzungen mit der Landesverwaltung; und eben dies gedenkt die Stadtgemeinde mit der vorliegenden Planungsstudie zu tun, die auch zu einer umfassenderen und bewußteren Teilnahme der Gemeinschaft an den Bemühungen der Verwaltung anregen soll.

Außerdem zeigt sich klar, wie notwendig es ist, der Allgemeinen Variante einen hohen Grad von Wirkung zu sichern, womit der zweifache Zweck erreicht werden soll, die Wesenszüge des Stadtbildes im vorhinein festzulegen und den Eigentümern Weisungen über Verwendung und Umgestaltung des Bodens und der Gebäude mitzuteilen. Vor allem wird es auf diese Weise möglich sein, zwischen Verwaltern und Verwalteten ein Verhältnis gegenseitigen Vertrauens und der Bereitschaft zu Zusammenarbeit - beides hat sich in letzter Zeit überall gelockert - wiederherzustellen.

5.3. Bodenschutz und Qualität der natürlichen Umwelt

Der Boden und seine Schätze sind ein seltenes, wertvolles Gut, das man sorgfältig schützen und sparsam verwenden soll. Das ist eine selbstverständliche Auffassung, die jedoch so viele Jahre lang von den meisten mißachtet wurde und für Südtirol und vor allem für Bozen bei der so bescheidenen Ausdehnung der Fläche und der natürlichen Beschaffenheit des Bodens in besonderer Weise zutrifft.

Demnach muß die Allgemeine Variante die vom Landesraumordnungsplan festgelegten Schutzmaßnahmen bekräftigen und ergänzen, indem sie auch eigene Projekte für Sanierungen, Verwaltung und aktiven Schutz ausarbeitet. Diese beziehen sich vorwiegend auf:

- besonders hochwertige landwirtschaftliche Grundstücke;
- geologisch und hydrogeologisch gefährdetes Gelände oder solches, das irgendwie morsch ist (solche Stellen müssen mit eigenen Untersuchungen, wie sie von den geltenden Vorschriften des Landes verlangt werden, ausfindig gemacht werden);
- fließende Wasser und wasserführende Schichten mit besonderer Beachtung des Einzugsgebietes des Eisack; die endgültige Fertigstellung der Kläranlagen für Abwasser und der Aufbereitungsanlagen für feste Abfallstoffe;
- die Waldgründe, die mit besonderen Eingriffen aufgewertet werden sollen, deren Ziel es unter anderem ist, das Netz der Wanderwege wieder instandzusetzen und zu verbessern, denn sie kennzeichnen das geschichtliche Bild der Umgebung von Bozen;
- die Ausläufer der Gebirge, die für das Aussehen der Stadt bezeichnend sind.

5.4. Qualität der verbauten Fläche

Man muß eine erhöhte Qualität der verbauten Fläche anstreben, denn sie ist ein wesentlicher Faktor für zukünftige Entwicklungen. Dabei sind sowohl das Weichbild der Stadt wie auch die in jüngerer Zeit vorwiegend zu Wohnzwecken verbauten Randgebiete in einheitlichen Planungen und Maßnahmen zu erfassen. Dasselbe gilt für die bereits teilweise oder vollständig geschaffenen Industrie- und Handelszonen

wie auch für zukünftige Erweiterungen, die auf jeden Fall in ihrer Ausdehnung sorgfältig bemessen werden müssen.

Besondere Aufmerksamkeit wird man dem Schutz und der Aufwertung der historischen Zentren von Bozen und Gries, der geschichtlich, kunsthistorisch und kulturell besonders bedeutsamen einzelnen Gebäude oder Gebäudekomplexe so wie der als Zeugen der Vergangenheit wichtigen Bauwerke, an denen die Umgebung von Bozen besonders reich ist, schenken.

Außerdem ist eine wesentliche Zielsetzung der Allgemeinen Variante in der sorgfältigen Abgrenzung der bereits vollständig oder teilweise verbauten Flächen, im Schutz und in der Rettung der noch unberührten Gründe und in der Verbesserung und Festigung der jüngsten Bauten in Randgebieten zu sehen. In den zuletzt genannten Gebieten fehlt es weitgehend an städtischem Gepräge sowohl bei der Ausstattung der Wohngebiete mit Produktionsstätten und mit hochwertigen Diensten als auch in all dem, was das Aussehen und die Besonderheit der Bauten angeht. Im Grunde heißt es die jetzigen Ansammlungen von Gebäuden in „stadtartige Gebilde“ umzugestalten und die neuen Erweiterungen nach einer sorgfältigen Bewertung der tatsächlichen Notwendigkeiten zu bemessen und vor allem mit eigenen Bauwerken und klar erkennbaren „Zeichen“ die Grenzen der Stadt deutlich werden zu lassen. In alten Städten war diese Rolle den Stadtmauern, der nachdrücklichen Betonung gewisser Gestaltungen des Bodens (Böschungen, Wasserläufe, Meer usw.) und der Kontinuität der Straßenzüge zugewiesen. In der heutigen Stadt ist die Grenze nicht mehr erkennbar: es wird einfach in das offene Land hinausgebaut, und die äußersten Gebäude sind die häßlichsten. In der Stadt von morgen, im Bozen des Jahres 2000 müssen die Grenzen der Stadt von mit Bäumen unsäumten Straßen und Wegen für Fußgänger und mit architektonisch qualifizierten Bauwerken gekennzeichnet sein.

Unter Berücksichtigung der verschiedenen tatsächlichen Gegebenheiten zeichnen sich im wesentlichen drei Durchführungslinien ab:

- a) weitere Festigung bereits ziemlich kompakter Gebäudereihen durch Vervollständigung und Aufwertung des Straßenzuges, in dessen Bereich „zentrale Orte“ (der Platz, die Hauptstraße, die Allee) sich abzeichnen. Dort sollen heute fehlende städtische Einrichtungen (Kaufhäuser, Verwaltungsdienststellen, Banken, Kulturstätten, Hotels, Theatergebäude usw.) angesiedelt werden. Diese „Durchführungslinie“ ist vor allem zum Zwecke einer Aufwertung der bis in die Dreißiger Jahre verbauten Flächen, die bereits ein geschlossenes Stadtbild aufweisen, zu verfolgen;
- b) Neugestaltung und Festigung der in jüngster Zeit geschaffenen Wohngebiete: sie ist durch eine Neugestaltung der Straßenzüge und durch die Schaffung von Räumen und Verkehrsadern anzustreben, die bei aller Bescheidenheit des städtischen Gepräges als Orte der Begegnung und städtischer Gestaltung angesehen werden können;
- c) funktionsgerechte Neugestaltung von Flächen, die als Produktionsstätten und für Wohnzwecke bestimmt sind; sie ist durch eine sorgfältige urbanistische und bauliche Gestaltung anzustreben, die vor allem die noch nicht verbauten Grundstücke und die Räume betreffen soll, welche für neue Verwendungen bestimmt werden können.

In diesem Zusammenhang bedarf es eines tiefeschürfenden Umdenkens über das Verhältnis zwischen Stadtbild und einzelnen Bauwerken, damit die Mängel und Ver-



zerrungen überwunden werden, die in den letzten Jahrzehnten dadurch verursacht wurden, daß die Ausbildung und Praxis der Architekten und Städtebauer sich auf das (mehr oder weniger große) „Objekt“, auf die „Nutzung des Bodens“ und auf die „Modelle“ (urbanistische und bauliche Muster) konzentrierte und das eigentliche Stadtbild als überholt und veraltet außeracht ließ. Dabei ist dieses unentbehrlich, wenn man das vom Gefüge, von der Gestalt und von der Gesamtheit der Funktionen und Verwendungen gebildete komplizierte System in den Griff bekommen will, ist darin doch das eigentliche Bild der konsolidierten Stadt und der historischen Zentren beschlossen, das in den vor kurzem entstandenen Stadtteilen wahrhaftig nicht zu finden ist.

Ferner müssen die „potentiell verfügbaren“ Grundstücke, wie z.B. jene, welche überholten Tätigkeiten dienen oder für Neugestaltungen oder Verlegungen bestimmt sind, mit besonderer Aufmerksamkeit ins Auge gefaßt werden. Für sie muß die Allgemeine Variante genau umrissene Maßnahmen ergreifen, durch welche das kleinere Straßennetz, die Anordnung, die Höhe, das Aussehen und die Verwendung der Baulichkeiten festgelegt werden.

Wie wir bereits im zweiten Kapitel dargelegt haben, gelten als potentiell verfügbare Grundstücke jene, die zur Zeit von einigen Kasernen (sie können auf Grund neuer staatlicher Gesetze verlegt werden), von Gefängnissen, vom jetzigen Messegelände und von einigen Industriebetrieben besetzt sind, die wegen neuer Marktverhältnisse und neuen Erfordernissen des Umweltschutzes (umweltgefährdende Industrien und Magnesiumwerke) ziemlich fragwürdig geworden sind. Außerdem sind die geeigneten Zweckbestimmungen für Grundstücke festzulegen, die bescheidene Flächen beanspruchen, aber urbanistisch sehr wertvoll sind, wie z.B. die des früheren Krankenhauses, der Südtiroler Straße, des Drususkinos und des früheren Tabakmonopols. Und schließlich sind in diesem Zusammenhang die Projekte und Planungen für die produktiven Zonen mit besonderer Berücksichtigung der landeswichtigen Handelszone neu zu überprüfen, denn sie müssen Gegenstand einer großzügigen Planung zur Festigung des Stadtbildes werden, wobei auch die Verlegung und der Ausbau des Messegeländes in einem viel größeren Rahmen als dem der herkömmlichen Muster messen in Betracht zu ziehen sind.

5.5. Zustand des Verkehrssystems: Zugänge und Verbindungen

Wir haben bereits darauf hingewiesen, daß der Verkehr im Bereich von Bozen und in der Altstadt sehr behindert ist, und zwar sowohl für den Durchzugsverkehr wie auch für den eigentlichen Stadtverkehr.

In diesem Zusammenhang kommt der Forderung nach einer Leistungssteigerung auf dem Eisenbahnnetz sehr große Bedeutung zu. Dies gilt sowohl für den Hauptstrang der Brennerlinie (für diesen muß die Anlage einer neuen Streckenführung und die Intensivierung des Verkehrs auf der jetzigen Linie sowie die Verlegung einiger Dienste nach Branzoll eingehend untersucht werden) wie auch für die Meraner Linie. Auf beiden Linien müßte der Lokalverkehr verbessert werden, so daß sich ein großer Teil des Pendelverkehrs nach und von Bozen dort abwickeln kann.

Was die Hauptverkehrsadern betrifft, sind die Arbeiten an den Staatsstraßen Nr. 12





und 38 unbedingt vorrangig. Von ihnen wird seit Jahren immer wieder in urbanistischen Programmen und Planungen geredet, ohne daß es zur Durchführung der nötigen Arbeiten kommt. Besonders dringend ist es, sich mit dem Verlauf der Staatsstraße Nr. 12 eingehend zu befassen, wobei die im städtischen Bebauungsplan, der zur Zeit gilt, angeführten Grenzen zu berücksichtigen sind. Mittel-langfristig und unter Anpassung des ganzen Hauptstraßennetzes ist der Plan erwägenswert, nach dem die Staatsstraße Nr. 12 auf der Trasse der jetzigen Autobahn verlaufen müßte und die Autobahn zu verlegen wäre. Für die nächste Zukunft müßte das durch die Stadt führende Teilstück entlastet werden.

Wie wir bereits hervorgehoben haben, ist die Verkehrslage auf dem städtischen Straßennetz wegen Staugefahr, ungenügenden Fahrbahnen und geringer Durchlässigkeit besonders schlimm. Es ist unerlässlich, die Vervollständigung und in einigen Fällen die Neugestaltung der Fahrstraßen ernstlich unter die Lupe zu nehmen. Dabei ist von einer Überprüfung der für die Neugestaltung der „Semirurali - Zone“ vorgesehenen Straßenverbindungen auszugehen und alles in ein einheitliches und zweckdienliches System einzufügen, das auch den Bau neuer Brücken über die Talfer und den Eisack vorsieht.

In diesem Zusammenhang ist auch ein ergänzendes Netz von Fahrradwegen und geschützten Wegen für Fußgänger ins Auge zu fassen. Sie sollen sich durch „Qualität“ (der Umgebung und der zu erfüllenden Aufgaben) und durch die „Gelegenheiten“ (von Bewegung und Begegnung) auszeichnen. Für sie kommt die Verwendung der in der Innenstadt und in den gefestigten Teilen der neuen Stadtbereiche bereits vorhandenen „Durchgänge“ in Frage, und im Bereich der neu besiedelten Randgebiete sollen neue „Durchgänge“ eingeplant werden. Schließlich soll das alte Netz von jenen Gehwegen wieder instandgesetzt werden, welche die Stadt mit den Berghängen und mit traditionellen Zielen von Wanderungen verbinden. Auch die Möglichkeit der Inbetriebnahme von aufgelassenen Drahtseilanlagen könnte erwogen werden, da für sie neue zweckdienliche Verwendungen gefunden werden können.

Besonders verwickelt ist in Bozen die Frage der öffentlichen Transporte innerhalb der Stadt und zu den Außenbereichen. Die Stadt ist für die Errichtung einer Untergrundbahn zu klein, und eine angemessene Ausrüstung der Eisenbahn kommt nur für die zwei Linien Verona-Brenner und Bozen-Meran in Frage. In Zukunft müssen für öffentliche Transporte innerhalb der Stadt, wenn möglich, eigene Fahrbahnen geschaffen werden, die im wesentlichen den öffentlichen Verkehrsmitteln vorbehalten sind und die bereits bestehenden und zukünftigen zentralen Orte der Stadt miteinander verbinden. Dazu braucht es auf jeden Fall eine neue, allenfalls unterirdische, Überquerung der Talfer.

Unbedingt muß im Zuge einer Rationalisierung des Kraftwagenverkehrs für eine ausgewogene Verteilung jener Dienststellen in der Stadt und in der Umgebung gesorgt werden, die große Anziehungspunkte für den Verkehr sind. Zugleich muß die Planung und Ausführung unterirdischer Parkplätze unternommen werden, die auf das Netz der Radfahrer- und Fußgängerwege und auf das öffentliche Transportsystem abgestimmt sind.

Besondere Aufmerksamkeit ist dem Ausbau des Flughafens zu schenken: in ihm sehen wir eine sehr wichtige Infrastruktur, deren Verwendungsmöglichkeiten im

Hinblick auf die Entwicklung des Verkehrswesens sehr bedeutend sind.

Die Einzelheiten und Zeiten der Neugestaltung des Stadtverkehrs werden in einem eigenen nach Sektoren gegliederten Plan festgelegt werden, der einen integrierenden Teil der Allgemeinen Variante bilden wird und als Abschluß einer eigenen Untersuchung gedacht ist.

5.6. Die Teilnahme der Stadtgemeinschaft an der Erstellung der Allgemeinen Variante. Durchsichtigkeit des Verfahrens

Im allgemeinen ist die Beteiligung der Gemeinschaft an der Erstellung des städtischen Bauleitplanes nur während der Zeit seiner Veröffentlichung und der Frist für die Einreichung der Einwände möglich.

Folglich umfaßt sie ausschließlich die Gruppe der unmittelbar daran Interessierten, nämlich der Eigentümer von Grundstücken und Gebäuden, die eine Aufwertung ihrer Liegenschaften wünschen und sich gegen einschränkende Maßnahmen wehren. In ihrer Gesamtheit gesehen, übt demnach die Gemeinschaft keinen Einfluß zur Unterstützung alles dessen aus, was getan wird, um den sozialen Bedürfnissen der Gesellschaft entgegenzukommen.

Diese so geringe Beteiligung ist darauf zurückzuführen, daß die graphischen Darstellungen und die Durchführungsbestimmungen schwer verständlich sind und nur ungenügend Gelegenheiten zu Zusammenkünften und Aussprachen geboten werden.

Daher ist die Gemeindeverwaltung gezwungen, sich mit Sonderinteressen auseinanderzusetzen, ohne von der Mehrheit der Bürger unterstützt zu werden, die doch an der Verbesserung der Qualität der Stadt, ihrer Umgebung und der Lebensführung interessiert sein sollte.

Deswegen müssen geeignete Formen von Kontakten und Gelegenheiten zu Aussprachen gefunden werden, um die Teilnahme der Gemeinschaft an der Erstellung der Allgemeinen Variante zu erleichtern: eine erste Gelegenheit dazu wurde durch die Veröffentlichung der vom CENSIS durchgeführten Untersuchungen geboten, und eine zweite wird durch die vorliegende Planungsstudie geschaffen werden.

Aber das alles ist nicht genug: man muß noch neue Formen der Information erproben, die immer auf unmittelbarem verständlichem Kontakt und auf einer sorgfältigen Auswahl geeigneter Begegnungen zu kritischer Auseinandersetzung und zu entsprechenden Vorschlägen beruhen muß.

Zu diesem Zweck ist die Einrichtung eines eigenen „Schalters“ bei dem zuständigen Assessorat angebracht und notwendig.

Dort können alle öffentlichen und privaten Unternehmer, die Vereine und einzelne Bürger Ansuchen und Vorschläge einreichen, die dann auf einheitliche Weise miteinander zu vergleichen sind.

Dadurch wird man auch jede Form eines ungebührlichen Druckes auf Verwaltungsbeamte und Techniker ausschalten und die Erstellung der Allgemeinen Variante völlig ungetrübt und durchsichtig gestalten.

5.7. Durchführungsinhalte der Allgemeinen Variante

Wie wir bereits im Vorwort bemerkt haben, muß die Allgemeine Variante in dem von den geltenden Gesetzen und von den bereits erläuterten Planungsrichtlinien gegebenen Gesamtrahmen als grundlegendes Werkzeug zu politischem und verwaltungstechnischem Vorgehen der Stadtgemeinde aufscheinen und als solches einen hohen Wirkungsgrad haben. Im Grunde muß der städtische Bauleitplan das Stadtbild klar abgrenzen und die Merkmale der vorgesehenen Bauwerke, Räume und Wege genau festlegen und zugleich Einzelheiten und Methoden des „Stadtplans“, die in der urbanistischen und architektonischen Praxis der jüngsten Vergangenheit mißachtet oder noch öfter abgelehnt wurden, wieder zur Geltung bringen.

Dabei wurde das Gesetz Nr. 1150/40 über die Urbanistik schematisch und einschränkend ausgelegt, mit dem ein verallgemeinerter Vorrang der Planungsinhalte der Bauleitpläne über die Durchführungsinhalte festgelegt wurde. Sehr oft erschöpften sich die Hinweise, Vorschriften und Streitgespräche in der Bemessung und Abgrenzung monofunktionaler „Gebiete“ (Wohngebiete, Industrie-, Handwerker-, Handels-, Regierungszonen usw.) und wurde das Hauptnetz der Infrastrukturen in Betracht gezogen, während man die Festlegung der Wege und Plätze des Stadtbildes auf spätere Sonderpläne der öffentlichen und privaten Hand aufschob.

5.8. Richtlinien der quantitativen Planung

Die wichtigsten Richtlinien der quantitativen Planung bei der Erstellung der Allgemeinen Variante sind in folgenden Punkten zusammengefaßt:

- a) *Beanspruchte Zeitspanne*: sie wird auf ungefähr 10 Jahre ab mutmaßlichem Inkrafttreten der Allgemeinen Variante, d.h. im Grunde auf das Jahr 2000 bemessen. Die Durchführung einiger die Konsolidierung des Stadtbildes betreffender Bauvorhaben wird jedoch unweigerlich längere Zeiträume beanspruchen, die sich noch nicht genau festlegen lassen. Das heißt andererseits die Kontinuität der historischen Entwicklung der Stadt wiederaufnehmen. Diese ist von einer „Gründungsphase“ gekennzeichnet, bei der das Modell, der Plan der Stadt entworfen wird, und von einer Folge von „Durchführungsphasen“, die sich zwar nach dem anfänglichen Modell ausrichten, aber es zugleich den neuen Erfordernissen anzupassen verstehen.
- b) *Mutmaßung-bevölkerungspolitische Entwicklung*: der gegenwärtigen Tendenz gemäß wird die Einwohnerzahl von Bozen im Jahre 2000 erheblich niedriger sein als die jetzige. Nach Untersuchungen des CENSIS und den davon abgeleiteten Voraussichten wird die Einwohnerzahl von Bozen im Jahre 2002 einen Wert erreichen, der zwischen einem Minimum von 92.700 und einem Maximum von 95.300 Personen schwankt. Wenn man bedenkt, daß die Bevölkerung von Bozen im Jahre 1987 ungefähr 103.000 Personen zählt und daß die voraussichtliche sozioökonomische Entwicklung das Absinken der Einwohnerzahl bremsen und in Schranken halten kann, ist die Annahme einer im Grunde anhaltenden Stabilität der Bevölkerungszahl im Ausmaß von ungefähr 100.000 Einwohnern glaubwürdig.
- c) *Mutmaßung-Beschäftigungslage*: sie wird aus einer eigenen Untersuchung der derzeitigen sozio-ökonomischen Struktur und der zu erwartenden Entwicklung der-

selben erhellen. Jedenfalls ist das Hauptziel der von der Stadtgemeinde unternommenen Bemühungen die Aufrechterhaltung des jetzigen Beschäftigungsstandes im Bereich der Industrie, auch wenn es zu allfälligen Krisensituationen in gewissen Betrieben und Bereichen kommen sollte.

Ferner wird er als angebracht erachtet neue Tätigkeiten vor allem im Dienstleistungsbereich (Hotelwesen, Handel, Kultur und Dienste zugunsten der Produktion) zu fördern, und zwar nach einer ausgewogenen Planung der Entwicklung der Stadt und des ganzen Landes.

Auf dem Gebiet des Fremdenverkehrs ist es äußerst bemerkenswert eine Steigerung des außergewöhnlichen „Fremdenverkehrsangebotes“ im Sommer und im Winter ins Auge zu fassen. So könnte der von den Naturschönheiten und den dem Tourismus dienenden Einrichtungen im Lande genährte Fremdenverkehr von einem Fremdenverkehr ergänzt werden, den die Stadt durch kulturelle Veranstaltungen, durch die Denkmäler der geschichtlichen Vergangenheit, durch Kunstwerke und Begegnungen fördert.

- d) *Mutmaßung-Verwendung der Grundstücke*: man muß den tatsächlichen Bedarf an Raum für die produktiven Tätigkeiten ermitteln, indem man die Voraussichten des städtischen Bauleitplanes überprüft und auf diese Tätigkeiten die Wohn- und Dienstleistungsverhältnisse bei der Umgestaltung der heutigen Randzonen in städtische Gebilde abstimmt. Diese Frage ist vor allem für die landesweite Handelszone (sie ist wegen ihrer Ausdehnung und Lage als ein wesentlicher Teil des künftigen Stadtbildes anzusehen) und, freilich in geringerem Ausmaß, für die Industrie- und Handwerkerzonen am Bozner Boden aufzuwerfen. Diesen Weg hat übrigens die Landesverwaltung bereits eingeschlagen, indem sie die monofunktionellen Industrie-, Handwerker- und Handelszonen in „integrierte Produktionszonen“ umgewandelt hat. Diese Tendenz muß auch im Bereich der Planungen noch weiter verfolgt werden.

Hinsichtlich der Wohngebiete darf der Bedarf an Wohnungen im Einklang mit den weiter oben gebrachten Ausführungen nicht ausschließlich durch Neubauten befriedigt werden, sondern vorrangig durch Sanierung, Wiedergewinnung und Aufwertung bereits vorhandener Baulichkeiten. Solche befinden sich nicht nur in der Altstadt, sondern im ganzen Stadtgebiet einschließlich der Produktionszonen.

Im Grunde muß die Bemessung des wirklichen Wohnungsbedarfs und die entsprechende Ausweisung von Grundstücken wohl überlegt werden, ohne daß man sich von vorgefaßten Meinungen leiten läßt. Auszugehen ist von einer aufmerksamen Prüfung der - bereits eingereichten und zu erwartenden - Nachfrage und von den Möglichkeiten, die von einer vollen Auswertung der bereits vorhandenen Baulichkeiten geboten werden.

Bei all dem müssen die schwerwiegenden Einschränkungen der Bautätigkeit, wie sie vom Mangel an verbaubaren Grundstücken und von den daher rührenden Verzerrungen des Siedlungsbildes verursacht werden, im Auge behalten werden. Sie hatten das ungewöhnliche Wachstum der angrenzenden Ortschaften (wie Eppan und Leifers) und die starke Zunahme des Pendelverkehrs zur Folge.

Den vom CENSIS durchgeführten Untersuchungen ist zu entnehmen, daß 1985 ungefähr 5.055 Ansuchen um die Zuweisung von subventionierten und geförderten Wohnungen nicht stattgegeben werden konnte. Die im Zuge der 1984 erfolgten Ausschreibung beim IPEAA eingetroffenen und nicht erfüllten Ansuchen belaufen sich auf 2.430 und die zwischen 1972 und 1985 eingereichten und nicht befriedigten Gesuche auf 1.393.

Die Nachfrage nach Eigenwohnungen und nach Genossenschaftswohnungen ist stark und wächst ständig an.

Die Bemessung der öffentlichen und für öffentlichen Gebrauch bestimmten Flächen muß von einer genauen Erhebung der zur Zeit vorhandenen Einrichtungen und von einer eingehenden Überprüfung der vom L.R.O.P. festgelegten Modelle ausgehen. Dabei ist die Möglichkeit zu erwägen, ob die bereits bestehenden öffentlichen und für öffentlichen Gebrauch bestimmten Flächen durch neue Formen des Umweltgenusses (Wanderwege, Fahrrad- und Reitwege, Rast- und Erholungsstätten, Plätze zur Beobachtung der Natur und der natürlichen Flora usw.) ergänzt werden können. Große Beachtung verdienen außerdem die Fragen, welche sozio-sanitäre Einrichtungen und den Friedhof betreffen, für den man sich nach einem neuen Platz wird umsehen müssen.

Auf jeden Fall muß für die Ausweitung der öffentlichen Dienste mit der Erstellung von Wohnungen, mit wirtschaftlichen Unternehmungen und mit der Schaffung von Verbindungen sei es durch die erwähnte Aufwertung der „Durchgänge“, sei es durch die Bereitstellung zweckdienlicher, von der Gemeinde, von Genossenschaften und von Vereinen geführter Einrichtungen gesorgt werden, wobei vor allem die jetzige Verteilung der Einrichtungen, besonders der neuen „höheren Dienste“ zu berücksichtigen ist.

Dabei handelt es sich im besonderen um jene der Ausbildung, der Wissensvermittlung, der Kulturpflege sowie der der Produktionsförderung und der Vermarktung dienenden Bestrebungen, welche die Grundlage für die zukünftige Entwicklung bilden und die eine enge Zusammenarbeit von privaten und öffentlichen Initiativen verlangen: man denke nur an die Entwicklung der wissenschaftlichen Forschung, der Forschung im Dienste der Produktion, des mit Kongressen und kulturellen Veranstaltungen zusammenhängenden Fremdenverkehrs und der Verbreitung des Wissens um lokale Erzeugnisse. Das ist eine Entwicklung, die in einem einheitlichen Rahmen - dieser kann mit der Erstellung der Allgemeinen Variante und der geplanten Durchführung derselben gegeben sein - von Wirtschaftsunternehmungen, lokalen Körperschaften und staatlichen Dienststellen in gemeinsamem Bemühen vorangetrieben werden kann.

5.9. Durchführungsplanungen und -Projekte

Die Aufstellung von Ausgaben- und Finanzierungsplänen setzt die Bereitschaft voraus, daß die Verwaltungsorgane konkrete Programme und Projekte ausarbeiten und die Nützlichkeit und Durchführbarkeit derselben bereits im Zuge der Erstellung des städtischen Bauleitplanes überprüfen.

Ganz allgemein gesagt, können solche Programme und Projekte unter anderem folgende Ziele zum Gegenstand haben:

- die Erhaltung, den tatkräftigen Schutz und die Aufwertung der Umwelt und der Landschaft im Tal und an den Berghängen. Dabei ist auf die hydrologischen Verhältnisse (Wasserläufe und wasserführende Schichten) und auf die Zerfallserscheinungen des Bodens zu achten und deren Fortschreiten aufmerksam unter Kontrolle zu halten;
- die Aufwertung und Wiederinstandsetzung der historischen Zentren von Bozen und Gries und der als Kunstwerke oder als Zeugen der geschichtlichen Vergangenheit besonders bedeutsamen Gebäude oder Häusergruppen; dies kann im Zuge eines

verstärkten und verbreiteten wissenschaftlichen, kulturellen und dem Fremdenverkehr dienenden Wirkens geschehen;

- den Ausbau und die Intensivierung des Verkehrswesens, besonders auf den Staatsstraßen zum Brenner und nach Meran;
- die Verbesserung des Stadtverkehrs bezüglich der Knotenpunkte, und der Parkplätze;
- die Aufwertung der in jüngster Zeit verbauten Randgebiete, wobei besonders auf das lokale Straßennetz und auf die notwendige Vervollständigung der Dienste und der mit dem Produktionswesen zusammenhängenden Einrichtungen zu achten ist;
- die Aufwertung und Vergrößerung der Grünzonen und der Sportanlagen;
- die Schaffung und Ausstattung „geschützter Stadtwege für Fußgänger“ sowohl in der Innenstadt wie in den Außenbezirken;
- die Gestaltung von Plätzen und Wegen im Sinne des Schutzes der Bürger und die sofortige Schaffung von Plätzen, die normalerweise verschiedenen Zwecken (Abhaltung von Märkten und Veranstaltung von Vorstellungen und sportlichen Darbietungen, als behütete Parkplätze usw.) dienen und im Katastrophenfall als zeitweilige Unterkünfte verwendet werden können.

Die Erstellung von Durchführungsprojekten und -Planungen kann auch durch eigene Wettbewerbe verwirklicht werden. Die betreffenden Ausschreibungen müssen klare Angaben über einzureichende Unterlagen und gestellte Anforderungen enthalten, und die Wettbewerbe können auch während der Ausarbeitung der Allgemeinen Variante abgewickelt werden.

6. AUSARBEITUNG DER ALLGEMEINEN VARIANTE: BEDINGUNGEN, ZEITEN UND PHASEN

6.1. Planungs-Dienststelle der Stadtverwaltung

Um die Gemeindeverwaltung in die Lage zu setzen, die Ausarbeitung der Allgemeinen Variante zweckdienlich anzubahnen und im weiteren Verlauf für die Niederschrift, Veröffentlichung, Genehmigung und Durchführung derselben zu sorgen, soll eine eigene Planungs-Dienststelle der Stadtverwaltung eingerichtet werden, die von einem leitenden Beamten des zuständigen Assessorats geführt wird und zu der Gemeindebeamte und auswärtige akademisch gebildete Techniker gehören. Die zuletzt Genannten sind zwar der Gemeinde durch professionelle Aufträge verpflichtet, arbeiten aber im Planungsamt selbst unter Einhaltung der für die Beamten geltenden Arbeitszeiten. Während einer ersten Anbahnungsphase kann sich das Personal des Planungsamtes folgendermaßen zusammensetzen:

- für das Planungsamt verantwortlich: ein leitender Beamter der Gemeindeverwaltung;
- 4 Techniker mit Hochschulbildung (Ingenieure, Architekten, Städtebauer), die auf dem Gebiet des Städtebaus und der Raumordnung Erfahrung haben und daran interessiert sind;
- 4 diplomierte Techniker, Zeichner;
 - 1 Sekretär(in)/Schreibkraft;
 - 1 Archivar.

Das Planungsamt ist eine ständige Einrichtung der Stadtverwaltung und ein wichtiges

Instrument zur Stärkung der technisch-verwaltungsmäßigen Hilfsmittel der Stadtverwaltung selbst. Es ist die Zentrale sowohl für die mit der Planung und Führung von Stadt und Umgebung zusammenhängenden Untersuchungen und Aktionsprogramme als auch für zukünftige zwischen städtischen Dienststellen und Freiberuflern koordinierte Planungen.

Ferner obliegt ihm die Pflege der Beziehungen zur Landesregierung, zur zuständigen Ratskommission, zum Gemeinderat und zu den Bezirken.

Es ist klar, daß dieses Amt einen geeigneten Sitz mit den nötigen Räumen und Einrichtungen erhalten muß, welche die Abwicklung einer kontinuierlichen Arbeit gewährleisten.

Diese geht auch nach der Annahme der Pläne, während ihrer Verwirklichung weiter.

6.2. Kartenmaterial

Für eine korrekte und zweckdienliche Abwicklung der Arbeit ist die Verfügbarkeit von genauem und auf den neuesten Stand gebrachtem Kartenmaterial notwendig. Folgende Karten sind unentbehrlich:

1. dem neuesten Stand entsprechende Karte 1:25.000, die auch das Gebiet der angrenzenden Gemeinden umfaßt;
2. Karte 1:5.000 des gesamten zur Stadt gehörigen Bodens;
3. nach dem Grundbuch erstellte Karte 1:1.440 der bereits verbauten Flächen und der mutmaßlichen Erweiterungsgebiete am Stadtrand;
4. nach dem Grundbuch erstellte Karte 1:1.440 der historischen Zentren von Bozen und Gries.

Die unter Punkte 2. und 3. auf den neuesten Stand gebrachten Karten sind für die Vorarbeiten zur Durchführung des städtischen Bauleitplanes und für das gesamte Stadtbild unentbehrlich und von grundlegender Bedeutung für die Erstellung der Allgemeinen Variante.

6.3. Programme von Sonderuntersuchungen

Die für die Ausarbeitung der Allgemeinen Variante notwendigen Sonderuntersuchungen müssen wohl überlegt und eng auf die Planung und Führung der Stadt und Umgebung abgestimmt werden, wobei die vom CENSIS durchgeführten Untersuchungen zu berücksichtigen sind, da sie bereits eine umfassende Kenntnis der tatsächlichen Lage vermitteln. Ferner werden die für die Einfügung der Ergebnisse in den Informationsdienst - er wird unter Punkt 6.4. behandelt - nötigen Gesichtspunkte und Kartenhinweise genau festgelegt werden.

Im besonderen wird die Durchführung folgender Sonderuntersuchungen vorgesehen:

1. *Gesellschaft und Produktionsgefüge*: tatsächliche Lage und Entwicklungsaussichten der Betriebe unter besonderer Berücksichtigung des Dienstleistungsgewerbes: die Durchführung dieser Untersuchung, die eine Fortsetzung der bereits

vom CENSIS abgewickelten Untersuchungen ist, wird Gelegenheit dazu geben, das mutmaßliche Ziel der Größenbemessung des Planes näher zu umreißen und die Produktions- und Arbeitswelt unmittelbar in die Ausarbeitung der Allgemeinen Variante einzubinden. Dazu werden geeignete Hilfen (Karteiblätter, Fragebogen, Begegnungen, Seminare usw.) bereitgestellt werden. WIR SCHLAGEN VOR, DIESEN AUFTRAG DEM CENSIS ZU ÜBERGEBEN.

2. *Bodenuntersuchung*: Morphologie, Geohydrologie, wirkliche Verwendung und Stabilität des Bodens, Erhaltung und Schutz, Umwelterneuerung unter Berücksichtigung der Hinweise und Vorschriften des Städtischen Bebauungsplans und der geltenden Regionalbestimmungen.

DIE ÜBERTRAGUNG DIESER AUFGABE IST NOCH FESTZULEGEN.

3. *Historische Zentren von Bozen und Gries*: Analyse des Stadtbildes und der Baulichkeiten mit Angaben über die zulässige Handhabung von Verwendung und Eingriffen. Außerdem werden die isolierten Gebäude und Häusergruppen erfaßt, die von besonderem archäologischem, geschichtlichem, kunsthistorischem Interesse und/oder als Zeugen der Vergangenheit bedeutsam sind. Dafür werden eigene Karteikarten erstellt.

DIE ÜBERTRAGUNG DIESER AUFGABE IST NOCH FESTZULEGEN.

4. *Verkehrswesen und Infrastrukturen mit entsprechendem Plan*: im besonderen beruht der Verkehrsplan, der das Programm der Sonderuntersuchungen abschließt, auf dem Rundschreiben des Ministeriums für Öffentliche Arbeiten Nr. 2575 vom 8.8.1986.

Der Plan ist auf die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse abgestimmt und berücksichtigt im besonderen:

- eine Verminderung der Verkehrsunfälle;
- eine Verminderung der Luftverschmutzung und Lärmbelästigung;
- die Rücksicht auf die Umwelt;
- die Einschränkung der öffentlichen und privaten Aufwendungen;

Die besonderen Ziele des Verkehrsplans sind:

- die Regelung des Verkehrs in seiner Gesamtheit;
- die Regelung der Fußgängerzonen einschließlich ihrer Begrenzung, wenn erforderlich;
- die Festlegung einiger wichtiger Örtlichkeiten, die Knotenpunkte des Verkehrs bilden.

Der Verkehrsplan richtet sich nach folgenden Gesichtspunkten:

- Trennung des fließenden Verkehrs von den Anhaltezonen;
- Einteilung des Straßennetzes nach zu erfüllenden Aufgaben;
- Angleichung der Verkehrskapazität der Kreuzungen;
- Regelung des Parkens.

Die Ausarbeitung des Planes wickelt sich in zwei Phasen ab:

Erste Phase:

Allgemeine großräumige Koordinierung des Verkehrs mit Vorschlägen zur Koordinierung der verschiedenen privaten und öffentlichen Verkehrsmittel:

- a) Autobuslinien
- b) Autobuslinien zu den Vorstädten

- c) Autoverkehr und Parkplätze
- d) Radfahrverkehr
- e) Fußgänger

Die Vorschläge werden auf Karten im Maßstab von 1:10.000 oder 1:5.000 erläutert.

Zweite Phase:

sie betrifft den endgültigen Plan, der folgende Punkte umfaßt:

- a) Festlegung der wichtigsten Straßen und Plätze in ihrer Gesamtheit mit Einzeichnung der Straßen, der Fahrbahnen, der Kreuzungen, Parkplätze, Gehsteige usw. (Maßstab 1:500).
- b) Festlegung der Fußgängerzonen in ihren räumlichen Maßen unter Berücksichtigung des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs sowie des Verkehrs der öffentlichen Verkehrsmittel (Maßstab 1:1.000).
- c) Gesamtübersicht über die Straßen der Stadt (Maßstab 1:10.000 und 1:5.000).
- d) Schlußbericht mit Erläuterung des Straßennetzes im allgemeinen und in seiner Beziehung zum städtischen Bebauungsplan.

(DIE ÜBERTRAGUNG DES AUFTRAGS AN PROF. WINKLER WIRD VORGESCHLAGEN).

5. *Klärung der flüssigen und Aufbereitung der festen Abfallstoffe*

DIE ÜBERTRAGUNG DER AUFGABE IST NOCH FESTZUSETZEN.

6. *Gefestigtes Stadtbild und jüngste Erweiterungen*: Analyse des Stadtbildes, die auch für die Anbahnung des vom Planungsamt vorgesehenen städtischen Informationsdienstes verwendet werden kann.

7. *Bozen im Vergleich mit anderen gleichgearteten Städten.*

DIE ÜBERTRAGUNG DES AUFTRAGS AN CENSIS WIRD VORGESCHLAGEN.

Die Durchführung der genannten Untersuchungen obliegt dem Planungsamt in Zusammenarbeit mit einzelnen Experten oder Expertenteams, die von der Stadtverwaltung beauftragt werden.

6.4. Sachverständigenkomitee.

Um eine sachlich ausgerichtete und einheitliche Durchführung der Sonderuntersuchungen zu gewährleisten, empfiehlt es sich ein Sachverständigenkomitee zu ernennen, dessen Vorsitz der Assessor für Urbanistik innehat und dem folgende Personen angehören: der Generalkoordinator, der Leiter und die Mitarbeiter des Planungsamtes, die Leiter allfälliger Sektorenpläne sowie die Assessoren und Abteilungsleiter der zuständigen Dienststellen, wenn Themen ihres Amtsbereiches behandelt werden.

Es wird auch empfohlen die Landesverwaltung um die Ernennung eines Vertreters der Landesregierung im Sachverständigenkomitee zu ersuchen.

Das Wirken des künftigen Sachverständigenkomitees wurde bereits von der Arbeitsgruppe vorweggenommen, die Beiträge zur Ausarbeitung der vorliegenden Planungsstudie geleistet hat. Diese Arbeitsgruppe hat ihrem Vorsitzenden, dem Assessor für Urbanistik, auch fachliche Gutachten und Erkenntnisse übermittelt.

6.5. Der städtische Informationsdienst

Es mag angebracht sein zugleich mit der Durchführung der Sonderuntersuchungen einen städtischen Informationsdienst einzurichten, dem einerseits die im Zuge der Arbeiten gewonnenen Erkenntnisse und andererseits in der weiteren Folge die aus der Durchführung der städtischen Bauleitpläne erhellenden Daten zufließen, damit die jeweilige Situation nach den neuesten Erkenntnissen bekannt werde.

Es wird gut sein dem Informationsdienst die Einteilung des Gemeindebodens in Stadtbezirke zugrunde zu legen, die jeweils mehrere Volkszählungssektoren umfassen und bevölkerungs- und flächenmäßig Stadtteile darstellen, welche vor allem für urbanistische Belange günstige Einheiten bilden. Im besonderen können diese Stadtbezirke auf Grund einer Analyse abgegrenzt werden, welche die bereits gefestigten und die im Zuge der Planung näher zu umreisenden Stadtteile umfaßt. Dabei sind das Stadtbild und die dort herrschenden Beziehungen zu berücksichtigen.

Bezüglich der Daten, die den Gemeindeboden und die Führungsorgane betreffen, wird das Planungsamt in Zusammenarbeit mit Experten und einschlägigen Betrieben in dem umfassenderen Rahmen der den Dienststellen der Stadtgemeinde zufließenden Berichte dem Informationsdienst wertvolle Dienste leisten können.

6.6. Allgemeine Koordinierung

Sie ist einem nicht dem Gemeindeamt angehörigen Berater, dem Ing. Marcello Vittorini, übertragen, der auch die ganze Verantwortung für die Allgemeine Variante trägt.

In allen Belangen, welche die Neugestaltung der Stadt und Umgebung im allgemeinen betreffen, steht ihm Prof. Arch. Bernhard Winkler zur Seite, dem die Sorge um das Verkehrswesen, den Verkehrsplan und das Transportwesen obliegt.

6.7. Zeiten und Phasen der Ausarbeitung der Allgemeinen Variante

Die Ausarbeitung der Allgemeinen Variante zum städtischen Bauleitplan wickelt sich in folgenden Phasen ab:

1. *Erste Phase:*
 - a) dem Stadtrat wird die Planungsstudie vorgelegt, sie wird behandelt und angenommen;
 - b) die Planungsstudie wird an die übrigen in Frage kommenden Körperschaften, an die politischen und sozialen Dienststellen, an Schulen und Stadtbürger weitergeleitet, um sie zu Vorschlägen und Beiträgen anzuregen;
 - c) Zusammenfassung der Einwände, Vorschläge und Beiträge.
2. *Zweite Phase* (6 Monate nach Beginn der einschlägigen Arbeiten):
 - a) Errichtung des Planungsamtes und Vergabe der Aufträge an auswärtige Techniker;
 - b) Durchführung der für die Erstellung der Allgemeinen Variante nötigen Untersuchungen;

- c) Beginn der Niederschrift der Allgemeinen Variante mit gleichzeitiger Festlegung der beschlossenen Projekte;
- d) allfällige Vorschriften zur Abänderung der Bauregelung.
Im Zuge dieser Arbeitsphase oder bei ihrem Abschluß kann sich die Ausarbeitung einer besonderen Variante über Erhaltung und Schutz als notwendig erweisen, die auch die dringendsten Maßnahmen formuliert.

3. Dritte Phase (5 Monate):

Ausarbeitung eines Vorprojektes der Planung, in dem die grundlegenden Angaben über die Bemessung und Gestaltung des Bodens und über die entsprechenden Weisungen zur Verwendung und Umgestaltung enthalten sind. Das Vorprojekt wird dem Stadtrat unterbreitet.

4. Vierte Phase (5 Monate ab Genehmigung des Vorprojektes durch den Stadtrat):

- a) Projekt der Allgemeinen Variante zum städtischen Bauleitplan mit dem Inhalt der geltenden Gesetze und den entsprechenden Vorschriften;
- b) Erstellung aller anderen Schriftstücke, die für ein richtiges Verständnis der im Plan enthaltenen Hinweise erforderlich sind.

5. Fünfte Phase (3 Monate nach Fälligkeit der Frist für die Einreichung von Einwänden):

Schlußfolgerungen der Stadtverwaltung zu den nach der Veröffentlichung der Allgemeinen Variante allenfalls eingereichten Einwänden.

7. ABSCHLIESSENDE BEMERKUNGEN

Die vorliegende Planungsstudie beschränkt sich nicht darauf, im Rahmen der geltenden Staats- und Landesgesetze Gesichtspunkte und Richtlinien für die Erstellung der Allgemeinen Variante zum geltenden städtischen Bauleitplan vorzulegen, sondern sie will auch zu einer ernsthaften und - sicher nicht kurzfristigen - Aufwertung des Wirkens der Stadtverwaltung und ihrer technischen und verwaltungsmäßigen Organe anregen.

Diese Aktion muß vor allem, wie wir bereits bemerkt haben, von der Bereitschaft des Gemeindeausschusses und des Stadtrates zu kollegialer und koordinierter Arbeit ausgehen, die unentbehrlich ist, wenn man im städtischen Bauleitplan eine notwendige, wesentliche und wirksame Voraussetzung für die Tätigkeit und Bilanzpolitik der Stadtverwaltung sehen will.

Gleichzeitig muß sich diese Aktion in einer stetigen Auseinandersetzung einerseits mit der Landesregierung und andererseits mit der Stadtgemeinschaft von Bozen entfalten.

Damit verfolgt man das Ziel, daß die von den Verwaltungen im Rahmen ihrer institutionellen Befugnisse entfaltete Tätigkeit nach einheitlichen Zielsetzungen, Planungen und Maßnahmen ausgerichtet wird.

Bozen hat eine alte Tradition von „guter Regierung“ der Stadt und Umgebung, die sich auf politische Führungsqualitäten der Verwalter und auf das fachliche Können der mit ihnen zusammenarbeitenden Techniker, von den „städtischen Maurern“, zu den „städtischen Baumeistern“, bis zu den städtischen Beamten der neuesten Zeit, stützt.

Die Erstellung der Allgemeinen Variante kann die Gelegenheit dazu bieten, daß dank der Errichtung eines „ständigen Laboratoriums der Stadt“, das im Rahmen des Planungsamtes erstehen und allen kulturellen und fachlichen Kräften der Stadt - sie stehen zur Zeit auf einer besonders hohen Stufe qualifizierter Ausbildung - offen stehen soll, der Tradition ein neuer Auftrieb gegeben wird.

Das ist vielleicht der schwierigste Teil des immerhin anspruchsvollen Programms, zu dessen Abwicklung die Stadtverwaltung sich für die Erstellung der Allgemeinen Variante zum städtischen Bauleitplan verpflichtet hat. Aber es ist auch der faszinierendste, denn er betrifft nicht nur die Stadt, sondern auch jene Menschen, die auf ihre lebendige Gestalt einwirken und daher zu übereinstimmenden Formen der Bewertung, des Urteils und der Haltung finden müssen.

8. GEMEINDERATSDEBATTE

Wortergreifung von:

Agr. Fachm. <i>Sandro Pellegrini</i>	(D.C.)
Dr. <i>Gernot Rössler</i>	(S.V.P.)
Dr. <i>Georg Mayr</i>	(S.V.P.)
Dr. <i>Ludwig Regele</i>	(S.V.P.)
Rag. <i>Franco Gaggia</i>	(S.P.I.)
Prof. <i>Rosetta Infelise Fronza</i>	(K.P.I.)
Dr. Arch. <i>Ambrogio Ambrosi</i>	(K.P.I.)
Dr. <i>Tiziano Botteselle</i>	(Alternative Liste)
Rag. <i>Cesare Lettieri</i>	(P.P.P.)
Geom. <i>Giancarlo Targa</i>	(P.R.I.)

Agr. Fachm. *Sandro Pellegrini* (D.C.)

Ich billige vieles von dem, was meine Vorredner gesagt haben und möchte nur einige Aspekte hervorheben, die nicht berührt oder nicht so betont worden sind, wie ich es gewünscht hätte.

Vor allem bin ich völlig einverstanden mit einigen Feststellungen über die soziale Entwicklung, die Prof. Vittorini der Lesung dieses Planes vorausgeschickt hat, aber ich muß darauf hinweisen, daß diese Beurteilungen des Soziallebens mehr oder weniger für die ganze Gesellschaft unserer Zeit zutreffen, wenn vom Verlangen nach mehr Freizeit, von der Veralterung der Gesellschaft, vom Geburtenrückgang, von der wachsenden Zahl der Familien, vom gesteigerten Verlangen nach Lebensqualität, gesunder Umwelt, Grünland usw. die Rede ist.

Das sind Erscheinungen, die allen gemeinsam sind und die überall in der Gesellschaft, nicht nur in der italienischen, sondern ganz allgemein in der europäischen, festzustellen sind.

Ich glaube, das uns vorgelegte Stadtbild von Bozen entspricht weithin sehr vielen anderen Stadtbildern des europäischen Raumes, denn in der Türkei habe ich vor kurzem gesehen, daß dort ein Vorgang, den wir vor 20 - 30 Jahren erlebt haben, in diesen unseren Jahren abläuft, nämlich der Zustrom in die Stadt (ich habe Städte gesehen, die unheimlich wachsen; so haben Smyrna, Ankara und Instambul ihre Einwohnerzahl in 5 - 10 Jahren verdoppelt. Das ist eine sehr schlimme Sache, die nur schwer unter Kontrolle zu bringen ist und ein Phänomen, das dem uns von Vittorini so gut erläuterten entgegengesetzt ist).

Einverstanden bin ich auch damit, daß Bozen eine geschlossene Stadt ist zum Unterschied von anderen, die man als „Spray-Städte“ bezeichnet; das ist ein neuer Ausdruck, den ich nie gehört hatte, der mir aber sehr gefällt, denn er gibt uns wirklich die Vorstellung von etwas wie „Ausspritzung“. Und es stimmt, daß Bozen bis jetzt sich wirklich kompakt entwickelt hat, anders als die Stadt, die uns am nächsten liegt, nämlich Trient. Man muß aber auch zugeben, daß die Kompaktheit von Bozen nicht nur die Folge einer urbanistischen, sondern auch - wenn wir ehrlich sein wollen - einer politischen Einstellung ist, und zwar aus Gründen, die wir alle kennen.

Ganz besonders einverstanden bin ich mit dem, was über die Benachteiligung der Peripherie und über die Absicht gesagt wurde - und diese ist, wie mir scheint, im Vittoriniplan stark ausgeprägt - zwischen den einzelnen Stadtvierteln einen neuen Ausgleich zu suchen, und zwar gegen gewisse Auffassungen, nach welchen im Zentrum alle Funktionen zusammengefaßt werden sollen. Dagegen müssen die Randgebiete in einer Stadt, die ein neues Gleichgewicht erhalten soll, wieder die ihnen zustehende Rolle übernehmen.

Selbstverständlich stimme ich auch der Sanierung der vorhandenen Bauwerke zu und billige vollends, was der Gemeindevorstand in seiner Planungsstudie besonders hervorheben wollte, vor allem was das Straßen- und Verkehrswesen angeht, worüber wir schon allzu lange reden und dafür eine Lösung suchen.

Nun sieht es so aus, als setzte sich der Ausschuss besonders für diese Angelegenheit ein, die übrigens kurzfristig, also in allernächster Zukunft, gelöst werden muß. Das ist jedenfalls unser Wunsch, Herr Bürgermeister!

In der Planungsstudie ist auch davon die Rede - und auch hier geht es um ausgewogene Neugestaltung - daß es nicht genügt, vorhandene Bauwerke zu sanieren, sondern daß es auch eine Erweiterung geben muß, nämlich Neubauten, die das Stadtbild verbessern. Darunter verstehen wir nicht nur, daß die Randgebiete ihre Beziehungspunkte erhalten wie Hauptplatz, Allee, Hauptstraße, Parkanlagen usw., sondern zu einer richtigen Neugestaltung gehören nach meiner Meinung auch öffentliche und private Neubauten.

Es braucht also eine Entwicklung der Stadt, die einerseits eine ausgewogene Aufwertung des Bestehenden beinhaltet und andererseits auch neue Baugründe erschließt, und zwar nicht nur für Produktionsbetriebe, sondern auch für Wohnbauten, damit die Mietpreise, wenn man ein Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage anstrebt, erschwinglich werden. Außerdem gibt es Stadtviertel mit dringendem Bedarf an Neubauten; ich denke zum Beispiel an den Bozner Boden: das ist ein kleines Stadtviertel, das auch wegen des Fehlens neuer Wohnungen veraltet. Daher müssen Pläne erstellt werden, die nach Stadtvierteln, Grünzonen, Verkehr, Dienstleistungen usw. getrennt sind, lauter Dinge, die wir aus dem vorliegenden Plan nicht ersehen können. In der Folge wird man jedes Stadtviertel besser erkunden und bewerten sowie genaue Hinweise festlegen müssen, um eine wirkliche allgemeine Neugestaltung der Stadt mit den Vierteln, die sie zusammensetzen, zu erreichen.

In der Planungsstudie steckt diese, wie ich glaube, überzeugte Absicht, eine grundsätzliche Abstimmung auf den Landesraumordnungsplan zu suchen, die aber jetzt - und da hat man uns einen bösen Streich gespielt - sinnlos geworden ist, weil man

den L.R.O.P. hat fallen lassen. Ich glaube aber, daß wir nun zwei Gelegenheiten ergreifen müssen; wir müssen vor allem einen Grundgedanken, der aus dem L.R.O.P. erhellt, mit Nachdruck betonen, nämlich die Überzeugung, daß Bozen gegenüber seiner Umgebung wieder aufholen muß. Dieser Gedanke, den wir alle im Raumordnungsplan gelesen haben, muß noch weiter bestärkt und unterstrichen werden, denn wir alle wissen, wie die Entwicklung der Dienstleistungen und des Bauwesens im allgemeinen in der Provinz Bozen während der letzten 10 - 20 Jahre sehr ungleich zugenommen hat, wenn wir den Hauptort Bozen mit der übrigen Provinz vergleichen. Ich glaube, nichts Neues zu sagen, wenn ich ohne Bedenken feststelle, daß die Provinz in diesem Bereich sicher besser behandelt wurde als die Hauptstadt, und dieses Eingeständnis kommt auch im L.R.O.P. zum Ausdruck.

Die Ablehnung des L.R.O.P. bietet uns noch eine weitere Gelegenheit, die wir unbedingt wahrnehmen müssen, nämlich die Tatsache, daß wir nun eine weitere überzeugendere und tiefer schürfende Möglichkeit haben, unsere Ansprüche und Forderungen zur Geltung zu bringen. Wir standen im Gemeinderat bei der Genehmigung des L.R.O.P. zu sehr unter Zeitdruck und müssen daher jetzt die Gelegenheit nutzen, wieder darüber zu beraten und uns - als Gemeindeverwaltung, als Stadt - zu stellen und einzuschalten, und zwar mit dem Gewicht, das uns zusteht und das als Gewicht der Verwaltung der Hauptstadt - und als solche spielt sie nicht nur für unsere Stadt, sondern für das gesamte Land eine bedeutende Rolle - in die Waagschale fallen muß.

Im allgemeinen bin ich für das in der Planungsstudie empfohlene Vorgehen, denn es bietet mit genauen mittel- und langfristigen Vorhaben Vorteile, ohne dabei die kurzfristigen Erfordernisse zu vernachlässigen. Es hat mir gefallen, daß Prof. Vittorini klar zu verstehen gab, man dürfe nicht nur die dringenden Erfordernisse behandeln, die wir alle so gut kennen, daß wir uns nicht zu wiederholen brauchen. Schwieriger und komplizierter ist es hingegen, über die mittel- und langfristigen Bedürfnisse und Notwendigkeiten, nämlich über die Art der Entwicklung zu sprechen, welche sich diese Stadt und wir uns in der Zukunft verschaffen wollen, indem wir das Ziel des Jahres 1992 vor Augen haben. Dabei müssen wir vor allem die günstige geographische Lage bedenken, in der sich Bozen befindet, eine Lage, die von der Wirklichkeit und nicht von phantastischen Vorstellungen bestimmt wird: unsere Stadt verfügt wirklich über eine ideale geographische Lage, liegt sie doch an der Nahtstelle zweier bedeutender Kulturen, der lateinischen und der deutschen. Es ist eine mitteleuropäische Stadt, wie sie Prof. Vittorini genannt hat, und zwar mit Recht: Bozen hat alle Merkmale einer mitteleuropäischen Stadt, und wir dürfen es uns nicht mehr erlauben, daß wir weitere Gelegenheiten versäumen, bei denen wir diese unsere beneidenswerte, einzigartige geographische Lage richtig nutzen können. Ich glaube, es werden sich noch sehr viele Gelegenheiten bieten, die jedoch im Hinblick auf die endgültige Fassung dieses städtischen Bauleitplanes bald erkannt werden müssen.

Wir können nicht verlangen, daß sie im Zuge dieser ersten grundsätzlichen Hinweise genau definiert werden: sie müssen Gegenstand aufmerksamen Studiums und gründlicher Überlegung sein und demnach durch reifliches Denken ermittelt werden. Bozen kann und muß eine Stätte der Studien, der Forschung, eine Kongressstadt, eine Stätte kultureller Begegnungen usw., aber auch eine Stadt mit ausgeprägtem wirtschaftlichem Wachstum werden, denn die bereits erwähnte wirt-

schaftliche Lage darf nicht nur in kultureller Hinsicht genutzt werden, sondern muß auch einer koordinierten und entschiedenen wirtschaftlichen Entwicklung dienen. Meine Zustimmung ist auch gegeben, wo mit Nachdruck betont wird, daß für die Erstellung des städtischen Bauleitplanes die sozialen, gewerkschaftlichen und politischen Kräfte herangezogen werden müssen, aber es ist auch notwendig den wirtschaftlichen Kräften der Stadt besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Das Unternehmertum von Bozen ist heute geeint, es ist bei der Einschätzung der zukünftigen Rolle unserer Stadt durchaus nicht geteilter Meinung. Es gibt da keine Gegensätze der Bereiche und noch weniger ethnische Kontraste bei diesen Fragen, denn wo von wirtschaftlicher Entwicklung die Rede ist, sind die Unternehmer eines Sinnes, wenn es gilt, entsprechende klare Richtlinien ausfindig zu machen und von den Verwaltungen des Landes und der Stadt zielstrebig zu verlangen. Bozen kann und muß diese Gelegenheit nutzen, denn es hat alle Voraussetzungen dazu, und wenn wir versagen sollten - ich zitiere folgende Worte Prof. Vittorinis: „dies ist ein wichtiger historischer Augenblick, denn wir könnten die Gelegenheiten auch versäumen“ - ... und tatsächlich haben wir sie schon, das müssen wir zugeben, zum Teil versäumt. So haben wir zum Beispiel Trient gegenüber einige günstige Gelegenheiten nicht genutzt, eben weil Trient es in gewisser Hinsicht verstanden hat, vorzubeugen, gewisse notwendige Einrichtungen, gewisse Niederlassungen des Handels, der Dienstleistungen, von Vertretungen usw. vorwegzunehmen, die eben in Bozen keine angemessene Aufnahme gefunden hatten.

Ich bin aber auch der Meinung, daß es nie zu spät ist, ja ich denke und behaupte, daß die verlorene Zeit noch vollständig und in bester Weise zurückgewonnen werden kann. Ich teile die Meinung Prof. Vittorinis, wenn er von einer Integration der Funktionen spricht, daß es nämlich keine voneinander getrennte Zonen geben soll, wie man in den vergangenen Jahrzehnten bei der Gestaltung der Stadt in urbanistischer Hinsicht zu tun bestrebt war, indem man eine Zone für den Wohnbereich, eine für die Dienstleistungen, eine für Industrieanlagen, Handelsbetriebe usw. vorsah. Wie mir scheint, zeichnet sich jetzt eine gewisse Integration der Zonenfunktionen ab. Demnach müssen die Stadtviertel - ich habe es bereits gesagt und wiederhole es - in ihrer Gesamtheit gewertet und in ausgewogener Weise neugestaltet werden. Diese Neugestaltung soll den Bedürfnissen und Erwartungen der hier wohnenden Menschen, der Senioren, der Jungen entgegenkommen, indem man Orte der Begegnung schafft, damit die Bewohner das Gefühl bekommen, in ihrem Viertel so wie in ihrer Stadt zu wohnen. Das ist ein Ziel, das wir erreichen sollen, daß nämlich die Bewohner eines Stadtviertels sich völlig in die eigene Stadt eingebunden fühlen.

Ich habe den Eindruck, daß Prof. Vittorini unterschwellig diese Großsiedlungen mißbilligt, wie ich sie zum Beispiel in der neuen „Semirurali-Zone“ jenseits der Reschenstraße sehe. Ich glaube, wir müssen den Mut haben, die Dinge beim Namen zu nennen: die ungefähr 3.000 Bewohner des Viertels jenseits der Reschenstraße, von denen viele Mitglieder von Baugenossenschaften sind, haben alle nur eine Ausfahrtsstraße zur Reschenstraße. Darunter, so glaube ich, leidet das gesamte Verkehrsweisen der Stadt, und das Gleiche gilt für das Großviertel - als solches wird es von manchen bezeichnet - der „Semirurali-Zone“.

Alles in allem kann der Plan nach meiner Meinung in seinen Grundzügen als ausgesprochen positiv beurteilt werden. Wie mir scheint, haben Prof. Vittorini, der

Assessor Augustin, der gesamte Ausschuß uns ein Schriftstück mit grundsätzlichen Richtlinien vorgelegt, das ich als wichtig, ja unbedingt notwendig erachte; es soll allen vorgelegt und von allen gelesen werden damit man darauf aufmerksam werde und damit von ihm Anregungen und Gelegenheiten zu Begegnungen mit den Vertretern der Stadt ausgehen.

Sehr viele Probleme werden immer wieder aufgeschoben, aber das ist nach meiner Meinung nicht als Fehler anzusehen, sondern als etwas Positives, nämlich als eine klare Entscheidung in Erwartung einer Auseinandersetzung mit allen Exponenten des Stadtlebens, um so Ratschläge zu empfangen und größere Klarheit über das zu gewinnen, was die Stadt wirklich will.

Hinter dieser Entscheidung steckt der Wunsch der Gemeindeverwaltung nach Beteiligung und Einbeziehung, der Wunsch nach Aussprachen mit allen in der Stadt wirkenden und zählenden Kräften, damit alle tatkräftig mitwirken, Vorschläge einbringen und neue, auch unterschiedliche Empfehlungen geben, die in der uns noch zur Verfügung stehenden Zeit geprüft und gewertet werden sollen, damit man daraus die zweckdienlichsten Schlüsse ziehe.

Eine andere wichtige Forderung wird in dem Schriftstück, mit dem wir uns gerade befassen, nachdrücklich erhoben, nämlich die einer Stärkung der Bozner Gemeindeverwaltung; das ist eine alte Geschichte, aber es ist eine Forderung, die auch bei dieser Gelegenheit betont werden muß: Bozen verdient eine größere Autonomie, ein größeres Entscheidungsvermögen über die eigene Zukunft, auch wenn diese ganz allgemein mit der Provinz zusammenhängt. In dieser Hinsicht glaube ich, können wir mit größerer Zuversicht der Zukunft entgegensehen. Es gibt dafür einige ausgesprochen positive Anzeichen, unter denen der vor kurzem zwischen den Mehrheitsparteien des Landesausschusses - SVP, DC und PSI - vereinbarte außerordentliche Bauplan erwähnt zu werden verdient, mit dem für die Stadt Bozen Gelder für den Bau von 650 Sozialwohnungen bereitgestellt werden.

Abschließend spreche ich den Wunsch aus, die in unserer Planungsstudie enthaltenen Hinweise mögen wirklich dazu dienen, daß die so nachdrücklich ausgesprochene Forderung nach einer Beteiligung aller auch tatsächlich zustandekomme, und zwar so, daß alles was die Stadt wirklich wünscht, gesammelt werde und man dann einen Bebauungsplan erstelle, der den Erfordernissen, Notwendigkeiten und Erwartungen der Stadt gerecht werden, einer Stadt, die eng in das Gefüge des Landes eingebunden ist, einer großen Stadt, die sich eng an ein immer mehr geeintes und nahes Europa anschließt.

Dr. Gernot Rössler (S.V.P.)

Ich hatte teilweise Gelegenheit bei den Sitzungen, denen Herr Professor Vittorini vorstand, teilzunehmen und ich habe sofort den Eindruck gewonnen, daß das Hauptaugenmerk seiner Tätigkeit darauf gerichtet ist, eine Qualitätsverbesserung und eine Wiedergewinnung der urbanen Substanz zu erreichen.

Die SVP-Fraktion teilt sicherlich die Zielsetzungen und die Grundhaltung dieses Programms. Professor Vittorini hat in seinen brillanten Ausführungen klar gemacht, welche Möglichkeiten vorhanden sind und wie wichtig es ist, sich auf Traditionen, auf Werte, auf das Gewachsene zu besinnen. Als wesentlich erscheinen mir auch seine Andeutungen in Bezug auf die Vergangenheit und Geschichte unserer Stadt, die immer durch ein weltoffenes und aufgeschlossenes Bürgertum geprägt war und somit eine kosmopolitische, eine urbane Gesinnung mit sich getragen hat. Das Weichbild unserer Altstadt ist Ausdruck dieser Gesinnung.

Bozen war seit jeher ein wichtiger Umschlagplatz für Handelswaren und ein Ort der Begegnung zwischen deutschem und romanischem Raum, auch in kulturellem Sinne.

Nach meinem Dafürhalten hat Prof. Vittorini diese Gegebenheiten richtig erfasst. Es bleibt zu hoffen, daß seine Programmpunkte in der Ausarbeitung des Bauleitplanes auch ihren konkreten Niederschlag finden.

Dr. Georg Mayr (S.V.P.)

In Folgenden möchte ich kurz einige Aspekte zum Thema Bauleitplan aufzeigen.

Nach aufmerksamem und gründlichen Durchlesen dieses Dokumentes möchte ich dem Verfasser ein Kompliment aussprechen, was die historischen Studien der Stadt anbelangt. Ich glaube, es gehört nicht nur zur Bauleitplanüberarbeitung, sondern ganz einfach zur allgemeinen Bildung jedes einzelnen Gemeinderates, daß er über die geschichtlich-urbanistische Entwicklung der Stadt Bescheid weiß. Dies wurde hier auch ganz klar aufgezeigt und zwar bereits anhand der Pläne des Architekten Sebastian Altmann über die Namen Marcello Piacentini und Marcello Vittorini bis hin zur heutigen Situation. Vielleicht ist es ein Zufall, daß der eher seltene Name „Marcello“ öfters auftaucht, in diesem Falle auch bei Planer und Bürgermeister.

Weiters möchte ich bemerken, daß ich als Laie von der Qualität dieser Arbeit beeindruckt bin. Das Lob, das darin ausgesprochen wird, gebührt der Stadt und vor allem den vorangegangenen Verwaltern dieser Stadt, die versucht haben, im Traditionsbewußtsein eine Entwicklung in Grenzen zu propagieren sowie eine Entwicklung zu genehmigen, die nicht ins Uferlose ausgeartet ist.

Es mag dies wohl auch an der geografischen Situation dieser Stadt liegen, vor allem aber an der langfristigen Denkweise der Stadtverwalter, die eingesehen haben, daß man bereits vorhandenes Bauland so gut als möglich nutzen sollte, bevor man neues Bauland beansprucht.

Ich denke mit Schrecken an die vielen negativen Beispiele im ganzen Staatsgebiet, z.B. an den Mißbrauch der Flächennutzung entlang der Autobahn Verona-Mailand, wo wahllos alles durch Ansiedlungen, Industrie oder zum Teil bereits wieder stillgelegte Betriebe verbaut wurde.

Gott sei Dank, daß man solche Beispiele bei uns nicht findet und jeder Quadratmeter genutzt ist, wenn nicht urbanistisch, so landwirtschaftlich. Dies zeugt von einer sehr überlegten Entwicklung.

Was jedoch noch ausgefeilt werden muß, damit die Stadt unter diesen Bedingungen keinen Kollaps unterliegt, ist der Verkehrsplan, der in verschiedenen Ansätzen bereits vorhanden war, aber eigentlich nie richtig zum Tragen kam.

Wir als gegenwärtige Stadtverwalter erwarten uns, daß man hier endlich einige endgültige Entscheidungen trifft, um den Verkehrsdruck vom Stadtzentrum zu nehmen, das Gewirr zu entflechten und vor allem das Leben in der Altstadt aufzuwerten. Der Projektant hat zugesichert, daß auf die Wohnungsqualität Wert gelegt werden soll.

Diese Wohnqualität erreicht man durch eine Vielzahl auch kleiner Maßnahmen. Vorrangige Ziele in diesem Zusammenhang sind mit Sicherheit die sogenannte Verkehrsberuhigung sowie die Verminderung der Luftverschmutzung, wobei eines vom anderen abhängt. Nach Erreichung dieser Ziele, so glaube ich, wird auch das Zentrum, das zur Zeit am meisten einer Restrukturierung bedarf, wieder für Wohnzwecke aufgewertet, und es werden viele Leute zurückkehren, die in den letzten Jahren eine höhere Lebensqualität außerhalb des Zentrum gesucht haben.

Das Wohnen im Zentrum bietet eine Reihe von Vorteilen, man denke an die Nähe zu allen wichtigen Einrichtungen, und bei entsprechender Gestaltung kann auch hier eine durchaus attraktive Wohnqualität erreicht werden.

Ich denke hier daran, daß die Stadtverwaltung, Initiativen ergreifen soll, die nicht nur den Bauleitplan betreffen, sondern auch Infrastrukturen in der Stadt selbst, wie z.B.: Öffnungszeiten von Kaffees und Restaurants am Sonntag vormittag oder abends. In vielen Städten ist es gelungen, wieder Leben in das Zentrum zu bringen und es nicht nach Geschäftsschluß veröden zu lassen oder irgendwelchen fremden Leuten zu überlassen, die ansonsten keine Heimstätte haben.

Ein positiver Aspekt meines Planes wird sein, daß man ihn gemeinsam mit der Bevölkerung erstellt, wie richtig gesagt und dargelegt wurde; man läuft ansonsten Gefahr, nur einen elfenbeinernen Turm zuzubauen, der sich zwar auf dem Papier recht gefällig gibt, aber nie in die Praxis umgesetzt werden kann. Gar einige der vergangenen Pläne haben dies bewiesen.

Deshalb muß der sogenannten Operativität, d.h. der praktischen Anwendbarkeit das Hauptaugenmerk gewidmet werden; eine logische zeitliche Abfolge der einzelnen Schritte muß gewahrt und breiter Konsens zwischen Bevölkerung, Südtiroler Landesverwaltung und Stadtverwaltung gesucht werden. Die bereits gemachten Ansätze in diese Richtung lassen auf eine positive Zusammenarbeit hoffen. Somit glaube ich, daß wir mit Zuversicht der Überarbeitung des Bauleitplanes entgegen schauen können.

Allerdings muß man sich bis zur endgültigen Genehmigung noch etwas gedulden. Die weiter oben aufgezeigten Schritte nehmen sicherlich noch zwei bis drei Jahre in Anspruch.

So möchte ich hier die Bitte aussprechen, daß man alle noch notwendigen Änderungen von seiten der Stadtverwaltung vorantreibt und nicht wartet, bis der neue Bauleitplan fix und fertig vorliegt, den dies könnte zu lange dauern.

Manche Bürger können es nicht verstehen, daß man mit Hinweis auf die ohnehin im Gang befindliche Bauleitplanüberarbeitung alles hinausschiebt. Ich gebe meiner Hoffnung Ausdruck, daß auch diesmal der Bauleitplan nur in unbedingt notwendigen Ausmaß erweitert werden muß um die verantwortungsbewußte Tradition fortzusetzen. Bauleitplan-Änderungen müssen auf Generationen ausgerichtet sein und nicht nur auf kurzfristige Notwendigkeiten.

Dr. Ludwige Regele (S.V.P.)

Ich möchte nur ganz kurz, weil von meiner Partei schon zwei gesprochen haben, etwas dazu anfügen, ohne auf eine allgemeine Stellungnahme mich auszuweiten und zwar möchte ich einiges besonders Wichtiges in diesem Zusammenhang nahelegen: das erste ist, daß wir in Bozen und das wurde auch hier schon angedeutet, eine besonders wertvolle Altstadt haben und diese Altstadt unbedingt auszuwerten und zu sanieren ist. Leider besteht das Gefühl für diese wertvolle Bausubstanz in unserer Gemeinschaft noch nicht so richtig. Hier gilt es aufzuklären und hier gilt es auch ein bißchen sich von Fachleuten beraten zu lassen. Die Altstadt ist ja ein Geschichtsbuch. Also die Erhaltung der Altstadt sollte uns ein besonderes Anliegen sein und damit auch Geschichte dieser Stadt. Als zweites wäre zu erwähnen, daß das Besondere von Bozen darin besteht und immer noch besteht, - obwohl eine gewaltige urbanistische Entwicklung in diesem Jahrhundert über die Bühne gegangen ist und das wurde auch sehr richtig hier in diesem Dokument angedeutet - daß nämlich die Hänge und Hügel um die Stadt herum noch größtenteils unberührt sind und zu den schönsten Gegenden nicht nur unseres Landes gehören, sondern von ganz Mitteleuropa und daß wir aus diesem Grunde ganz besonders verpflichtet sind, diese Gegenden rund um die Stadt herum zu schützen und unter strengen Naturschutz zu stellen. Leider haben wir einige Eingriffe in den letzten Jahren erlebt, durch Straßen, auch durch andere Bauten, aber immerhin, wir haben diese Hänge noch einigermaßen gerettet und wir sollten nun hier keinen Schritt weiter vorgehen. In diesem Zusammenhang möchte ich auf einen speziellen Fall aufmerksam machen und zwar auf die geplante Verbauung und Zerstörung der Fagenschlucht: Bozen hat das Glück, einen Wasserfall im unmittelbaren Stadtbereich zu besitzen, einen wunderbaren Wasserfall, der 78 Meter hoch ist. Wir sollten eigentlich alles unternehmen um ihn zu schützen. Das ist, glaube ich, etwas urbanistisch auch Relevantes und ich appelliere hier auch die Kollegen in der Gemeinde, daß sie sich hier alle in der Rettung dieser Fagenschlucht anschließen. Noch ein Punkt, den ich erwähnen möchte: wir haben in den Sechziger-Jahren das Talferbett zu einer Grünzone gemacht und wir sind eigentlich alle froh über diese Entwicklung gewesen, aber jetzt geht die Entwicklung umgekehrt: das Grün, das gewonnen wird, wird jetzt wieder langsam aufgefrisst durch verschiedene Sportanlagen - nichts gegen Sportanlagen - aber man darf hier auch nicht übertreiben, es handelt sich um den Erholungsbereich mitten im Stadtbereich, der für alle da ist, die spazieren gehen, und nicht für einzelne Sprottreibende.

Rag. Franco Gaggia (S.P.I.)

Als Mitglieder des Gemeinderates haben wir - ich bin dessen sicher - die klare, deutliche und ausgewogene Sprache zu würdigen gewußt, in der die uns überreichte Planungsstudie verfaßt worden ist. In diesem Schriftstück wird der Weg aufgezeigt, den man bei der Ausarbeitung der Allgemeinen Variante zum Bauleitplan beschreiten wird.

Auch in der Rede, mit der Prof. Vittorini heute die Planungsstudie erläutert hat, haben wir dieselbe Klarheit und Einfachheit festgestellt. Ich glaube, die Klarheit des Schriftstückes und die Klarheit der Erläuterung sind vielleicht die sichersten und offenkundigsten Beweise für die Klarheit der Gedanken - wenn man mir eine so ausdrückliche Anerkennung gestattet - für sein Fachwissen und für sein politisches Feingefühl. Ich meine, wir Mitglieder des Gemeinderates werden mit dem noch heute zu fassenden Beschluß, mit dem wir dem Prof. Vittorini den Auftrag eines Koordinators erteilen, für eine gedeihliche Entwicklung unserer Stadt eine sehr umsichtige und wichtige Entscheidung treffen.

Ich glaube, der gesamte Gemeinderat kann mit der Auffassung übereinstimmen, die wir Sozialisten darüber haben, daß wir mit dem neuen Bauleitplan für die Stadt Bozen und ihre Bewohner eine Aufgabe suchen und erfüllen müssen, die uns „kulturell“, „wirtschaftlich“ und „sozial“ in die umfassendste uns umgebende Realität einbindet.

Dies kann für unsere Mitbürger, besonders für die jüngeren unter ihnen, neue Möglichkeiten eröffnen.

Dies kann eine Lage überwinden helfen, die ich schon einmal als „die von lebendig Eingemauerten“ bezeichnet habe, d.h. die Lage von Menschen, die in einer allzu verschlossenen Welt leben, wie sie die Haltung, auch die politische, besonders der italienischen Sprachgruppe in Bozen kennzeichnet und bedingt.

Wenn der Plan einer Eingliederung in eine umfassendere Realität glückt, so wird er auch die politische Situation in Bewegung bringen können.

Daraus werden sich wichtige Neuheiten ergeben. Der Plan wird neue Ziele, eine aufgeschlossener Haltung und ein zur Zusammenarbeit bereites Gebaren zu erreichen helfen.

Wenn man sich der Rolle der Stadt bewußt wird, wird sich leichter eine neue Politik durchsetzen.

Das ist - ich möchte auch jetzt darauf hinweisen - das Hauptziel der Italienischen Sozialistischen Partei.

Dies ist eines der wichtigsten Ziele, das meine Partei mit ihrer Arbeit der Verwaltung dieser Stadt anstrebt. Und dieses Ziel setzen wir uns, um möglichst bald für die Stadt eine neue Führungsphase anzubahnen, und dafür fordern wir den Einsatz aller Kräfte des Gemeinderates und auch aller Ratsmitglieder, daß nämlich die Variante zum Bauleitplan noch vor dem Ende der Amtsdauer dieses Rates, also vor dem Anfang des Jahres 1990, fertiggestellt werde.

Was heute mit der Genehmigung des Operationsplanes für den neuen Bauleitplan beginnt, ist nach meiner Meinung zugleich ein begeisterndes und gefährliches Unterfangen, das auf das neue Gesicht unserer Stadt ausgerichtet ist.

Begeisternd ist es deswegen, weil unsere Leistungsfähigkeit als Politiker, auf das Leben der Stadt einzuwirken, und eine würdige Zukunft derselben zu gestalten, auf die Probe gestellt wird.

Gefährlich ist es deswegen, weil es viele Hindernisse anzupacken und zu überwinden gilt.

Einige von diesen Hindernissen können wir voraussehen.

Allen voran den üblichen Kompetenzstreit, der - wenn wir die Sache beim richtigen Namen nennen - ein Interessen- und Machtkampf zwischen der Stadtgemeinde und der Landesregierung ist.

Das ist übrigens nicht ein nur die Stadt Bozen berührendes Problem; wenn wir die Aufschrift dieses Artikels der Trentiner Ausgabe des „Alto Adige“, den ich Ihnen zeige, lesen, der folgende Aussage des Assessors für Urbanistik in der Stadtverwaltung von Trient - auch er liegt im Streit mit dem neuen Provinzialausschuß - enthält: „Wir wollen frei planen. Damit dies geschehen kann, muß die Provinz ihre Gesetze ändern und dem Gemeinderat der Hauptstadt des Trentino mehr Autonomie einräumen“.

Das Verhältnis zwischen Gemeinde und Provinz war und ist also heikel und schwierig. Wie mir aber scheint, haben wir bei dieser Gelegenheit einen glücklichen Start gehabt. Der Bürgermeister, der Assessor Augustin, Prof. Vittorini und Prof. Winkler haben einen sehr offenen und beachtlichen Kontakt angebahnt, der von der Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit dem Landesassessorat für Urbanistik geprägt ist und ein sehr gutes, positives Echo gefunden hat.

Im übrigen hat es auch andere Anzeichen gegeben für eine ausgereifere, ausgewogenere und konkretere Beziehung zwischen der Gemeinde- und Landesverwaltung, und wir müssen sie in ihrer Bedeutung richtig erfassen.

Ich beziehe mich auf das letzte Übereinkommen der Landesregierung, das für den Bedarf an Sozialwohnungen eine positive Lösung vorsieht, indem sie in der Stadt Bozen 600 neue Volkswohnungen errichten läßt. Es ist ein Übereinkommen, das gegenüber der Stadtverwaltung und den Bedürfnissen der Stadt in sozialer Hinsicht korrekte Lösungen anbietet. Ein zweites Hindernis, das ich sehe oder auf das wir während der Ausarbeitung der Variante zum Bauleitplan unter den vorhersehbaren stoßen können, besteht in einer gewissen politisch-kulturellen Einstellung, die, wenn auch in verschiedenem Ausmaß, bei allen Parteien mehr oder weniger zu finden ist, eine Einstellung, wonach die bloße und einfache Ausfindigmachung neuer Baugründe das wichtigste, das eigentliche und das echte mit dem Bauleitplan zu lösende Problem ist.

Ich halte es für gefährlich, alles auf solche Maßstäbe zurückzuführen, besonders wenn es ein Politiker tut, denn es verrät ein wirklich ganz primitives soziales und politisches Einfühlungsvermögen. Der Schaden, zu dem eine solche Einstellung

führen kann, ist groß. Dies haben wir übrigens in unserer Stadt mit dem gerade erst abgelaufenen Bauleitplan erfahren, bei dem zum Zeitpunkt seiner Verabschiedung die Macht des Teiles der so gesottenen Politiker, nämlich jener, die sich selbst gerne als konkret und nüchtern handelnde bezeichnen, während sie nur mittelmäßig sind, die Stadt dazu zwang, einen konzeptlosen Bauleitplan anzunehmen, der, wie in einem von Prof. Vittorini verfaßten Schriftstück gesagt wird, die Erfordernisse und Entwicklungsmöglichkeiten nur aus engstirniger Sicht betrachtet.

Nach meiner Meinung hat Bozen außer in sozialer auch in politischer Hinsicht für die Entscheidung gebüßt, die damals auch Politikern und Fachleuten aufgezwungen wurde, und zwar zu einer Zeit, da sie - ich bin dessen sicher - das Problem in einer mehrseitigen Sicht erkannten.

Zum Glück wird es diesmal, wie mir scheint, nicht so leicht zu dieser Gefahr kommen, denn wir haben es mit fortschrittlichen Menschen und ausgeprägtem Fingerspitzengefühl zu tun.

Wofür man jetzt arbeiten wird, ist hingegen eine Variante zu einem Plan, wie Prof. Vittorini gerade erst in einem mit Schwung vorgetragenen Beitrag erläutert hat. Er zielt auf ein bessere Qualität des Stadtbildes ab, auf fördernde Faktoren, die der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der Stadt weiterhelfen, auf eine Leistungssteigerung der Gemeindeverwaltung, die sie in den Stand setzen soll, in ihrem Bereich wirklich führend zu wirken.

Dies steht recht deutlich in der Planungsstudie geschrieben.

Über diesen Punkt kann es unter uns keine Unklarheiten geben. Dazu reichen auch die Feststellungen der Zusammenfassung aus, über die wir heute Abend auch unser Urteil abgeben werden.

Abschließend möchte ich die Bedeutung betonen, welche die Verwaltung der Beteiligung der Bürger an der Erstellung des neuen Bauleitplanes beimißt. Dies hat auch Prof. Vittorini heute mehrmals und mit großem Nachdruck gesagt.

Im Sinne der Planungsstudie muß die Gemeindeverwaltung nicht nur für Techniker- und Wirtschaftsverbände aufgeschlossener, sondern auch bemüht sein, auf verschiedene und wirksame Weise die einzelnen Bürger für die Mitarbeit an der Erstellung der Variante zu gewinnen.

Die politische und auch die kulturelle Bedeutung dieses Unternehmens spricht, wie mir scheint, allein schon für sich.

Wir, die in diesem Gemeinderat gewählt worden sind, befinden uns in der glücklichen Lage, da zu sein, um mit unserer Arbeit, unserem Einsatz und in politischer Verantwortung am Beginn einer neuen Phase im Leben unserer Stadt mitzuhelfen.

Damit ist sicher eine große Verantwortung verbunden. Aber uns dafür einzusetzen muß uns mit Begeisterung erfüllen, und wir sind dieser Aufgabe sicher gewachsen. Machen wir uns mit ruhiger Umsicht und mit Weitblick an die Arbeit, dann wird es auch zu positiven Ergebnissen kommen.

Prof. Rosetta Infelise Fronza (K.P.I.)

Ing. Vittorini hat seine Rede mit folgenden Worten begonnen: „Ich bin ein wenig aufgeregt, ich spüre das Gewicht und die Rolle der Einrichtungen“. Ich möchte von dieser Bemerkung ausgehen, von dem Wissen darum, daß das Geheimnis der Auswirkungen bei der Erstellung eines städtischen Bauleitplanes in der heiklen Beziehung steckt, die zwischen dem Projektanten und den im Gemeinderat vertretenen politischen Parteien zustandekommt.

In der Tat spüren manche von uns heute dieselbe Erregung, weil uns bewußt ist, daß nun der erste Schritt getan wird, der gesamtheitlich über die Zukunft unserer Stadt entscheidet.

Wir haben uns sehr oft darüber beklagt, daß es uns nicht gelingt, auf die allgemeinen Entscheidungen über das Leben von Bozen einzuwirken und nicht ausreichend angemessene Gelegenheiten zur Darlegung unserer politischen Vorschläge zu haben, und deswegen kommen wir uns heute Abend wie Traumwandler vor, da wir sehen, wie sich für unsere Stadt eine Entwicklung in der Form abzeichnet, die wir wünschen. Vor allem bin ich mit der im Schriftstück klar belegten Absicht einverstanden, das Gefüge und das Bild der Stadt und ihrer Umgebung in seiner organischen Einheit neu zu gestalten, indem man Mittel und Methoden des Stadtplans wieder zur Geltung bringt.

Der Bauleitplan wurde darauf hin entworfen, daß den verschiedenen Stadtvierteln ein städtisches Gepräge wiedergegeben wird, indem man die positiven Tendenzen der wirtschaftlichen Entwicklungen wahrnimmt; demnach erweist er sich als dynamisch, und er kann Ansporn sein zu einer neuen Form des politischen Handelns in unserem Gemeinderat.

Einverstanden bin ich mit den Vorstellungen über anzustrebende Ziele sowohl im Bereich der Beschäftigungslage als auch in der Verwendung der Baugründe. Besonders interessant sind die Projekte und Operationspläne, bei denen sich Lösungen der größten Probleme abzeichnen, mit denen die Stadt Bozen gegenwärtig zu kämpfen hat.

Ich glaube feststellen zu müssen, daß die Planungsstudie bei allen Parteien auf einmütige Zustimmung stößt. Dazu möchte ich einige Fragen aufwerfen. Die in der Planung angesprochene Modernisierung setzt politische und wirtschaftliche Beziehungen voraus, die von den bisher praktizierten abweichen; daher ist diese Einmütigkeit nutzlos, wenn nicht zugleich Richtlinien für die politische Arbeit aufgezeigt werden, die uns helfen, Vorurteile, gewerkschaftliche Unstimmigkeiten und opportunistische Vorbehalte zu überwinden.

Eine Planung gründlicher Neugestaltung wird sich nur bewähren, wenn sie von gediegenen politischen Überzeugungen getragen wird. Alle von Ing. Vittorini aufgezeigten Aktionen müssen nämlich politische Kräfte auslösen, die imstande sind, den Begriff der öffentlichen Initiative selbst von Grund auf zu verändern.

Wir haben so oft betont, wie notwendig es ist, daß die Gemeindeverwaltung unabhängig handle und nicht den wirtschaftlichen Mächten hörig oder unterstellt sei,

die ausschließlich privaten Interessen dienen und gewohnt sind, bequem zu herrschen.

Es besteht eine Gefahr, deren wir uns schon jetzt bewußt sein sollen, daß der Konfliktstoff, den diese Planungsstudie in sich birgt, unterschätzt wird, ein differenzierter und verwickelter Konfliktstoff, der die verschiedenen Ebenen der politischen und sozialen Beziehungen erfassen wird, den man aber bekämpfen und unschädlich machen kann, wenn man sich zu politischen Beziehungen durchringt, welche treu zu dieser neuen Auffassung des Stadtlebens stehen. Ing. Vittorini hat die Tatsache unterstrichen, daß die besondere gesetzgeberische Einstellung der Landesregierung eine kräftige Stütze sein kann. Gewiß, aber das ist keineswegs gesichert. Wir haben diesbezüglich verschiedene bittere Erfahrungen hinter uns. Es wird unsere Aufgabe sein, die richtigen Beziehungen zur Landesverwaltung und zum Ministerium für Öffentliche Arbeiten so zu pflegen, daß wir bei dieser Neugestaltung der Stadt Protagonisten, und nicht, wie es in der Vergangenheit allzu oft geschehen ist, nur abhängige Nebengestalten sind. In diesem Sinne ist die Ratsgruppe der K.P.I. in der Lage, ihren eigenen ganzen Einsatz zu gewährleisten, wenn es gilt, an jener internen Tätigkeit mitzuwirken, von der Ing. Vittorini gesprochen hat, um, kurz gesagt, das Bozen des Jahres 2.000 auf die Beine zu stellen.

Das wird nicht leicht sein, denn es wird vor allem darum gehen, die Bestrebungen derjenigen in andere Bahnen zu lenken, die bis jetzt aus der passiven Haltung und Leistungsunfähigkeit der öffentlichen Hand und aus der ungezügelter Entwicklung der Stadt Kapital geschlagen haben.

Zu den Hauptschwächen unserer Verwaltung gehört das Fehlen wirksamer Formen der Dezentralisierung; daher müssen Aussprachen und Beteiligungen gefördert werden, aus denen das Unbehagen der Bürger, sowie Einwände der Stadtviertel, der Bürger und der sozialen Schichten deutlich werden.

Der Konfliktstoff, den dieser Plan in sich birgt, wird auch die Bürger selbst in Mitleidenenschaft ziehen, wenn sie nicht miteinbezogen und beteiligt werden. So kann man zum Beispiel den Straßenverkehr nicht drosseln, wenn man sich nicht bemüht, ein neues Verkehrsverhalten zu schaffen, das manchmal auch Opfer oder sogar einen tiefgreifenden Wandel der individuellen Lebensform verlangt, indem es die Menschen für eine andere, menschlichere Lebensqualität gewinnt.

Sicher kann man eine Stadt nicht im engen Rahmen einer Studie, aber auch nicht in dem eines Gemeinderates schaffen. Die zehn Jahre, die man brauchen wird, um die Variante in die Tat umzusetzen, werden auch dazu dienen müssen, zwischen Bürgern und Ämtern neue Beziehungen der Teilnahme zu erwirken.

Eine entscheidende Voraussetzung für die Erreichung dieses Zieles ist die Neugestaltung der historischen Identität der Stadtviertel. Nicht nur in der Altstadt und in Gries, sondern auch in den Stadtvierteln Don Bosco, Oberau, um den Matteottiplatz müssen die Bewohner, von einem urbanistischen und damit auch von einem kulturellen und sozialen Gesichtspunkt aus, ihr **Lebenszentrum** finden.

Der Assessor Rössler hat behauptet, die Identität in einer Vergangenheit zu finden heiße nicht nur in der Sehnsucht nach dem zu leben, was man verloren hat. Das ist

auch meine Meinung: die einzelnen Personen müssen sich und ihre Identität so verstehen, daß sie sie mit der Geschichte von all dem verbinden, was sie umgibt: mit dem Platz, dem Park, dem Denkmal, dem Brunnen, dem Laubengang, der Schule, dem Amtssitz, der Straße, den Verkaufsläden, dem Gehsteig.

In einigen Vierteln ist diese Identität wiederzugewinnen und zu erneuern, in anderen hingegen ist sie, vom Nullpunkt ausgehend, neu zu schaffen.

Die Herausforderung einer in der Gegenwart qualifizierten Stadtgeschichte liegt darin, daß man die Probleme der Stadtkrise entschlossen anpackt, alle Anlässe zu Benachteiligungen und Ausschließungen von Bürgern einschränkt und alle jene fördert, die zu lebendiger Mitarbeit an einer Neubelebung der Randviertel bereit sind.

Die neuen nur der Befriedigung des Wohnbedarfs dienenden Stadtviertel laufen Gefahr, als Gebilde ohne Geschichte und ohne Identität angeschlossen zu werden.

Über die ethnisch-sprachliche Identität hinaus liegt die Herausforderung der Zukunft eben hier, wo nichts zu erhalten und alles neu zu gestalten ist, daß man jenen Einklang zwischen Mensch und Umwelt findet, der allem wirklichem Erleben einen tieferen Sinn verleiht.

Dr. Arch. Ambrogio Ambrosi (K.P.I.)

Nach meiner Meinung geht dieses Papier, das man mit Recht als eine Planungsstudie betrachtet, hauptsächlich aus zwei Gegebenheiten hervor: die erste ist der vom CENSIS ausgearbeitete Bericht, der die sozio-ökonomische Lage der Stadt Bozen sehr genau darstellt, eine Lage, die dem Projektanten des Bauleitplanes in ihren negativen Tendenzen vor Augen gehalten werden soll. Diese Lage darf nicht mit utopischen Erwartungen oder, was noch schlimmer wäre, in launenhafter Weise verstanden und gerechtfertigt werden.

Der zweite Teil der Studie ist auf den Landesraumordnungsplan zurückzuführen, auch wenn der Assessor Augustin erklärt hat, das Land habe beschlossen, diesen Plan zurückzuziehen. Für meine Person löst diese Zurücknahme kein Bedauern aus.

Ich halte es für unbedingt notwendig, daß man nun, um das weitere Schicksal des Planes zu gewährleisten, mit der Landesregierung ins Gespräch komme, das auf der einen Seite autoritäre Anwandlungen und auf der anderen kaum verhohlene Verzichtleistungen ausräumen soll.

Ganz richtig hat Prof. Vittorini gesagt, die Stadt habe sich in den letzten zwanzig Jahren negativ, konzept- und planlos entwickelt; da tauchten Probleme auf, die tatkräftige Lösungen verlangten, aber meistens reagierte man mit Zufallslösungen, nach Launen oder noch schlimmer, man gab dem Drängen von Interessengruppen nach.

Die Ergebnisse liegen vor aller Augen:— die natürliche Abwertung und funktionelle Verarmung der Randgebiete, die chaotische Überlastung der zentralen Pole und die Schaffung unantastbarer Kathedralen.

Wenn sich Prof. Vittorini auf den Plan der Qualität beruft, so scheint mir das eine richtige Bemerkung zu sein, wobei Qualität offensichtlich nicht immer als Gegensatz zu Quantität verstanden wird; wenn man aber unter Qualität die intelligente Aufwertung von potentiellen Gegebenheiten versteht, die es innerhalb der Stadt gibt, so glaube ich, daß man diese Behauptung ohne Bedenken unterschreiben kann.

Der Plan gibt einige Hinweise in diesem Sinn, macht einige Domänialgründe ausfindig und weist das Areal der Gefängnisse, des Krankenhauses und andere Grundstücke aus, die wirklich in überzeugender Weise für andere Zwecke und andere Bestimmungen aufgewertet werden könnten. Außerdem wird im Plan erklärt - und dies ist ein Vorzug des Planes - daß Bozen vom Gesichtspunkt seiner natürlichen Grenzen her neu abgegrenzt werden muß.

Diese Behauptung fand sich bereits als Hinweis im vorhergehenden Plan. Und es ist ein Hinweis, der damals das Ergebnis von politischen Erwägungen war, womit ich sagen will, daß es eine Festlegung von Grenzen war, die in Wirklichkeit die Entfesselung sozialer Konflikte zu beschwören suchte; ich spreche vor allem vom Bereich jenseits der Reschenstraße.

Heute stößt eine derartige Behauptung, wie mir scheint, auf eine anders denkende Stadt, das heißt, ich bin nicht so wie damals überzeugt, die Aufwerfung der Frage nach Festlegung der natürlichen Grenzen der Stadt würde auf sozialer und ideologischer Ebene ebensolche Konflikte entfesseln.

Dabei geht es aber immer um die Frage, festzustellen, was die Stadt Bozen sein soll.

Ich lese aus dem Schriftstück die Stelle, wo es heißt: „... demnach zeichnet sich das Bozen der Jahre um 2000 als Hauptstadt der Provinz, als Niederlassung und Integration für die Landwirtschaft und für die neuen Betätigungen des Handwerkers, der Industrie und des Dienstleistungswesens auf hohem Niveau und mit großem Wirkungsbereich ab“.

Dieser Hinweis findet sich auch im Landesraumordnungsplan, und er steht offenbar im Zusammenhang mit der Rolle Bozens als neue Hauptstadt. Warum sage ich „neue Hauptstadt“? Weil Bozen in den letzten Jahren bei den wahrhaftig nicht glücklichen Beziehungen zur Landesregierung in dieser Hinsicht sich nicht derselben Wertschätzung und Beachtung erfreut hat. Eben deswegen habe ich gesagt, daß jede Art von Planung sicher von der Festlegung der Rolle Bozens ausgehen muß.

Ich erinnere an die vor kurzem vom Gruppenführer der S.V.P. vor diesem Gemeinderat ausgesprochene Stellungnahme, wonach ein neues Bild der Stadt Bozen im Rahmen dieser Beziehungen in ihren eigenen Verhältnissen und in ihren lokalen, nationalen und internationalen Beziehungen als äußerst privilegiert hingestellt wird. Ich glaube, der Paketschluß wird in Kürze hinsichtlich der sozio-ökonomi-

schen Beziehungen zu den angrenzenden Ländern, im besonderen zu Österreich, zu einer neuen Lage führen; demnach bietet sich für Bozen eine Gelegenheit, die von diesem Gesichtspunkt aus keineswegs aufschiebbar ist. Daher braucht es Klarheit und Sicherheit bei der Festlegung der Rolle, die der Stadt Bozen zukommt, und Prof. Vittorini hat sehr richtig gehandelt, wenn er in seinem Beitrag dem Problem des Verkehrs- und Straßenwesens breiten Raum gegeben hat.

In diesem Plan fehlt es nicht an Hinweisen, wie die Stadt Bozen in baulicher Hinsicht neu gestaltet werden soll.

Da werden eine Reihe von zentralen Stätten ausgemacht, die auch als solche festgelegt und erkennbar sind, Stätten, welche die Bewohner, die Nutznießer veranlassen sollen, die Stadt Bozen neu zu verstehen und neu zu erleben; Stätten, die sich nicht mehr, wie ich gesagt habe, in bevorzugter Lage befinden, sondern umgekehrt auf kluge Weise im Stadtbereich verstreut und erkennbar sein sollen.

Einige Tätigkeitszweige, die bisher in eigens dazu bestimmten Stadtgebieten konzentriert waren, sollen nun zu diesen zentralen Stätten gehören. Man denke zum Beispiel an einige Formen des Handwerks, die im Rahmen des Stadtviertels und der zentralen Stätte ihren würdigen Platz und ihre Berechtigung finden können, und daß daher diese zentralen Stätten, eben weil sie in neuer würdiger Weise und stadtrecht gestaltet wurden, auch von der äußeren Neugestaltung her diese Plätze nutzbar und anziehend machen. So, glaube ich, will der Plan der Qualität verstanden werden.

Vorrangiges Problem dieses Planes der Qualität ist offenbar das Verhältnis zur Umwelt, die Begegnung mit der Umwelt, und auch in dieser Hinsicht müssen wir eine neue Bewußtseinsbildung, neuartige Tatsachen, welche diese Entscheidungen ermutigen, positiv bewerten.

So haben wir zum Beispiel vor 15 Jahren das Problem der Talferbrücke aufgegriffen, und offenbar gab es damals eine andere Lösung, andere Ansprüche, eine andere innere Einstellung dazu. Heute wird das gleiche Problem neu aufgeworfen, angenommen, aus neuer Sicht betrachtet, die - das dürfen wir mit gutem Gewisse sagen - zu höheren Erkenntnissen herangereift ist. Demnach würden gewissen Entscheidungen, so manche Hypothesen - ich denke vor allem an die Altstadt - von anderen Voraussetzungen ausgehen, als sie vor einigen Jahren vorlagen.

Nach meiner Überzeugung hat bei einer nach verkehrstechnischen Gesichtspunkten durchzuführenden Neugestaltung des Stadtbildes das Problem der Altstadt absoluten Vorrang. Es ist für mich beruhigend, daß Prof. Winkler an diesem Fragenkomplex der Planungsstudie beteiligt ist, und ich will einige von seinen Gedanken hier auffrischen, denn ich glaube, daß sie nach Jahren heute eine andere Aufnahme und Beachtung finden werden.

Wichtig ist die Beteiligung an der Planung. Was heißt das? Nach meiner Meinung muß der Nutznießer, der Bewohner, der Stadtbürger eben wegen dieser reiferen Einstellung, wegen dieses Verlangens nach Teilnahme am Geschehen dazu gelangen, daß er sich bei dieser Planung als Hauptbetroffenen, als Hauptakteur empfindet. Ich bin überzeugt, daß einige auch erst kürzlich sich bietende Gelegenheiten in diese

Richtung hätten weisen müssen; ich spreche von dem Teil der Planung, der sich mit der Altstadt befaßt. Viele Hauseigentümer kennen die Einzelheiten des Sanierungsplanes für die Altstadt gar nicht. Wohl ist in diesen Tagen ein Informations- und Beratungsamt zu dem Sanierungsplan eröffnet worden, und die Leute wenden sich an dieses von Privaten geführte Amt und ersuchen diese Fachleute um Auskunft über den die Altstadt betreffenden Sanierungsplan. Es besteht also einerseits eine Nachfrage nach Information, weil offenbar die zuständigen Beamten der Stadtgemeinde nicht imstande sind, dieses Bedürfnis in vollem Umfang zu befriedigen, und andererseits ergibt sich das alles, wie ich schon gesagt habe, aus der Notwendigkeit, die Einzelheiten der Planung kennen zu lernen und zwar sowohl die des Sanierungsplans wie auch die des allgemeineren und umfassenderen des Bauleitplanes.

Daher ist es äußerst wichtig die Bevölkerung daran teilhaben zu lassen und wichtig ist es auch die Beziehungen zur Landesregierung vorrangig zu pflegen - und ich weiß, daß es bereits zu einer Aussprache in diesem Sinne gekommen ist - vorausgesetzt, daß die Landesregierung gegenüber der Stadtgemeinde eine korrekte Haltung wie gegenüber einem ebenbürtigen Partner einnehme; denn bisher waren die Beziehungen zur Landesregierung in dieser Hinsicht wenig ermutigend. Jedenfalls brauchen wir die Gewißheit, daß Bozen aus dieser Gelegenheit einer Neugestaltung mit einem völlig neuen Gesicht hervorgeht.

Dr. Tiziano Botteselle (Alternative Liste)

Nach meiner Meinung ist die Debatte über diese Planungsstudie äußerst wichtig, und ich muß sagen, daß ich mit gespannter Erwartung und mit großem Interesse darauf gewartet habe.

Die geschichtliche Situation hat sich in diesen letzten Jahren stark gewandelt und hat, wie ich meine, drei Tatsachen von grundlegender Bedeutung deutlich gemacht, die auch das Leben der Menschen und vor allem jener, die in der Stadt leben, in hohem Maße beeinflußt haben, nämlich:

- das Ende des Wachstums der Stadt;
- eine neue und starke Aufgeschlossenheit gegenüber den Problemen der Umwelt und unserer Beziehung zu ihnen;
- eine besondere Entwicklungsphase der mit der Landesautonomie zusammenhängenden Angelegenheiten.

Diese Tatsachen stehen zueinander in schroffem Widerspruch, und mit dem städtischen Bauleitplan, den die Stadtgemeinde in Angriff zu nehmen und zu erneuern sich anschickt, bietet sich die Möglichkeit, entweder diesen Widerspruch zu überwinden und bewußt und gedeihlich für die Zukunft zu arbeiten oder - und diese Gefahr sehe ich - die Widersprüche einrosten und bei sich bewenden zu lassen und damit die Aussicht auf eine Entwicklung die tief schürfende Änderung des gegenwärtigen Stadtbildes aufzugeben.

Die positive und grundlegende Forderung, die sich daraus ergibt, ist die, daß man wirksame Maßnahmen ergreift, um das Bestehende zu festigen und zu erneuern,

damit man zu den Menschen, die bisher im Bereich der Stadt gelebt und gewirkt haben, ein neues Verhältnis gewinne. Aber auch ein Mißstand und damit ein negativer Aspekt ergibt sich daraus, daß nämlich wesentliche Teile der Stadt niedergedrückt werden und die gewonnenen Grundstücke Spekulationen ausgesetzt sind.

Das Ende des Wachstums.

Einige eklatante Beispiele aus letzter Zeit haben diesen argen Mißstand deutlich gemacht: die Baumwollfabrik, die frühere Monopolstelle, die Rösslermühle, das Cor-sokino usw. Nun werden wir entweder dieses Übel überwinden und wird die Stadt in ihrer Gesamtheit die Mittel dafür finden und aufbringen, oder diese schlimme Erscheinung wird den ältesten Teil der Stadt verkommen lassen und auch dem neuen Teil keine neuen und wichtigen Entfaltungsmöglichkeiten bieten.

Die neue Beziehung zur Umwelt.

In der Beziehung zur Umwelt ist eine neue und verbreitete Einstellung festzustellen, die von vielen Menschen mehr gemütsmäßig als verstandesmäßig empfunden wird. Ich wünsche mir, daß viele die vom „Woldwatch Institute“ herausgegebene Schrift „State of the World 1988“ gelesen haben. Darin finden sich einige hochinteressante allgemeine Hinweise und einige besondere, die mit urbanistischen Problemen zu tun haben und eben deswegen für uns vor allem wichtig sind.

Man geht darin von der Voraussetzung aus, daß der Kraftwagenverkehr die Entwicklung der Stadt und umgekehrt die Städte die Entwicklung des Autoverkehrs, nämlich des Verkehrsmittels für einzelne Personen bedingt haben, und zwar in einer Spirale, die, in sich selbst geschlossen, viele vom Ing. Vittorini aufgezeigte Verfallerscheinungen zur Folge hatte. Die Verantwortung dafür tragen sowohl die Politiker als auch die Städtebauer, die diese Entwicklung vorangetrieben haben.

Und nun zum Widerspruch: es genügt nicht, im Verkehr eine zentrale Erscheinung des Stadtlebens zu sehen, man muß auch den Mut aufbringen, die urbanistischen Änderungen in der Stadt so vorzunehmen, daß eben die Urbanistik die damit zusammenhängenden Probleme löst oder zu ihrer Lösung beiträgt, wie sie vorher zum Teil an deren Erschwerung teilgehabt hat.

Ein zweiter in der Schrift „State of the World“ enthaltener Hinweis betrifft das Bauwesen. In der Hauptsache befaßt sich der Bericht mit dem Energieverbrauch. Es wird deutlich gemacht, daß dieser ein entscheidender Faktor ist und daß man den kommenden Generationen nur dann eine gedeihliche Zukunft gewährleisten kann, wenn man den Energiekonsum vernünftig regelt. Ein beachtlicher Teil des Energieverbrauchs hängt mit dem Bauwesen zusammen, mit der Gestaltung der Baulichkeiten auch im Hinblick auf einfache Dinge wie Lage des Hauses, Isolierung usw. Die urbanistischen Eingriffe in das Stadtbild müssen einen Weg finden, wie der Hang zur Energieverschwendung geändert werden kann.

Ein Widerspruch ist es auch, wenn man behauptet, auch die wirtschaftliche Entwicklung der Städte sei an einen gründlichen Wandel der Lebensverhältnisse in den Städten gebunden. Eine „neue“ Industrie auch im Bereich der Dienstleistung oder mit fortgeschrittener Technologie siedelt sich leichter in einer lebensfreundlichen

Umgebung an, in einer „sauberen“ Umwelt, die jedoch wohl versorgt ist mit Straßen, Eisenbahnen, Flugplätzen und Telefonverbindungen. Darüber, so glaube ich, muß man nachdenken; denn so wie die Tendenzen der wirtschaftlichen Entwicklung verlaufen sind, zeigen sie jedenfalls in ihrer Gesamtheit eine Steigerung der Produktion von Gütern jedweder Art, die jedoch höchst ungleichmäßig auf die verschiedenen Schichten der Bevölkerung verteilt sind, und zwar in den einzelnen Städten genau so wie überhaupt auf der ganzen Welt.

Bedauerlich ist dabei, daß die Stadt zwar bei ihren politischen und urbanistischen Entscheidungen diese Tendenzen berücksichtigt und sich dementsprechend wandelt, aber nicht imstande ist, die Mittel zu schaffen, die auch auf diese Entscheidungen einwirken können.

Der Sinn des „Pakets“.

Die Stadt kann einem wichtigen Ziel dienen. Wenn es mit dem städtischen Bebauungsplan gelingt, die Bewohner der Stadt damit vertraut zu machen, daß es wirklich möglich ist, bessere Lebensbedingungen zu schaffen, daß alle Bürger diese Stadt als die ihrige empfinden können, daß man wirklich durch die Straßen schlendern und von ihnen zu Gefühlen und Empfindungen angeregt werden kann, die einen mit der Stadt verknüpfen, dann wird dies die Menschen in diesem Land Wurzeln schlagen lassen, und man wird allmählich ein Denken ablehnen und vielleicht aufgeben, daß die Politik eines starren Gegensatzes zwischen den Sprachgruppen bei der Ausübung der Macht zu einem grundlegenden, festen Mittel der Verwaltung und der Kontrolle des Landes hat werden lassen.

Das ist eine tief schürfende Gegensätzlichkeit. Die Hoffnung prallt auf die Politik der Trennung, und diese ist die Hauptursache der Gegensätze, der Spannung, der möglichen Konflikte und Schwierigkeiten in den Beziehungen zu anderen Körperschaften, zu den anderen Volksgruppen und zu dem anderen Land, das uns umgibt.

Ich träume von einer anziehenden Stadt, die ihre sensiblen Fangarme nach dem Land ausstreckt und ihre Einwohner auch das Wesen der Provinz, die Täler und die Begegnung mit Orten erleben läßt, wohin man nicht nur an Sonntagen fährt, um frische Luft zu atmen, die etwas weniger verseucht ist als die in der Stadt, sondern wo man auch teilhat am Leben der Menschen, die dort wohnen.

So wünsche ich mir nun, daß bei der Ausarbeitung dieser Studie zum Bauleitplan die Bereitschaft zur Öffnung bekundet werde, und zwar nicht nur nach den von Ing. Vittorini erläuterten Richtungen, daß nämlich der Plan in aller Öffentlichkeit erstellt werde, daß man ihn dem Publikum zugänglich mache, daß die verbreiteten Informationen verständlich seien und daß das Planungsamt anzuregen und Kontakte zu fördern verstehe - sondern daß sich die Öffnung auch auf die Nachbargemeinden ausdehne.

Jeden Tag kommen nach Bozen 10.000 Kraftfahrzeuge aus Leifers, 12.000 aus der Straße durch das Eisacktal, 5.000 aus dem Vinschgau usw. Sie bringen Menschen herbei, die einen beträchtlichen Teil ihres Lebens in der Stadt verbringen. Auch diese müssen in die Ausarbeitung des Planes einbezogen werden, und zwar so, daß er bei seiner konkreten Verwirklichung eine neue, anders geartete Kraft auszulösen ver-

mag, die den sicher auftretenden Gegensätzen, Spannungen und Konflikten entgegentritt, eine Kraft, die weniger mit allgemeinen politischen Vermittlungen rechnet, sondern mehr mit den Bedingungen, die jeder Bürger täglich auf seiner eigenen Haut, in seiner Haltung, bei seinen Bewegungen in der Stadt erlebt, und vielleicht kann aus dem richtigen Verständnis dieser Bedingungen, aus den Beziehungen zwischen den Bürgern, dem Leben und der Stadt ein Anstoß erwachsen, der, statt die erwähnten Gegensätze aufrecht zu erhalten oder zu verschärfen, sie auf einer höheren Ebene überwindet und eine Entwicklung anbahnt, die bei der Verwirklichung des städtischen Bauleitplanes eben so schön und neu sein möge wie in den Zielsetzungen.

Rag. Cesare Lettieri (P.P.P.)

Ich danke dem Prof. Vittorini für seinen erschöpfenden Bericht über diese Planungsstudie, dem ich in seinem kulturellen, verwaltungstechnischen und sachlichen Teil zustimme, will aber kurz bei dem Punkt verweilen, der mir am Herzen liegt und auf den im Vorwort zur Studie hingewiesen worden ist, nämlich bei den älteren Menschen.

In dem genannten Vorwort heißt es, daß sich im sozialen Bereich das Gefüge und die Nachfrage gewandelt haben: die Geburtenraten sinken, und die Bevölkerung veraltet. Und eben im Hinblick auf diese Veralterung der Bevölkerung, die in einigen Jahren mehr alte als junge Leute zählen wird, wundere ich mich darüber, daß ich in dieser Studie nichts von einer Planung zu geeigneten Lösungen der Probleme von Menschen der dritten Altersklasse, die man schon als solche der vierten bezeichnen kann, finde.

Wir können uns nicht mit der im Schlußwort enthaltenen Aussage begnügen, wonach diese Studie sich nicht darauf beschränkt, Gesichtspunkte und Richtlinien für die Ausarbeitung der Allgemeinen Variante zum städtischen Bauleitplan vorzulegen, sondern daß sie auch Ausgangspunkt für eine gründliche Stärkung der Gemeindeverwaltung und ihrer technischen und verwaltungsmäßigen Hilfsmittel sein will, wenn wir in der ganzen Schrift auch nicht eine einzige Bemerkung finden, die diese Gruppe von älteren Menschen betrifft.

Es bleibt also bei den Altersheimen die wir schon haben - wir sind ohne Einrichtungen für unsere alten langzeitkranken Menschen - und wir werden daher bei der jetzigen Pattsituation verharren und das ungelöste Problem auf die künftigen Verwalter abschieben. Das kann der Stadtverwaltung nach den anläßlich der vor verschiedenen Jahren zum „Jahr des älteren Menschen“ übernommen Verpflichtungen keine Ehre einbringen.

Abschließend spreche ich den Wunsch aus, daß „der Ausgangspunkt für eine gründliche Stärkung der Gemeindeverwaltung und ihrer technischen und verwaltungsmäßigen Hilfsmittel“ den Ausschuß endlich dazu bereit finde, wenigstens zum Teil jene Einrichtungen für alte Menschen zu schaffen, welche die Stadt Bozen im Sinne einer menschlicheren und bürgerlichen Fürsorge dringend benötigt.

Geom. Targa (P.R.I.)

Herr Bürgermeister, meine Herren Assessoren, Kollegen des Stadtrates!

Endlich bietet sich uns die Gelegenheit, über eine hochinteressante Planungsstudie zu debattieren, welche die zukünftigen Formen des Bozner Bauleitplans vorbereitet. Das Schriftstück wurde mit großer Sorgfalt und mit Umsicht von Prof. Vittorini ausgearbeitet und berücksichtigt praktisch alle Erfordernisse der Stadt, wobei auch die vom Landesraumordnungsplan vorgesehenen Neuerungen beachtet werden. Freilich ist dieser vorläufig außer Kraft gesetzt worden, und man wartet darauf, daß nach den Landtagswahlen, wenn einmal der neue verantwortliche Assessor wieder im Amt ist, dieser Plan, so wie er ist, aufgefrischt, veröffentlicht und genehmigt wird.

Die Planungsstudie der Stadtverwaltung, die auf dieser Grundlage ausgearbeitet wurde, bietet große Möglichkeiten, große Flexibilität, aber so wie wir den Landesassessor und das „demokratische“ Verhalten der Landesregierung kennen, hegen wir einige Zweifel darüber, ob die Gemeindeverwaltung das, was sie als Erfordernisse der Stadt erkannt hat, auch in vollem Umfang wird durchsetzen können.

Immerhin hoffen wir, daß nicht allzu große Schwierigkeiten auftauchen werden. Auf die Planungsstudie zurückkommend, möchte ich bemerken, daß ich sehr viele Dinge, darunter die Frage der Abgrenzung der Stadt sehr hoch bewerte. Diese Frage halte ich für sehr wichtig, denn eben wie die Städte in vergangenen Zeiten von den Stadtmauern begrenzt wurden, haben die heutigen Städte Straßen oder irgend etwas anderes, was jedenfalls die Grenze zwischen dem eigentlichen Stadtbild und seiner Umgebung bezeichnet. Die Stadt Bozen ist auf sonderbare, gegenüber anderen Städten andersartige Weise gewachsen, daß sie unbedingt eine neue Umgrenzung und damit neue Verkehrsverbindungen braucht. Ich stimme mit dem Professor völlig überein, wenn er sagt, die Stadtteile müßten auf individuelle Weise mit allen Diensten ausgestattet werden, so als ob sie eigene kleine Städte wären um so den Straßenverkehr von Stadtviertel zu Stadtviertel einzuschränken. Was ich für sehr wichtig halte, ist, daß man die Altstadt nicht mehr als das hochrangige Zentrum, als Beziehungspunkt für die ganze Stadt ansieht, sondern eben als ein Stadtviertel unter anderen, freilich als das interessanteste, wichtigste, weil es das historische, das älteste ist.

Das heißt im Klartext, daß die Dienste ausgebaut und alle für jedes Stadtviertel notwendigen Ämter eingerichtet werden müssen.

Aus dieser neuen Sicht heraus müssen die Verbindungen zwischen den verschiedenen Stadtteilen neu gestaltet werden. Heute haben wir eine Stadt mit einem Straßennetz in Form eines Kreuzes, dessen Balken von der Drususallee und von der Italienstraße gebildet werden, und dieses Kreuz nimmt den ganzen Stadtverkehr auf. Es ist praktisch unmöglich von einem Stadtviertel in ein anderes zu kommen, ohne eine dieser beiden Straßen oder sogar beide zu benutzen.

Dies verursacht ein ungeheures Verkehrsaufkommen und wegen der allzu häufigen Herabsetzungen der Geschwindigkeit eine sehr starke Luftverschmutzung. Das Problem der Hauptverkehrslinien, der Verbindungen mit Trient, Meran und dem Brenner

muß unbedingt gelöst werden. Es gibt dazu interessante Hinweise wie z.B. den, daß an Stelle der gefürchteten Untertunnelung der Staatsstraße Nr. 12 die Autobahn in einen Tunnel verlegt wird und die gegenwärtige Trasse der Autobahn, wie es wünschenswert wäre - ich betone dies mit Nachdruck - für den Stadtverkehr nutzbar gemacht wird.

Wichtig, aber nur knapp angedeutet ist das, was die Steigerung der wirtschaftlichen Tätigkeiten betrifft. Erwähnt wird vor allem der Ausbau der Fremdenverkehrsbetriebe und der Dienstleistungen; nur wenig ist hingegen die Rede von einer Intensivierung der Transportdienste. Leider macht dieses Problem der Stadt Bozen viel zu schaffen. Bozen hat sicher im Hinblick auf die kulturelle Verbindung zwischen Nord und Süd, nämlich zwischen Deutschland und Südtalien eine wichtige geographische Lage, aber diese ist auch in wirtschaftlicher Hinsicht bedeutsam. Daher halte ich es für unbedingt notwendig, daß man sich diese geographische Lage der Stadt nutzbar mache, indem man neue Handelsbeziehungen schafft, die notgedrungen von leistungsfähigen Transportdiensten gestützt werden müssen. In Zukunft, so hofft man, werden diese Transporte auf die Eisenbahn übertragen, aber zum gegenwärtigen Zeitpunkt müßte man in einem viel schnelleren Rhythmus den Transport auf der Straße ausbauen, und das heißt Räume schaffen, die wir nicht haben.

Die Stadt Trient, die schon seit langem die Wichtigkeit der Transporte erkannt hat, hat diese Räume geschaffen, während Bozen daran ist, eine hochinteressante Gelegenheit zu versäumen.

Aus den in die Planungsstudie eingefügten Übersichtstafeln haben wir bereits ersehen, daß einer der wichtigsten Bereiche der Schaffung von Arbeitsplätzen eben das Transportwesen ist, das gegenüber der Handelstätigkeit der Fremdenverkehrsbetriebe ebenbürtig, ja vielleicht vorrangig ist. Gewiß hat Bozen auf dem Fremdenverkehrssektor viel von seiner Bedeutung verloren, denn die Fremden benützen es nur für die Durchreise in die Fremdenverkehrsorte der Umgebung, lassen aber die Stadt Bozen völlig links liegen. Die Gründe dafür liegen darin, daß Bozen eine teure Stadt ist und vielleicht auch, daß es nicht eine genügend komfortable Gastlichkeit zu bieten hat. Ich glaube aber, daß man sich auch dieses Bereiches unbedingt wird annehmen müssen.

Was dann noch andere nur wenig behandelte Dinge betrifft, so sind die öffentlichen und privaten Grünanlagen und Sportzonen zu nennen. Der alte Bauleitplan sah Standardwerte in Prozentsätzen vor, die theoretisch auf die verschiedenen Stadtviertel hätten verteilt werden müssen. In Wirklichkeit aber wurden öffentliche und private Grünflächen in Gebieten vorgesehen, die nichts damit zu tun hatten, die niemals zu solchen werden sollten und tatsächlich landwirtschaftlicher Boden geblieben sind. Damit hat man die Bürger getäuscht, ja in gewissem Sinne betrogen. Ich glaube, es ist unbedingt notwendig, und unerlässlich, daß man solche Gründe neu entdeckt, aus denen öffentliche und private Grünanlagen gemacht werden können und daß auch Sportanlagen geschaffen werden und so die Stadt auch tatsächlich aufgewertet wird.

Einiges könnte mit dem bereits aufgeworfenen Gedanken einer neuen Zweckbestimmung der Grundstücke erreicht werden, die zur Zeit von Kasernen besetzt sind, welche man in die Randgebiete oder auch anderwohin verlegen könnte. Diese Grundstücke müßten im Sinne allgemeiner Interessen genützt werden. Es dürften

also darauf nicht neue Gebäude errichtet werden, denn das hieße sie zweckentfremden. Man müßte aus ihnen eben die notwendigen Grünflächen machen.

Hinsichtlich des Bauwesens verdient der Gedanke einer Sanierung sämtlicher alten oder nicht alten, brauchbaren oder baufälligen Bauwerke Beachtung, die sich in der Altstadt oder auch außerhalb derselben befinden. Dies muß durch ein Landesgesetz bewerkstelligt werden, und zwar mit einem Subventionssystem, das eben solche Sanierungen möglich macht. Natürlich dürfen wir die Eigentümer nicht zwingen, solche Sanierungen durchzuführen, denn sie kommen sicher viel teurer zu stehen als Bauten auf neuen Grundstücken. Das gilt jedenfalls für Privatleute, die lieber ein neues Haus am Rande der Stadt bauen als den Altbau sanieren. Daher werden in 4 bis 5 Jahren sämtliche Baugründe am Stadtrand vollständig verbaut sein, während die Altbauten dem Verfall preisgegeben wären, so daß wir keinen Quadratmeter Baugrund mehr zur Verfügung hätten, und damit keine Möglichkeit bestünde, den Erfordernissen der Stadt entsprechend neue Baugründe zu beschaffen.

Wir wollen auch eine andere sehr wichtige Sache bedenken, daß nämlich in Bozen die Baukosten ganz deutlich durch Preise aufgebläht werden, die sich nicht nach normalen Marktgesetzen richten; denn offenbar sind die Baugründe der Stadt Bozen in der Hand weniger Kaufleute, weniger Baufirmen, die völlig willkürliche Preise verlangen. Es ist daher nicht möglich einen Bauleitplan zu erstellen, der diesen wenigen großen Baufirmen nicht die Möglichkeit bieten würde, innerhalb weniger Tage nach Genehmigung des neuen Bauleitplans oder sogar noch vor dessen Genehmigung die wenigen vorgesehenen Baugründe aufzukaufen, so daß sie wieder in den Händen dieser Leute sind, die nach eigenem Gutdünken willkürliche Preise verlangen. Wir wissen recht gut, daß um rund eine Million bzw. zwei Millionen pro m² ein Haus gebaut, eine Wohnung mit angemessenem Gewinn verkauft werden kann, aber in Bozen belaufen sich die Preise auf 2 bis 3 Millionen je nach Lage.

Das ist untragbar, und wir müssen uns daher um Baugründe umsehen, für die man weniger ausgibt.

Bei der Behandlung des Verkehrsproblems ist mir entgangen, daß man wenigstens nach der vom Assessor vorgelegten Planungsstudie das große Problem des Straßennetzes dadurch lösen will, daß mehr öffentliche Verkehrsmittel eingesetzt werden.

Wir sind sicher für eine Lösung des Problems durch Verbesserung der öffentlichen Transportdienste, aber es mißfällt uns, daß davon wie von etwas Zukünftigem in einem Bauleitplan die Rede ist. Wenn der Gemeindevorstand wirklich diese Meinung hat oder hatte, so glaube ich, hätte er bereits seit Jahren diesen stärkeren Einsatz von öffentlichen Verkehrsmitteln in die Tat umsetzen müssen können. Wir haben es gesagt und wieder gesagt; ich bin seit 7 oder 8 Jahren Ratsmitglied, und man redet immer wieder von einer Verbesserung der öffentlichen Verkehrsdienste, aber in diesen 7, 8 Jahren habe ich es nie erlebt, daß von dem Verkehrsverbund Bozen, dessen Miteigentümer wir übrigens sind, irgend etwas veranlaßt worden wäre, um die öffentlichen Verkehrsdienste wirklich so zu verbessern, daß die Leute ihren eigenen Wagen tatsächlich daheim lassen mögen. Daher ist es, so meine ich, unerlässlich, sich auch mit diesem Problem zu befassen, es sei denn, man hat es in den Bauleitplan nicht so sehr deswegen eingefügt, weil man in den vergangenen

Jahren unfähig war, damit fertig zu werden, sondern vielleicht - und hier müßte mir, wenn es so wäre, Prof. Vittorini zu Hilfe kommen - deswegen, weil die Verbesserung des Straßenverkehrs die Erweiterung einiger Straßen, den Abbruch einiger Gebäude erfordert, damit die Autobusse an den schwierigsten Stellen leichter durchkommen. Dann freilich muß die Sache in den Bauleitplan aufgenommen werden, aber auch mit der festen Absicht, die Häuser, die Hindernisse bilden, niederzureißen. Dazu meine ich aber, es wird für die Stadtverwaltung in Zukunft sehr schwierig sein, den Eigentümern dieser Häuser zu vergüten, was ihnen zusteht. Man muß daher damit rechnen, daß der Autobusdienst nicht wesentlich verbessert werden kann. Trotzdem muß aber auf tragbare Weise die Verkehrsmisere behoben werden, indem man Satellitenparkplätze schafft, den Verkehr der Fußgänger und Radfahrer erleichtert und die Kreuzungen von normalen Verkehrsstraßen mit Fuß- und Fahrradwegen möglichst dadurch entlastet, daß man Überquerungen durch die Schaffung von Unter- und Überquerungen vermeidet.

GENEHMIGUNGEN

- | | |
|---|--|
| ABBILDUNG Nr. 1 auf Seite 12 | Genehmigung S.M.A. Nr. 415 vom 23.08.1984
Genehmigung I.G.M. für die Verbreitung
Nr. 273 vom 10.09.1987. |
| ABBILDUNG Nr. 9 auf Seite 37 | Autorisation: Genehmigung S.M.A. 409 d.
08.09.1981 Katasteramt Bozen. |
| ABBILDUNG Nr. 20 auf Seite 57 | „Aus den Typen des Italienischen Militärischen
Geographieinstituts (Genehmigung Nr. 2777
vom 24.03.1988)“. |
| ABBILDUNG Nr. 21, 22 und 23
auf Seite. 68, 71 und 72 | Genehmigung S.M.A. Nr. 450 vom 20.05.1986. |