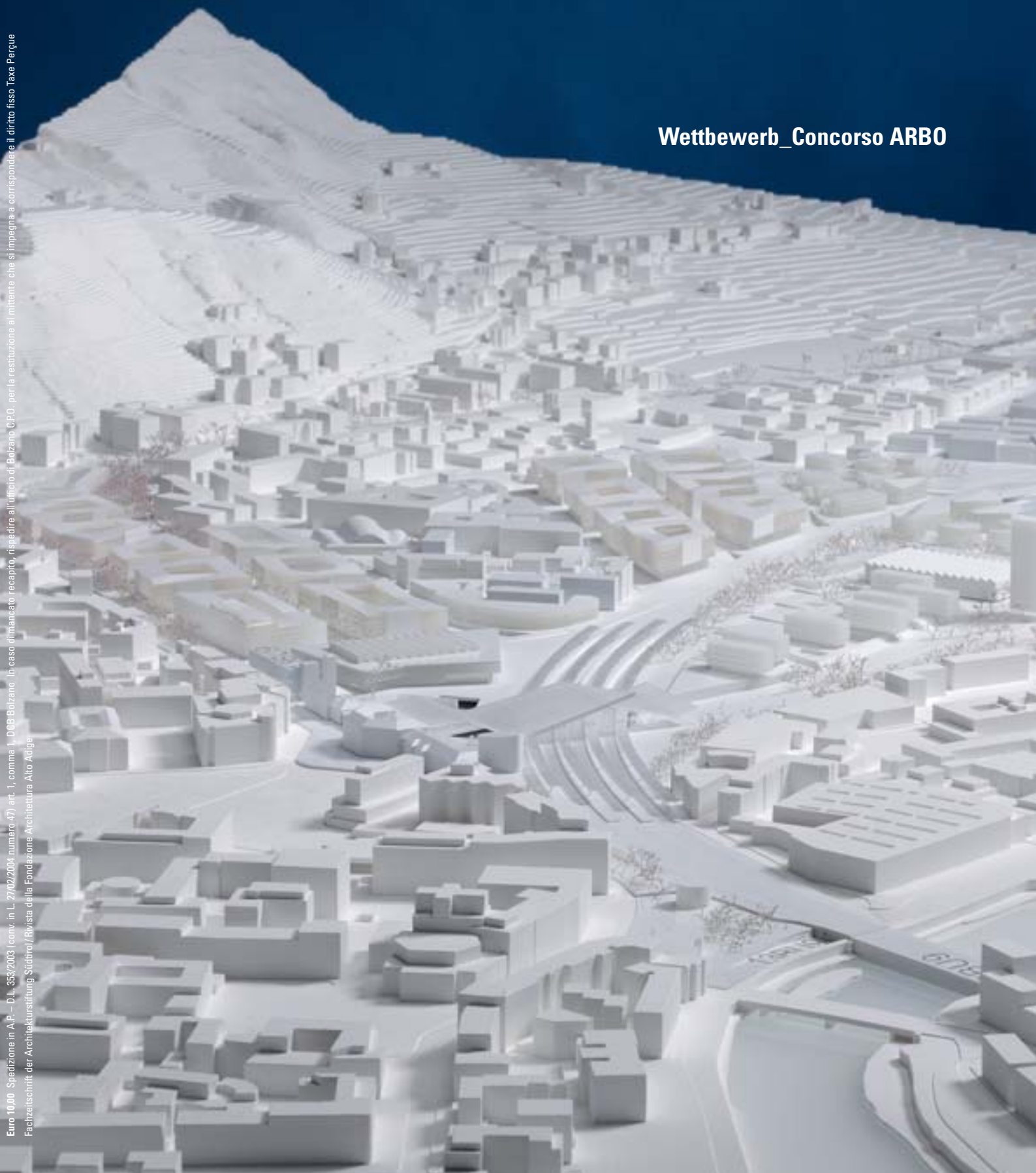


turrisbabel[®]

Wettbewerb_Concorso ARBO





Titelseite / Copertina

1. Preis, Boris Podrecca / 1° premio, Boris Podrecca

Foto © Jürgen Eheim

Wettbewerb_Concorso ARBO

- 4 **Prefigurazioni**
Carlo Calderan
- 8 **Informationen zum Wettbewerb/informazioni sul Concorso**

- 10 **1. Preis / 1° Premio**
Boris Podrecca (Österreich/Austria)
- 26 **2. Preis / 2° Premio**
G Marchi, STS-SPA (Italien/Italia)
- 40 **3. Preis / 3° Premio**
Stefano Boeri Architetti (Italien/Italia)

- Teilnehmer / partecipanti**
- 52 Cecchetto & Associati (Italien/Italia)
- 64 Cruz y Ortiz arquitectos (Spanien/Spagna)
- 76 KCAP Architects & Planners (Schweiz-Niederlande/Svizzera-Paesi Bassi)
- 90 SDL Studio Daniel Libeskind (USA)
- 104 UNStudio Van Berkel (Niederlande/Paesi Bassi)
- 120 Cino Zucchi Architetti (Italien/Italia)

- 132 **Un colloquio tra Luca Dolmetta, Wolfgang Piller e la redazione di turrisbabel**
a cura di Barbara Breda
- 138 **Ein Gespräch mit Arnold Klotz**
Zusammengestellt von Michaela Wolf und Thomas Tschöll

- 142 **Meinungen / opinioni**
Carlo Bassetti: Lo spirito di Ferroplan
Thomas Demetz: Figure urbane
Helene Hölzl: Der Bahnhof und das Grün
Peter Morello: La mobilità
Cristina Vignocchi: Arbo-reo?
Oswald Zoeggeler: Über ARBO, Südtirols Wettbewerbe, Südtirol und unsere Zeit
Alexander Zoeggeler: A colazione con Boris Podrecca

- 152 **Modelle / modelli**
Fotos/foto: Jürgen Eheim





Carlo Calderan

Editorial/Editoriale

Prefigurazioni

Nel concorso per la trasformazione dell'area dello scalo ferroviario di Bolzano i livelli di progettazione si intrecciano, sono simultanei e coagenti. Alla domanda su come si costruisca una città od una sua rilevante parte, ARBO risponde rinunciando alla consueta gerarchia scalare della pianificazione urbana che in modo mono direzionale, ordinando in sequenza piano strategico, piano del traffico, piano urbanistico, studi di fattibilità finanziaria, piani di attuazione e architettura, dal generale conduce quasi inevitabilmente al particolare. ARBO ci mostra che è possibile invece un movimento contrario, cioè che l'architettura può contribuire immediatamente alla stesura del piano. In questo caso un approccio forse inevitabile essendo richiesta una soluzione per la nuova stazione e centro intermodale destinati a diventare di per sé un edificio-città. Una dilatazione dimensionale che rischia, portata all'estremo, come ad esempio nei progetti di Zucchi e Cecchetto, di fagocitare quasi l'intero quartiere. Non si tratta però solo di un approfondimento puntuale, limitato alla stazione. Le immagini, qui come in analoghi concorsi, dominano la rappresentazione del progetto urbano prefigurandone con estrema precisione l'effetto. Una veridicità vertiginosa per chi conosceva l'areale come una delle macchie gialle assegnate dal masterplan alle aree di trasformazione e pochi mesi dopo si ritrova proiettato nel futuro: scende a Bolzano da un treno ad alta

velocità, sale scale mobili, attraversa aeree passerelle, si muove tra la folla lungo strade che ancora non conosce, si siede ad un caffè all'aperto o sale a casa e si affaccia dal balcone su di un mondo nuovo. Si potrebbe, trascinati da furore iconoclasta, inveire contro l'ingannevole seduzione di questi quadri, sostenere sdegnati che l'urbanistica non può limitarsi a produrre immagini, che dietro queste facciate accuratamente ricostruite non vi sia alcuna architettura; significherebbe però semplicemente non comprendere la loro capacità comunicativa (che solo una visione elitaria di urbanistica e architettura può considerare una colpa) e soprattutto la potenza di queste simulazioni come strumento con cui verificare e giustificare dimensioni, proporzioni, geometrie scelte per progettare un nuovo spazio urbano. È lo stesso bando del resto a pretendere due inquadrature fisse, due viste a volo d'uccello obbligate che non hanno nulla di artificioso, in quanto Bolzano, per la sua collocazione, viene guardata inevitabilmente dall'alto e rivelano la consapevolezza che la nuova città non possa essere solo un diagramma bidimensionale ma debba avere una forma complessiva riconoscibile. Le risposte che i progettisti hanno dato sono differenti: KCAP non se ne preoccupano, Cruz y Ortiz scelgono una figura elementare costituita da un pieno densissimo in cui scavano un vuoto rettangolare per un parco urbano, UNStudio scioglie la massa del nuovo



quartiere in un arabesco di isolati fogli-formi mentre Zucchi e Libeskind, alla ricerca di un dialogo con le vette dolomitiche, la concentrano in ciclopiche formazioni cristalline. Osservando queste vedute prospettiche emerge inoltre una costante rivelatrice: sono tutti fermoimmagini di un video che si svolge all'interno del quartiere. In nessuna delle simulazioni vengono infatti coinvolti brani della città esistente confinanti con l'area se non quelle porzioni di paesaggio che costituiscono le "stelle fisse" dei panorami bolzanini, il Catinaccio, le pendici boscate in ombra del Virgolo, le vigne terrazzate di Santa Maddalena. Le sofisticate costruzioni spaziali a cui molti progetti ricorrono rimangono circoscritte entro i lotti assegnati dal concorso o al più cercano un rapporto con il paesaggio, come nella bella proposta di Podrecca per un centro polifunzionale al di là della ferrovia che egli risolve in una piazza marginale, un finis terrae urbano oltre il quale si apre solo l'aperta campagna. Vi è un'eccezione però, quella del gruppo Boeri che proprio sul rapporto con la città esistente concentra la propria attenzione: spostando la stazione a cavallo del fiume, per agganciarla al sistema delle rive e risolvere il nodo di piazza Verdi, e aprendo tra nuovo quartiere e centro storico un inedito spazio urbano, una piazza-parco che unisce l'Isarco al nuovo corridoio verde sul sedime del vecchio tracciato ferroviario. Il bando del concorso per l'areale ferroviario, a differenza di ferroplan, limitava il campo di indagine ai trenta ettari di proprietà di RFI (lo scalo ferroviario ed i binari), stupisce però che i progettisti non abbiano cercato di immaginare scenari di trasformazione più ampi e abbiano accettato le frizioni che si vengono a creare tra il disegno perfetto del nuovo quartiere e il disordinato tessuto urbano dei Piani. La realizzazione di ARBO innescherà dei processi di modificazione nel suo immediato intorno, come verranno governati? Saranno lasciati al caso? Serve un progetto di riferimento più ampio e dello stesso grado di definizione di ARBO che inglobi l'area di periferia interna che da piazza Dodiciville arriva a via Renon, i Piani, Rencio, la riva tormentata dell'Isarco, rispetto al quale misurare la congruità dei singoli interventi di recupero, demolizione e riedificazione. Allargando ancor più il

campo andrebbe infine verificata la coerenza del progetto Areale con gli indirizzi del masterplan. Bolzano è stata descritta molte volte come una città divisa all'interno, tra i suoi quartieri, e all'esterno dalla campagna, che la circonda, la assedia, la comprime, una città sbilanciata, un corpo con un baricentro eccentrico, pesantissimo e periferico come quello di una cometa. Il masterplan cerca di curare queste distorsioni lavorando sulle linee di frattura, trasformandole in connessioni, come quelle che uniscono i pezzi di un puzzle nell'immagine scelta per veicolare il programma. La linea ferroviaria è oggi una di queste faglie, ma tra tutte certo la meno problematica. Se di recente non si fossero trasferiti degli uffici provinciali, un cinema e nuove attività terziarie sarebbe rimasto un problema solo per i pochi abitanti dei Piani. L'idea poi che spostando la linea ferroviaria si possa riequilibrare la struttura urbana della città mi pare sbagliata, non è ad est che Bolzano potrà crescere perché andrebbe subito a sbattere contro i valori fondiari dei vigneti di Santa Maddalena o poco più in là contro la gola dell'Isarco. ARBO rafforzerà anzi la struttura mono centrica di Bolzano creando un punto ad alta accessibilità, paradossalmente più vicino a Bressanone e Merano che al quartiere di via Resia, che finirà per attrarre quelle funzioni centrali che il masterplan immagina invece di distribuire lungo l'asta fluviale che dal Virgolo si spinge a Castel Firmiano, in quel nuovo immaginifico parco delle rive capace finalmente di misurare la vera dimensione della città. Forse mi sbaglio e Bolzano sarà grande abbastanza per contenere entrambe le visioni.

Im Wettbewerb zum Bahnhofsareal Bozen verflechten sich die einzelnen Planungsebenen, sie verlaufen parallel und interagieren untereinander. Wie konstruiert man eine Stadt oder einen Stadtbereich? Auf diese Frage antwortet ARBO nicht in der gewohnten hierarchischen Art, indem nacheinander die einzelnen Planungsschritte durchlaufen werden, von der strategischen Planung über den Verkehrsplan, die urbanistische Planung und wirtschaftliche Machbarkeitsstudien zur Durchführungsplanung und schließlich zur architektonischen Planung. Der Weg führt in diesem Fall nicht streng linear vom großen Maßstab hinunter zum kleinen, zum Detail. ARBO zeigt uns, dass es möglich ist,

anders als üblich vorzugehen, dass die Architektur also direkt zum definitiven Plan gelangen kann. In diesem Fall ging es vielleicht gar nicht anders, weil eine Lösung für einen neuen Bahnhof und ein neues Mobilitätszentrum gesucht wurde, beide dazu bestimmt, jeweils eine Art Stadtstruktur zu werden. Diese Größenordnung birgt im Extremfall die Gefahr, beinahe das gesamte Stadtviertel in sich einzuverleiben, wie am Beispiel des Projektes von Zucchi und Cecchetto zu sehen ist. Es geht aber auch nicht bloß um einen punktuellen Eingriff, der auf den Bahnhof begrenzt ist. Die Schaubilder konzentrieren sich, wie auch in anderen Wettbewerben, vor allem auf den städtebaulichen Aspekt, der mit großer Präzision dargestellt ist. Eine atemberaubende Vorausschau, wenn man das Areal noch als Umwandlungsfläche im Masterplan vor Augen hat und sich nun, nur wenige Monate später, in die Zukunft versetzt fühlt: Man steigt in Bozen aus einem Hochgeschwindigkeitszug, fährt über Rolltreppen hoch, geht über Verbindungsbrücken, mischt sich unter die Menschenmenge auf Straßen, die man noch gar nicht kennt, setzt sich in ein Café im Freien oder geht nach Hause und blickt vom Balkon auf eine neue Welt. Man könnte nun gegen diese täuschend verführerischen Bilder wettern, man könnte bemerken, dass Stadtplanung sich nicht darauf beschränken sollte, Bilder zu produzieren, und dass hinter diesen akkurat konstruierten Fassaden keine Architektur zu erkennen sei. Das würde aber bloß bedeuten, dass man – in einem elitären Verständnis von Stadtplanung und Architektur – die kommunikative Kraft der Bilder nicht verstanden hat und auch nicht das Potenzial dieser visuellen Simulationen, die es ermöglichen, Abmessungen, Proportionen und geometrische Verhältnisse eines geplanten neuen Stadtraumes abzuschätzen und zu überprüfen. In der Ausschreibung wurden übrigens zwei verbindlich einzuhaltende, genau festgelegte Blickwinkel vorgeschrieben, Sichten aus der Vogelperspektive, die für Bozen wegen seiner Lage im Talkessel durchaus realistisch sind. Die neue Stadt darf nicht nur zweidimensionales Schema sein, sondern soll eine Form aufweisen, die auch realisierbar ist. Die Planungsteams haben unterschiedliche Lösungsvorschläge geliefert: KCAP kümmert sich nicht groß darum, Cruz y Ortiz wählen eine einfache Form, bestehend aus einem dichten Kern, aus welchem sie einen rechteckigen städtischen Park heraushöhlen, UNStudio löst die Masse des neuen Stadtviertels in einen Schnörkel aus einzelnen blattförmigen Elementen auf, während Zucchi und Libeskind einen Dialog mit den Berggipfeln suchen und die Baumassen in kristal-

linen Formationen gruppieren. Und noch etwas fällt auf, wenn man die perspektivischen Darstellungen der einzelnen Projekte betrachtet: Es sind allesamt Standbilder einer Filmsequenz, die sich ausschließlich im Inneren des neuen Viertels abspielt. Nirgendwo werden Teile der bestehenden Stadtbereiche einbezogen, welche an das Planungsareal angrenzen, ausgenommen die Fixpunkte des Bozner Panoramas, der Rosengarten, die bewaldeten Hänge des Virgls, die terrassierten Weinberge von St. Magdalena. Die ausgeklügelten räumlichen Lösungen, die in vielen Projekten sichtbar sind, befinden sich innerhalb des Planungsareals oder nehmen Bezug auf die umliegende Landschaft, wie im schönen Vorschlag von Podrecca mit dem polyfunktionalen Zentrum jenseits der Eisenbahn, die er als Platz am Rande löst. Ein urbanes Ende der Welt, jenseits welchem sich nur mehr die freie Landschaft öffnet. Es gibt aber auch eine Ausnahme, den Vorschlag des Teams um Boeri, der seine Aufmerksamkeit gerade auf das Verhältnis zur bestehenden Stadtstruktur richtet. Durch die Verlegung des Bahnhofs zum Fluss hin will er ihn an den Flussufern verankern und das Problem des Knotens am Verdiplatz lösen, und erschafft einen städtischen Raum zwischen neuem Viertel und Altstadt, eine Mischung aus Platz und Park, die den Eisack mit dem neuen Grünstreifen entlang der alten Bahntrasse verbindet. In der Wettbewerbsausschreibung war das Areal, im Unterschied zu Ferroplan, auf jene Fläche von 30 Hektar begrenzt, die sich im Besitz der Rete Ferroviaria Italiana (RFI) befindet, und es verwundert, dass die Planer nicht wenigstens versuchten, großflächigere Szenarien anzudenken, und die entstehenden Reibungszonen zwischen der perfekten Ordnung des neuen Quartiers und dem ungeordneten Stadtgefüge des Bozner Bodens in Kauf nahmen. Die Umsetzung des Projekts wird Veränderungen im unmittelbaren Umfeld auslösen, – wie will man mit diesen umgehen? Wird man alles dem Zufall überlassen? Wird es ein ebenso detailliertes Projekt brauchen, welches großflächiger angelegt ist und die Zone der inneren Peripherie beinhaltet, vom Zwölfmalgreiner Platz bis zur Rittner Straße, zum Bozner Boden, bis nach Rentsch und zum Ufer des Eisack? Wenn man das Gebiet noch weiter ausdehnt, müsste man schließlich noch überprüfen, inwieweit das Projekt zum Wettbewerbsareal mit den Richtlinien des Masterplans übereinstimmt. Bozen wurde häufig als geteilte Stadt bezeichnet, innerlich geteilt in ihre Viertel und äußerlich geteilt durch die Landschaft, welche die Stadt umgibt, sie einschließt und einengt. Eine Stadt ohne Gleichgewicht, ein Körper

mit außermittigem Schwerpunkt, wie ein Komet. Der Masterplan versucht, dieses Ungleichgewicht zu mindern, indem er an den Bruchlinien ansetzt und diese in Verbindungszonen umzuwandeln versucht, wie bei einem Puzzle, welches das Konzept des Masterplans als Logo versinnbildlicht. Die Bahntrasse ist eine dieser Bruchlinien, wenn auch lange nicht die problematischste von allen. Wenn sich hier nicht in jüngerer Zeit diverse Landesämter, ein Kino und neue Gewerbebetriebe angesiedelt hätten, wäre es nur ein Problem der wenigen Bewohner des Bozner Bodens geblieben. Ich glaube nicht, dass allein durch die Verlegung der Bahntrasse das Gefüge der Stadt wieder ins Gleichgewicht gelangen kann. Bozen kann nämlich nicht nach Osten wachsen, weil die Stadt hier an die wertvollen Weinberge von St. Magdalena stößt und gleich darauf an die Engstelle des Eisacks. ARBO wird im Gegenteil die monozentrische Struktur Bozens verstärken, indem ein Ort guter Erreichbarkeit geschaffen wird, der paradoxerweise näher an Brixen und Meran sein wird als am Stadtviertel der Reschenstraße, wo sich jene zentralen Funktionen konzentrieren werden, die der Masterplan eigentlich längs des Flusslaufs zwischen Virgl und Sigmundskron verteilen wollte, an jenem neuen visionären Park am Fluss, der endlich die wahre Dimension der Stadt zeigen könnte. Aber vielleicht täusche ich mich ja auch, und Bozen ist groß genug für beide Visionen.

Informationen zum Wettbewerb

Das Planungsgebiet erstreckt sich über etwa 30 ha und gehört der RFI SpA. Es handelt sich um das Bahnhofsareal samt der zugehörigen nördlich und südlich einlaufenden Bahngleise. Das Areal ist vorrangig durch die bahnspezifische Nutzung geprägt und liegt zwischen der Altstadt und dem Stadtviertel Bozner Boden, wo neue Wohnanlagen, Handwerks-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe, öffentliche Verwaltungsgebäude und verschiedene weitere Einrichtungen angesiedelt sind.

Zielsetzungen und Jury

Der Wettbewerb hatte zum Ziel, ein städtebauliches Projekt für die im Eigentum der Rete Ferroviaria Italiana SpA sich befindlichen Flächen zu erarbeiten. Das Projekt soll als Grundlage der Neugestaltung und Revitalisierung des Bahnhofareals sowie zur Wiedergewinnung des Güterbahnhofes für urbane Funktionen dienen, im Hinblick auf dessen Verlegung in andere Landesteile der Provinz Bozen. Im Einklang mit dem Vereinbarungsprotokoll vom 28. 7. 2006, welches von der Gemeinde Bozen, der Autonomen Provinz Bozen und der Rete Ferroviaria SpA unterzeichnet wurde, muss das städtebauliche Projekt die charakteristischen Angaben eines „gestalterischen Vorentwurfs“ und umsetzbare Lösungsvorschläge dazu beinhalten, und zwar bezogen auf: 1) die morphologische und natürliche Beschaffenheit; 2) die verschiedenen Funktionen unter besonderer Berücksichtigung des Transports; 3) die Finanzierung, Umsetzung, wirtschaftliche und finanztechnische Handhabung der Eingriffe; 4) die zeitliche Abfolge in der Umsetzung der Arbeiten.

Des Weiteren sollte der Wettbewerb aufzeigen: 1) die öffentlichen Grünflächen und Fußgängerbereiche, welche gemeinschaftlich nutzbar sein, verbindend und sozialisierend wirken sollen; 2) Definition des Raumprogrammes und des architektonischen Erscheinungsbildes, sowie der vorgesehenen öffentlichen und privaten Bereiche; 3) architektonische Gestaltung der wichtigsten öffentlichen und privaten Bauten.

Auslober

Areal Bozen ABZ A.G.
c/o Autonome Provinz Bozen
I-39100 Bozen, Crispistraße 3

Verwaltungsrat

Dr. Gerhard Brandstätter (Präsident),
Arch. Carlo Azzolini (Vizepräsident),
Dr. Hermann Berger, Arch. Stefano Rebecchi

Verantwortlicher für das Verfahren

Arch. H. Wolfgang Piller

Wettbewerbskoordinator

Arch. Luca Dolmetta (LDA Studio)

Vorbereitung

der Wettbewerbsausschreibung

LDA Studio

Koordinierungsstelle

Arch. H. Wolfgang Piller, Arch. Luca Dolmetta,
Avv. Maria Larcher, Dott.ssa Claudia di Filippo

Gegenstand des Verfahrens

Ideenwettbewerb Bahnhofsareal Bozen

Art des Verfahrens

Offenes, nicht anonymes Vorauswahlverfahren auf der Grundlage von Curricula mit Beteiligung von 138 Bewerbern, davon 10 zum nicht offenen, anonymen Ideenwettbewerb zugelassen.

Jury

Ständige Mitglieder

Prof. Arch. DI Dietmar Eberle (Präsident),
Dipl. Ing. Arch. BDA RIBA Christoph
Ingenhoven (Vizepräsident), Prof. Roberto
Camagni, Prof. Arch. Andreas Kipar,
Univ. Prof. DI Dr. techn. Arch. Arnold Klotz,
Prof. Arch. Federico Oliva, Dr. Enrico Pentore
Ersatzmitglieder

Ing. Guglielmo Concer, Arch. Josef Putzer

Beteiligung

1. Phase: 138, 2. Phase: 10

Abgegebene Projekte: 9

UNStudio Van Berkel; Arch. Boris Podrecca;
Arch. Giulio Marchi STS Servizi Tecnologie
Sistemi SPA; Cecchetto & Associati srl;
Stefano Boeri Architetti; Cino Zucchi Archi-
tetti srl; Cruz y Ortiz arquitectos S.L.P.;
SDL-Studio Daniel Libeskind; Prof. Kees
Christiaanse, KCAP Architects & Planners;
DPA Dominique Perrault Architecture
s.a.r.l. (nicht abgegeben).

Zeitplan

Veröffentlichung: 21. 4. 2010

Abgabe Teilnahmeanträge: 11. 6. 2010

Einladung an die 10 Teilnehmer: 17. 7. 2010

Abgabe Projektunterlagen: 24. 11. 2010

Abschluss der Jurierung: 5. 2. 2011

Preise

1. Preis: 100.000 Euro

2. Preis: 75.000 Euro

3. Preis: 50.000 Euro

Spesenvergütungen: 30.000 Euro

Informazioni sul Concorso

L'ambito di intervento ha un'estensione di circa 30 ettari, corrispondente all'area di proprietà di RFI SpA relativa all'area ferroviaria dell'ambito di stazione ed alle porzioni di linea che provengono da nord e da sud. Si tratta di ambito caratterizzato prevalentemente da funzioni ferroviarie, collocato al centro tra la città di matrice storica ed il quartiere dei Piani caratterizzato da nuove funzioni residenziali, artigianali, produttive, servizi pubblici, terziario e funzioni varie.

Obiettivi e giuria

Il Concorso era finalizzato all'elaborazione di un Progetto Urbano delle porzioni di area attualmente di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana SpA, propedeutico ad un processo di riorganizzazione della stazione ferroviaria di Bolzano e recupero a funzioni urbane dello scalo merci in vista del suo trasferimento in altre parti del territorio provinciale. In coerenza con il Protocollo di Intesa siglato tra Comune di Bolzano, Provincia Autonoma di Bolzano e Rete Ferroviaria SpA del 28.7.2006, il progetto urbano doveva fornire le indicazioni di uno "schema preliminare di assetto" e proporre soluzioni operative per: 1) l'assetto fisico-morfologico; 2) l'assetto funzionale con particolare riferimento a quelle trasportistiche; 3) le modalità di finanziamento, attuazione e gestione economico-finanziaria degli interventi; 4) la tempistica di realizzazione delle opere.

Oltre allo schema preliminare di assetto per l'ambito di intervento, l'oggetto del concorso è costituito inoltre anche nella:

- 1) definizione dello spazio pubblico verde e pavimentato, inteso come spazio connettivo, collettivo e socializzante;
- 2) definizione planivolumetrica e architettonica delle relazioni pubbliche e private;
- 3) definizione architettonica dei principali edifici pubblici e privati.

Ente banditore

Società Areale Bolzano ABZ SpA
c/o Provincia Autonoma di Bolzano
I-39100 Bolzano, via Crispi, 3

Consiglio di Amministrazione

Dr. Gerhard Brandstätter (Presidente),
Arch. Carlo Azzolini (Vice Presidente),

Dr. Hermann Berger, Arch. Stefano Rebecchi

Responsabile Unico Procedimento

Arch. H. Wolfgang Piller

Coordinatore Concorso

Arch. Luca Dolmetta (LDA Studio)

Elaborazione bando

e documenti di concorso

LDA Studio

Segreteria tecnica

Arch. H. Wolfgang Piller, Arch. Luca Dolmetta,
Avv. Maria Larcher, Dott.ssa Claudia di Filippo

Oggetto della procedura

Concorso di idee per l'areale ferroviario di Bolzano

Tipologia della procedura

Concorso di idee a procedura ristretta con preselezione su curricula. Preselezione aperta, svolta in forma palese a cui si sono candidati 138 gruppi internazionali di progetto. Sono stati ammessi 10 partecipanti alla fase del Concorso che si è svolta in forma anonima.

Giuria

Membri effettivi

Prof. Arch. DI Dietmar Eberle (Presidente),
Dipl. Ing. Arch. BDA, RIBA Christoph
Ingenhoven (Vice Presidente), Prof. Roberto
Camagni, Prof. Arch. Andreas Kipar,
Univ. Prof. DI Dr. techn. Arch. Arnold Klotz,
Prof. Arch. Federico Oliva, Dr. Enrico Pentore

Membri supplenti

Ing. Guglielmo Concer, Arch. Josef Putzer

Partecipanti

1ª fase: 138, 2ª fase: 10

Progetti consegnati: 9

UNStudio Van Berkel; Arch. Boris Podrecca;
Arch. Giulio Marchi STS Servizi Tecnologie
Sistemi SPA; Cecchetto & Associati srl;
Stefano Boeri Architetti; Cino Zucchi Archi-
tetti srl; Cruz y Ortiz arquitectos S.L.P.;
SDL-Studio Daniel Libeskind; Prof. Kees
Christiaanse, KCAP Architects & Planners;
DPA Dominique Perrault Architecture
s.a.r.l. (non consegnato).

Calendario

Pubblicazione bando: 21.4.2010

Presentazione candidature: 11.6.2010

Invito 10 concorrenti: 17.7.2010

Consegna progetti: 24.11.2010

Conclusione lavori Giuria: 5.2.2011

Premi

1° Premio: euro 100.000

2° Premio: euro 75.000

3° Premio: euro 50.000

Rimborso partecipanti: euro 30.000

1. Preis/1° Premio

Arch. Boris Podrecca

(Österreich/Austria)

Theo Hotz AG Architekten und Planer

ABDR Architetti Associati

Berater, Mitarbeiter/

consulenti, collaboratori:

R. Simeone,

Auböck + Kárász

Landschaftsarchitekten,

J. Wiesinger

Boris Podrecca

334.379,00 m² *

Geplante BGF einschl. der beibehaltenen existierenden BGF, ausschl. unterirdische Strukturen/ SLP progetto incluso esistente mantenuto, escluso interrati

1.130.911,50 m³ *

Geplantes Volumen einschl. des beibehaltenen existierenden Volumens/volume progetto, incluso esistente mantenuto

79.980,00 m² *

Geplante überdachte Oberfläche einschl. der beibehaltenen bestehenden Fläche und Bahnsteigüberdachungen/superficie coperta progetto, incluso esistente mantenuto e pensiline

3,94 m²/m²

Territorialer Index des Projektes/ indice territoriale progetto

36.917,00 m²

Handel/commercio

44.006,00 m²

Dienstleistungssektor/terziario

121.406,00 m²

Wohnbauten/residenziale

21.575,00 m²

Hotel

0,00 m²

Tagungsstätten/congressuale

16.300,00 m²

Handwerksbetriebe/artigianale

20

Höchstanzahl Stockwerke/ numero massimo piani

4.135

Theoretische Einwohnerzahl für Wohngebiet und Dienstleistungssektor, 1 Einwohner je 40 m²/ abitanti teorici su residenziale e terziario, un abitante ogni 40 m²

* Vom Wettbewerbskoordinator errechnete Werte/valori calcolati dal coordinatore del concorso

Auszug aus der Projektbeschreibung

Primäres Ziel bei der Neutrassierung der Gleise am Knoten Bozen war die Beibehaltung des Bahnhofs an seiner derzeitigen Stelle. In der Tat soll auch das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude in seiner aktuellen urbanen Lage verbleiben. Das Projekt sieht lediglich die Reanimierung desselben vor. Dieses Ziel wurde durch die Neutrassierung der Gleisführung ausgehend von der Eisenbahnbrücke über den Eisack erreicht. Beginnend von der Brücke ist die Aneinanderreihung von vier parallelen Gleispaaren vorgesehen, welche mittels anschließender Weichen zu insgesamt sieben Gleisen aufgefächert werden, an denen die neuen Bahnsteige liegen. Abgeleitet vom Szenario einer baldigen Realisierung der äußeren Umfahrung des Stadtzentrums für Güterzüge, sieht das Projekt sechs Gleise mit dazugehörigen Bahnsteigen vor. Die dabei für die gekrümmten Bahnsteige angewandten Radien gewährleisten einen Standard, der sich auch optimal für Fernzüge eignet. Zudem ist im Detail vorgesehen, das derzeitige Stumpfgleis als Verbindung von und nach Meran in Funktion zu lassen. Dieses Stumpfgleis und auch Gleis 1 sind für die Reisenden und Pendler direkt über die Ebene ±0 und den zentralen Platz zu erreichen. Die besondere Krümmung der Bahnsteige ermöglicht den Reisenden einen möglichst kurzen Zugang vom derzeitigen Eingangsgebäude aus. Sie begeben sich

auf die Ebene -1 und durchschreiten eine unterirdisch liegende, teilweise aber mit Tageslicht durchflutete Piazzetta. Rahmenartig wird sie von Geschäften umfasst und verfügt über einen direkten Anschluss an den neuen Busbahnhof. Über eine sanfte Rampe mündet das unterirdische Raumgefüge wieder in die Nullebene und verbindet sich mit einer neu gestalteten Landschaft, in der sich ein polyfunktionales Zentrum befindet, bestehend aus einem mehrstufigen Schulkomplex, einem Büro- und teilweise Wohnanteil und einem Kultur- und Eventzentrum im alten Gebäude der Wagenhebersmannschaften der RFI. Der Bahnhof wird zu einem intermodalen Knotenpunkt, der aus allen Richtungen und für alle Verkehrsträger und -teilnehmer leichter zugänglich ist und die Bewegungsflüsse der sesshaften und fluktuierenden Bevölkerung zu kanalisieren vermag. Ein schneller Wechsel zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln wird begünstigt. Neben einer Station für den schienenengebundenen Fern- und Nahverkehr, für städtische und regionale Buslinien und für eine neue Seilbahnverbindung findet man in der Mobilitätsdrehscheibe auch Taxistände, Park+Ride, sowie die Möglichkeit für Kiss+Ride und Autovermietung. Durch den Verzicht auf die derzeit wichtige und notorisch überforderte Straßenachse vom Verdiplatz über den Bahnhofsvorplatz zur Rittnerstraße sieht das Projekt eine neue und leistungsstarke Verkehrsachse als Verlängerung der Drususallee vor. Diese in West-





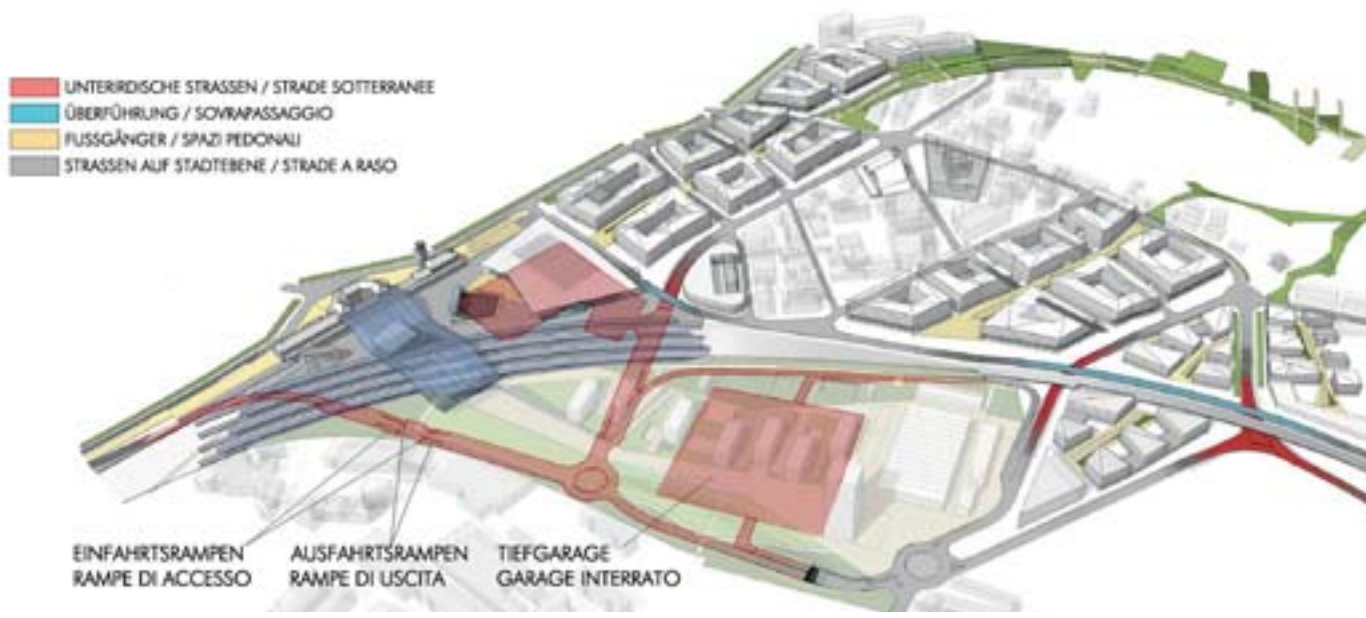


Ost-Richtung verlaufende Tangentialverbindung führt vom Verdiplatz vorbei am polyfunktionalen Zentrum über die Schlachthofstraße zur Kampiller-Brücke. Zwischen Verdiplatz und dem Kultur- und Eventzentrum wird diese Tangente in Tieflage geführt, unterquert den Schienenstrang und gewährt südlich davon dem nichtmotorisierten Verkehr auf der Nulllage den Vorrang. Weiteres wichtiges Element des neuen Straßennetzes ist eine Ringstraße. Diese wird durch die oben beschriebene Tangente im Süden, die Schlachthofstraße im Norden und den Bozner-Boden-Weg im Nordwesten gebildet. Um den Verkehr zu verflüssigen, wird die neue Bahntrasse im Projektgebiet vier Mal unterquert. Die Architektur der Bebauung im Projektgebiet basiert auf einer abwechslungsreichen Durchmischung verschiedener Typologien, welche sich alle vom Bestand der bebauten Umgebung ableiten, diese aber neu interpretieren und gleichzeitig eine Verwebung mit dem Bestand bei einer Aktualisierung des neuen urbanen Maßstabes erreichen wollen. Dies gilt auch für die durchgehende identitätsprägende Muskulatur der Stadtlandschaft. Die fluktuierende Linie der Dolomiten wird sanfter von der neuen Dachkontur variiert, um sich dann im leise bewegten Relief des Bodens zu beruhigen. Das Gebiet südlich und südöstlich des Zentrums von Bozen, das Quartier Bozner Boden wird durch attraktive neue Landschaftsräume aufgewertet. Teile des Stadtgefüges, die im kollektiven Gedächtnis der Bewohner bisher eher als Ungunstlagen oder Barrieren wahrgenommen wurden, erfahren eine positive Umdeutung und werden mit der Altstadt verknüpft. Das Projekt sieht vor, mit einem Grünkeil die Parks der Altstadt von Bozen über den neuen Bahnhofskomplex mit der grünen Mitte im Bozner Boden zu verbinden. Die landschaftliche Gestaltung der aufgelassenen Bahntrasse im Osten bildet ein weiteres Kernstück, das sich in urbanerer Ausformung mit Baumreihen und schließlich als *Bahnhofsboulevard* bis ins Zentrum fortsetzt. Baumzüge auf den Verkehrsstrassen und grüne Achsen in nur Fußgängern und Radfahrern vorbehaltenen Straßen führen über in die nächstgelegenen Quartiere und vernetzen die neu entstehenden Stadtteile mit der Umgebung. Im Bereich der früheren Eisenbahntrasse entsteht am Hangfuß

im Osten eine lineare parkartige Landschaft mit quergelegten *Greenscapes*. Eine grüne, von Bäumen gesäumte Verbindung zwischen Stadttheater und Rittner Seilbahn markiert die vormalige Trennlinie zwischen den Stadtteilen. Mit einer Reihe wichtiger Funktionen wird sie zu einer Art lebendiger *Perlenkette*.

Estratto dalla relazione di progetto

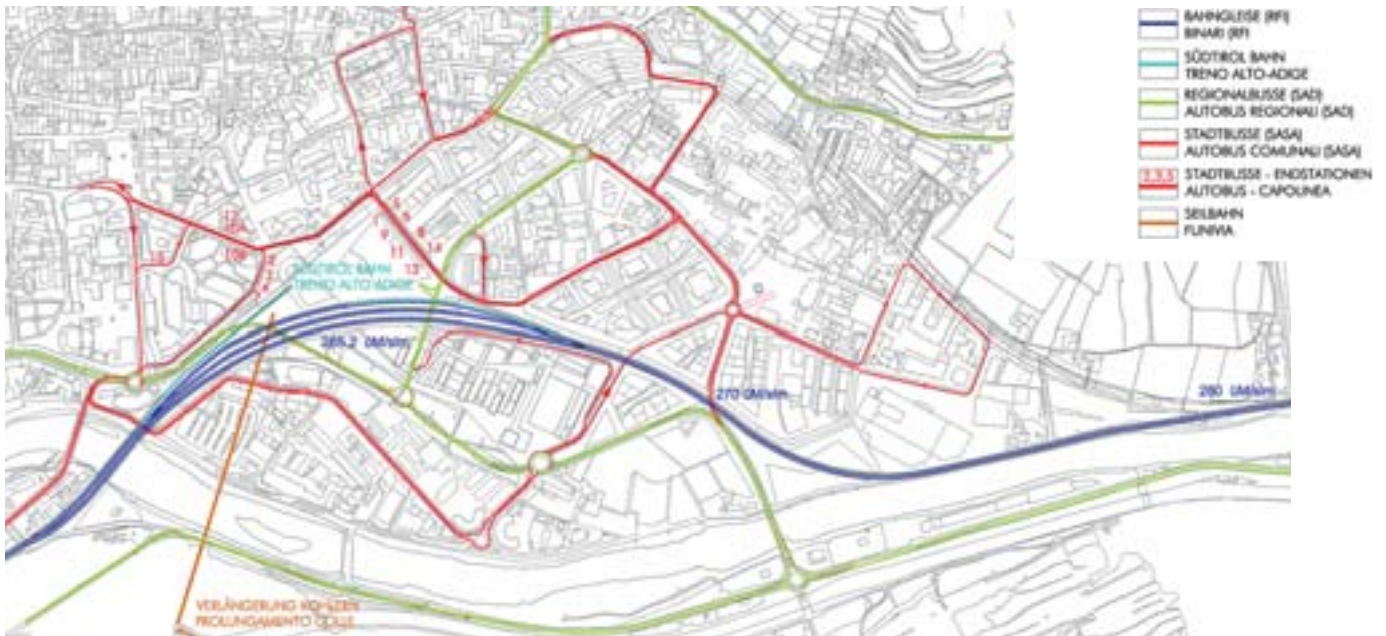
Il primario obiettivo nel ridisegnare il nodo di Bolzano è stato quello di confermare la Stazione Ferroviaria nella sua sede originaria. L'edificio resta infatti nella sua posizione urbana attuale e se ne prevede il restauro e la rifunzionalizzazione. Questo ambizioso obiettivo è stato ottenuto attraverso il ridisegno del Piano del ferro a partire dal ponte ferroviario sul fiume Isarco. Qui, è previsto l'allineamento di quattro binari in parallelo che con scambi successivi arriveranno, in corrispondenza delle nuove banchine, al numero complessivo di sette. Il progetto prevede la ricollocazione di sei binari e delle relative banchine, nello scenario derivante dalla imminente realizzazione del passante merci in circonvallazione ferroviaria esterna al centro cittadino. Il raggio adottato per le banchine curvilinee, inoltre, assicura standard perfettamente compatibili anche per i treni a lunga percorrenza. Nello specifico si è previsto di lasciare in funzionamento l'attuale binario di testa a servizio dei collegamenti ferroviari verso e da Merano. Questo binario di testa viene raggiunto assieme al binario 1 a livello 0 tramite la piattaforma principale. Il particolare disegno a banchina curvilinea permette l'accesso a ridosso dell'attuale fabbricato viaggiatori, varcato il quale il traffico passeggeri viene ricondotto alle banchine ferroviarie attraverso un sistema articolato di tunnel/spazi commerciali alla quota -1. Questo sistema spaziale ipogeo riemerge in corrispondenza delle aree più a sud del progetto innestandosi con il sistema del verde, dei servizi scolastici e del nuovo polo museale previsto in realizzazione nel vecchio edificio manutenzioni di RFI. La riqualificazione dell'areale interpreta la stazione come Polo della mobilità per ogni forma di traffico, facilmente raggiungibile da ogni direzione. L'interscambio tra i diversi mezzi pubblici viene facilitato e ottimizzato. Oltre ad offrire una stazione ferroviaria per traffico regionale/nazionale e internazionale, una per le autocorriere comunali e regionali e un allaccio alla funivia del Virgolo vengono proposti nell'ambito del Polo zone per taxi, *Park+Ride*, *Kiss+Ride* e *Rent a car*. Il progetto riesce a diminuire drasticamente il traffico privato su gomma tra la via Garibaldi e via del Renon.



1

Nella parte tra piazza Verdi e via Renon il traffico privato è stato abrogato. Solo le linee del bus urbane, taxi e bici hanno diritto d'accesso. Rinunciando a questo tratto di strada, ad oggi perennemente intasata, viene proposta una forte connessione come prolungamento della via Druso. La rete stradale di nuova concezione contiene un collegamento ovest-est che parte da piazza Giuseppe Verdi, fiancheggiando via del Macello, fino a ponte Campiglio. Nel tratto tra piazza Giuseppe Verde e il centro culturale la strada scorre sotterranea, per oltrepassare il piano del ferro e favorire il traffico non motorizzato in superficie. Ulteriore elemento importante del piano del traffico è costituito dall' "anello". Questo si forma dalla tangenziale a sud, via del Macello a nord e via Piani di Bolzano a nord-ovest. Il percorso ferroviario viene ovviato tramite quattro sottopassi lungo l'asse nord-sud. L'architettura delle tipologie nell'area di progetto si basa su una composizione varia, che deriva dai dintorni costruiti, interpretandoli in modo nuovo e intrecciandoli in ogni caso con l'esistente nella scala urbana. Questo vale anche per la muscolatura del paesaggio urbano. Il fluttuante contorno delle Dolomiti viene variato delicatamente dallo skyline dei tetti, che viene condotto lentamente nel suolo, placandosi. L'areale a sud e sud-est di Bolzano viene arricchito di nuovi paesaggi attraenti. Parti del tessuto urbano, che sono rimasti impressi nella memoria degli abitanti di Bolzano come barriera e zone sgradevoli, vengono riqualificate e connesse alla città vecchia. Il progetto prevede di collegare i giardini della città storica attraversando il complesso della nuova stazione all'area verde dei Piani di Bolzano. La sistemazione paesaggistica del tragitto ferroviario vecchio permette un collegamento verde fino al *Boulevard* della stazione.

Nell'area est, dove si trova il tragitto ferroviario vecchio, sorge un paesaggio lineare formato da *greenscapes*. Un filare di alberi verdi lungo il collegamento tra teatro comunale e funivia del Renon, marca la linea di separazione tra le due parti della città. Con una serie di ulteriori funzioni diventa una *vivace collana di perle*.



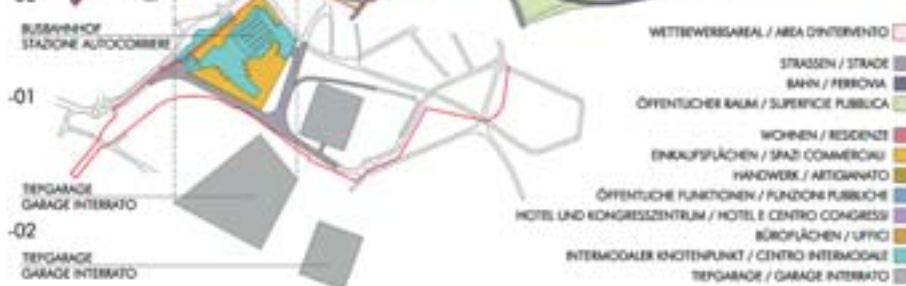
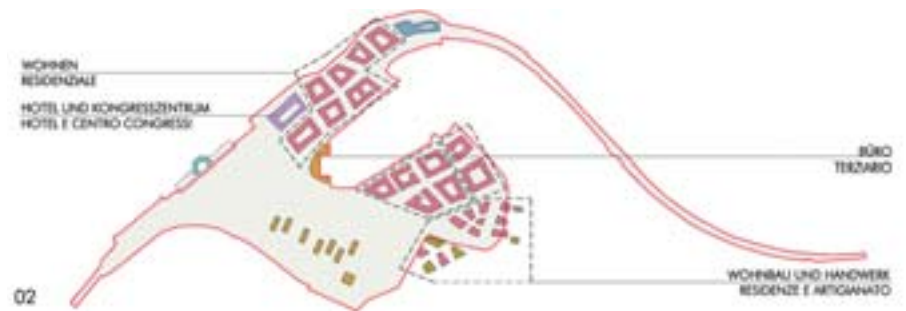
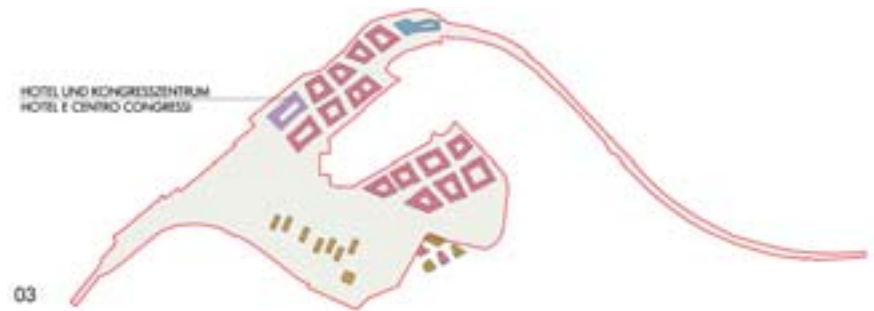
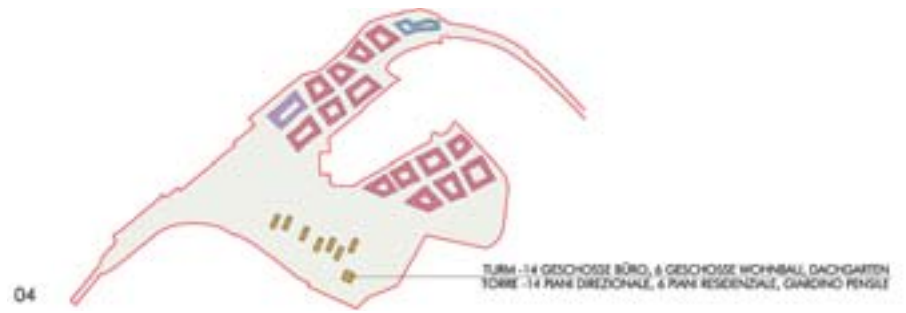
2



3



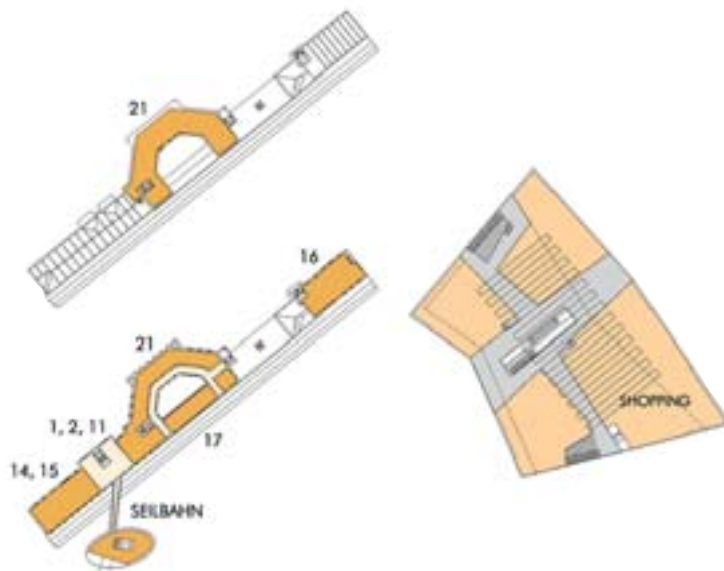
4

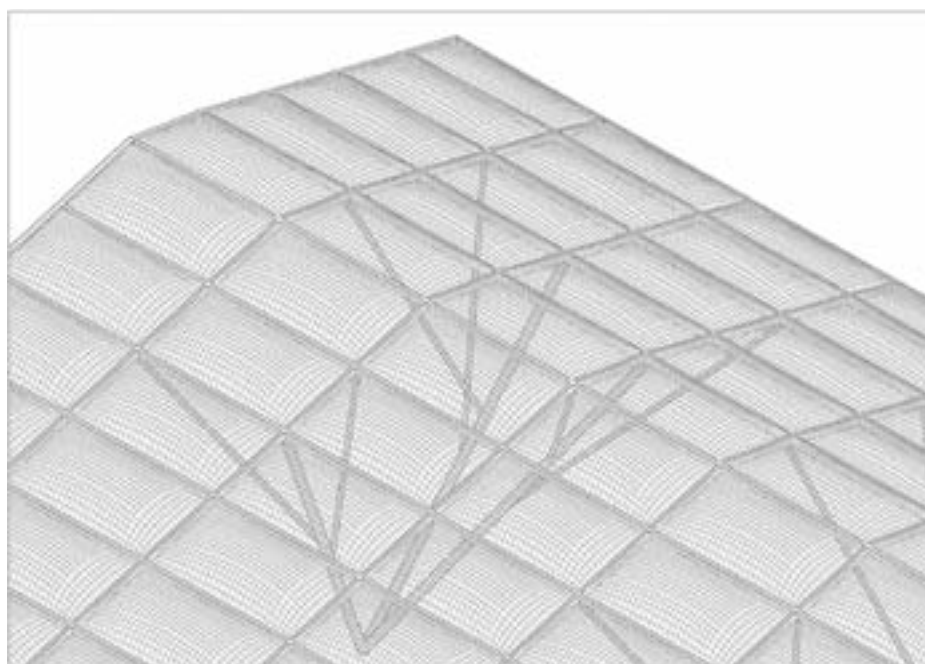
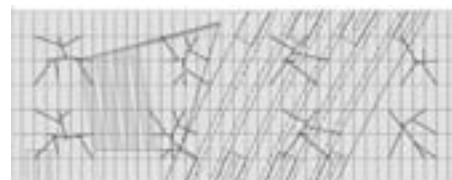
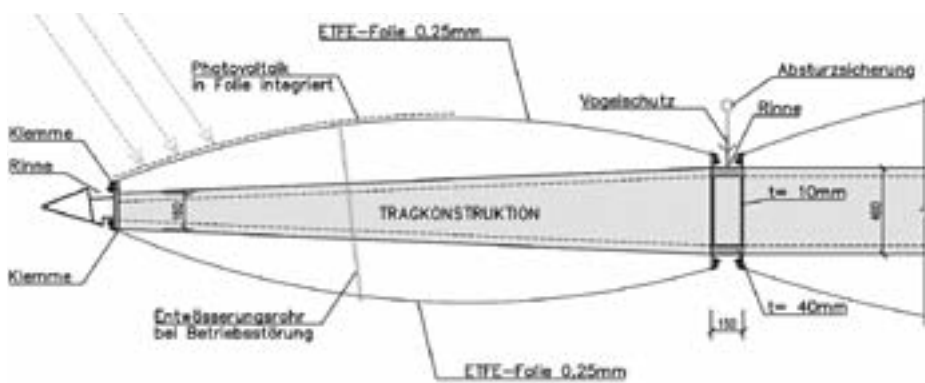
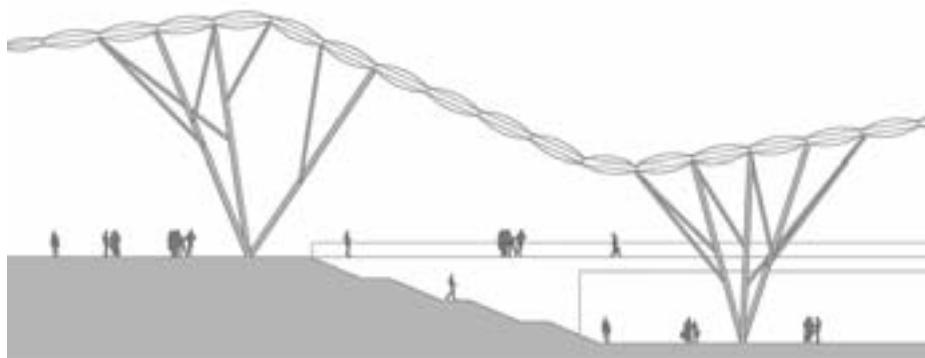


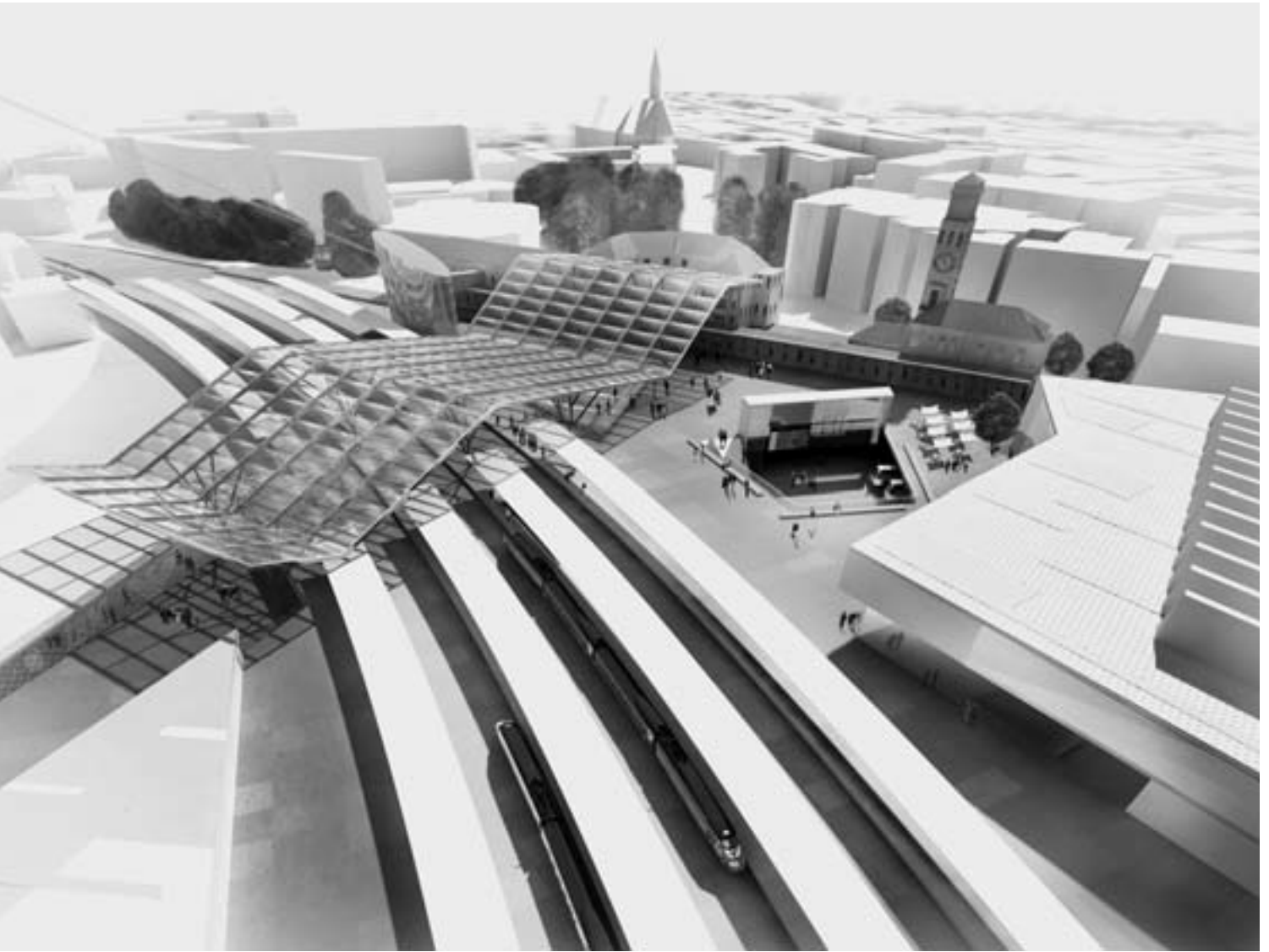
- 2 Öffentlicher Verkehr / traffico pubblico
- 3 Individualverkehr / traffico privato
- 4 Öffentlicher Raum und Begrünung / verde e spazio pubblico
- 5 Verteilung der Funktionen / distribuzione funzionale

- 1 EINGANGS-, ABFAHRTS- UND ANKUNFTSHALLEN, VERBINDUNGSFLÄCHEN ATRI, AREA PARTENZE, AREA ARRIVI E SPAZI CONNETTIVI
- 2 WARTEBEREICHE SPAZI PER L'ATTESA
- 3 FAHRKARTEN A BIGLIETTERIA A
- 4 FAHRKARTEN B BIGLIETTERIA B
- 5 GEPÄCKAUFBEWAHRUNG DEPOSITO BAGAGLI
- 6 DIENSTLEISTUNGEN FÜR INTERMODALITÄT SERVIZI PER L'INTERMODALITÀ
- 7 POINT BUSINESSKUNDEN CENTRO CLIENTELA BUSINESS
- 8 SHOPS UND REISEBÜROS SERVIZI COMMERCIALI E AGENZIE
- 9 BANK UND POSTDIENST SERVIZI BANCARI E POSTALI
- 10 GASTRONOMIE UND KIOSKE RISTORAZIONE E PUNTI RISTORO
- 11 TOILETTEN SERVIZI IGIENICI PUBBLICI
- 12 ERSTE HILFE PRONTO SOCCORSO
- 13 RÄUME FÜR DIE INSTANDHALTUNG DES BAHNHOPFS AMBIENTI PER I LUOGHI DEL FUOCO
- 14 BAHNPOLIZEI POLIZIA FERROVIARIA
- 15 RÄUMLICHKEITEN FÜR DIE FEUERWEHR AMBIENTI PER I LUOGHI DEL FUOCO

- 16 RÄUME FÜR DIE BAHNHOPFS-MILITÄRSTELLE LOCALI COMANDO MILITARE DI STAZIONE
- 17 CONTROL ROOM
- 18 RÄUME FÜR TECHNISCHE ANLAGEN LOCALI PER IMPIANTI TECNOLOGICI
- 19 LAGER, ABSTELLFLÄCHEN, DIENSTRÄCHEN, UMKLEIDERÄUME MAGAZZINI, DEPOSITI, SPAZI DI SERVIZIO, SPOGLIATOI
- 20 BAHNHOPFSKAPELLE CAPPELLA DI STAZIONE
- 21 BAHNDIENST LOCALI PER L'ESERCIZIO FERROVIARIO
- 22 SOZIALDIENST L'ASSISTENZA SOCIALE
- 24 AUFLICHTSRaum BUSFAHRER / LOCALE PER AUTISTI
- 25 SERVICEEINRICHTUNGEN NUTZER / SERVIZI VARI PER GLI UTENTI

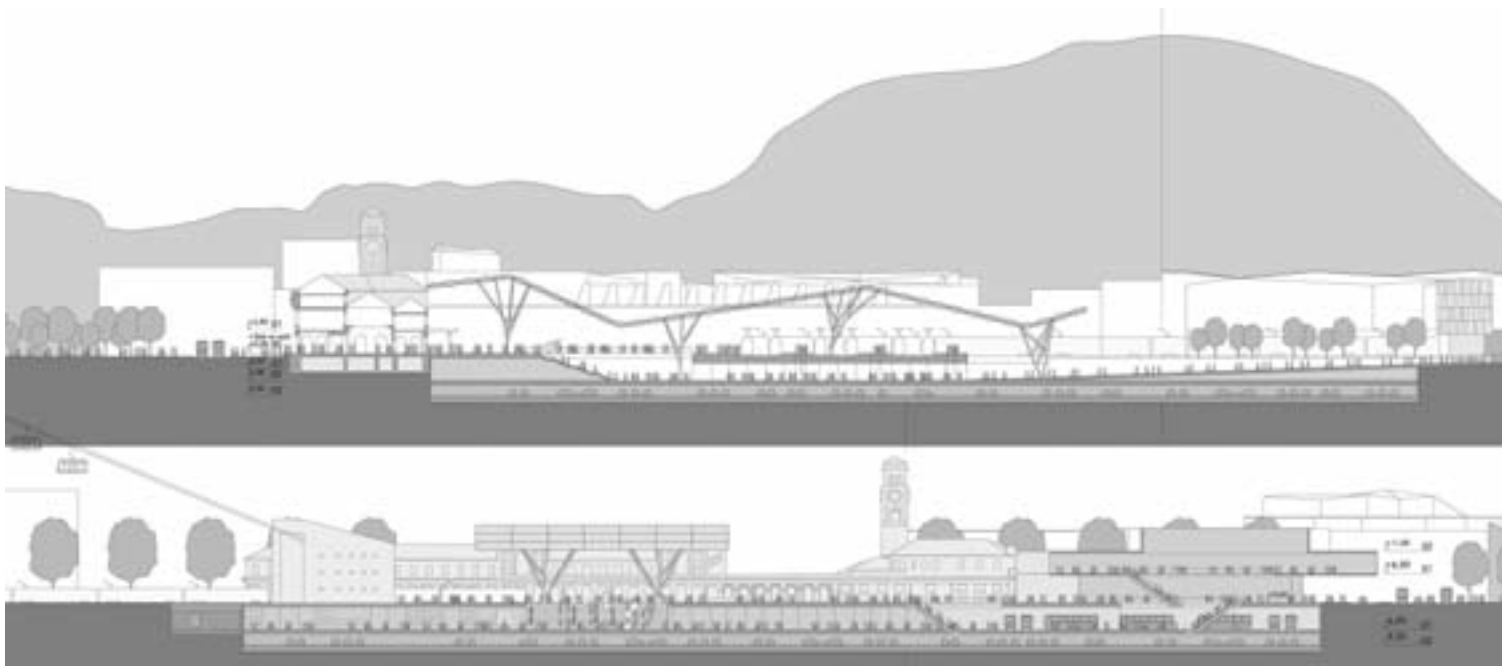






8

9





10

8, 10 Tragwerk/
struttura portante
9 Schnitte A-A und B-B/
sezioni A-A e B-B





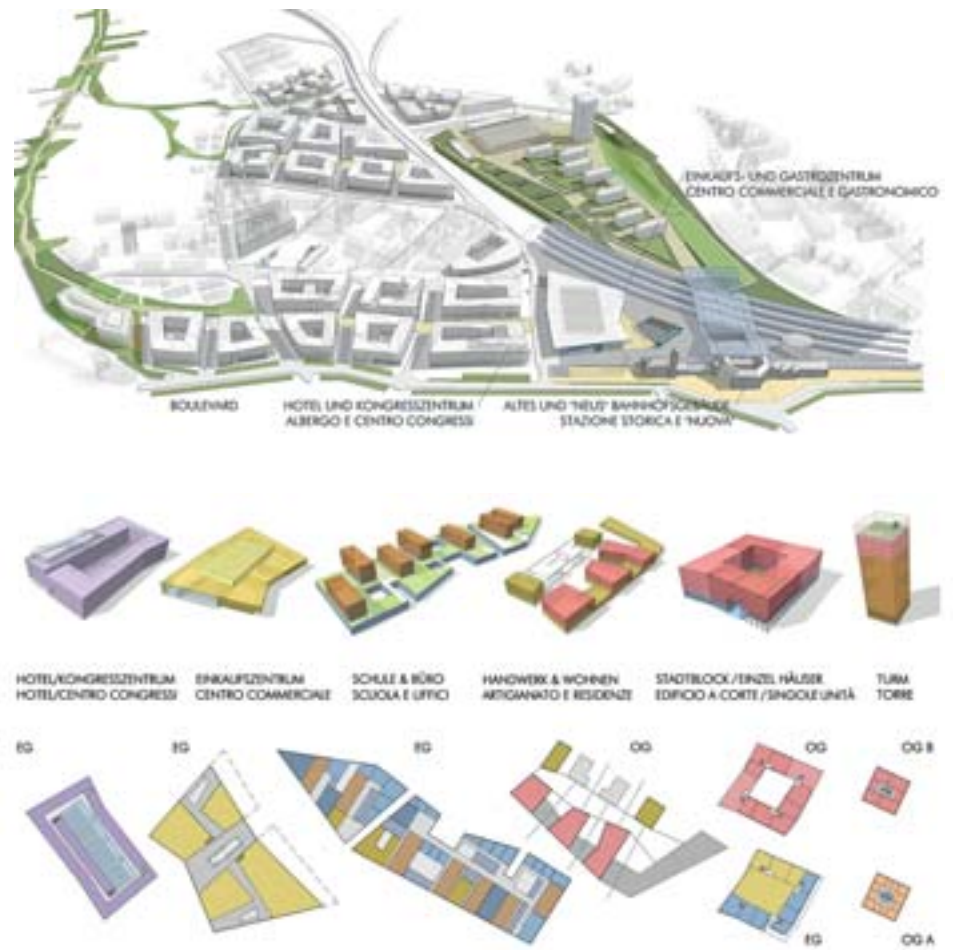




11

12





- 11 Polyfunktionales Zentrum im südlichen Projektareal / centro polifunzionale area di progetto sud
- 12 Wohnstraße / strada pedonale
- 13 Verteilung der Funktionen / distribuzione funzionale
- 14 Boulevard Rittnerstraße / via Renon

13

14



2. Preis/2° Premio

Arch. G Marchi, STS Servizi

Tecnologie Sistemi SPA

(Italien/Italia)

Herzog+Partner Dipl.-Ing. Architekten

BDA GbR

Aedas Visconti Srl

Latz+Partner GbR

Landschafts Architekten Stadtplaner

Ingenieurbüro Hausladen GmbH

Berater, Mitarbeiter/

consulenti, collaboratori:

M. Cavrini, STF SpA,

M. Braga,

C. Benedetti

292.026,00 m²

Geplante BGF einschl. der beibehaltenen existierenden BGF, ausschl. unterirdische Strukturen/ SLP progetto incluso esistente mantenuto, escluso interrati

1.030.671,00 m³*

Geplantes Volumen einschl. des beibehaltenen existierenden Volumens/volume progetto, incluso esistente mantenuto

105.150,00 m²*

Geplante überdachte Oberfläche einschl. der beibehaltenen bestehenden Fläche und Bahnsteigüberdachungen/superficie coperta progetto, incluso esistente mantenuto e pensiline

3,59 m²/m²

Territorialer Index des Projektes/ indice territoriale progetto

68.580,00 m²

Handel/commercio

54.100,00 m²

Dienstleistungssektor/terziario

120.000,00 m²

Wohnbauten/residenziale

8.000,00 m²

Hotel

0,00 m²

Tagungsstätten/congressuale

96.853,00 m²*

Handwerksbetriebe/artigianale

10

Höchstanzahl Stockwerke/ numero massimo piani

4.353

Theoretische Einwohnerzahl für Wohngebiet und Dienstleistungssektor, 1 Einwohner je 40 m²/ abitanti teorici su residenziale e terziario, un abitante ogni 40 m²

* Vom Wettbewerbskoordinator errechnete Werte/valori calcolati dal coordinatore del concorso

G Marchi, STS-SPA

Auszug aus der Projektbeschreibung

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

Brücke sofort von Westen nach Osten fortzufahren. Beide Entscheidungen – der Bau der neuen Brücke und die Änderung der Lage – rühren nicht nur von städtebaulichen Überlegungen, sondern auch von der Notwendigkeit, während der Bauphase des neuen Bahnhofes die Kontinuität des Bahndienstes auf den bestehenden Anlagen zu gewährleisten. Die neue Brücke bietet zudem die Möglichkeit, drei Gleise unterzubringen und somit den Verkehr auf der Meraner Linie von dem auf der Brennerlinie zu trennen. Bei der Planung des Streckenverlaufs wurden die erforderlichen Maßnahmen vorgesehen, um den Lärm für das Umfeld bei Betrieb soweit als möglich zu reduzieren. Einerseits wurden Mindestradien von mehr als 350 m vorgesehen (die mit den Längsstrecken über Durchgangskurven im Form einer kubischen Parabel verbunden werden), um das Flackern der Laufwerke einzuschränken, auf der anderen Seite wurde die Durchfahrt der Güterzüge (die vor allem nachts fahren) auf den zentralen Teil des Bahnhofs konzentriert. Was die Abstellgebäude der Zugmaschinen betrifft, wurde ein Bereich unmittelbar östlich vom Bahnhof und nördlich der Gleise gefunden, der heute aufgelassen ist. Mit diesem Standort können die Interferenzen zwischen den Manövern im Bahnhof und den Zügen ohne neuen Mehraufwand eingeschränkt werden. Was die Höhe betrifft, erstreckt sich der neue Bahnhof vollständig hochgelegen zwischen den Kontaktpunkten









1

mit der jetzigen Linie. Das Längsgefälle beträgt bis zu 12,5‰ auf der Linie und 2‰ im Bahnhof. Diese Konfiguration erlaubt die Beibehaltung der Bahnhofsebene zwischen 6,5 und 7,5 m über dem Boden und somit die einfache Umsetzung der Straßenunterführung, mit der die verschiedenen Stadtteile verbunden werden. Im Bahnhofskörper können zudem unter dem Gleisbündel verschiedene Tätigkeiten untergebracht werden, die das Gebäude attraktiv nutzen. Die neue Bahnstation wurde zudem als zentrale Stelle eines intermodalen Systems geplant, bei dem sich die verschiedenen Transportverfahren in Bereichen vor dem Bahnhof ergänzen. Es wurden einige Straßenachsen ermittelt, die dem Hauptverkehr von öffentlichen und privaten Fahrzeugen dienen, zur Überquerung des Bahnhofsareals und zum neuen Viertel hin, bzw. jenem, der hier entsteht. Das Hauptverkehrssystem ist ringförmig um die neuen Bauten angelegt, fährt im Norden und im Süden unter dem Bahnhof neben den Zugangsstrukturen des Bahnhofs durch; in den Ring fließen dann die anderen Hauptstraßen, die die Verbindung zum restlichen Netz herstellen. So werden Alternativen zur jetzigen Achse Garibaldistraße-Bahnhofplatz-Rittnerstraße geschaffen, die unterbrochen werden wird, um das „Umweltsystem“ des Parks vor dem Bahnhof zu aktivieren. Das von der Stadt her angrenzende, vorhandene Straßennetz wird an wesentlichen Stellen im neuen Stadtgebiet fortgeführt, als wichtige Maßnahme zur Einbindung des Bozener Bodens in den

urbanen Körper. Es entstehen bauliche Quartiere neu, die bei aller Offenheit für die architektonische Umsetzung in ihrer städtebaulichen „Körnigkeit“ und im Maßstab mit der real vorhandenen Dimension und Struktur der Stadt korrespondieren.

Estratto dalla relazione di progetto

L'obiettivo principale del progetto consiste nella ricucitura dell'areale ferroviario alle zone centrali di Bolzano e dei Piani, attraverso l'eliminazione della cesura prodotta dalla presenza degli impianti della stazione e delle aree tecniche correlate. L'operazione permette di riqualificare il contesto, tenendo conto anche della possibilità di recuperare alla funzione urbana le aree tecniche e quelle dedicate al trattamento delle merci, per le ultime delle quali è previsto lo spostamento in un terminale dedicato 15 km più a sud della città. La funzione merci dello scalo urbano è comunque garantita dalla presenza di due binari di servizio in stazione. Il fine di ricucitura urbana viene conseguito introducendo un'elevata permeabilità del fascio dei binari, realizzata con lo sfalsamento del piano di stazione rispetto al piano della rete stradale. La decisione di optare per un impianto sopraelevato rispetto al terreno, rispettando ovviamente le pendenze ammissibili in linea e in stazione e pensando gli elementi stradali che sottopassano il corpo dell'impianto ferroviario stesso, è stata dettata da alcune condizioni al contorno, ovvero la prescrizione di innalzamento minimo di 1,5 metri (rispetto agli attuali 270 metri circa) della quota del ponte sull'Isarco a sud-est e la necessità di rientro in linea a nordovest (con quote nell'ordine dei 280 metri). Dal punto di vista planimetrico si è optato per l'abban-



2

dono dell'attuale percorso, piegando da ovest verso est immediatamente dopo aver scavalcato l'Isarco con un nuovo ponte. Entrambe le decisioni, ovvero la realizzazione del nuovo ponte e la modifica della giacitura dell'impianto, oltre che da scelte di funzionalità urbanistica, discendono dalla necessità di garantire la continuità del servizio ferroviario utilizzando gli impianti esistenti durante il periodo di realizzazione del nuovo corpo di stazione. Il nuovo ponte, inoltre offre l'opportunità di ospitare tre binari, e quindi di separare il traffico della linea di Merano da quella del Brennero. Nel tracciamento planimetrico sono state adottate le misure necessarie a minimizzare l'impatto acustico sul circondario in fase di esercizio. Da un lato sono stati utilizzati raggi minimi superiori ai 350 metri (raccordati agli allineamenti rettilinei per mezzo di curve di transizione nella forma di parabola cubica) che consentono il contenimento del fenomeno dello sfarfallio del roddigio, dall'altro si è imposto il passaggio dei binari per i treni merci (che viaggiano con maggior frequenza di notte) nella parte più centrale del piano di stazione. Per ciò che concerne gli edifici di ricovero del materiale di trazione, è stata individuata un'area immediatamente ad est della stazione e a nord dei binari, caratterizzata oggi da un significativo livello di degrado ed abbandono. Con tale localizzazione è possibile minimizzare le interferenze tra i movimenti di stazione e la circolazione dei treni, senza aggravio degli oneri di esercizio rispetto ad oggi. In termini altimetrici l'asse della nuova stazione si sviluppa completamente in elevazione tra i punti di inserimento sull'attuale linea. Le pendenze longitudinali sono inferiori o uguali al 12,5‰ in linea e pari al 2‰ in stazione. La configurazione adottata consente di mantenere il piano di stazione tra i 6,5 ed i 7,5 metri

sul livello del terreno e quindi permette di realizzare con estrema semplicità gli elementi stradali sottopassanti che garantiscono la permeabilità tra le diverse parti della città. È inoltre possibile posizionare nel corpo di stazione, sotto il fascio dei binari, attività di varia natura che rendano attrattivo e fruibile il manufatto. Il nuovo impianto di stazione è stato inoltre concepito come nucleo centrale di un sistema più propriamente intermodale, provvedendo all'integrazione tra i diversi modi di trasporto in aree antistanti la stazione. Sono stati individuati alcuni assi stradali cui è stata attribuita la funzione di viabilità principale, destinata essenzialmente al movimento dei veicoli pubblici e privati, sia quelli in attraversamento dell'areale ferroviario sia quelli destinati al nuovo insediamento o da questo prodotti. Il sistema principale della viabilità è organizzato come anello che circonda attorno al nuovo edificato, sottopassando la stazione sia a nord sia a sud in vicinanza delle strutture di accesso al sistema ferroviario, sul quale si attestano le altre strade principali che connettono alla restante parte di rete. Sono così introdotte le opportune alternative all'attuale itinerario via Garibaldi-piazza Stazione-via Renon che verrà interrotto per poter dare vita al sistema "ambientale" del parco antistante la stazione. La rete stradale che arriva dalla città proseguirà fondamentalmente nella nuova zona come misura fondamentale per l'integrazione dei Piani di Bolzano nel complesso urbano. Come conseguenza del nuovo assetto ferroviario e della stazione sopraelevata, nascono nuovi quartieri edificati che corrispondono, anche nella loro piena apertura verso la realizzazione architettonica, nel loro carattere urbano e nella loro scala, alla struttura e dimensione realmente esistente della città.



3



4



5

- 3 Phase 2/fase 2
- 4 Phase 3/fase 3
- 5 Phase 4/fase 4
- 6 Nutzungsverteilung/
distribuzione funzionale
- 7 Straßennetzwerk/
sistema viario
- 8 Oberflächenwasser-
system/sistema delle
acque superficiali

- | | |
|--|--|
| 1. Stazione/stazione autobus | 1. Bahnhof/Bushaltestelle |
| 2. Centrale energetica/tecnologica | 2. Energiezentrale |
| 3. Sala congressi | 3. Veranstaltungshalle |
| 4. Centro commerciale/Retail | 4. Shopping Mall/ Retail |
| 5. Hotel | 5. Hotel |
| 6. Uso misto (Retail/Ufficio/Residenza/ Polo di ricerca tecnologica universitaria, Fraunhofer...) | 6. Mixed Use (Retail/Büro/Wohnen/ Univ. Institute, FHG...) |
| 7. Ufficio | 7. Büro |
| 8. Residenza (Ufficio PT, Ambulatori, Registri di vicinato) | 8. Wohnen (im EG Büro, Praxen, Einzelhandel) |
| 9. Commerciale/Ufficio/Sport/Deposito locomotive | 9. Gewerbe/Büro/Sport/Lokschuppen |
| 10. Servizi Pubblici | 10. Öffentliche Einrichtungen |



6

- Strada Principale
Hauptstraßen
- Strada Secondaria
Nebenstraßen



7



8



9

9 Nordseite des Gleiskörpers, innerer Bahnhofplatz, Blick nach Westen / vista verso ovest della parte Nord dei binari e della piazza interna della stazione

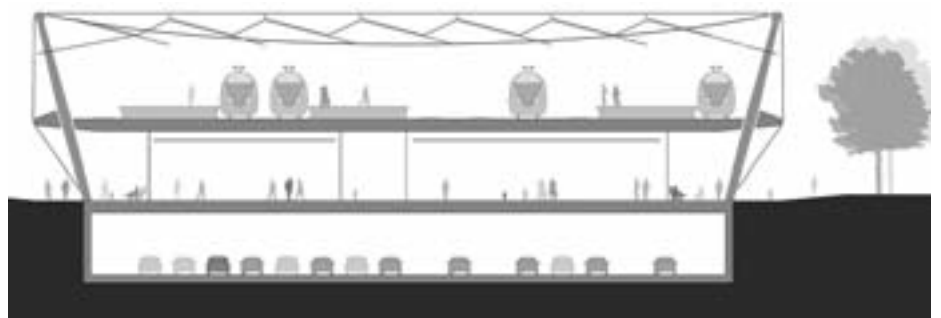
10 Schemaschnitt an größter Breite / sezione schematica del fascio binari nel punto più largo

11 Bahnsteige / piano piattaforma binari

12 Funktionen im EG / distribuzione funzionale PT

13 Detail Busbahnhof / dettaglio stazione autobus

14 Untergeschoss / pianta piano interrato



10



11



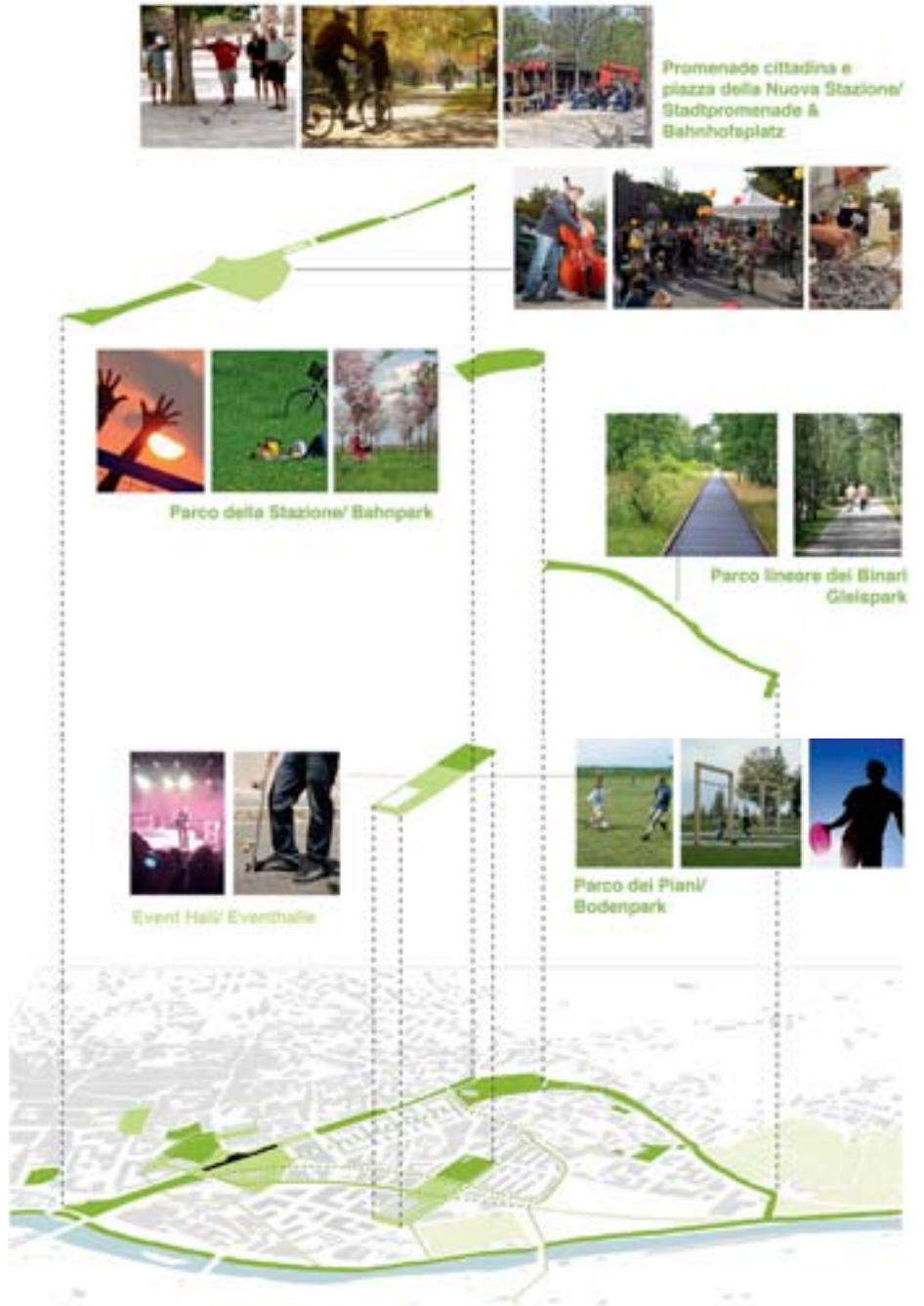
12

| | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. Accesso biglietteria Stazione 2. Sala Attesa - biglietteria automatica 3. Stazione autocorriere 4. Deposito bagagli - ufficio turistico 5. Polizia ferroviaria vigili del fuoco pronto soccorso 6. Centro commerciale Gastronomia 7. Locale servizi tecnici e amministrativi 8. Taxi, Sosta temporanea 9. Fermata degli autobus, posteggio autocorriere 10. Biciclette | <ul style="list-style-type: none"> 1. Zugang Bahnhof Schalterhalle 2. Wartebereich Ticketautomaten 3. Busbahnhof 4. Gepäckaufbewahrung, Reisebüro Post- und Bankdienst 5. Bahnpolizei Feuerwehr Mittlerecke Erste Hilfe 6. Shopping Strip Gastronomie 7. Technisches Verwaltungszentrum der Bahn 8. Taxi, Vorfahrt 9. Bushal, Busparplätze 10. Fahrrad |
|--|--|

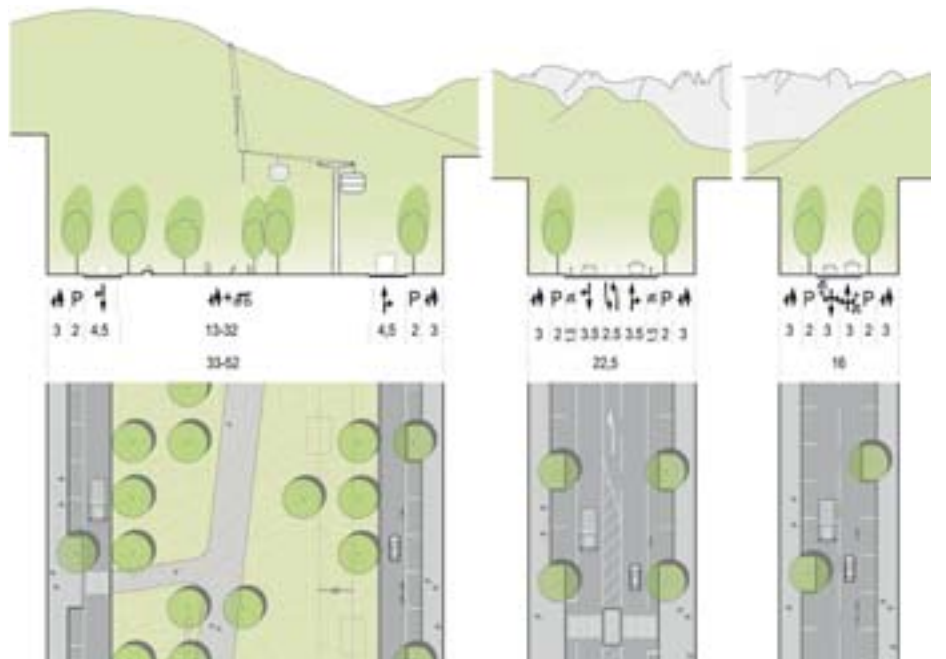
13



14



15

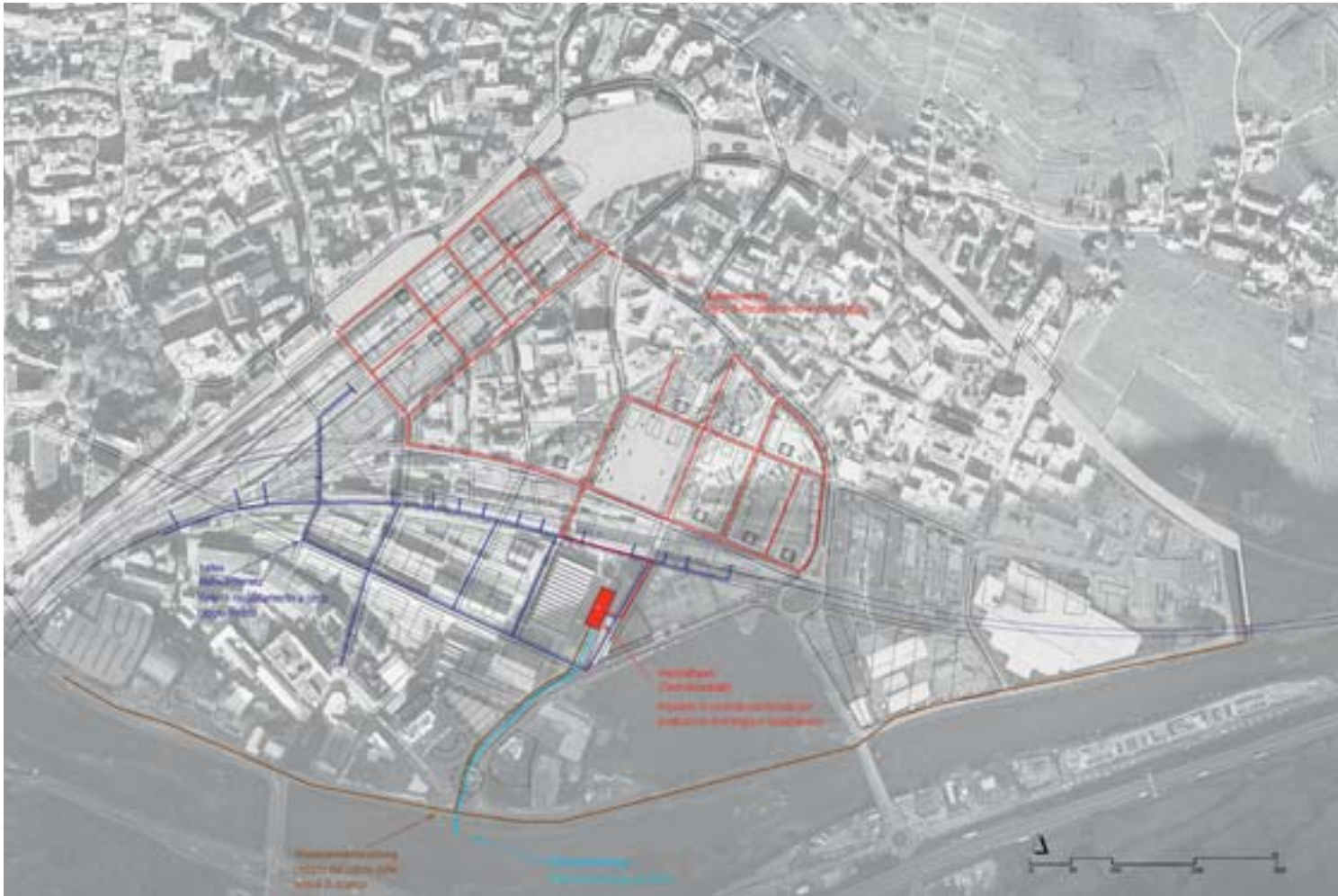


- 15 Freiflächensystem/ sistema degli spazi aperti
- 16 Profil 1/profilo 1
- 17 Profil 2/profilo 2
- 18 Profil 3/profilo 3
- 19 Konzept für die Energieversorgung/ schema del concetto energetico
- 20 Solarenergienutzung/ utilizzo dell'energia solare
- 21 Null-Primärenergie und 2. Null CO₂-Energieversorgung/Zero-Energia primaria e 2° fabbisogno energetico a zero emissione CO₂

16

17

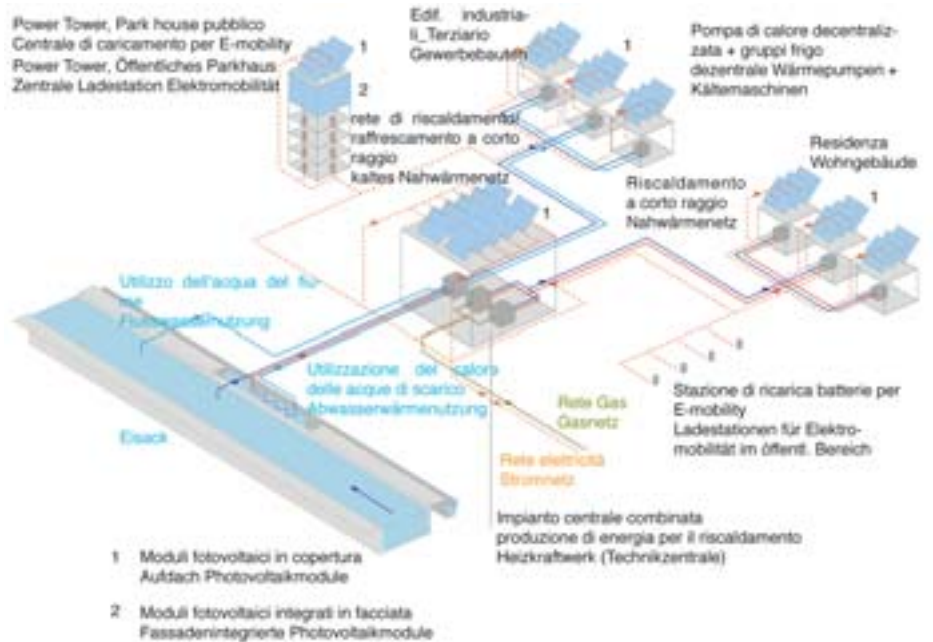
18



19



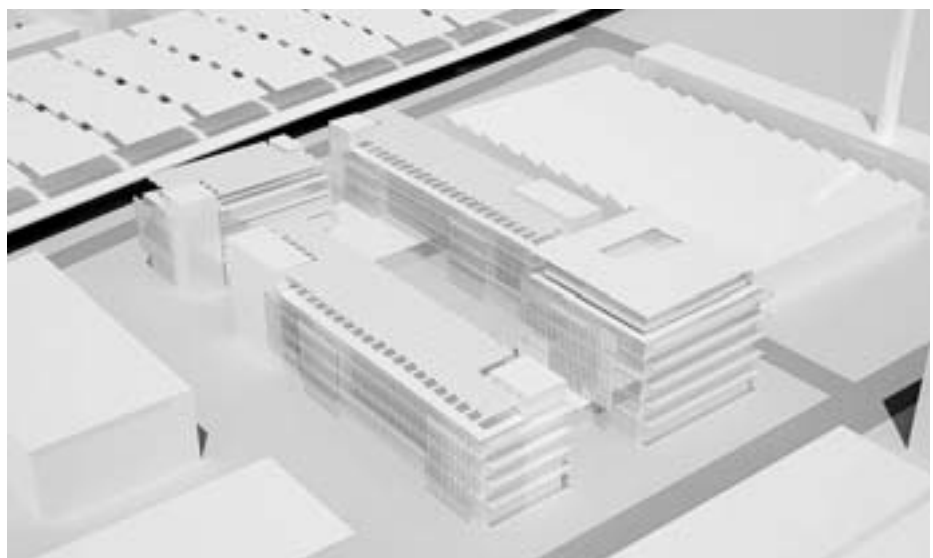
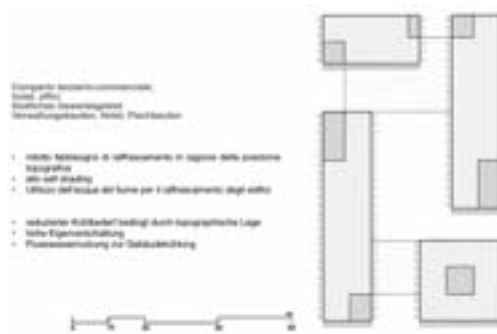
20



21



24



25

3. Preis/3° Premio

Stefano Boeri Architetti

(Italien/Italia)

Battle I Roig Arquitectes

R. Burdett

M. Kaiser

S. Recalcati

P. Plattner

M. Torresi

E. Mezzanotte

M. Molon

Berater, Mitarbeiter/
consulenti, collaboratori:

G. Dichgans

269.968,00 m²

Geplante BGF einschl. der beibehaltenen existierenden BGF, aussch. unterirdische Strukturen/ SLP progetto incluso esistente mantenuto, escluso interrati

870.903,00 m³

Geplantes Volumen einschl. des beibehaltenen existierenden Volumens/volume progetto, incluso esistente mantenuto

97.551,00 m²

Geplante überdachte Oberfläche einschl. der beibehaltenen bestehenden Fläche und Bahnsteigüberdachungen/superficie coperta progetto, incluso esistente mantenuto e pensiline

3,09 m²/m²

Territorialer Index des Projektes/ indice territoriale progetto

40.379,00 m²

Handel/commercio

61.249,00 m²

Dienstleistungssektor/terziario

211.607,00 m²

Wohnbauten/residenziale

4.537,00 m²

Hotel

12.645,00 m²

Tagungsstätten/congressuale

34.156,00 m²

Handwerksbetriebe/artigianale

19

Höchstanzahl Stockwerke/ numero massimo piani

6.821

Theoretische Einwohnerzahl für Wohngebiet und Dienstleistungssektor, 1 Einwohner je 40 m²/ abitanti teorici su residenziale e terziario, un abitante ogni 40 m²

Stefano Boeri Architetti

Auszug aus der Projektbeschreibung

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

Eingang nach Bozen geschaffen: ein Gebäude mit drei vertikalen Flügeln, welches mit seiner plastischen Präsenz einen räumlichen Fluchtpunkt für die am Verdiplatz zusammenführenden Achsen darstellt. Außerdem erfüllt das Gebäude die notwendigen Voraussetzungen für einen modernen Bahnhofsbegriff, welcher die Transportfunktion mit der Funktion eines neuen Stadteinganges verbindet, was von hohem wirtschaftlichem und kommerziellem Interesse ist. Der neue Standort des Bahnhofes ermöglicht außerdem die Realisierung eines zweiten großen Stadterneuerungsprojektes: den Bau eines großen linearen Parks, welcher den Fluss näher bringt, entlang des Stadtzentrums verläuft und eine direkte Verbindung zu den umliegenden Hügeln herstellt. Ein grüner Boulevard, welcher als Schnittstelle zwischen der Altstadt und der neuen Stadt Bozen die Grenzen zur ersten hin neu definiert und die Grünstruktur der zweiten bestimmt. Der Vorschlag unserer Gruppe, dessen Hauptaugenmerk auf der Verschiebung der Zugtrasse liegt (mit der daraus resultierenden Verlegung des Bahnhofes in die Nähe des Verdiplatzes), bietet zusätzlich zur Verbesserung der essenziellen Geometrie für das Funktionieren der Bahnlinie die Möglichkeit, die bisher von den Bahngleisen getrennten Stadtteile städtebaulich und architektonisch wieder zusammenzuführen. Dem System der physischen und funktionellen Beziehungen innerhalb der









1-2

Stadt werden somit weite Flächen zurückgegeben, welche derzeit eine Diskontinuität im städtischen Gefüge darstellen, und eine adäquate und geordnete Entwicklung unterbinden. Insgesamt beträgt die Länge der neuen aufgeständerten Eisenbahntrasse vom Austritt aus dem Virgltunnel bis zum Anschluss an die bestehende Linie ungefähr 2,1 Kilometer. Der erste Teil davon auf einer Höhe von +6,50m garantiert ebenerdig ein Lichtraumprofil von 5,00m, was ausreichend ist für die im Bahnhofsbereich untergebrachten Funktionen: nicht nur Fahrkartenschalter, Infostand, Wartesaal usw., sondern auch der neue Autobusbahnhof und Taxistände, um das von der Ausschreibung gewünschte Mobilitätszentrum unterzubringen. Eine Verkehrsberuhigung der Garibaldistraße und des Bahnhofplatzes wird durch die neue Straßenachse im Süden des Bahnhofs möglich. Diese Trasse stellt eine gute Alternative zur bisherigen Streckenführung dar (es befinden sich hier die Zufahrten zu den zwei Stockwerken der unterirdischen Parkplätze, unterhalb des Bahnhofes) und ermöglicht die Einfahrt in die Stadt sowohl von Süden als auch von Rentsch her. Während die städtebauliche Planung mit dem Slogan „Auf Gebautem bauen“ zusammengefasst werden kann, stellen auf architektonischer Ebene neue Technologien, Energieeinsparung, Einbindung in den Bestand und Materialwahl die Schlüsselwörter dar, welche unseren Projektvorschlag bestimmen. Mit Ausnahme des dreiteiligen nach oben strebenden Gebäudes, das neben dem neuen Bahnhof steht (als

neues Wahrzeichen und Tor zur Stadt gedacht), fügen sich alle anderen Gebäude zurückhaltend und respektvoll in den städtebaulichen Kontext ein. Es wurde versucht, diese harmonisch in der urbanen Morphologie und in die bestehenden Bautypen einzugliedern: auf Grund dessen wurden Höhen, Volumina, Ausrichtung, Typologie und Funktionen der Baukörper jeweils einzeln evaluiert, mit dem Ziel, einen neuen Stadtteil zu errichten, der sich integriert und in Beziehung zum bestehenden Stadtgefüge tritt. Der neue Park verläuft entlang des neuen und alten Bahnhofsgeländes, wobei die bestehende Bahnhofshalle erhalten bleibt und mit anderen öffentlichen Gebäuden in diesem Bereich vernetzt wird.

Estratto dalla relazione di progetto

Il nostro progetto propone il potenziamento del centro storico e l'ordinamento delle aree di crescita urbana. Per fare questo si è assunta l'ipotesi di rivedere la giacitura dei binari ferroviari (spostandoli più a sud), scegliendo però una diversa collocazione della stazione, immaginata parallela a quella esistente e disposta a ponte sull'Isarco, con l'accesso principale pedonale in prossimità della piazza Verdi (terminale urbano della via Alto Adige per chi proviene dalla centrale piazza Walther) ed un accesso secondario sull'attuale via del Macello (rivolto alle nuove funzioni terziarie e commerciali ed in corrispondenza degli accessi carrabili ai parcheggi interrati) su cui arrivano autobus e taxi. In questo modo, il progetto riesce a conservare alla stazione un ruolo di attrattore rispetto alla città, a creare un nuovo luogo centrale prossimo e com-

1 Positionierung/
posizionamento

2 Strategien/strategia

3 Verkehrskonzept/viabilità

4 Grünraumsysteme/
sistema del verde

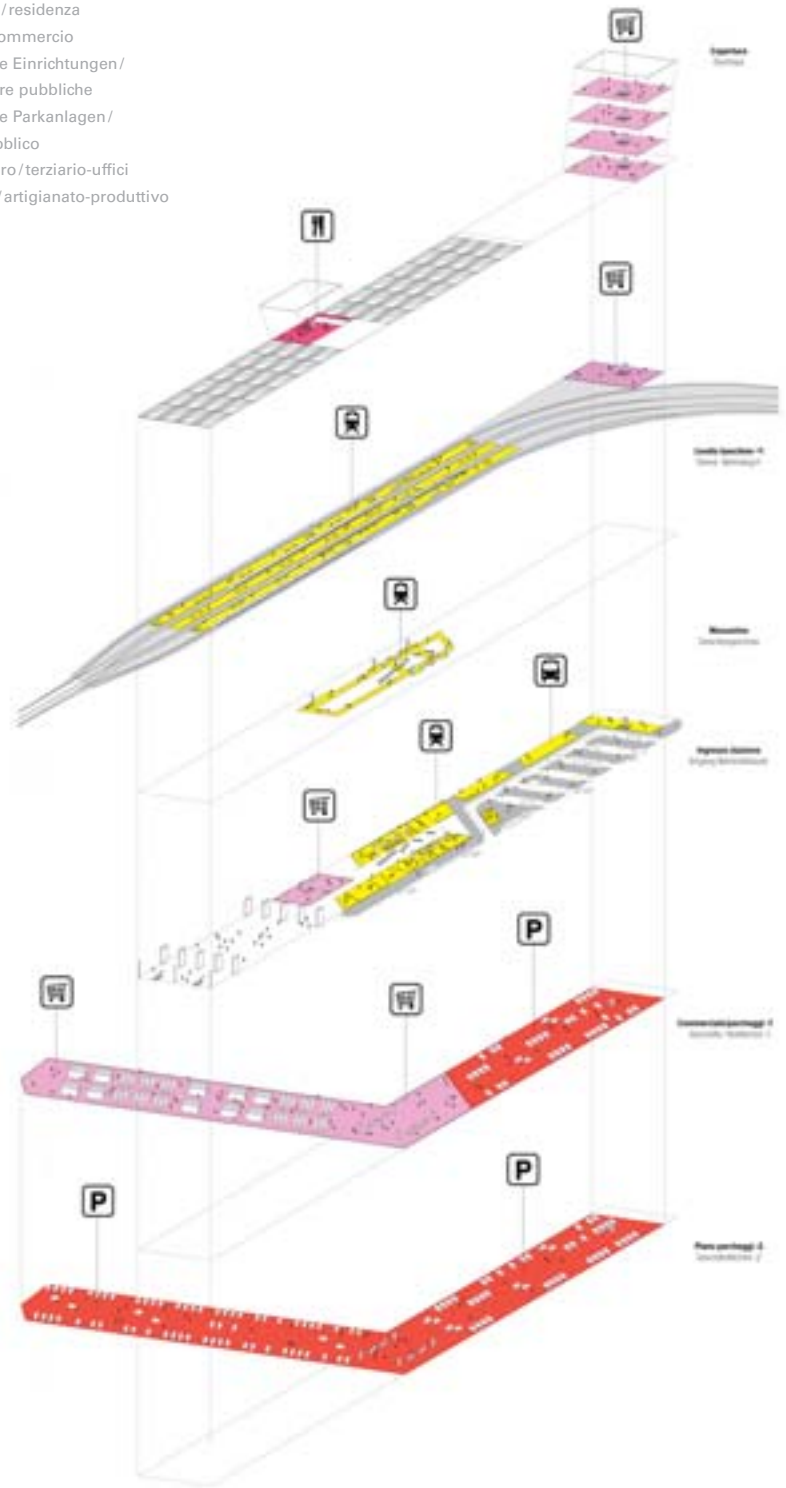


3-4

plementare a quello della piazza e a ricucire due parti di città oggi funzionalmente, fisicamente e tipologicamente separate. La nuova stazione è intesa come una grande infrastruttura intermodale, accessibile dal centro e connessa con gli altri nodi della mobilità territoriale. Si realizza così, al posto di un'area oggi considerata marginale, una nuova porta di accesso a Bolzano: un edificio a tre ali verticali che con la sua presenza plastica funge da riferimento spaziale agli assi che convergono su piazza Verdi ed integra le funzioni trasportistiche della stazione con quelle (ad alto valore economico e commerciale) di una nuova piazza di ingresso alla città. La nuova collocazione della stazione ferroviaria consente, inoltre, di realizzare una seconda grande opera di rigenerazione urbana: la costruzione di un grande parco lineare che collega il fiume, costeggia il centro storico e stabilisce una relazione diretta con il sistema delle alture circostanti. Un boulevard verde che rappresenta l'interfaccia tra il centro storico e la nuova Bolzano: definisce un nuovo limite al primo e stabilisce la struttura della seconda. La proposta del nostro gruppo, forte dello spostamento del fascio dei binari verso sud (con il conseguente trasferimento della stazione nei pressi di piazza Verdi), oltre a garantire quelle migliori geometrie essenziali al funzionamento del tracciato ferroviario, offre l'opportunità di ricucire sotto il profilo urbanistico e architettonico le due parti di città attualmente separate dai binari, restituendo al sistema delle relazioni fisiche e funzionali di Bolzano aree estese che attualmente costituiscono discontinuità del tessuto urbano, impedendone, di fatto, un adeguato e ordinato sviluppo. La lunghezza complessiva del nuovo tracciato ferroviario in viadotto, dall'uscita del tunnel del Virgolo alla riconnessione con la linea storica, è di circa 2,1 chilometri, la cui prima parte, ad una

quota di +6,50m sul piano di campagna, garantisce una luce netta utile di 5m, sufficiente per ipotizzarne un utilizzo per le funzioni connesse alla stazione: non solo biglietterie, informazioni, sala di attesa ecc., ma anche la nuova autostazione ed il parcheggio dei taxi, così da costituire, facilitando le relazioni intermodali, quel "centro della mobilità" auspicato dal bando di concorso. La limitazione al traffico della via Garibaldi e di piazza Stazione è stata possibile grazie alla realizzazione di un nuovo asse stradale a sud della nuova stazione che rappresenta una valida alternativa di tracciato (sulla quale sono presenti gli accessi ai due piani di parcheggi interrati sotto la stazione) capace di mettere a sistema gli accessi in città da sud e da Rencio. Mentre lo slogan urbanistico è riassumibile con la frase "costruire sul costruito", a livello architettonico sono la tecnologia, il risparmio energetico, il rapporto con il contesto, la qualità edilizia e la scelta di materiali costruttivi all'avanguardia le parole chiave che permeano la nostra proposta progettuale. Ad esclusione del manufatto, tripartito e sviluppato in altezza, adiacente alla nuova stazione ferroviaria (immaginato come edificio simbolo e porta di accesso alla città), tutte le altre costruzioni si confrontano in maniera discreta e rispettosa con il contesto urbano, cercando di inserirsi senza creare fratture nella morfologia urbana e nelle tipologie edilizie esistenti: per questa ragione le altezze, i volumi, gli allineamenti, le tipologie e le funzioni sono stati valutati di volta in volta, con l'obiettivo di costruire una nuova parte di città in grado di integrarsi, dialogando, con il tessuto urbano preesistente. Sul nuovo parco si affaccia ora sia la nuova stazione ferroviaria che la parte retrostante dell'attuale fabbricato viaggiatori che viene preservato e messo in rete con gli altri edifici pubblici presenti in questa zona.

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



- 5 Verteilung der Funktionen / distribuzione delle funzioni
- 6 Schnitt / sezione 1
- 7 Schnitt / sezione 3
- 8 Schnitt / sezione 4
- 9 Schnitt / sezione 6
- 10 Schnitt / sezione 6
- 11 Schnitt / sezione 7
- 12 Schnitt / sezione 8

6



7



8



9



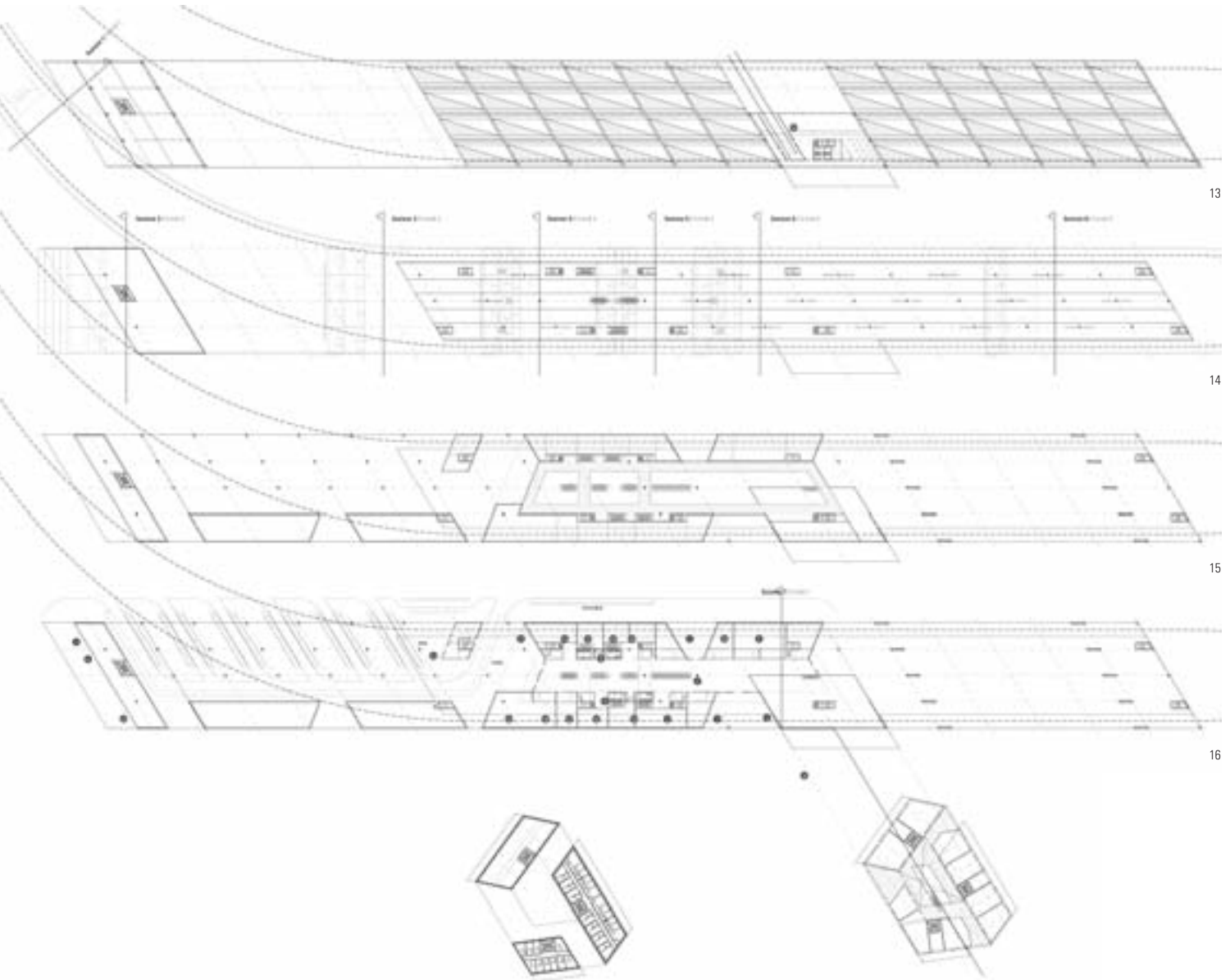
11

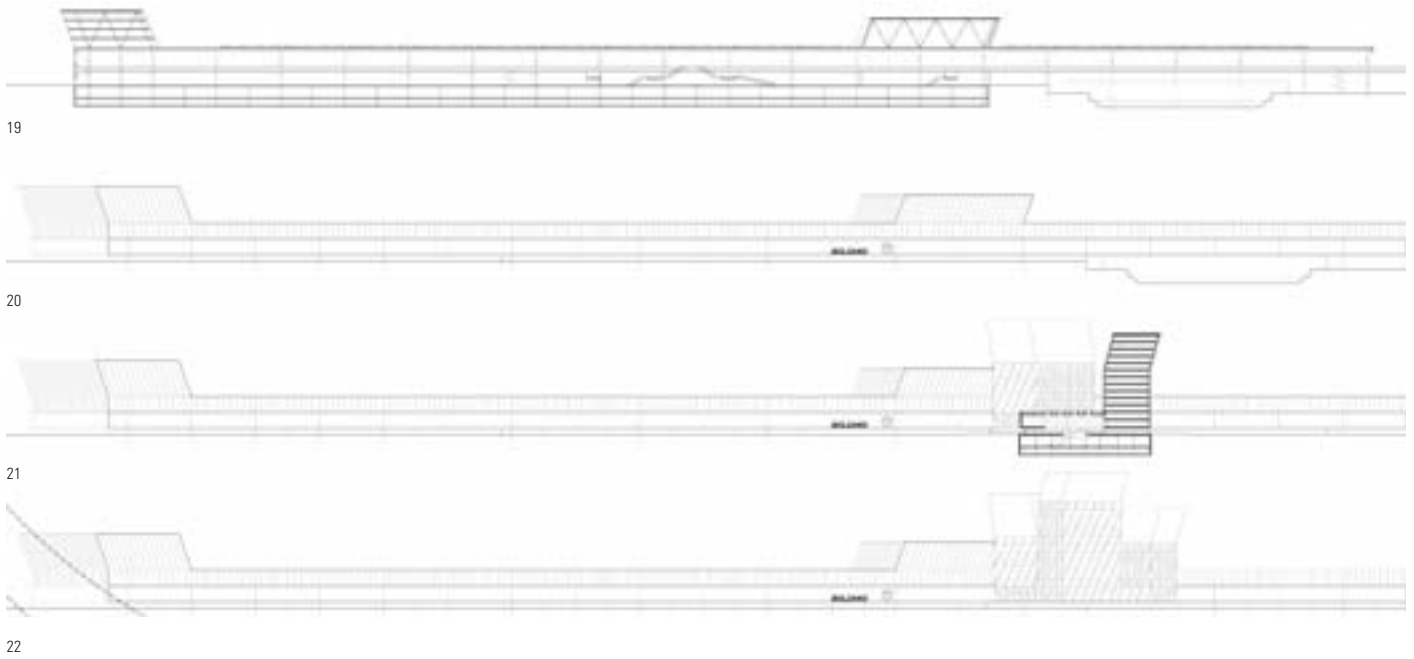


12

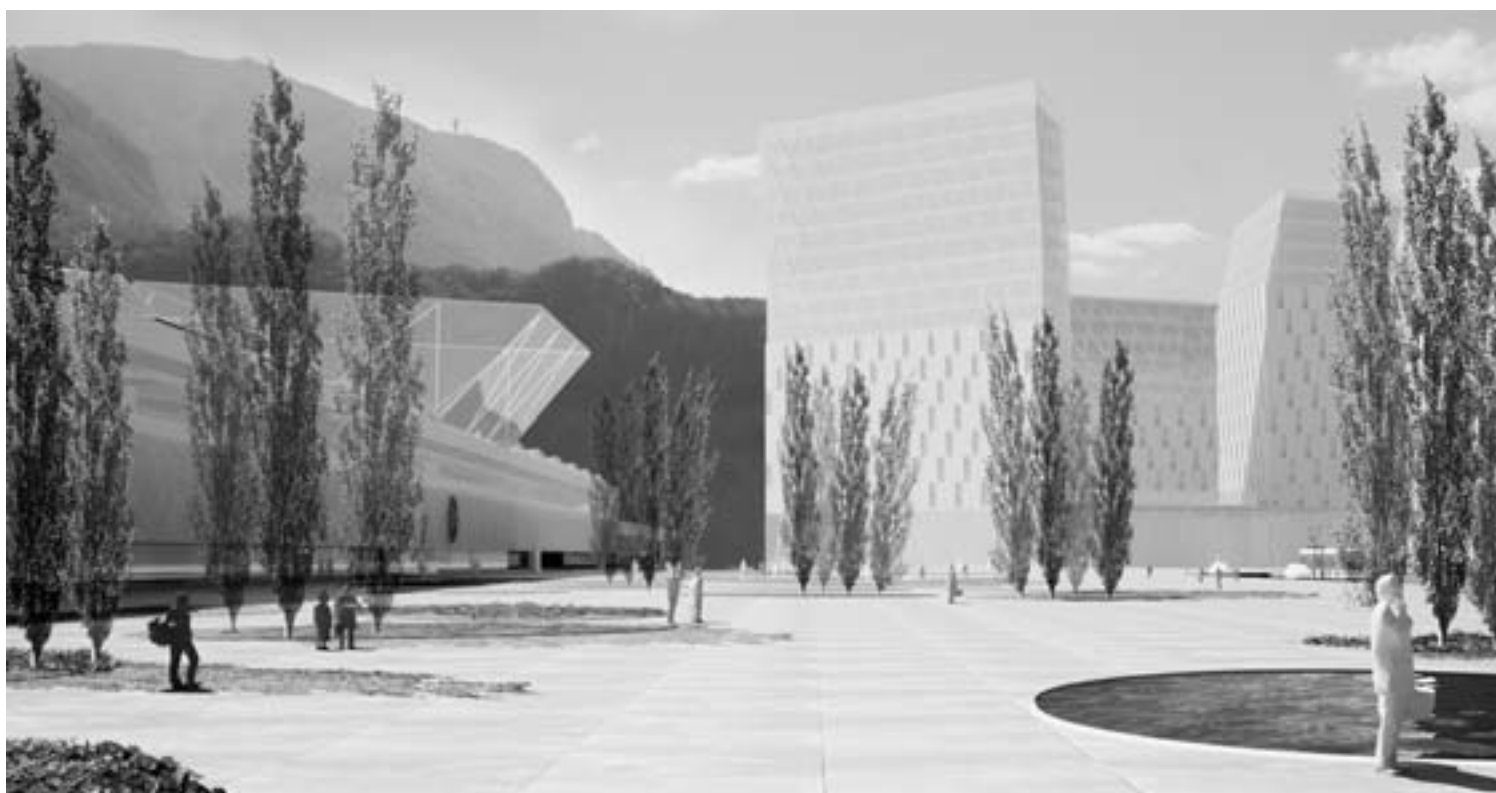


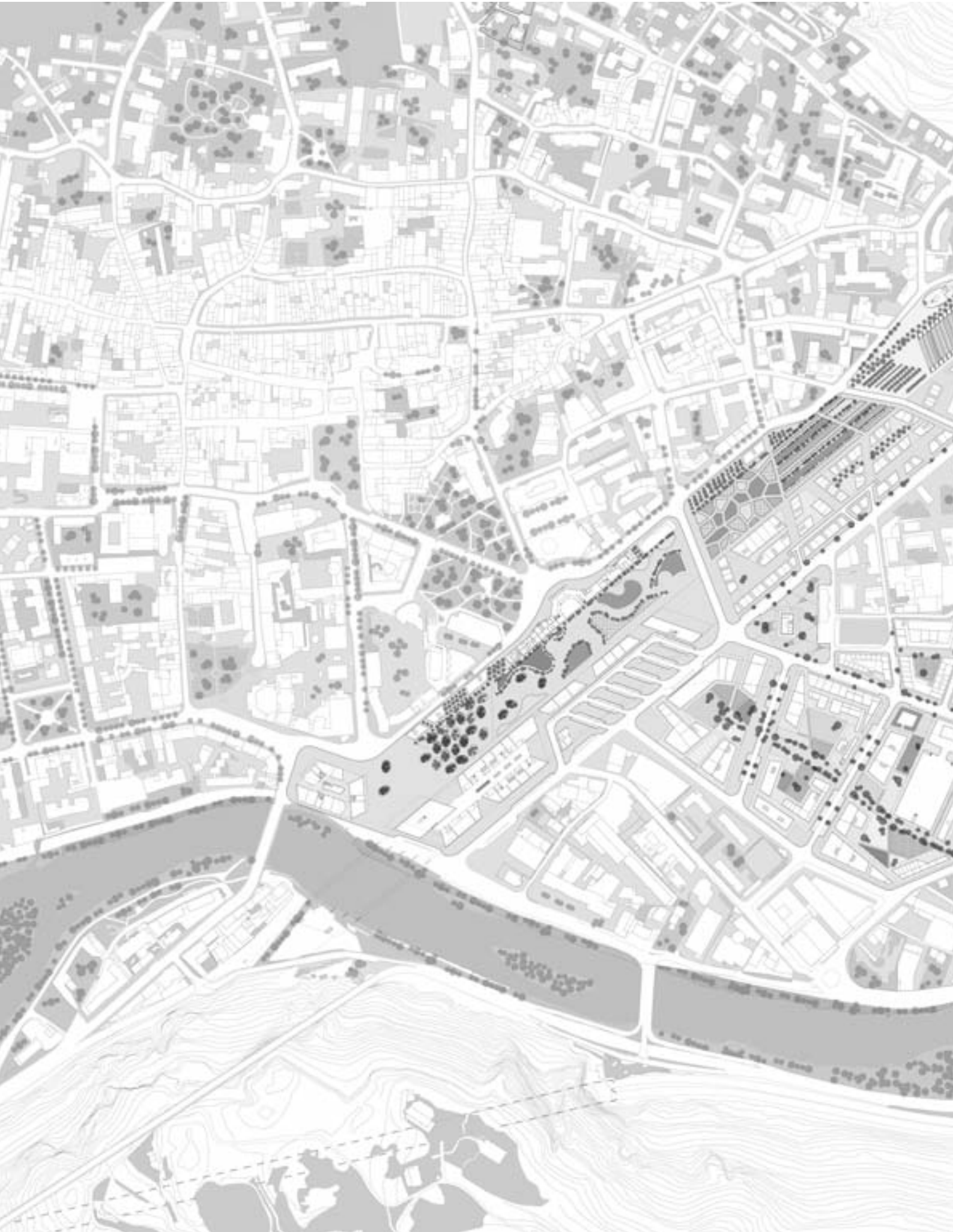
- 13 Dachdraufsicht
Bahnhofsgebäude/
pianta copertura stazione
- 14 Grundriss Bahnsteig-
Ebene/pianta piano del ferro
- 15 Grundriss Zwischenge-
schoss/pianta mezzanino
- 16 Grundriss Erdgeschoss/
pianta piano terra
- 17 Grundriss Regelgeschoss/
pianta piano tipo
- 18 Grundriss Erdgeschoss
Gebäudekomplex Verdiplatz/
pianta piano terra edificio
in piazza Verdi





19 Längsschnitt/
sezione longitudinale
20 Ansicht Bahnhofsgedäude/
prospetto della stazione
21 Schnitt Bürogebäude am
Verdiplatz/sezione edificio
piazza Verdi
22 Ansicht Gebäudekomplex
am Verdiplatz/prospetto
edificio piazza Verdi







Cecchetto & Associati

Cecchetto & Associati s.r.l.

(Italien/Italia)

AUS Architecture&Urban Systems

s.a.g.l.

G. del Mese

SwS Engineering s.p.a.

W. G. Finkbohner

Berater, Mitarbeiter/

consulenti, collaboratori:

A. Fucigna,

G. Gorla

346.100,00 m²

Geplante BGF einschl. der beibehaltenen existierenden BGF, ausschl. unterirdische Strukturen/ SLP progetto incluso esistente mantenuto, escluso interrati

986.700,00 m³

Geplantes Volumen einschl. des beibehaltenen existierenden Volumens/volume progetto, incluso esistente mantenuto

138.531,00 m² *

Geplante überdachte Oberfläche einschl. der beibehaltenen bestehenden Fläche und Bahnsteigüberdachungen/superficie coperta progetto, incluso esistente mantenuto e pensiline

3,44 m²/m²

Territorialer Index des Projektes/ indice territoriale progetto

42.160,00 m²

Handel/commercio

72.310,00 m²

Dienstleistungssektor/terziario

154.000,00 m²

Wohnbauten/residenziale

14.640,00 m²

Hotel

6.100,00 m²

Tagungsstätten/congressuale

31.990,00 m²

Handwerksbetriebe/artigianale

23

Höchstanzahl Stockwerke/ numero massimo piani

5.658

Theoretische Einwohnerzahl für Wohngebiet und Dienstleistungssektor, 1 Einwohner je 40 m²/ abitanti teorici su residenziale e terziario, un abitante ogni 40 m²

* Vom Wettbewerbskoordinator errechnete Werte/valori calcolati dal coordinatore del concorso

Auszug aus der Projektbeschreibung

Um die neue Fußgängerstadt zu realisieren und das zukünftige Stadtzentrum von Bozen neu anzulegen, müssen drei grundlegende Bedingungen erfüllt werden:

1) Das Straßennetz neu anlegen, indem die Ost-West-Durchquerungsströme anders kanalisiert werden, die heute die Straßentrasse der Garibaldi- und Rittnerstraße durch Staus stören, und so gut wie möglich die Möglichkeiten des Bozner Bodens ausnützen, wohin ein Großteil der Automobilströme Richtung Stadtzentrum zusammengeführt werden kann. 2) Organisation des neuen intermodalen Zentrums, um somit zwei wesentliche und strategische Ziele für die Zukunft der Stadt Bozen gleichzeitig zu realisieren: Als Erstes muss der Austausch zwischen Schiene-Auto und Fahrrad in einem einzigen barizentrischen Punkt der Stadt lokalisiert werden, um so die Flüssigkeit und die Überschaubarkeit der Bewegungen zu garantieren und die städtischen mit den regionalen und die nationalen mit den internationalen Strömen zu integrieren, um so die Bedürfnisse der Pendler und Touristen zu optimieren. Zweitens muss das intermodale Zentrum als Teil der neuen verkehrsberuhigten und für das Fahrrad optimierten Stadt geplant werden: Es muss in der Tat wie ein Federball gesehen werden, ein Beschleuniger der städtischen Energien, der in der Lage ist, die Fußgängerbewegungen zwischen

dem Areal der Altstadt, dem Stadtviertel Bozner Boden, das heute gettoisiert und vom Vitalzentrum der Stadt getrennt ist, zu beschleunigen. 3) Die Verlegung der Schienenoberkante in Richtung Süden, um die städtische Front der Garibaldi- und Rittnerstraße bebauen und aufwerten zu können, die ein neuer und „exklusiver“ Teil der tertiären und residentiellen Stadt werden soll. 4) Als letzten Punkt, die Schienenoberkante höher positionieren (+0,50), als sie derzeit ist (sie befindet sich bereits auf ca. +1,20 m über dem Gehsteig der Garibaldistraße). Dadurch ist es möglich, zwei unleugbare Vorteile zu erlangen: Die Neigung der Schienenoberkante zu verringern und so die Abfahrt der Züge Richtung Norden zu begünstigen und vor allem die Durchquerung des Bahnhofs und des intermodalen Zentrums für Fußgänger zu erleichtern. Die Fußgängerunterführung ist in der Tat auf einer Höhe von -2,00 m angesetzt (im Verhältnis zum Bodenniveau der Garibaldi- und Rittnerstraße). Dadurch wird es möglich, Fußgängerrampen mit einer minimalen Neigung von 6% und 8% zu realisieren. Die Aufwertung der Straßentrasse der Garibaldi- und Rittnerstraße, die parallel zur Zugstrecke verläuft, ist ein primäres Ziel des Projektes, das zwei notwendige und einander komplementäre Maßnahmen vorsieht: Das vorhandene Straßenareal, d.h. die Tratte vom Gebäude der Fahrgäste bis zur Einfahrt in die De-Lai-Straße (Zone ZTL), zur Fußgängerzone umfunktionieren







MONTEGGIO DEL PROGETTO SU FOTO AEREA
MONTAGE DES PROJETS AUF DAS LUFTBILD

PROSPETTIVAZIONE TRASVERSALE C.C.
ANSICHTI QUERSCHNITT C.C.



2-3

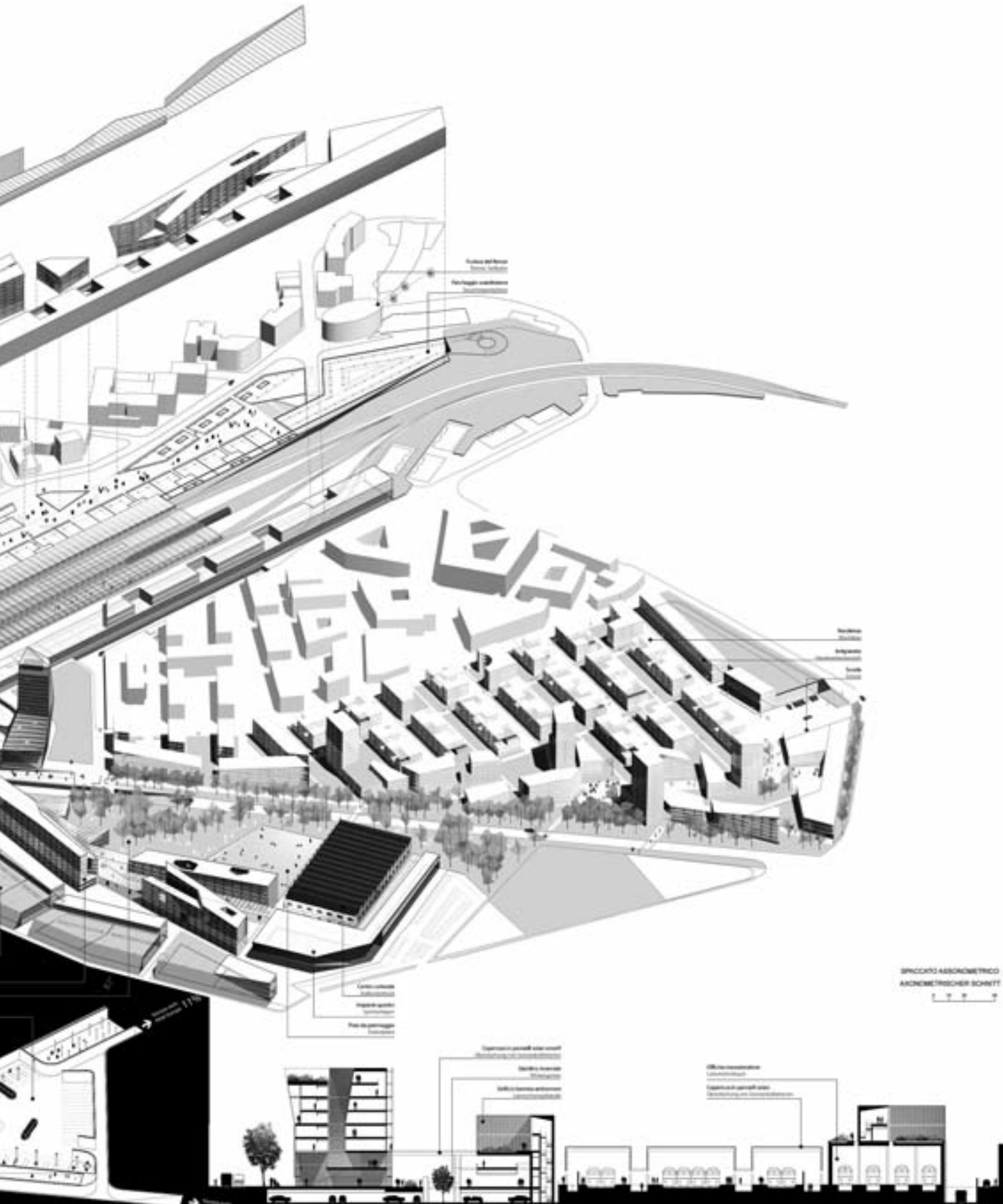
città terziaria e residenziale. 4) Collocare infine il piano del ferro ad una quota superiore (+0,50) a quello attuale (che già si trova a circa +1,20 metri rispetto alla quota del marciapiede pedonale che fiancheggia via Garibaldi). In tal modo si possono ottenere due innegabili vantaggi: ridurre la pendenza del piano del ferro, agevolando la partenza dei treni verso nord, ma soprattutto facilitare l'attraversamento pedonale della stazione e del centro intermodale. Il sottopasso pedonale è infatti impostato a quota -2,00 m (rispetto all'attuale piano di campagna di via Garibaldi e Renon), cosa che consente rampe pedonali con minime pendenze del 6% e 8%. Riquilibrare l'asse viario di via Garibaldi e Renon che corre parallelo alla ferrovia, è obiettivo primario del progetto, che prevede due interventi indispensabili e tra loro complementari: Pedonalizzare l'attuale sedime stradale per il tratto che va dall'edificio Viaggiatori fino all'imbocco di via De Lai (zona ZTL), consentendo l'accesso solo ai residenti e a coloro che devono raggiungere il parcheggio di piazza Walther. Per fare ciò è necessario realizzare un nuovo asse viario in grado di assorbire i flussi urbani ed extraurbani che in senso est/ovest oggi corrono lungo il tracciato di via Garibaldi e Renon. Lo schema viario che proponiamo è semplice: ha una forma ad "epsilon" dove confluiscono due strade, a quattro e due corsie. La prima corre lungo la linea del ferro collegando viale Druso con via Rencio con due nuovi sottopassi stradali. Parzialmente in trincea (per ridurre la pendenza della rampe) il nuovo tracciato accoglierà tutti i flussi che attualmente scorrono su via Garibaldi e Renon. Consente un facile accesso al piano seminterrato del centro intermodale, dove è collocata la nuova stazione dei bus extraurbani. Il secondo tracciato collega viale Druso con via Macello fino a raggiungere ponte Campiglio. Su questo nuovo tracciato si potranno incanalare tutti i flussi veicolari che corrono lungo l'arginale e vogliono entrare nel centro urbano. Il centro intermodale ha una importanza strategica per il futuro assetto del centro di Bolzano. Il centro è di fatto la cerniera, l'anello di congiunzione, il filtro che mette in connessione il centro storico con il futuro

centro-città posto oltre la ferrovia. Il centro intermodale concentra attorno alla stazione passeggeri, in un raggio di non più di 80 metri, tutti i flussi pedonali generati dai diversi terminali: i viaggiatori dei treni regionali, nazionali e internazionali, gli utenti dei vagoni della S-Bahn, coloro che usano i bus urbani e i taxi, oltre ai ciclisti e agli utenti del tram e dei bus extraurbani che escono dalla nuova stazione delle autocorriere. Il centro intermodale è "passante", con due affacci urbani dello stesso peso: uno verso il centro storico dove si concentrano i flussi a carattere locale ed urbano, l'altro verso l'area dei Piani, dove confluiscono i principali flussi veicolari ed i bus extraurbani. I due "affacci urbani", urbano ed extraurbano, si saldano all'interno del nuovo centro intermodale, che assume il carattere di un vero e proprio percorso urbano con negozi, bar e ristoranti, giardini d'inverno, info-point, urban center, tourist information.

1 Fußgängerstadt/
città pedonale
2 Verkehr/viabilità
3 Öffentl. Verkehr/
trasporto pubblico



4 Grundriss Dachgeschoss
Funktionen/planimetria
piana coperture funzioni



SPICCATO ASSONOMETRICO
ARZONOMETRISCHER SCHNITT



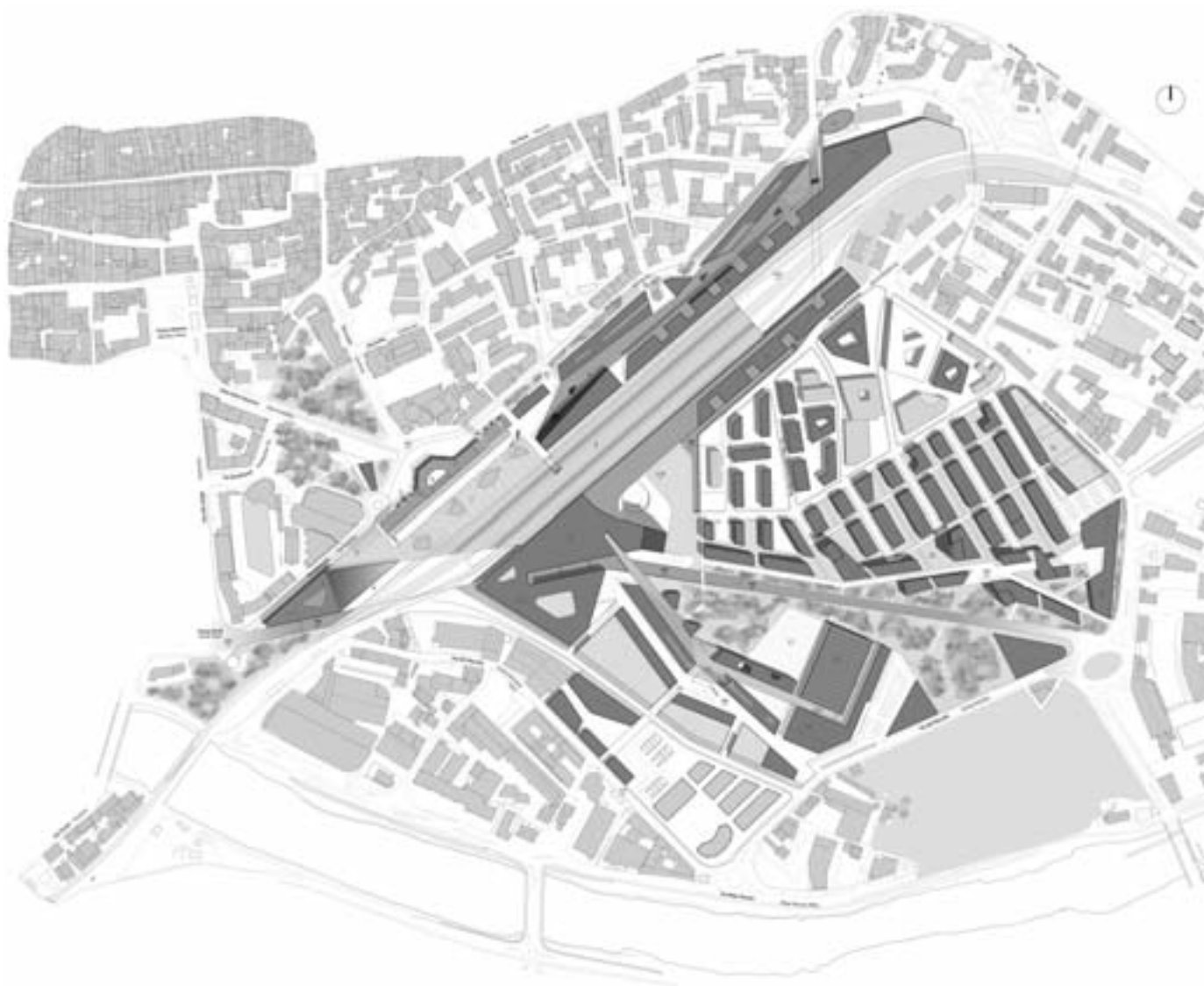
- Spazio verde
 - Pista ciclabile
 - Parcheggio

- Spazio verde
 - Pista ciclabile
 - Parcheggio

- Spazio verde
 - Pista ciclabile
 - Parcheggio

PROSPETTO / SECTION TURRESBABEL 86
 ANSOHN / SCHNITT 86





6

5 Ansicht-Längsschnitt
Rittner-Garibaldistraße/
prospetto-sezione longitudinale
via Renon e Garibaldi
6 Lageplan/planimetria



Cruz y Ortiz arquitectos

Cruz y Ortiz arquitectos S.L.P.
 (Spanien/Spagna)
 Euroestudios SL
 Local 4 SL
 Studio EXiT Architetti Associati

357.145,00 m²

Geplante BGF einschl. der beibehaltenen existierenden BGF, ausschl. unterirdische Strukturen/ SLP progetto incluso esistente mantenuto, escluso interrati

1.282.622,00 m³ *

Geplantes Volumen einschl. des beibehaltenen existierenden Volumens/volume progetto, incluso esistente mantenuto

87.949,00 m² *

Geplante überdachte Oberfläche einschl. der beibehaltenen bestehenden Fläche und Bahnsteigüberdachungen/superficie coperta progetto, incluso esistente mantenuto e pensiline

4,47 m²/m²

Territorialer Index des Projektes/ indice territoriale progetto

74.764,00 m²

Handel/commercio

55.934,00 m²

Dienstleistungssektor/terziario

124.298,00 m²

Wohnbauten/residenziale

0,00 m²

Hotel

0,00 m²

Tagungsstätten/congressuale

0,00 m²

Handwerksbetriebe/artigianale

15

Höchstanzahl Stockwerke/ numero massimo piani

4.506

Theoretische Einwohnerzahl für Wohngebiet und Dienstleistungssektor, 1 Einwohner je 40 m²/ abitanti teorici su residenziale e terziario, un abitante ogni 40 m²

* Vom Wettbewerbskoordinator errechnete Werte/valori calcolati dal coordinatore del concorso

Auszug aus der Projektbeschreibung

Der Entwurf sieht vor, die Rolle des bestehenden Bahnhofes als „Tor zur Stadt“ erneut zu stärken, ein neuer Brennpunkt in der Stadt nicht nur für die Reisenden, sondern vor allem auch für die Bewohner. Zugleich wird die Maßnahme als zentraler Ausgangspunkt für die Stadterneuerung des Bozner Bodens und Rentsch gesehen. Der Erhalt des aktuellen Standortes ist von großer Bedeutung für das historische Gedächtnis und das sensible Gleichgewicht innerhalb einer gewachsenen Struktur. Ziel ist es, den aktuellen Bahnhof in einen modernen und funktionalen intermodalen Verkehrsknoten zu verwandeln, in dem die verschiedenen Verkehrsmittel geordnet und effizient miteinander verknüpft werden. Das parallel zu den Gleiskörpern angelegte Bahnhofsgebäude in Bozen weist die typischen Probleme einer Durchgangsstation auf: ein einziger Zugang zum Stadtzentrum und fehlende Verbindungen zu den umgebenden Stadtteilen. Der erste Eingriff sieht vor, alle Verkehrsbeziehungen in das Bahnhofsinnere einzubinden, um den Bahnhofsvorplatz vom Verkehrsaufkommen zu befreien. Das alte Bahnhofsgebäude wirkt als Filter zwischen Innen und Außen: das Erdgeschoss soll weitestgehend geöffnet werden, um an verschiedenen Stellen Aus- und Eingänge zum neuen intermodalen Verkehrszentrum und seinen erforderlichen institutionellen und administrativen Bereichen zu ermöglichen. Das neue

intermodale Verkehrszentrum entsteht direkt hinter dem bestehenden Bahnhofsgebäude in einem angehobenen Baukörper, der die vorhandene unterirdische Erschließungspassage der Bahnstrecke ersetzt. Der Zugang zu den unterschiedlichen öffentlichen Verkehrsmitteln und ihren entsprechenden kommerziellen Einrichtungen wird (über Rolltreppen und Aufzüge) von der oberen Ebene aus erleichtert. Im unteren Bereich des Baukörpers befinden sich, in vier verschiedene Zonen gegliedert, alle Verkehrsflächen für den öffentlichen und privaten Transport. Im Abschnitt 1 befinden sich die Taxihaltbuchten und die Haltestellen der städtischen Busse. Im Abschnitt 2 liegen die sechs Bahnstrecken und die beiden Güterverkehrsstrecken, die über die obere Ebene des neuen Baukörpers über Rolltreppen und Aufzüge erreicht werden. Im Abschnitt 3 wird der regionale Busbahnhof mit seinen erforderlichen Parkflächen untergebracht. Im letzten Abschnitt 4 befinden sich die Pkw-Vorfahrt mit einem „Kiss and Ride“-Bereich und die Ein- und Ausfahrt zur Tiefgarage. Die neue Anordnung ermöglicht eine deutliche Trennung der verschiedenen innerstädtischen und überregionalen Verkehrsbewegungen, die Auswirkungen im umgebenden Maßstab hat. Die interregionalen Busse fahren den Bahnhof von Süden aus an (über die Virgil- und die Kampill-Brücke), müssen somit nicht mehr die Altstadt queren und sind schneller ans äußere Straßennetz angebunden. Auf diese Weise kann die Verkehrs-





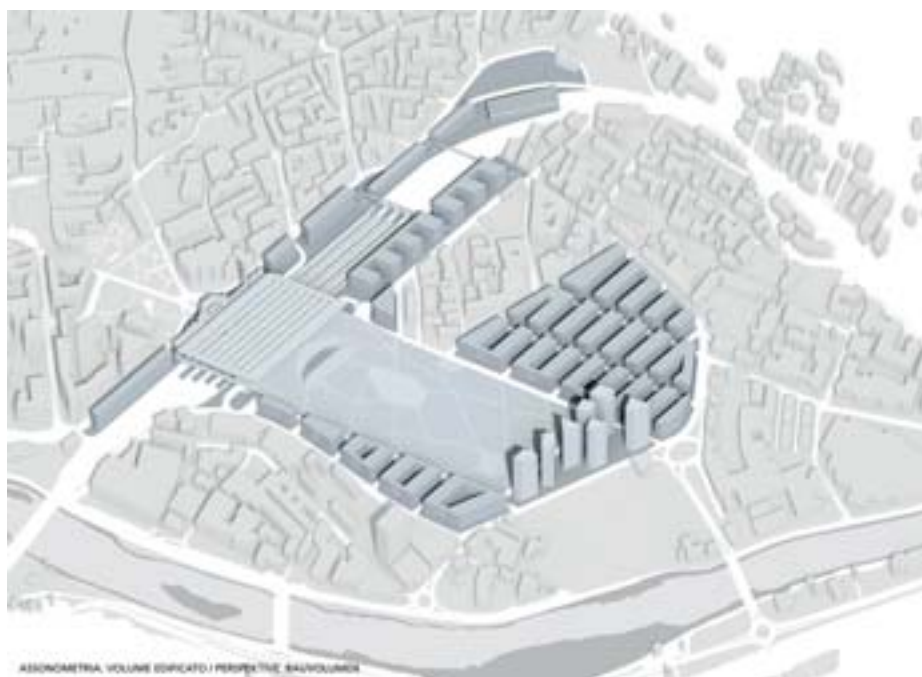


menge auf den innerstädtischen Straßen verringert werden, die außerstädtischen Verbindungen bleiben auf den Umgehungsstraßen. Der private Pkw-Verkehr wird ebenfalls von Süden eingeleitet, lässt den Bahnhofplatz frei und bietet Platz für einen angemessenen, neuen „Kiss and Ride“-Bereich. Die Tiefgaragen im Süden nutzen die alte unterirdische Erschließungspassage der Bahngleise mit dem Bahnhofsgebäude als bequeme und schnelle Fußgängeranbindung zur Altstadt. Der neue Bahnhof markiert den Beginn der städtischen Wieder-Verknüpfung, benötigt aber eine zusätzliche Attraktion, um die Chancen der Entwicklung eines lebendigen, neuen Stadtquartiers zu erhöhen und auch das Interesse der anderen Stadtteile Bozens auf sich zu ziehen. Das Projekt sieht eine große städtische Grünfläche vor, einen Park mit 74.000m², in zentraler Lage zum Viertel Bozner Boden. Damit können die bestehenden städtebaulichen Maßstabssprünge aufgefangen werden. Im städtischen Maßstab antwortet dieser Park auf den Grünflächenmangel im gesamten östlichen Stadtgebiet von Bozen, inklusive Altstadt. Er unterstützt die von der Stadtverwaltung geplante östliche Erweiterung der Nord-Süd Achse längs des Flusses Eisack. Im lokalen Maßstab stellt der Zentralpark ein einzigartiges und untrennbares Element mit dem neuen Intermodalknoten dar und erreicht eine städtebauliche Verbindung zwischen Altstadt und dem Viertel Bozner Boden. Das Ziel der Grünflächenplanung ist die Integration des Mobilitätszentrums in diesen Freiraum. Der Mobilitätsgedanke wird im Park durch seine offene und durchlässige Gestaltung in und aus allen Richtungen übernommen, er stellt Sichtverbindungen zwischen Bahnhof und umgebender Landschaft her. Die Gestaltung sieht eine organische Ordnung vor, die beabsichtigt, das landwirtschaftliche Umland Bozens mit dem städtischen Raster zu kontrastieren und über die Grünverbindungen miteinander zu verknüpfen.

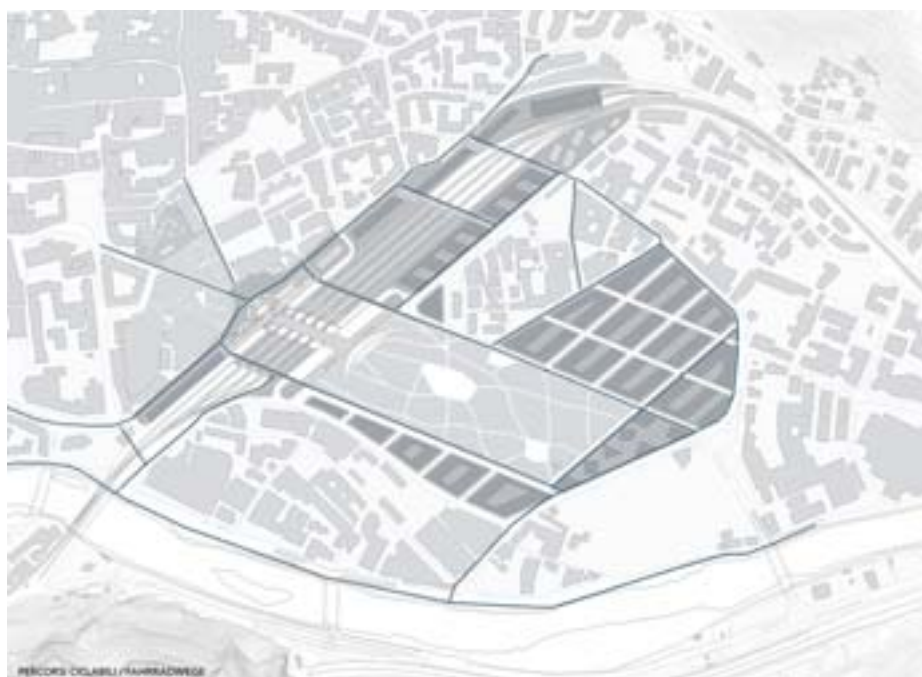
Estratto dalla relazione di progetto

La proposta progettuale vuole riproporre, per la stazione, il suo ruolo di porta di accesso alla città non solo per i passeggeri ma soprattutto quale nuovo punto focale per i cittadini e punto di partenza per la rigenerazione urbana dei quartieri Piani e Rencio.

Il mantenimento della sua posizione attuale è fondamentale per non intaccare i delicati equilibri che si sono instaurati nel tempo con il tessuto storico. Lo scopo è quindi trasformare l'attuale stazione in un moderno ed efficiente nodo intermodale in cui i vari sistemi di trasporto trovino una loro concatenazione ordinata e funzionale. Parallela ai binari del treno, l'attuale stazione di Bolzano presenta i problemi tipici di una stazione di passaggio: un solo affaccio verso la città e la mancanza di collegamento con aree limitrofe. La proposta è quella di renderla accessibile su due fronti mantenendo l'accesso da nord e realizzando quello dal quartiere Piani. Il primo intervento è quello di inglobare tutti i flussi della mobilità all'interno dell'edificio della stazione in modo da liberare la piazza antistante dalla congestione veicolare. L'edificio attuale della stazione assume il nuovo ruolo di filtro tra esterno e interno: il piano terra viene reso il più permeabile possibile facilitando in più punti l'accesso e l'uscita dal nuovo centro intermodale e ospitando le necessarie funzioni amministrative e istituzionali. Il nuovo centro intermodale si sviluppa subito oltre l'edificio esistente dove un corpo sopraelevato sostituisce l'attuale passaggio sotterraneo di accesso ai binari favorendo (attraverso scale mobili e ascensori) l'accesso ai vari servizi del trasporto pubblico e ospitando spazi commerciali. La zona sottostante del trasporto pubblico è suddivisa in quattro fasce distinte. La prima è occupata dalla sosta dei taxi e dalle fermate degli autobus urbani. La seconda fascia è occupata dai sei binari passeggeri e dai due provvisori binari merci a cui si accede dalle scale mobili e dagli ascensori del corpo soprastante. La terza fascia ospita la stazione degli autobus extraurbani e il suo parcheggio di pertinenza. La quarta fascia, infine, individua la strada che permette al traffico privato di accedere alla zona del "kiss and ride" o ai parcheggi interrati. Questa configurazione genera una netta separazione tra flussi locali e extraurbani che si ripercuote a una scala più ampia. Gli autobus extraurbani dovranno accedere alla stazione dalla zona sud (attraverso i ponti Virgolo e Campiglio) eliminando il passaggio attraverso il centro favorendo una più rapida connessione con la rete viaria esterna. In questo modo si potrà assistere ad una diminuzione del volume di traffico nelle arterie centrali ottenendo una ripartizione perimetrale del carico veicolare extraurbano. Allo stesso modo il traffico privato dovrà accedere da sud liberando così il passaggio e la sosta nel piazzale della stazione e potendo godere di una nuova area sosta (kiss and ride) adeguata alle sue necessità. Inoltre i parcheggi interrati, sempre a sud, si ricollegano all'edificio esistente della stazione attraverso il riutilizzo del vecchio passaggio sotterraneo di



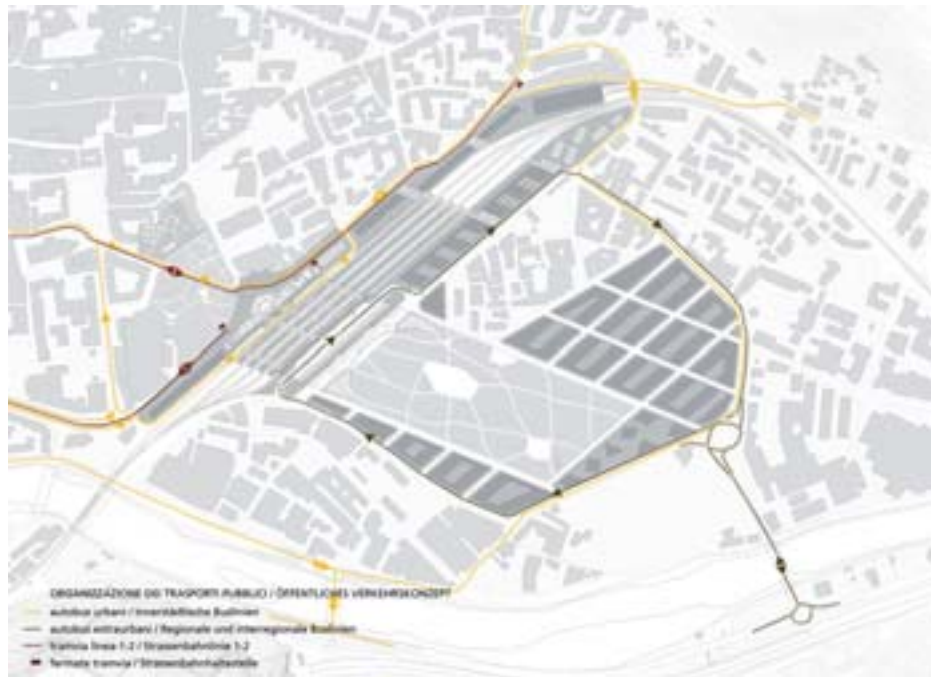
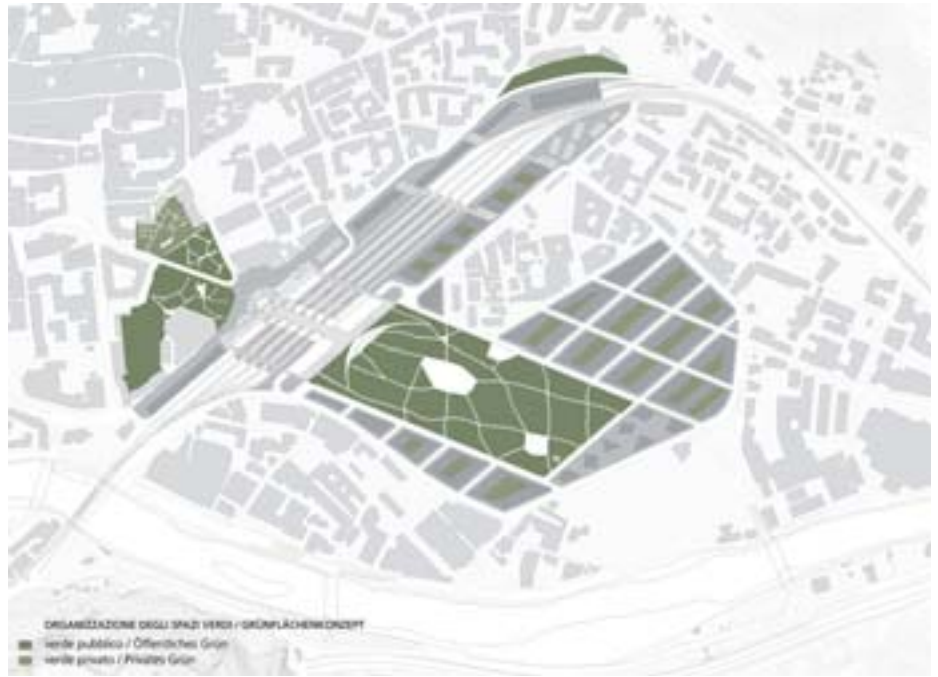
ASSIMONOMETRIA VOLUME EDIFICATO / PERSPECTIVE, BAUVOLUMEN

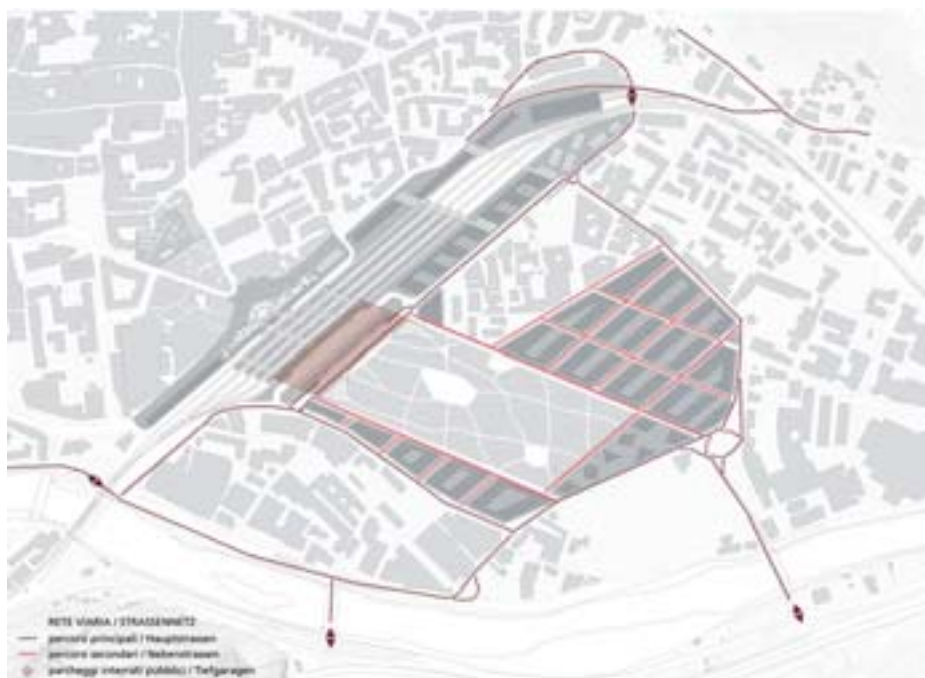
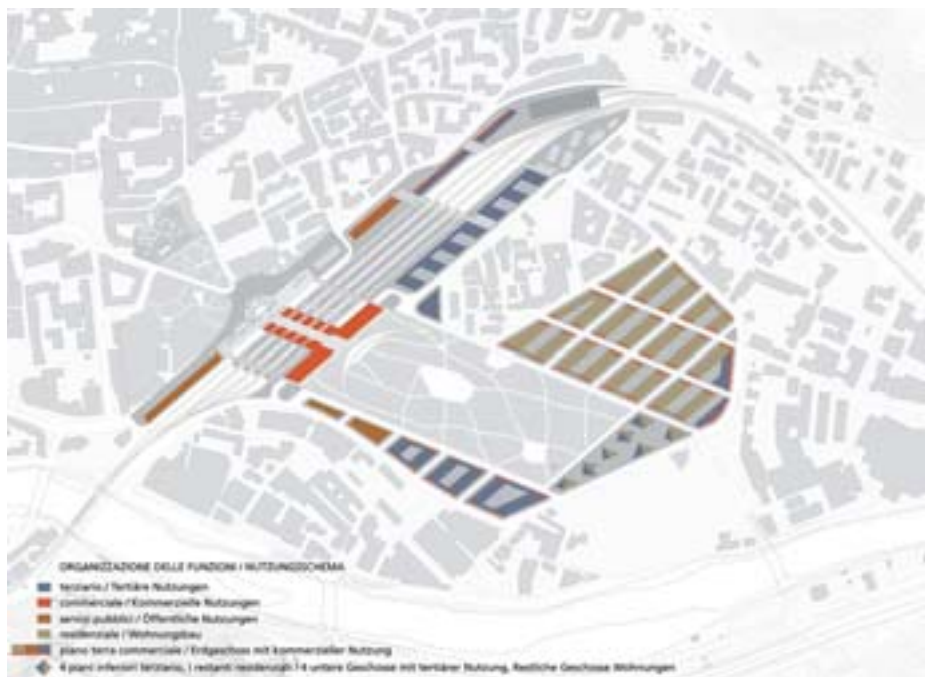


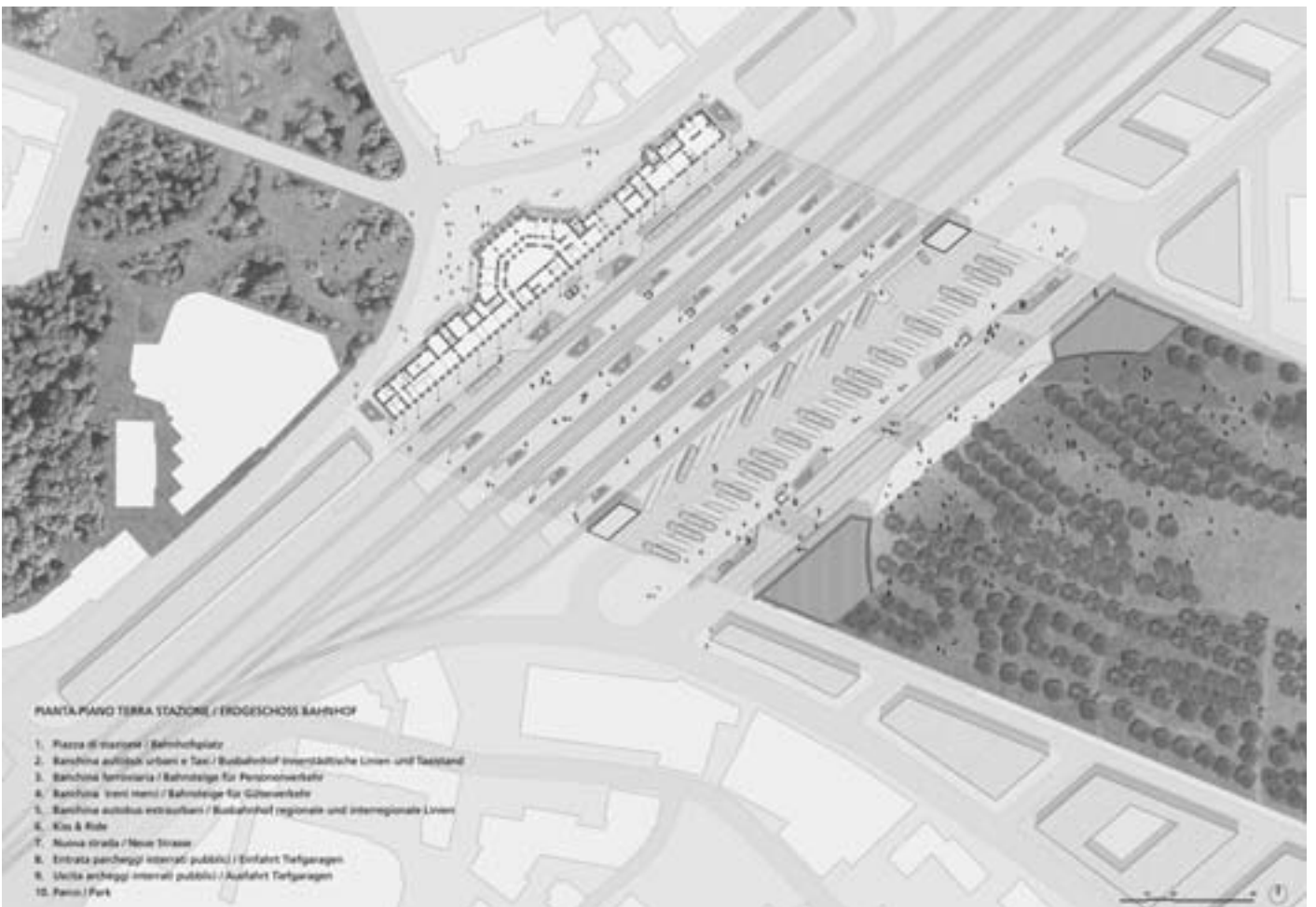
PERCORSI CICLABILI / PARKSTRATEGIE

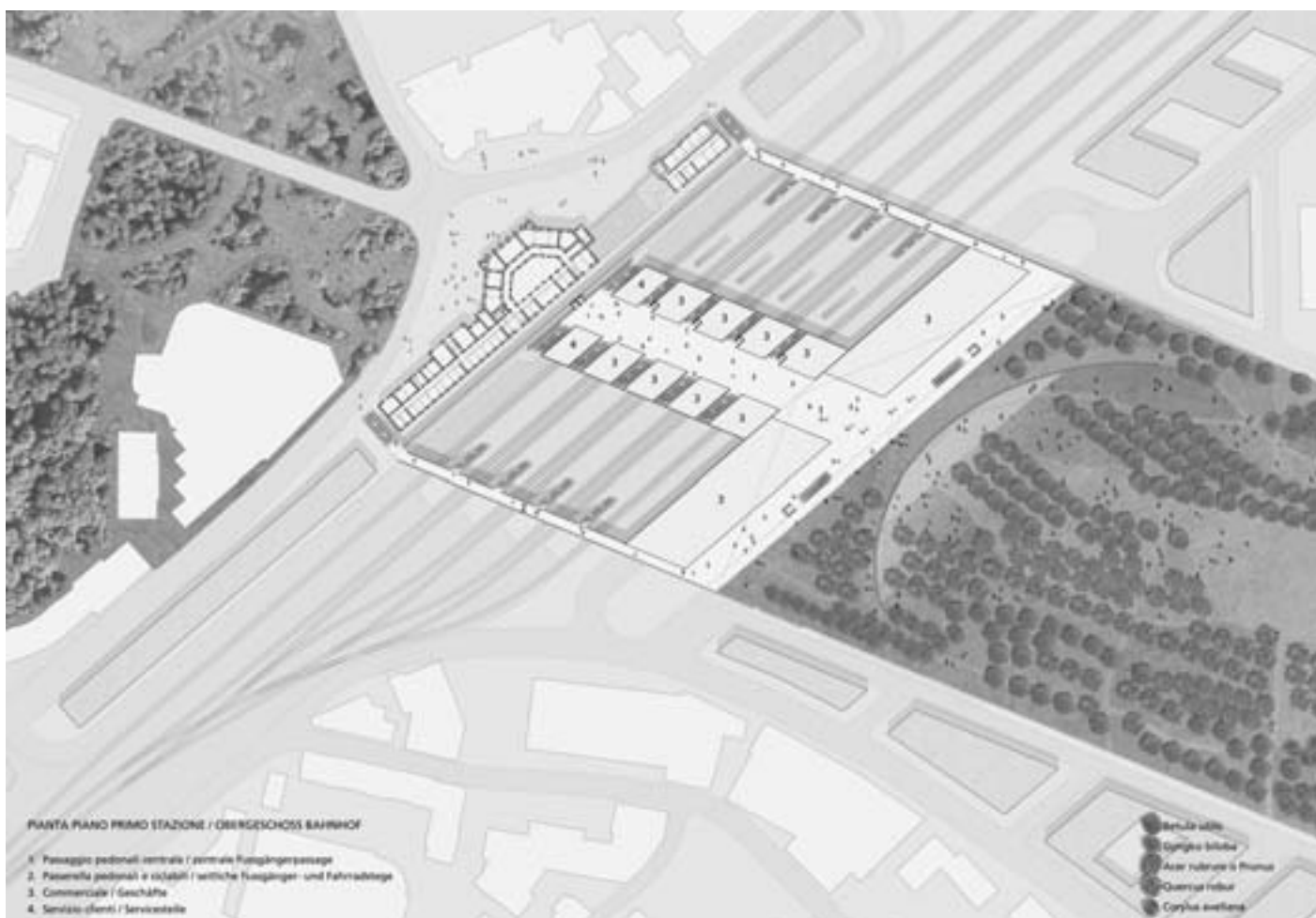
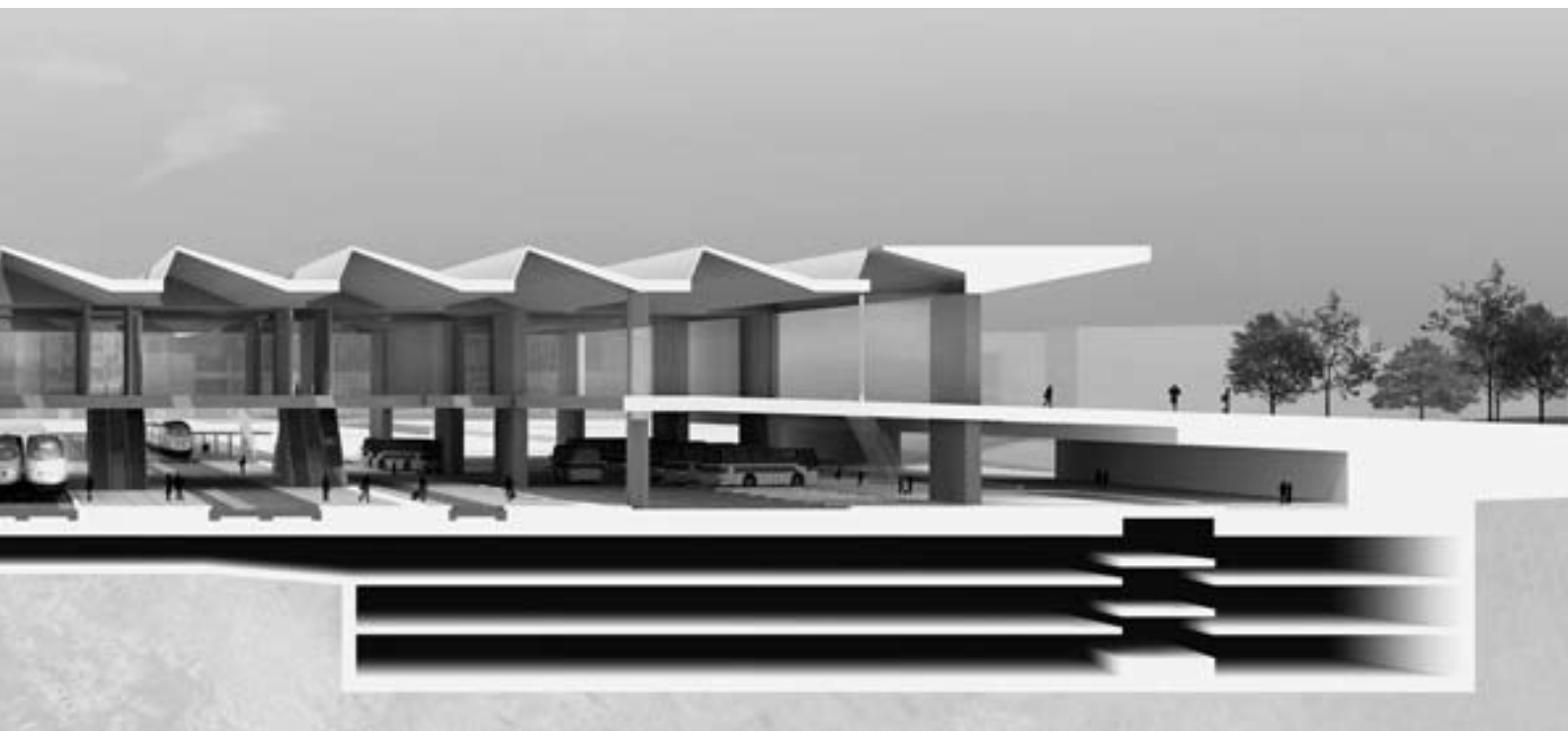
accesso ai binari rendendo così più comodo e veloce il passaggio verso il centro storico. La nuova stazione definisce il punto iniziale per la ricucitura urbana ma è necessaria anche la presenza di un polo attrattore, nella zona sud, attorno a cui si possa sviluppare tutto il nuovo quartiere e che possa fungere da richiamo verso gli altri quartieri di Bolzano. Il progetto propone, quindi, un grande vuoto urbano, un grande parco di 74.000 metri quadrati, in posizione baricentrica rispetto al quartiere Piani, che attua da elemento risolutore di numerose criticità presenti a varie scale urbane. A scala territoriale, il parco risponde alla carenza di verde pubblico di tutta la zona est di Bolzano compreso il centro storico e si propone come una continuazione-estensione verso est dell'esistente asse verde

nord-sud, già previsto dal Comune, lungo l'Isarco. A scala di quartiere, il parco costituisce un elemento unico e inseparabile assieme al nuovo polo intermodale realizzando così la ricucitura urbana tra il centro e il quartiere Piani. Per quanto riguarda il progetto del parco l'obiettivo è di incorporare la qualità del movimento a questo spazio, movimento che si traduce in accessibilità nel trattare il parco come uno spazio aperto e percorribile da tutte le direzioni e che collega visivamente la stazione con il paesaggio circostante. La proposta formale si traduce in un'organizzazione organica, in relazione alla disposizione della tessuto agricolo che circonda la città di Bolzano, che genera una frattura nel tessuto urbano e determina la creazione di un punto nodale nella rete degli spazi verdi della città.













KCAP

Architects & Planners

KCAP Architects & Planners GmbH
 (Schweiz-Niederlande/
 Svizzera-Paesi Bassi)
 Reitter architekten zt gesembh
 BuchhoferBarbe AG
 SchweingruberZulauf
 Landschaftsarchitekten GmbH
 Integral Ruedi Baur GmbH

323.688,00 m²

Geplante BGF einschl. der beibehaltenen existierenden BGF, ausschl. unterirdische Strukturen/ SLP progetto incluso esistente mantenuto, escluso interrati

1.048.922,00 m³ *

Geplantes Volumen einschl. des beibehaltenen existierenden Volumens/volume progetto, incluso esistente mantenuto

77.193,00 m² *

Geplante überdachte Oberfläche einschl. der beibehaltenen bestehenden Fläche und Bahnsteigüberdachungen/superficie coperta progetto, incluso esistente mantenuto e pensiline

3,66 m²/m²

Territorialer Index des Projektes/ indice territoriale progetto

27.014,00 m²

Handel/commercio

130.088,00 m²

Dienstleistungssektor/terziario

123.088,00 m²

Wohnbauten/residenziale

0,00 m²

Hotel

0,00 m²

Tagungsstätten/congressuale

24.455,00 m²

Handwerksbetriebe/artigianale

8

Höchstanzahl Stockwerke/ numero massimo piani

6.329

Theoretische Einwohnerzahl für Wohngebiet und Dienstleistungssektor, 1 Einwohner je 40 m²/ abitanti teorici su residenziale e terziario, un abitante ogni 40 m²

* Vom Wettbewerbskoordinator errechnete Werte/valori calcolati dal coordinatore del concorso

Auszug aus der Projektbeschreibung

Die städtebauliche Grundkonzeption schafft durch die Abfolge von Bahnhofspark, Bahnhof und Esplanade eine Serie von Freiräumen, die zu zentralen identitätsstiftenden Elementen des wachsenden Bozen werden. Innerhalb einer klaren räumlichen Fassung entsteht auf der Südostseite des Bahnhofs ein gemeinschaftlicher Raum, der unterschiedlichste Anforderungen der Stadt Bozen sowie des neu entstehenden Quartiers in eine zusammenhängende Figur integriert. Der Bahnhof Bozen ist intermodaler Knotenpunkt und gleichzeitig wichtiges städtebauliches Verknüpfungselement. Die neue Bahnhofspasserelle (der „Rosengartensteg“) erschließt die Bahnsteige und verbindet zudem den Eingang in das neue Quartier über den Bahnhofplatz, mit dem historischen Bahnhofplatz an der Garibaldistraße. Beim Flanieren über die neue Passerelle ergeben sich interessante, neue Ausblicke und Bezüge zur Stadt sowie in die umliegende Landschaft. Die geforderten Bahnhofsfunktionen werden im historischen Bahnhofsbäude und der neuen Passerelle organisiert. Der Bushof wird als Teil des intermodalen Knotenpunktes in den Bahnhof integriert. Parallel zu den Bahnsteigen entsteht so ein öffentlicher Verkehrs-Hub, welcher die unterschiedlichen Verkehrsmodi auf kürzestem Wege miteinander verknüpft.

Durch die Reduktion des Gleisfeldes und die Integration des Busbahnhofs wird der

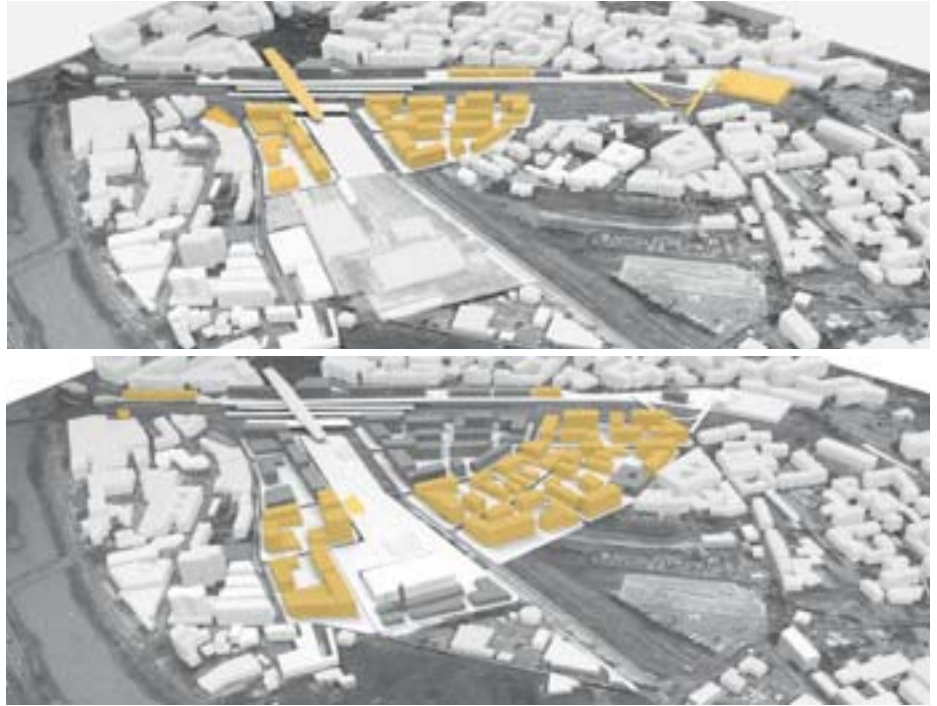
Bozner Bahnhof zum verbindenden Element zwischen der Altstadt Bozens und dem neuen Stadtquartier. Der Busbahnhof bildet einerseits die Schnittstelle zwischen Verkehrsraum und Stadtraum und leitet andererseits über in einen großzügigen offenen Stadtplatz, der zum Vestibül des neuen Stadtteils wird. Gefasst von den Baumreihen der Esplanade und belegt mit einem durchgehenden, gestaffelt-gefugten Betonbelag, bildet er die neue repräsentative Adresse des Stadtquartiers. Er wird über eine großzügige Treppenanlage direkt von der neuen Bahnhofspasserelle erschlossen.

In den Belag eingeschrieben, zeichnen die bestehenden Gleise das ehemalige Gleisfeld nach und leiten zur Shedhalle, der früheren Lokomotivwerkstatt. Im Gegensatz zum offenen Bahnhofplatz versteht sich das Gleisfeld als durchgrünter, kleinräumiger Gleispark. Ein fein strukturiertes Netzwerk an Straßenräumen und der zentrale Freiraum verknüpfen das bestehende Quartier Bozner Boden, das Zentrum von Bozen und das zu entwickelnde Areal. Die wichtigen Verbindungsachsen des Quartiers Bozner Boden zum zentralen Freiraum sowie die Verbindungen über das Gleisfeld werden durch eine großzügige Alleenstruktur betont. Die Brennerstraße, welche die Talstation der neuen Rittner Seilbahn über den Gleisbogen mit der Shedhalle verbindet, übernimmt neben der Verkehrsfunktion wichtige Quartierfunktionen. Hier weitet sich der Straßenraum zu Platzsituationen auf, welche









1-2

Märkte oder andere Gemeinschaftsfunktionen beinhalten können (Bushaltestelle etc.). Der Standort des Bahnhofs wird nicht verschoben. Die Nutzungen des bestehenden Bahnhofsgebäudes werden durch die Nutzflächen in der Bahnhofspasserelle ergänzt. Die temporär notwendigen Gütergleise werden so angeordnet, dass bei Nichtbedarf die Perrons verbreitert werden können, um die Platzverhältnisse für das Ein- und Aussteigen zu vergrößern.

Aus Kostengründen werden, wo immer möglich, die bestehenden Gleisachsen übernommen. Durch die Anordnung der Bahnhofspasserelle entstehen kurze Umsteigevorgänge zwischen den Verkehrsmitteln des ÖV sowie neue attraktive Verbindungen in die Altstadt und das „neue Quartier“

Die neue Bahnhofspasserelle schafft eine attraktive Fußgängerverbindung, über die alle Haltestellen von Bus und Bahn optimal erreicht werden können. Der Zutritt in die Bahnhofspasserelle erfolgt von der Nordseite via Bahnhofsgebäude sowie den Auf- und Abgängen im bestehenden Bahnhofspark. Der Unterbruch des MIV ermöglicht es Fußgängern, weitgehend ungehindert vom Bahnhofsgebäude in die Fußgängerzone der Altstadt zu gelangen. Mittels der Anordnung der städtischen Bushaltestellen entlang der Fußwegeverbindung wird der öffentliche Verkehr auf optimale Weise bedient und gefördert. Die vorgeschlagenen Wegeverbindungen bauen auf die bestehenden Strukturen östlich des Bozner-

Boden-Weges sowie der Industrie- und Gewerbebezonen zum Eisack hin auf. Ein feinmaschiges Straßennetz innerhalb des Quartiers vernetzt das Quartier über die es umsäumende Schlachthofstraße hinaus mit dem umliegenden Stadtgewebe. Das multi-direktionale Straßen- und Wegenetz schafft zusätzlich ein feinmaschiges Geflecht, welches das Quartier belebt und zur sozialen Kontrolle beiträgt.

Estratto dalla relazione di progetto

Il concetto urbanistico di base crea una sequenza di spazi aperti attraverso elementi quali il parco della stazione, la stazione ferroviaria e la nuova Esplanade. Questi spazi diventeranno elementi centrali, creando un'identità per la Bolzano in crescita. Ad est della stazione ferroviaria un nuovo spazio collettivo, chiaramente definito, raccoglie in un unico elemento varie esigenze dell'intera città e del nuovo quartiere in crescita.

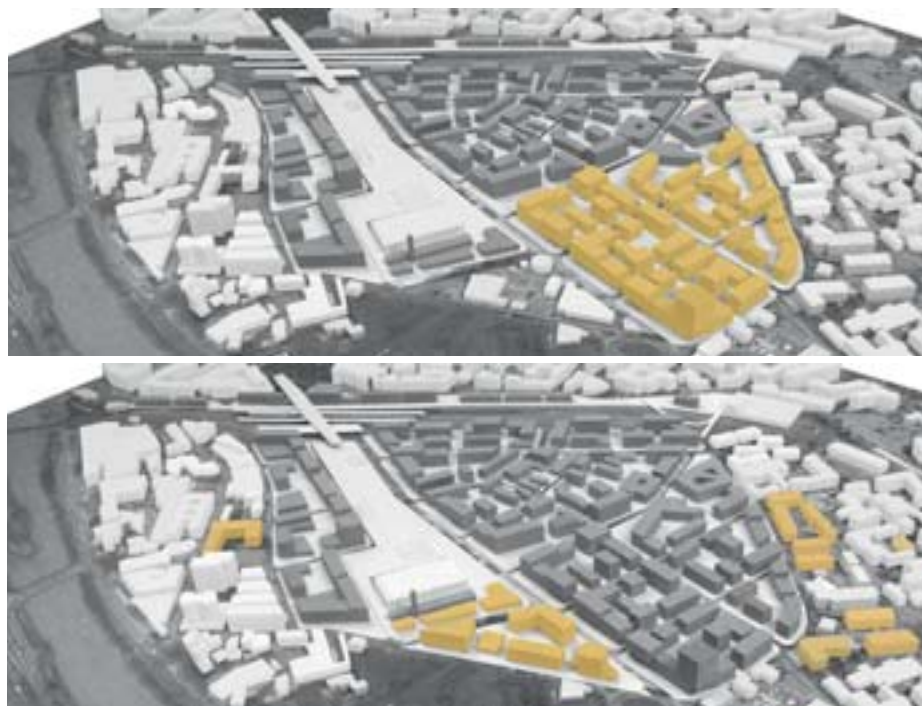
La stazione di Bolzano sarà il nuovo polo intermodale, diventando così un importante elemento urbanistico di connessione. L'estensione sopraelevata della stazione ("Ponte del Catinaccio") oltre a permettere l'accesso ai binari, connette il nuovo Piazzale della Stazione con quello storico. Passeggiando sul "Ponte del Catinaccio" si può godere del panorama della città e del paesaggio circostante. Le funzioni richieste per la stazione sono integrate nella struttura esistente e nell'estensione della stessa. Il nuovo polo intermodale viene completato infine con il terminale degli autobus regionali che sorge in corrispondenza dell'entrata al

1 Phase/fase 1

2 Phase/fase 2

3 Phase/fase 3

4 Phase/fase 4



3-4

nuovo spazio pubblico ed è collegato al ponte-stazione. In questo modo è possibile il cambio tra diversi mezzi di trasporto con un percorso minimo. Attraverso la riduzione dell'attuale fascio dei binari e l'integrazione dell'autostazione delle corriere, la stazione ferroviaria diventa elemento integrativo fra il centro storico e il quartiere nuovo dei Piani di Bolzano. L'autostazione delle corriere da un lato definisce l'interfaccia tra spazio trafficato e spazio cittadino, dall'altro introduce un'ampia piazza, che diventa porta per il quartiere nuovo. Questa piazza, bordata da filari di alberi e con una pavimentazione continua in calcestruzzo, diventa luogo rappresentativo del nuovo quartiere dei Piani. La piazza è direttamente accessibile dalla generosa scala del "Ponte del Catinaccio". I binari esistenti, integrati nella pavimentazione, delineano il percorso che conduce all'ex deposito locomotive. Contrariamente alla Piazza Stazione, il Parco delle rotaie è inteso come parco verde più finemente strutturato, integrando usi di quartiere, come parco giochi e aree comuni. Una fitta rete stradale collega l'attuale quartiere dei Piani di Bolzano con la nuova estensione urbana e, attraverso il nuovo spazio pubblico, con il centro di Bolzano. Gli importanti assi di connessione tra il quartiere esistente dei Piani e lo spazio pubblico centrale, nonché le connessioni attraverso il Parco delle rotaie, sono accentuati da generosi filari alberati. Via Brennero, che connette la stazione della funivia del Renon attraverso l'arco dei binari con l'ex officina locomotive, assume oltre alla normale funzione di viabilità anche quella di quartiere. Lo spazio stradale si allarga per formare diverse piazze che ospitano mercati o altre funzioni comu-

ni (fermata dell'autobus, ecc.). L'attuale posizione della stazione non è modificata. Il programma funzionale è esteso nel ponte-stazione. I binari, destinati temporaneamente ai treni merci, vengono disposti in modo da poter essere riutilizzati qualora l'uso merci venga meno, e offrire quindi uno spazio ancora più generoso al trasporto passeggeri. Per ragioni economiche, i binari esistenti verranno riutilizzati ogni qualvolta sia possibile. Grazie al posizionamento del ponte-stazione, il tempo di cambio modale è ridotto al minimo tra trasporti pubblici regionali e locali, trasporti sostenibili (pedonale e ciclabile) e trasporto individuale. Grazie al ponte-stazione si sviluppa una connessione pedonale attrattiva e le fermate degli autobus regionali e urbani possono essere raggiunti in modo ottimale. Si può accedere al ponte-stazione sia dalla sala maggiore della stazione sia dal Parco della Stazione e anche dal piazzale della stazione Sud. Dalla stazione, grazie al divieto di transito automobilistico, i pedoni possono raggiungere facilmente il centro storico di Bolzano. Analogamente il piazzale della stazione Sud è percorribile senza intralci fino al centro culturale. La disposizione delle fermate degli autobus cittadini lungo l'area pedonale promuove il trasporto pubblico. Dal punto di vista volumetrico, l'intero quartiere integra alle strutture esistenti ad est di via Piani di Bolzano e a quelle della zona industriale e di commercio adiacenti l'Isarco. La fitta rete stradale all'interno del quartiere dell'Esplanade favorisce il collegamento con la tessitura urbana circostante, situata oltre via del Macello. Questa rete multidirezionale di strade e vie crea una coesione urbana e sociale.



Nete Viarria pubblica
offentliches Straßennetz

Nete Tramviaria
Subnetz

1:1000

5



Zonneneckel e spazi verdi
grüne Netzungen und Böden

6



1-Ferata treni passeggeri
2-Ferata autobus urbani con capolinea
3-Ferata autobus urbani con capolinea
4-Ferata autobus con fermata a bordo-stato

1-Netzwerke Tramviaria
2-Netzwerke Stadtbusse mit Haltepunkt
3-Netzwerke durchlaufende Stadtbusse
4-Netzwerk Regionalbusse mit Haltepunkt
Stadtbusse Busse

— Ferata passeggeri
— Ferata autobus
— Ferata metropolitana

— Autobus regionali
Regionalbusse

— Autobus urbani
Stadtbusse

— Ferata Sottoserra

- 5 Öffentliches Straßennetz/
network pubblica
- 6 Grünes Netzwerk/
rete del verde
- 7 Öffentlicher Verkehr/
trasporti pubblici
- 8 Schwarzplan/composizione
tessuto urbano
- 9 Bepflanzung/vegetazione
- 10 Intermodaler Knotenpunkt/
polo intermodale

7



■ Tessuto urbano esistente
 Settore II/Lotte

8



■ Vegetazione esistente
 Regenerazione

■ Zone verdi soggette ad conversione
 Destinazione grise Zone

9



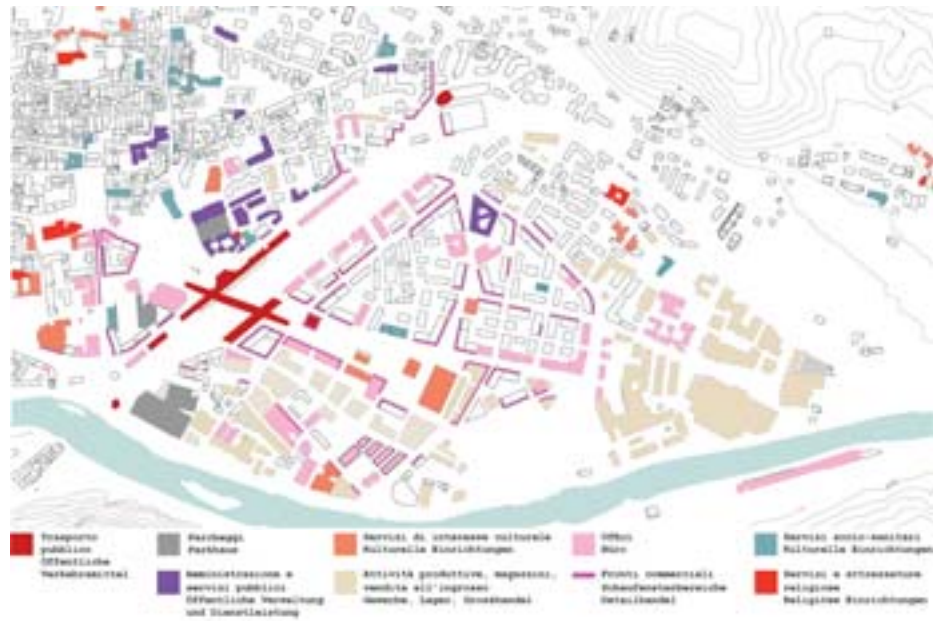
— Autobus urbani
 Stadtlinien

— Autobus regionali
 RegionalLinien

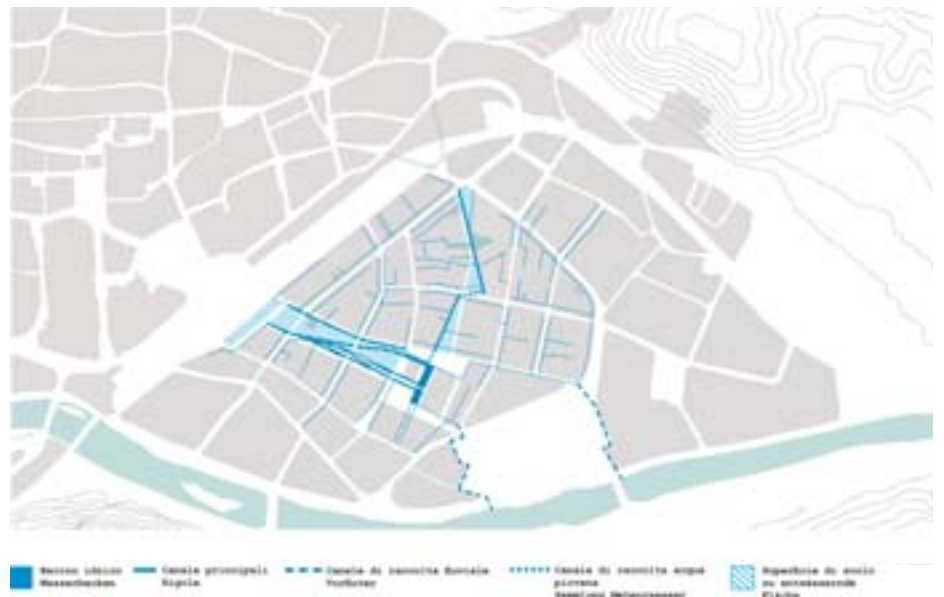
— Percorso pubblico
 Pannoyen Verkehrsbügel

— Percorso privato
 Fahrrad Verkehrsbügel

10



14

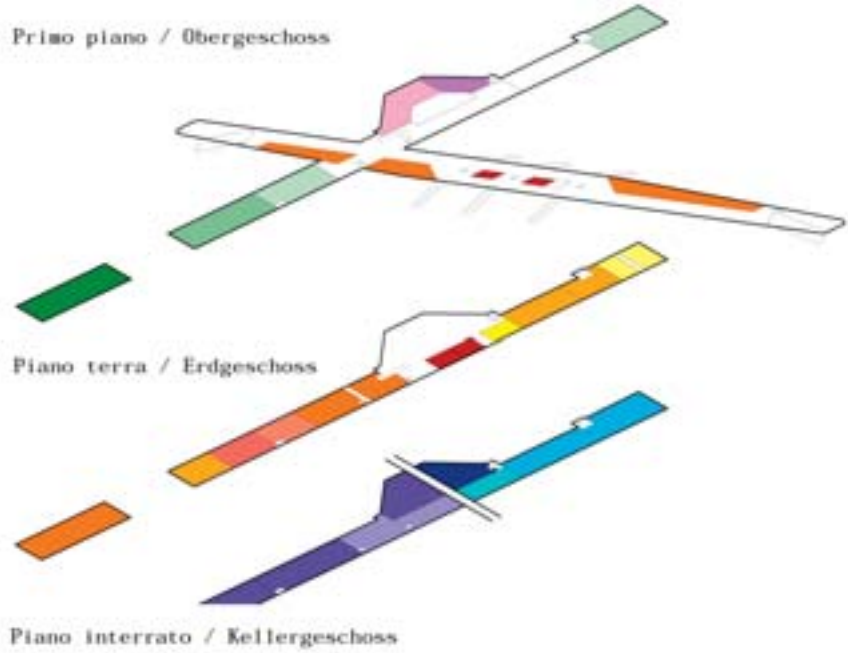


15



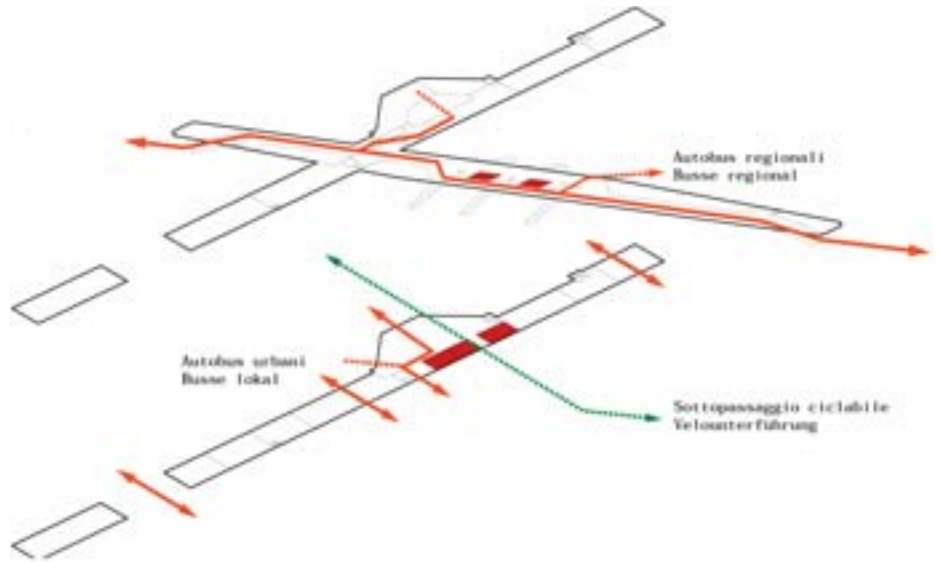
16

- Biglietteria / Fahrkarten
- Servizi per l'intermodale / Dienstleistungen für Interw.
- Comando militare / Militär
- Servizio ferroviario / Bahnhöfen
- Assistenza sociale / Sozialdienst
- Manutenzione della stazione / Instandhaltung
- Ristorazione e punti ristoro / Gastronomie und Bistros
- Servizio commerciale e agenzie / Geschäfte und Reisebüro
- Polizia ferroviaria / Bahnpolizei
- Centro clientela business / Point für Businesskunden
- Punto vacanze / Erste Hilfe
- Deposito, magazzino / Lager, Metallbauhaus
- Servizi bancari e postali / Bank und Postfiliale
- Deposito bagagli / Gepäckaufbewahrung
- Vigili del fuoco / Feuerwehr
- Capella di stazione / Bahnhofskapelle
- Impianti tecnologici / Technische Anlagen
- Control room / Control room



17

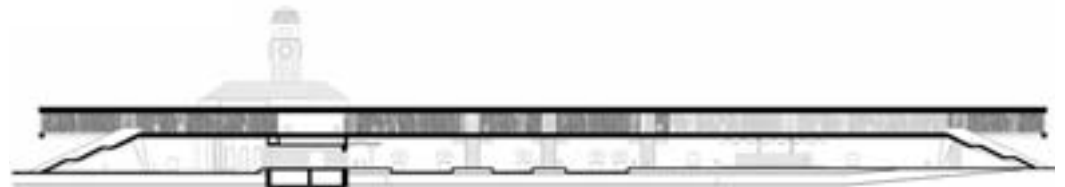
- 17 Funktionsdiagramm/
grafico programma
- 18 Bewegungsströme/
collegamenti
- 19 Ansicht Nordwest/
prospetto nord-ovest
- 20 Längsschnitt/
sezione longitudinale
- 21 Erdgeschoss/
piano terra
- 22 Passerelle/
passerella
- 23 Querschnitt/
sezione trasversale



18



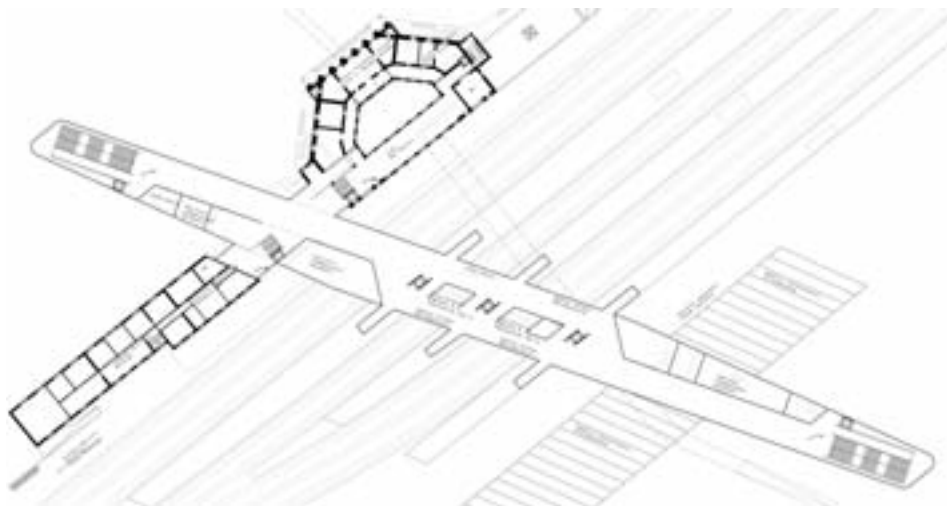
19



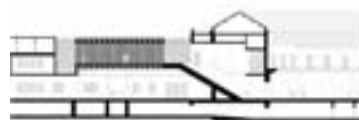
20



21



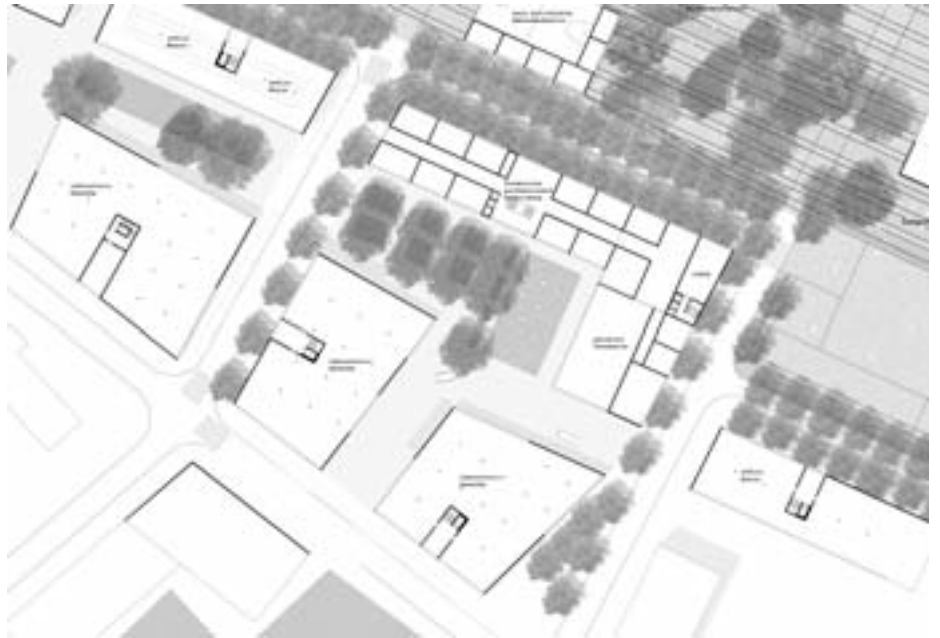
22



23

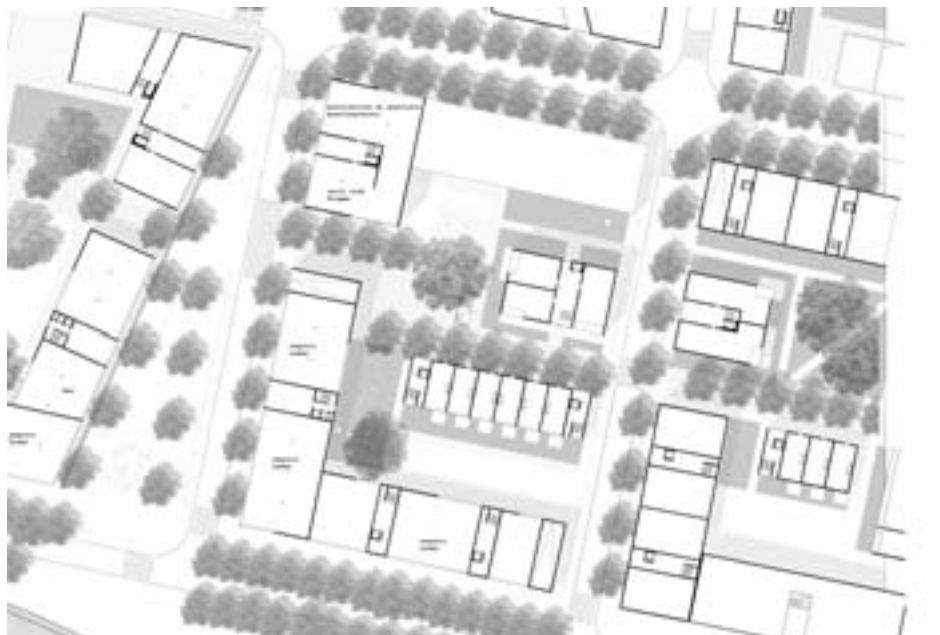


24



25

- 24 Urbane Typologie
Gleisareal / tipologia urbana
area binari
- 25 Urbane Typologie
„Sibirienareal“ / tipologia
urbana area "Siberia"
- 26 Urbane Typologie
Wohnquartier / tipologia
urbana residenziale
- 27 Funktionsdiagramm /
diagrammi funzionali
- 28 Funktionsdiagramm
Außenräume / diagrammi
funzionali spazi aperti
- 29 Wohntypologien /
tipologie abitative
- 30 Büro- und Dienst-
leistungstypologien /
tipologie uffici



26

27



■ **Edificio "Babel"**
■ **Edificio per uffici, negozi, "Babel" (Babel, Babel, Babel)**
■ **Edificio di abitazioni (Babel, Babel, Babel)**
■ **Edificio "Babel"**
■ **Edificio "Babel"**

28



■ **Spazio privato "Babel"**
■ **Spazio pubblico "Babel"**
■ **Spazio pubblico "Babel"**
■ **Spazio pubblico "Babel"**
■ **Spazio pubblico "Babel"**



29-30



SDL Studio Daniel Libeskind

SDL Studio Daniel Libeskind (USA)

Cityedge srl

Halcrow Group

Pasquali-Rausa P.R. Engineering Srl

!Melk Landscape Architecture

C. Focacci

M. Gasca Queirazza

R. Lodola

Avalon Real Estate

I.U.R.E. Spa

Giorgio Roderi & Associati

306.754,00 m²

Geplante BGF einschl. der beibehaltenen existierenden BGF, ausschl. unterirdische Strukturen/ SLP progetto incluso esistente mantenuto, escluso interrati

1.119.023,00 m³

Geplantes Volumen einschl. des beibehaltenen existierenden Volumens/volume progetto, incluso esistente mantenuto

80.470,00 m² *

Geplante überdachte Oberfläche einschl. der beibehaltenen bestehenden Fläche und Bahnsteigüberdachungen/superficie coperta progetto, incluso esistente mantenuto e pensiline

3,90 m²/m²

Territorialer Index des Projektes/ indice territoriale progetto

20.000,00 m²

Handel/commercio

35.000,00 m²

Dienstleistungssektor/terziario

194.240,00 m²

Wohnbauten/residenziale

4.500,00 m²

Hotel

0,00 m²

Tagungsstätten/congressuale

3.000,00 m²

Handwerksbetriebe/artigianale

22

Höchstanzahl Stockwerke/ numero massimo piani

5.731

Theoretische Einwohnerzahl für Wohngebiet und Dienstleistungssektor, 1 Einwohner je 40 m²/ abitanti teorici su residenziale e terziario, un abitante ogni 40 m²

* Vom Wettbewerbskoordinator errechnete Werte/valori calcolati dal coordinatore del concorso

Auszug aus der Projektbeschreibung

Das Projekt sieht eine Anordnung nach spiralförmigen Linien vor, die für Bozen in eine aufregende Zukunft weisen und – wie bei aus der Antike bekannten Formen – die Verbindung zwischen einer reichen Vergangenheit und einer Natur voll Leben und Wundern herstellen. Dieses spiralförmige Design setzt sich in kreativer Form mit dem Anspruch auseinander, ein neues und erfolgreiches städtisches Zentrum zu schaffen, das die Altstadt und die Landschaft ergänzt. Daraus ergibt sich ein Lageplan, auf dem Raum und Größenverhältnisse, Licht und Werkstoffe einen neuen Abschnitt für die Baukunst in Bozen eröffnen. Orte und Gebäude thematisieren Erfahrungen und Identität der Bürgerinnen und Bürger, die im 21. Jahrhundert in diesem grünen Stadtteil leben und aller Menschen, die in Zukunft die Stadt besuchen werden. Durch die erste, für die Planentwicklung wesentliche Entscheidung wird vermieden, den Eingriff über die von RFI abtretbaren Grundstücke hinaus zu erweitern. Die Eisenbahnachse wird beibehalten und entspricht im jener im alten Bahnhof, lediglich der Schienenbereich wird ab dem derzeit fünften Gleis nach innen verlegt. Das Areal ist dank seiner Größe, der Flächen- und Baukörperanordnung nach spiralförmigen Linien in der Lage, Stadtteile mit unterschiedlichen und sogar gegensätzlichen Eigenschaften zusammenzuführen, die derzeit

durch die Schienenstränge getrennt sind und die natürliche Umgebung – Täler und Berge – einzubeziehen. Die in der Planung gewählte Lösung mit abgestufter Überdeckung schafft die Möglichkeit, mehr als 30 ha für Bauten, öffentliches Grün sowie die dazugehörigen Plätze, Fußgängerwege und Verbindungsstraßen zu nutzen. Die öffentlichen Räume bilden den Mittelpunkt in diesem neuen Stadtteil, der die Unterschiede vereint, die Umgebung zusammenführt und das Umfeld aufwertet. Der Park und der neue Platz in ihrer konkreten Aufstellung sind der Mittelpunkt mit magnetischer Anziehungskraft. Der Blick zur Stadt und in die Natur bleibt in alle Richtungen hin ungehindert. Diese Öffnung vermeidet, dass öffentliches Grün zu einer beschränkten Einrichtung wird, die sich im Lauf der Zeit auch einfach zersetzt. Der Ringplatz, die großzügigen Grünflächen, die kombinierten Zweckbestimmungen, die Vertretbarkeit und Flexibilität führen dazu, dass dieser neue Stadtteil nicht nur eine Stadterweiterung darstellt, sondern zum Mittelpunkt der Stadt Bozen im 21. Jahrhundert wird. Der repräsentative Eingang beschwört durch die Scheitelspannweite seiner tiefgelegten Überdeckung das Neue und bei der Ankunft durch den wiedergewonnenen Bahnhof zur gleichen Zeit das Alte. Die künstliche Überdeckung über dem neuen Bahnhof und die glückliche Eingebung, die Schienenstränge nach innen zu verlegen, gestatten, die Eisenbahnanlagen

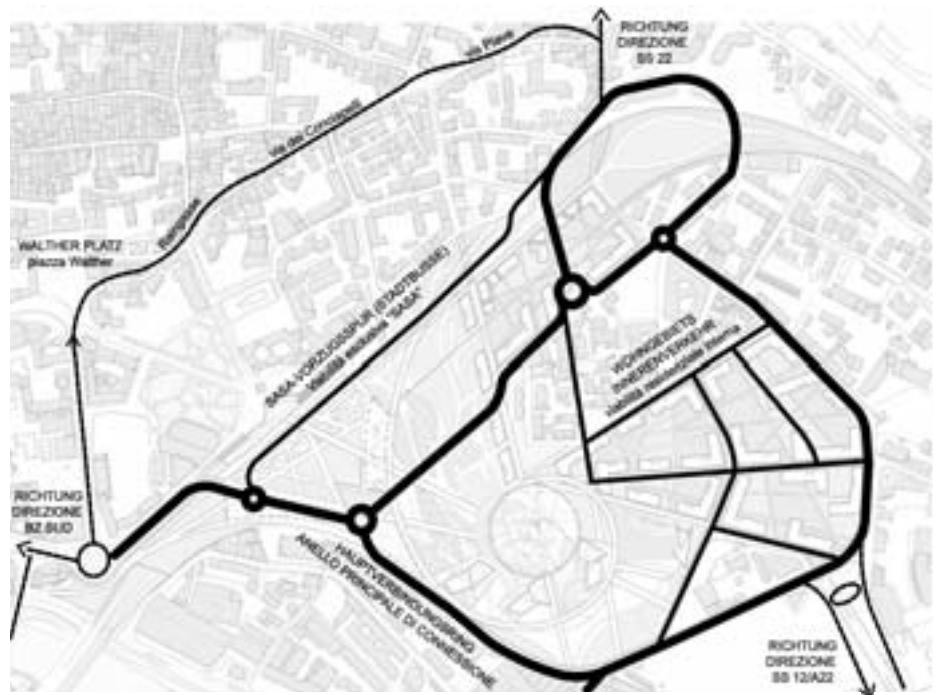






ALLGEMEINER LAGEPLAN
planimetria generale





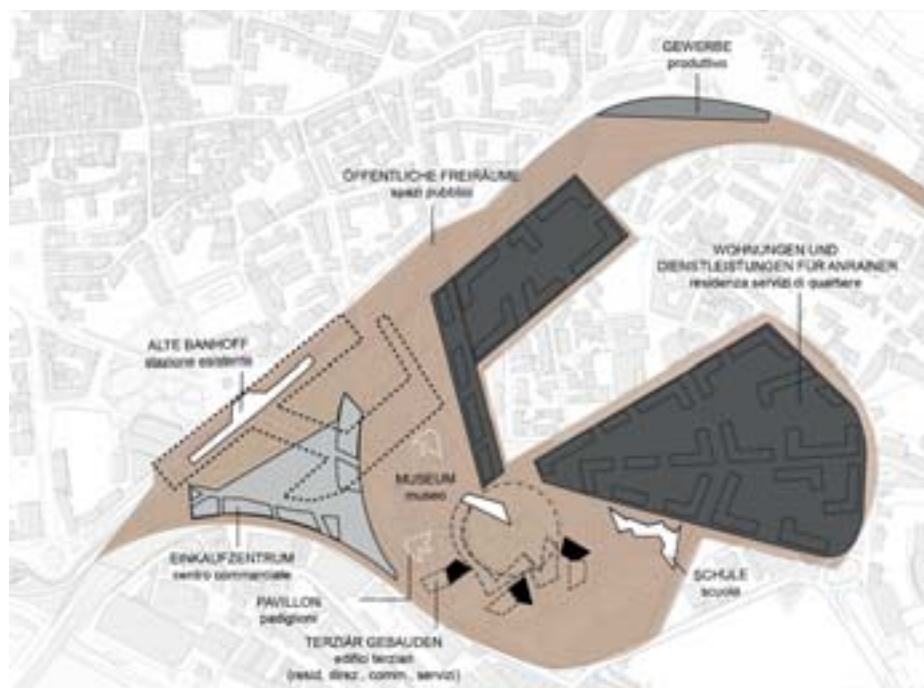
1

schrittweise und dem Blickfeld weitgehend verborgen abzudecken. Es handelt sich nicht um eine gleichmäßige Platte, sondern im Gegenteil um eine Art vom Bahnhofplatz aus gerade noch wahrnehmbaren Hügel, um einen grünen Hintergrund vor der Stadt, der in Erinnerung ruft, wie die Bozner Einwohner die Stadt früher wahrgenommen hatten. Das Projekt bietet weiters neue, bedeutende, vollständig integrierte Bauformen an, die gestatten, das Einzugsgebiet in neuer und umfassender Art wahrzunehmen. Die *hohen Gebäude* beabsichtigen, das Bild auf den Kopf zu stellen, das die Bozner von diesem Areal haben. Eine Verkehrsachse vom südlich (Verdiplatz) zum nördlich (Brennerstraße) gelegenen Bereich entlastet das derzeitige Straßennetz vor dem Bahnhof, auf der Rittnerstraße und den benachbarten Stichstraßen in die Altstadt. Die Achse wurde unterirdisch geplant (Ausführung über Tag), um die Fläche ebenerdig nutzen zu können, ohne auf bedeutenden Baugrund verzichten zu müssen. Diese Verbindung erschließt die Wegführung im und neben dem Areal optimal und schafft einen einfachen Anschluss an die Zufahrten von der Staatsstraße 12 (über die Kampiller- und die Virglbrücke). Die notwendigen Nahtstellen zwischen dem Bozner Boden, dem neuen Stadtteil und der Altstadt unterliegen kaum Bindungen und ermöglichen zusätzlich zur unterirdischen Erschließung bequeme Fußgänger- und Radfahrerrampen.

Estratto dalla relazione di progetto

Il progetto è disposto secondo un moto di linee a spirale che attraversano la comunità di Bolzano verso un emozionante futuro, e, come nelle forme delle antiche conoscenze, unisce un ricco passato a una natura piena di vita e meraviglie. Questo design a spirale si confronta in maniera creativa con l'aspirazione di realizzare un *nuovo centro urbano* di grande successo, integrato con la città storica e il paesaggio. Ne risulta una visione planimetrica di Bolzano il cui spazio e le cui proporzioni, fatti di luce e materialità, aprono un nuovo capitolo nella storia architettonica della città, con luoghi e edifici che consentono di tematizzare l'esperienza e l'identità dei cittadini che vivranno in questo quartiere verde del XXI secolo e di tutti quelli che in futuro visiteranno la città. Una prima scelta decisiva per lo sviluppo progettuale della proposta è stata quella di evitare l'allargamento dell'ambito d'intervento al di fuori delle aree dismettibili di proprietà di RFI, con il mantenimento dell'asse ferroviario della nuova stazione ferroviaria in corrispondenza di quello esistente, con il solo spostamento verso l'interno dell'area dei binari a partire dall'attuale quinto. L'area d'intervento grazie alla sua notevole estensione, alla distribuzione planimetrica di pieni e di vuoti secondo le linee visuali a spirale di tutto l'intervento, è in grado di connettere e ricucire parti della città dalle caratteristiche diverse e contrastanti, e oggi separate dal tracciato ferroviario, e di esporsi agli elementi naturali della vallata e delle montagne. La scelta progettuale operata con la previsione di una copertura graduale ed integrata del tracciato ferroviario consente la possibilità di

1 Zufahrt und Anbindung an die benachbarten Stadtteile / accessibilità carrabile e connessioni con le zone limitrofe
2 Zweckbestimmung und Räume für öffentliche Gebäude / destinazioni d'uso e spazi/edifici pubblici

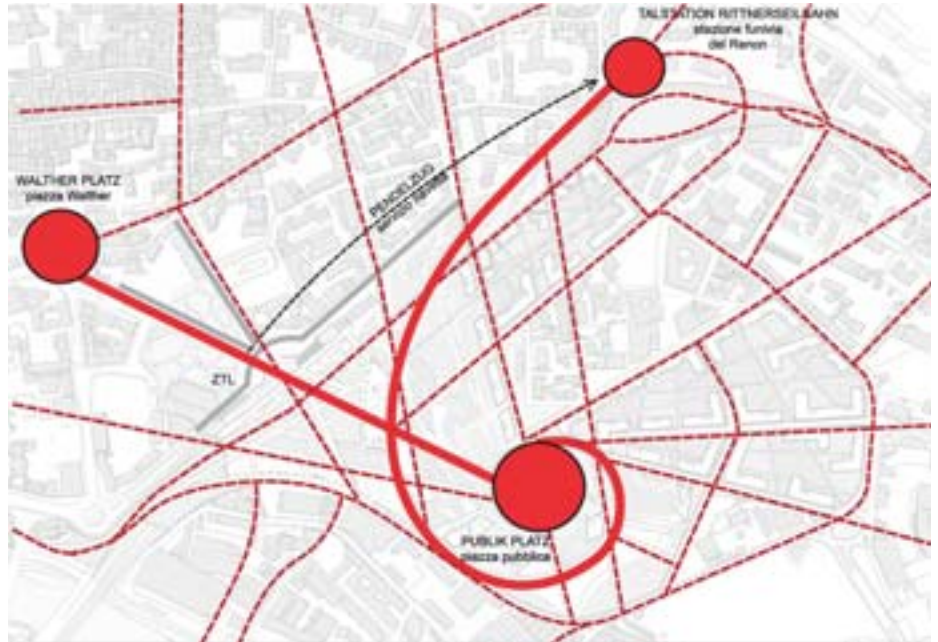


2

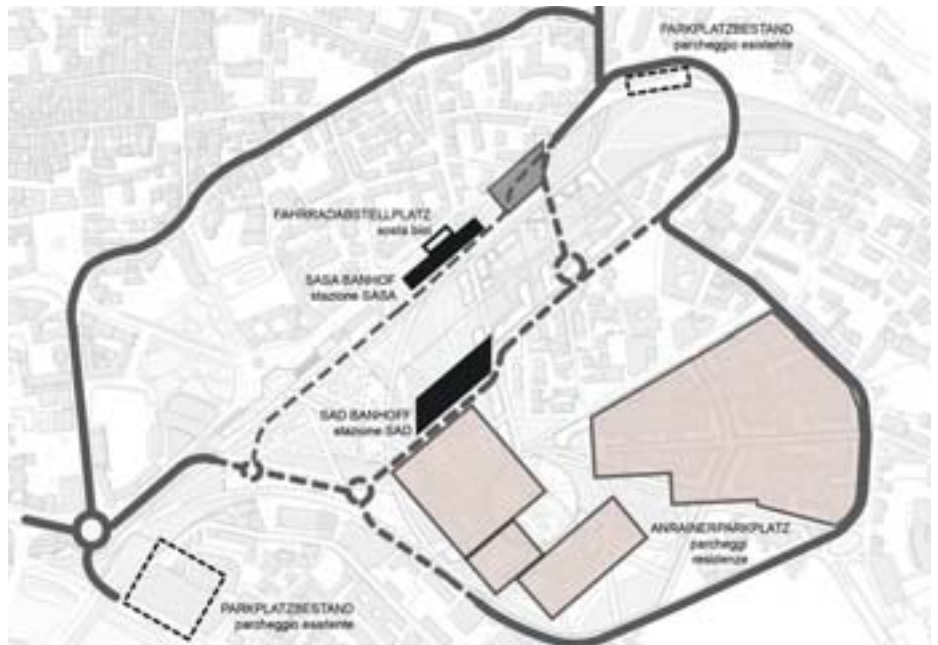
utilizzare oltre 30 ha di superficie per la realizzazione di costruzioni, di verde pubblico e relativi piazze, percorsi pedonali e strade secondarie di collegamento. Il centro del nuovo quartiere, l'elemento che unifica queste diversità dell'intorno, che connette e riqualifica l'ambiente è l'insieme degli spazi pubblici. Tra questi il parco e la nuova piazza sono il vero centro e magnete dell'intervento, con il loro disegno concreto, formato da aperture visuali offerte in ogni direzione verso la città e la natura, aperture che evitano così che il verde diventi un fatto circoscritto e quindi anche facilmente degradabile nel tempo. La piazza del ring, l'estensione del verde, il mix funzionale, la sostenibilità, la flessibilità, fa di questo nuovo quartiere, non solo un'estensione della città, ma il centro della Bolzano del XXI secolo, il cui rappresentativo ingresso ferroviario evoca contemporaneamente il nuovo, nella luce zenitale della sua profonda copertura, e l'antico, annunciato, all'arrivo, dal recupero dell'attuale stazione.

La *copertura artificiale* della nuova stazione, con la felice intuizione di spostare l'asse dei binari verso l'interno, consente di rendere del tutto graduale, e come tale defilata dalla visuale di un ampio orizzonte, la copertura del piano del ferro. Non si tratta di proporre la realizzazione di una piastra geometrica, ma, al contrario, di una sorta di collina appena percettibile dalla visuale di piazza Stazione e quindi uno sfondo verde del contesto urbano che richiama la percezione che avevano della città gli antichi abitanti di Bolzano. Il progetto propone anche forme architettoniche importanti, le quali sono del tutto integrate, se si riesce a leggere il territorio in modo nuovo e ampio. Tali *edifici alti* hanno l'obiettivo di ribaltare l'immagine di quest'area. La creazione di

un asse stradale di collegamento tra la zona a sud dell'areale (piazza Verdi) e la zona nord (via Brennero), permette il depotenziamento dell'attuale viabilità davanti al palazzo della stazione e via Renon e le vie di accesso al centro. Tale asse è stato progettato interrato (realizzazione a cielo aperto) in modo da poter sfruttare al meglio la superficie a livello del piano di campagna, senza perdita di importanti aree edificabili. Tale collegamento consente una distribuzione ottimale con la viabilità secondaria e laterale dell'areale in modo tale da permettere un facile collegamento dello stesso anche con i punti di accesso esterni dalla strada statale 12 (attraverso i ponti esistenti Campiglio e ponte Virgolo). Le necessarie ricuciture e la permeabilità tra il quartiere dei Piani, lo stesso nuovo quartiere e la parte storica della città si ottiene senza grandi vincoli sotto il profilo plano-altimetrico, mediante l'inserimento di comode rampe pedociclabili, oltre naturalmente all'apporto della viabilità interrata.



3

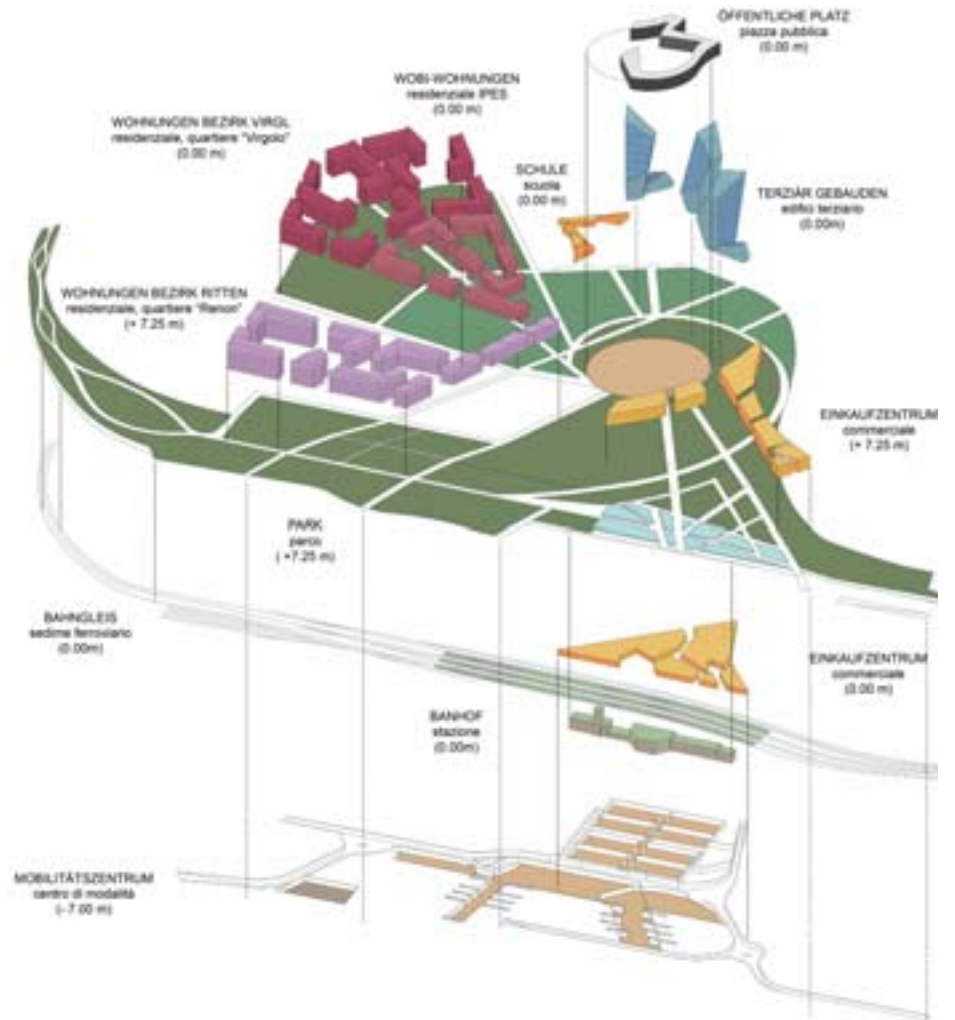


4



5

- 3 Fußgänger- sowie Radwegerschließung und Anbindung an die Altstadt/ accessibilità ciclo-pedonale e connessioni con la città storica
- 4 Parkplätze/ sistema dei parcheggi
- 5 Grünanlagen/ sistema del verde
- 6 Axonometrische Darstellung/ esplosio assonometrico
- 7 Plan Mobilitätszentrum/ planimetria centro di modalità



6

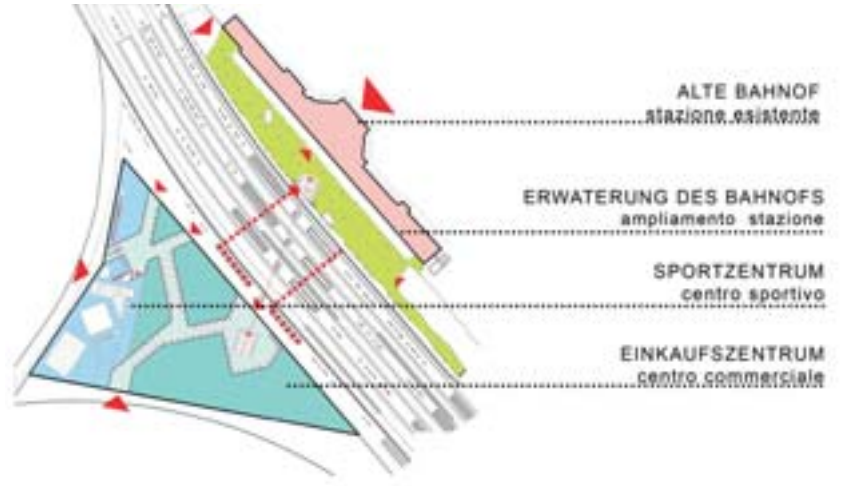


7



8

8 Ansicht von Bahnhof zum Einkaufszentrum / vista dalla stazione al centro commerciale

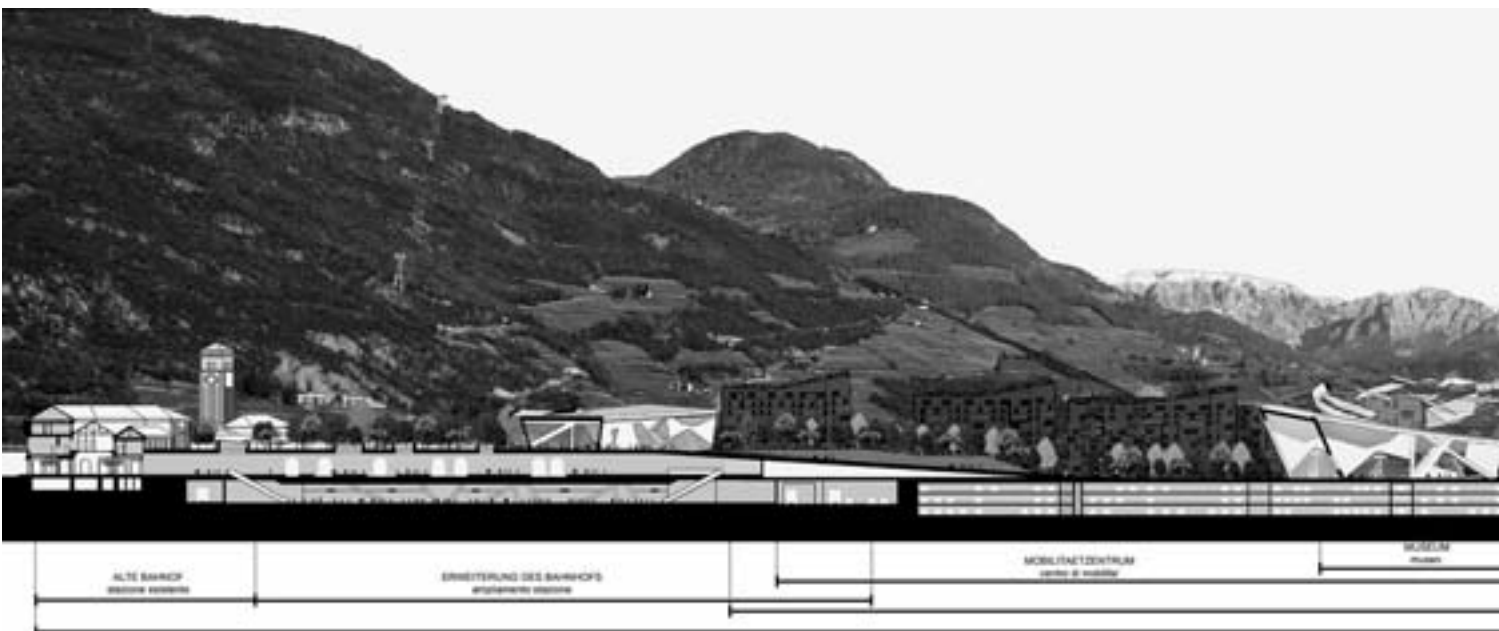


9

9 Einkaufszentrum / centro commerciale

10 Schnitt / sezione BB

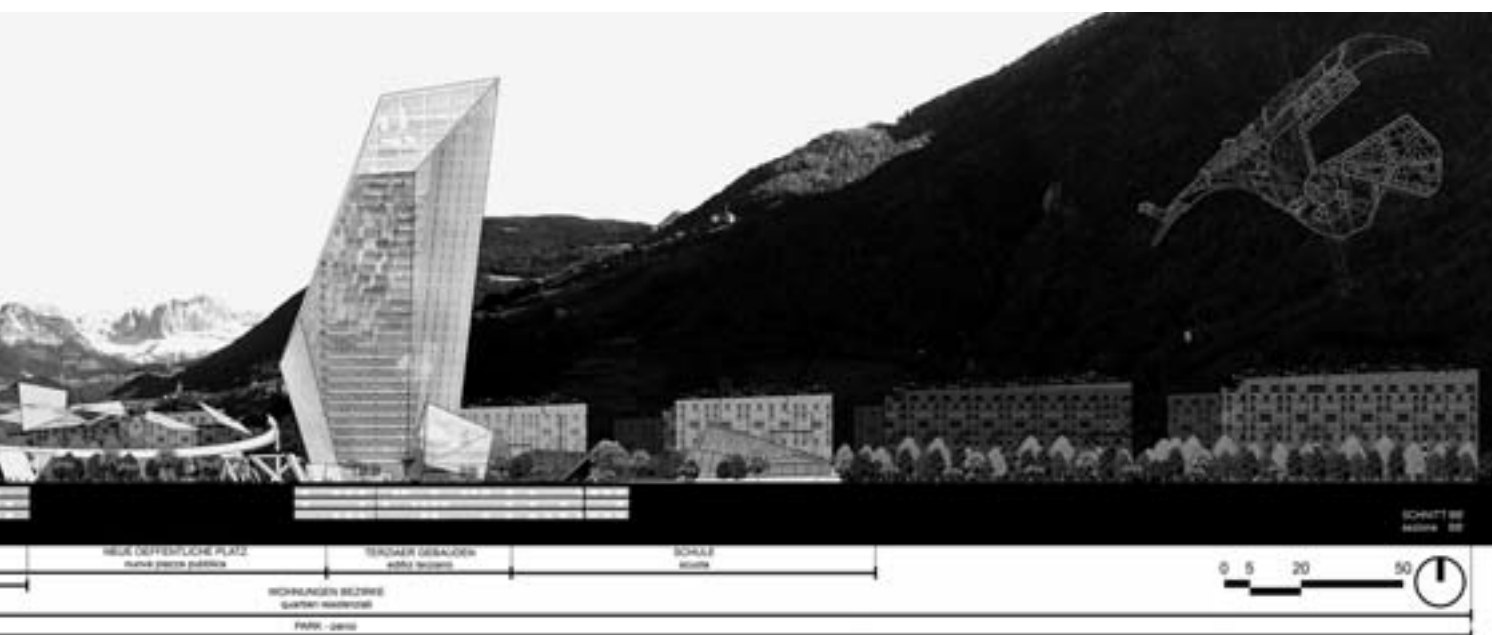
11 Ansicht Bahnhof / vista stazione



10

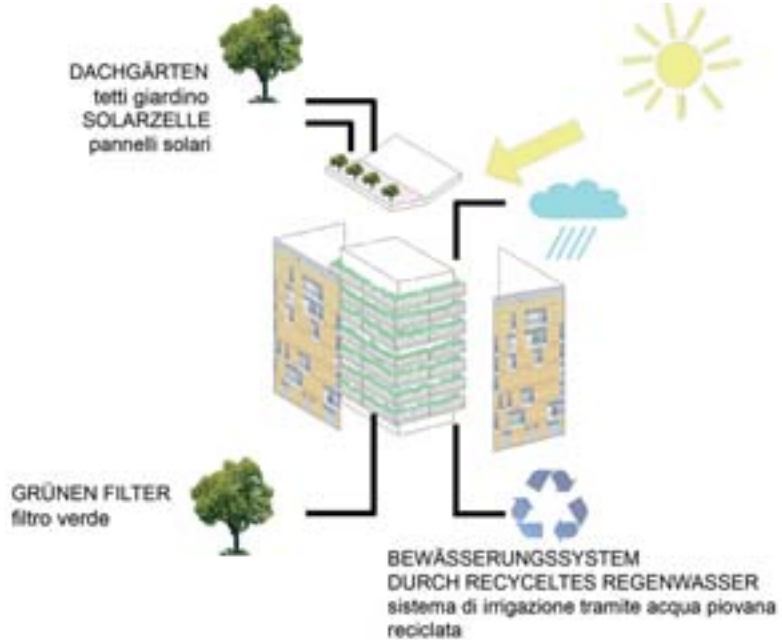


11

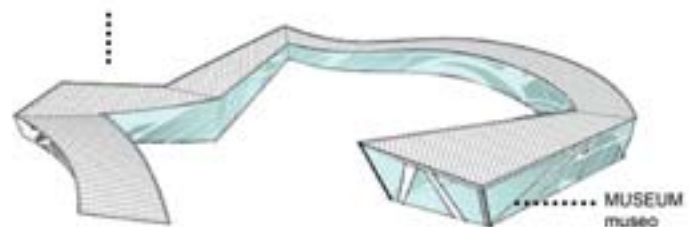
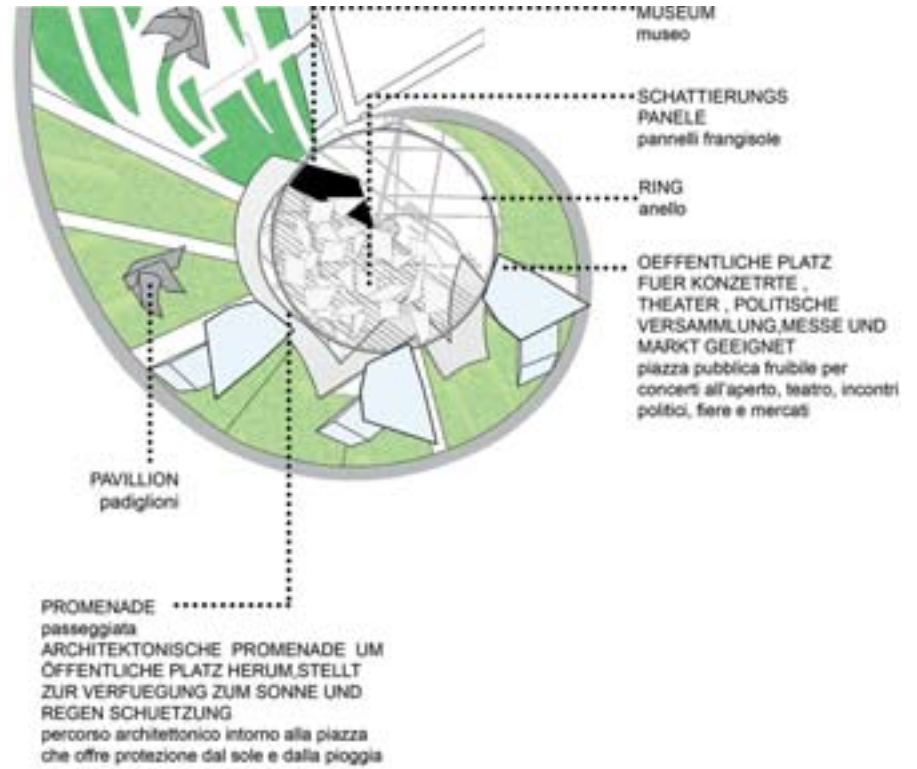




12



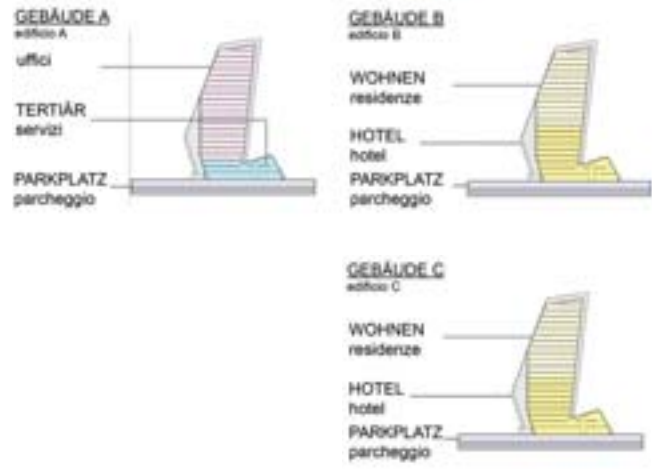
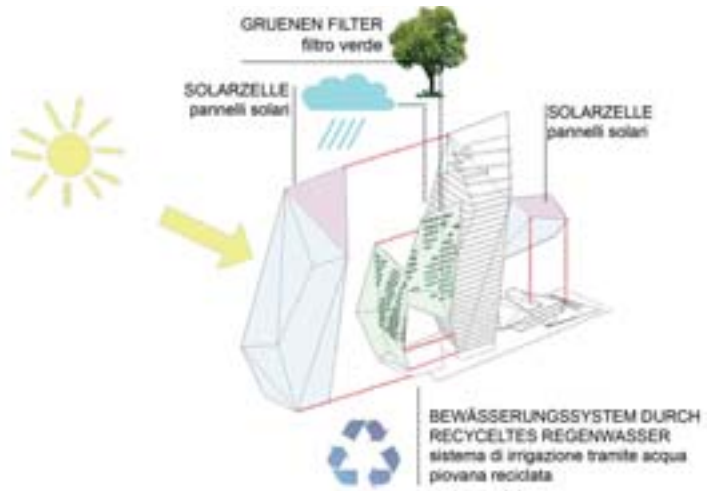
13



- 12 Wohnbezirke/
quartieri residenziali
- 13 Öffentlicher Platz/
piazza pubblica
- 14 Tertiärgeläude/
edifici terziari
- 15 Park-Bahngleis-Plattform/
parco piattaforma treni



14



15





16



17

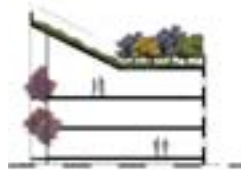
16 Schema der historischen Stadt/profili città storica Bolzano

17 Schema der neuen Stadtbezirke/profili nuovi quartieri residenziali

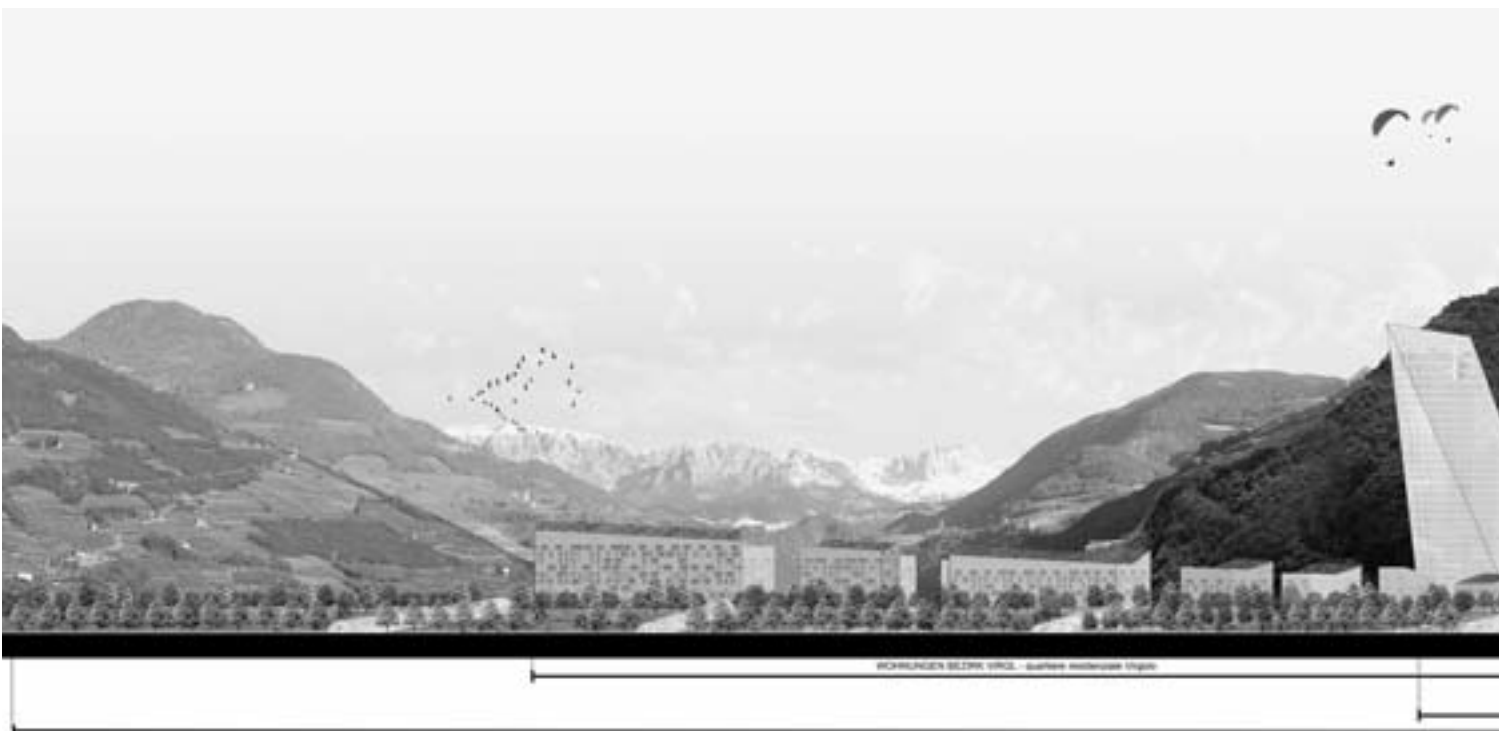
18 Dachgärten/tetti giardino

19 Ansicht/prospetto AA

20 Neuer öffentlicher Platz/nuova piazza pubblica



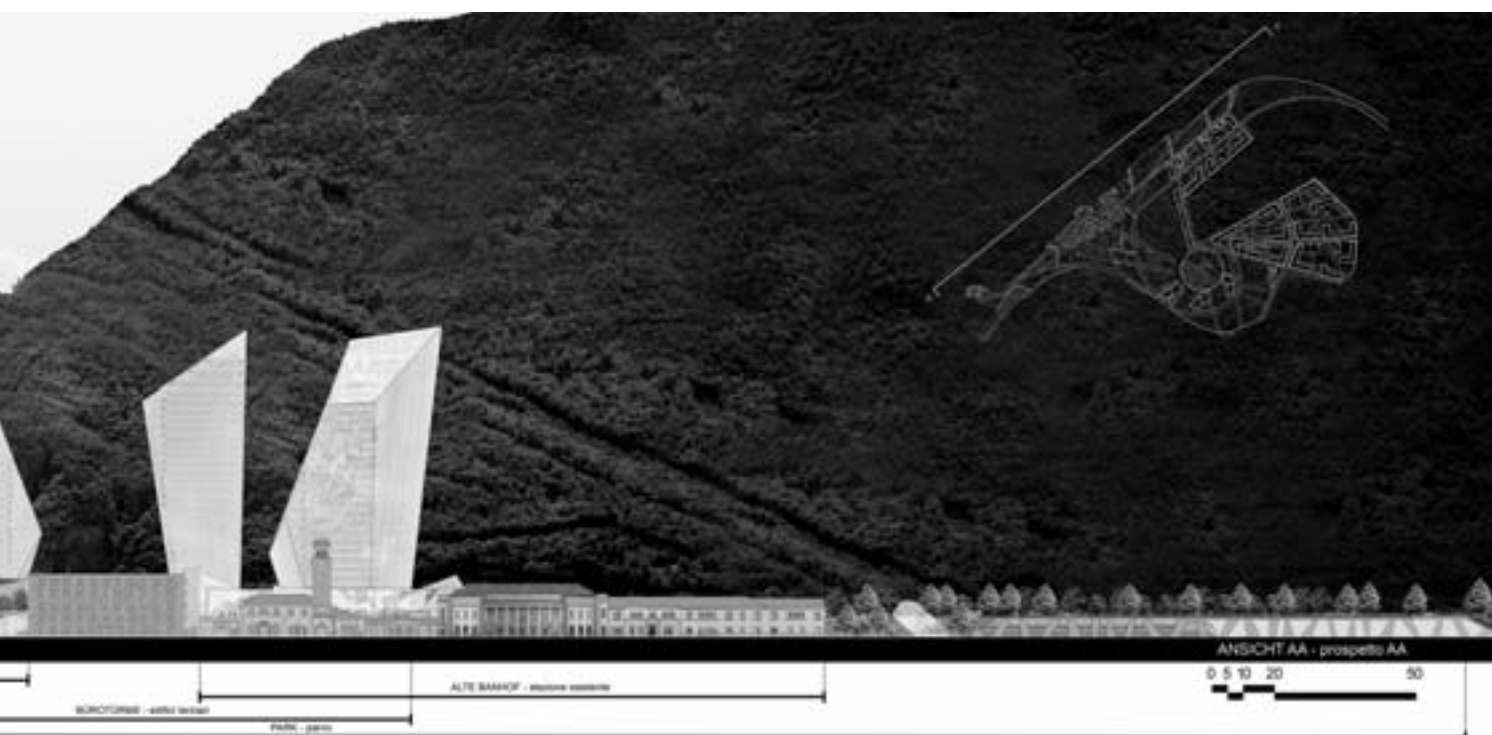
18



19



20



UNStudio Van Berkel

UNStudio Van Berkel
 (Niederlande/Paesi Bassi)
 D'Appolonia S.p.A.
 Design Convergence Urbanism
 Bollinger & Grohmann
 Berater, Mitarbeiter/
 consulenti, collaboratori:
 Studio Associato Yellow Office,
 G. Damiani

175.295,00 m²

Geplante BGF einschl. der beibehaltenen existierenden BGF, ausschl. unterirdische Strukturen/ SLP progetto incluso esistente mantenuto, escluso interrati

622.971,00 m³

Geplantes Volumen einschl. des beibehaltenen existierenden Volumens/volume progetto, incluso esistente mantenuto

87.021,00 m² *

Geplante überdachte Oberfläche einschl. der beibehaltenen bestehenden Fläche und Bahnsteigüberdachungen/superficie coperta progetto, incluso esistente mantenuto e pensiline

2,17 m²/m²

Territorialer Index des Projektes/ indice territoriale progetto

17.569,00 m²

Handel/commercio

22.460,00 m²

Dienstleistungssektor/terziario

82.429,00 m²

Wohnbauten/residenziale

16.804,00 m²

Hotel

0,00 m²

Tagungsstätten/congressuale

0,00 m²

Handwerksbetriebe/artigianale

9

Höchstanzahl Stockwerke/ numero massimo piani

2.622

Theoretische Einwohnerzahl für Wohngebiet und Dienstleistungssektor, 1 Einwohner je 40 m²/ abitanti teorici su residenziale e terziario, un abitante ogni 40 m²

* Vom Wettbewerbskoordinator errechnete Werte/valori calcolati dal coordinatore del concorso

Auszug aus der Projektbeschreibung

Die Positionierung der Gleise und des Bahnhofs ist ein Ergebnis aus der Erstellung verschiedener Verkehrskonzepte und deren sorgfältiger Analyse und Bewertung auf jeweilige Vor- und Nachteile. Unsere Entscheidung belässt die Schienen an ihrem jetzigen Platz. Diese Option entpuppt sich als die interessanteste Lösung. Es werden lediglich Investitionen für die Erneuerung der Schienenstruktur notwendig, um einen Abstand zwischen existierendem Bahnhofsgebäude und Bahnsteigen zu schaffen, der es ermöglicht, Parkplätze und Haltestellen für Busse zu organisieren und damit den Verkehr auf dem bestehenden Bahnhofsvorplatz zu minimieren. Der Busbahnhof befindet sich, in diesem Fall, südlich der Gleise direkt am Südeingang des neuen Bahnhofs und ist durch das Bahnhofsgebäude selbst an die Altstadt angebunden. Ein weiterer Vorteil ist die Freierdung eines relativ großen, direkt an die Altstadt angebotenen Areals, nördlich der Gleise. Dies wäre auch der Bereich, wo man die erste Stufe der Umsetzung des Masterplans starten könnte. Die gewählte Lösung erlaubt weiter, die Kapazität der Straßen zu erweitern, bezüglich der zu erwartenden erhöhten Verkehrsströmen durch die Neuverdichtung im Bereich des Bozner Bodens. Der Bereich hinter dem bestehenden Bahnhof ist derart angelegt, dass Busse sicher manövrieren können, ohne den Individual-

verkehr (der sich auch weiterhin entlang der Garibaldi- und Rittnerstraße bewegen würde) zu behindern. Die erste Intervention ist zu verbinden und Durchlässigkeit zu schaffen. Die existierende Stadt und das neu zu entwickelnde Gebiet müssen vereint werden und dürfen nicht in Isolation zueinander stehen. Das projektierte Gebiet muss ein integraler Bestandteil des lokalen städtischen und wirtschaftlichen Gefüges werden, um bestmögliche Synergien zu schaffen. Das jetzige Areal wird schrittweise den Charakter einer Insel verlieren und Angelpunkt eines komplexen Zusammenspiels werden, zwischen dem historischen Stadtzentrum, der geomorphologischen Landschaft jenseits des Eisacks und der Kulturlandschaft an den Hängen des Ritten. Die zweite Intervention: Programmieren. Die Raumplanung muss diversifiziert sein und unterschiedliche Gruppen, von Familien bis zu Studenten, Touristen bis zu alteingesessenen Nachbarn, in Betracht ziehen und ihnen Möglichkeiten bieten, das neue Stadtareal für sich zu nutzen und sich damit zu identifizieren. Der Programm-Mix muss ein lebenswertes städtisches Gefüge sein, das vielfältige Aktivitäten rund um die Uhr bieten kann. Die dritte Intervention: Hochwertige Standorte schaffen. Ziel muss es sein, eine hohe Qualität der Umwelt zu erreichen. Nur durch hochwertige und nachhaltige Architektur, verbunden mit einem hohen Standard der öffentlichen Plätze und Straßenräume kann es gelingen,





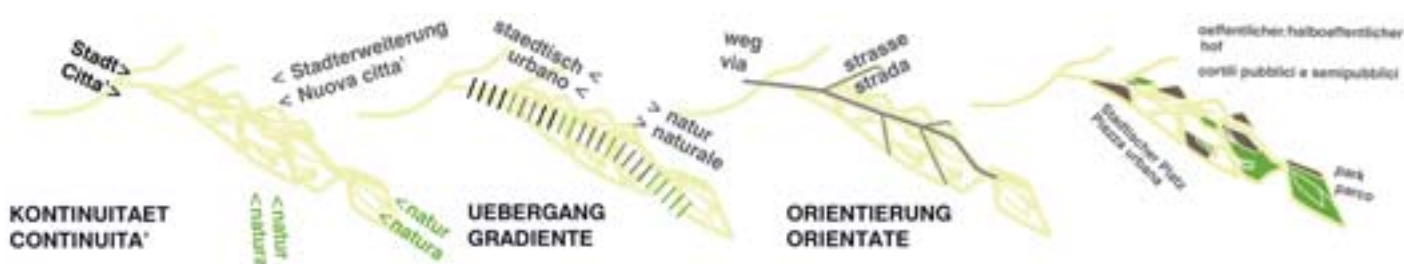


Menschen zu inspirieren und dauerhaftes Wachstum zu sichern. Die Architektur der Gebäude und Freiräume muss eigenständig und charaktervoll gestaltet sein, um ein starkes Gefühl der Identifizierung der neuen Bewohner dieses Stadtteils hervorzurufen. Das neue Bahnhofsgebäude ist der Schwerpunkt des Projektes, es stellt die wichtigste Verbindung zwischen Altstadt und dem neuen Verbreitungsgebiet dar. Die Durchlässigkeit für Fußgänger zwischen den bestehenden Gebäuden und dem neuen Bereich wird durch eine Brückenkonstruktion gegeben. Während man durch den großzügigen Innenraum der Brücke geht, steht man in ständiger Beziehung mit der Umgebung: Große Dachlichter und eine offene Fassade gewähren Aussicht auf die umgebenden Berge und Kulturlandschaften und erinnern in ihrer Nähe ständig an das bemerkenswerte Naturschauspiel, das so prägend ist für Bozen. Das Volumen spiegelt die verschiedenen Ströme der Nutzung und Benutzung wider, da es einerseits als infrastrukturelles Gebäude des Transports, aber andererseits auch als zentraler Treff- und Angelpunkt einer wachsenden Stadt zu dienen hat. Hierbei handelt es sich um einen prinzipiellen Vorschlag für eine Stadtentwicklung, die einerseits kleinere Volumina bevorzugt, aber andererseits die Möglichkeit offen hält, das Volumen in der Zone rund um den neuen Südzugang des Bahnhofs zu erhöhen.

Estratto dalla relazione di progetto

La scelta progettuale riguardante le infrastrutture ferroviarie e la stazione intermodale deriva da un'analisi accurata tra diverse opzioni valutate secondo una matrice di vantaggi e svantaggi. La nostra scelta è stata il mantenimento dei binari più interni all'areale. Dopo attente analisi questa risulta essere la soluzione più interessante perché, oltre a controllare meglio l'investimento per il rin-

novo delle infrastrutture ferroviarie, concede spazio tra i binari e il fabbricato dove poter organizzare lo stazionamento e la circolazione degli autobus urbani minimizzando il traffico sulla attuale piazza della stazione. In questa ipotesi si viene a costruire un polo intermodale integrato con il centro della città dove la stazione degli autobus extraurbani viene collocata a sud dei binari e direttamente connessa con la nuova entrata della stazione passante a ponte. Un altro vantaggio strategicamente importante è la liberazione di una porzione consistente di aree a nord dei binari e prospicienti al centro storico in cui avviare la prima fase attuativa dando da subito spinta economica all'intervento. La parte più significativa delle nuove costruzioni a sud del sistema intermodale ha così caratteristiche non solo di alta qualità spaziale ed ambientale, ma una certa autonomia che garantisce una riduzione del traffico da immettere in questa zona, benché si trovi perfettamente connesso al vicinissimo centro storico. Tutti i flussi sono stati modulati per permettere agli autobus urbani ogni manovra in sicurezza senza intaccare il progetto che si basa su azioni principali che rispondono alle necessità del sito e del contesto. La prima azione è collegare. L'area è in un punto cruciale per unificare due differenti parti di città isolate tra loro: città vecchia e area dei Piani. Il progetto deve diventare parte integrante del tessuto economico e urbano locale, stabilendo un legame sinergico con il programma esistente nelle due parti di città esistenti. L'area dovrà perdere la caratteristica conformazione ad "isola" attuale acquisendo identità dalle convergenze e contaminazioni vicine: la sinuosità delle colline coltivate a vite, il complesso gioco di incastri delle vie che caratterizzano il centro storico e la conformazione geomorfologica del paesaggio naturale al di là dell'Isarco influenzano la progettazione. La seconda azione è programmare. Il programma è stato modulato in modo da richiamare varie fasce di pubblico, dal residente al turista, dalle famiglie agli studenti con l'obiettivo di massimizzare i possibili usi dell'area durante tutte le ore del giorno e di non creare quindi delle aree puramente residenziali che si svuotino la mattina, nella volontà di creare una zona a forte





**Tessuto Urbano- Tipologie di crescita
Stadtkoerper - Modelle des Wachstums**

città' storica - espansione lineare
historische stadt-lineare expansion

città' moderna - espansione ad isolati
moderne stadt-block expansion



espansione libera
freie expansion

adattabile alle morfologie urbane
adaptive/ flexible morphologie

espansione limitata e predeterminata
limitierte expansion

strutturante della morfologia urbana
vorgegebene entwicklung der stadt

relazionabile con il paesaggio circostante
durchlaessig fuer landschaft

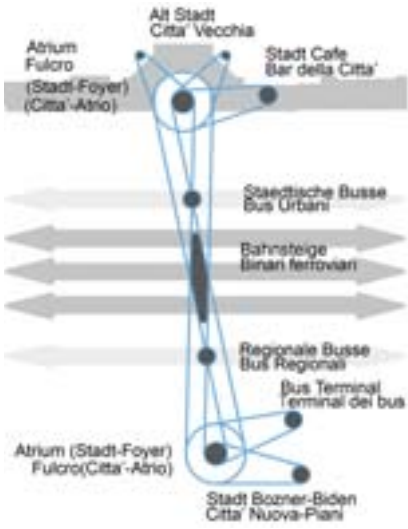
aperta su due lati
offen nach zwei richtungen

urban form
landscape form

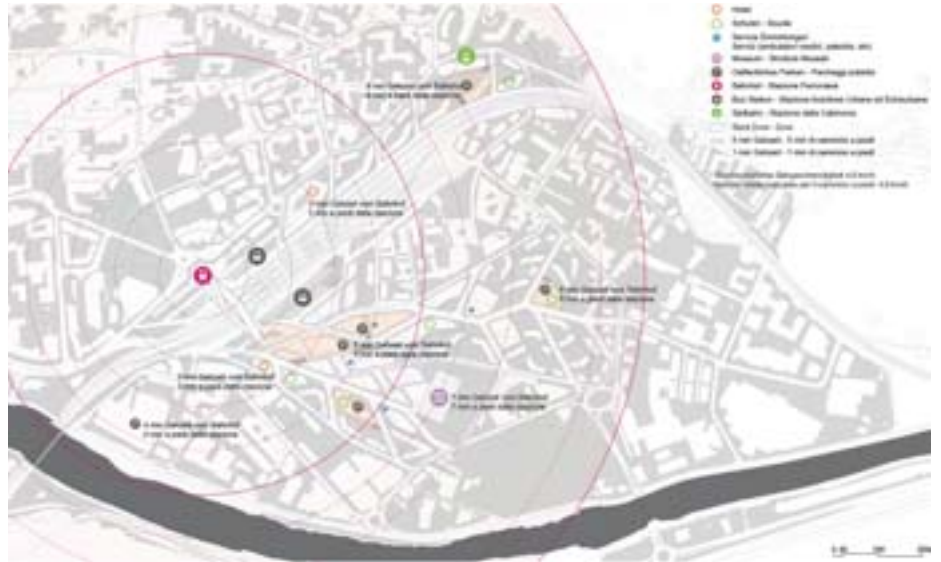
architettura introvertita-proietta e verde privato
introvertierter privater guenstaum

valenza urbana con una elevata qualità ambientale, architettonica ed estetica delle scelte progettuali. La terza azione è conferire qualità ai luoghi. Un ruolo chiave in tale senso ricoprono gli spazi aperti e di relazione urbana il cui palinsesto è stato progettato con molta attenzione per creare una sequenza continua e sinuosa di spazi e volumi architettonici terrazzati che renderanno piacevoli anche i piccoli spostamenti e la vita interna del quartiere. Il risultato è una "città giardino" non residenziale e periferica, ma viva, centralissima, dinamica, attiva e con una alta qualità urbana. L'edificio della stazione è il vero fulcro del progetto, infatti non risolve solo la necessità di avere una nuova e moderna stazione ferroviaria, ma diviene il principale collegamento tra il centro storico e la nuova zona areale fungendo da smistatore intermodale per tutti i trasporti urbani ed extraurbani di Bolzano e dando alla zona una nuova potente centralità a scala provinciale che può venir giocata sia sul piano politico che amministrativo ed economico. La permeabilità pedonale tra il fabbricato esistente e la nuova zona si crea mediante una struttura a ponte, dove, nel percorrere il grande spazio interno, il viaggiatore e i cittadini avranno un continuo rap-

porto con il contesto urbano dato dal grande lucernario, le grandi vetrate che permettono la vista sulle montagne portando all'interno dell'edificio lo spettacolo naturalistico che caratterizza la città. Anche i volumi dei negozi, che rendono meno lunga l'attesa, sono vetrati per permettere all'occhio di spaziare senza limitazioni. Il nuovo edificio, staccandosi in maniera netta, ma con forme armoniose e sinuose che riprendono i flussi che si intrecciano, non intacca l'immagine storica della città, ma vuole dare un'intrigante giustapposizione di tradizione e contemporaneità che sta diventando uno dei tratti più interessanti del territorio altoatesino oggi. La volumetria del progetto articola diverse scale di relazione in cui l'uso urbano dei cittadini che attraversano si mescola con i pendolari che arrivano a Bolzano, i turisti e i business-man che arrivano nella stazione ferroviaria e i fruitori dei servizi. La proposta progettuale prevede uno sviluppo urbanistico che predilige volumetrie non troppo imponenti con la concentrazione delle espansione volumetriche nella zona intorno alla nuova entrata sud della Stazione in modo da rafforzare l'idea di città nel centro e decongestionare la parte residenziale ed offrire una zona viva, ma tranquilla.



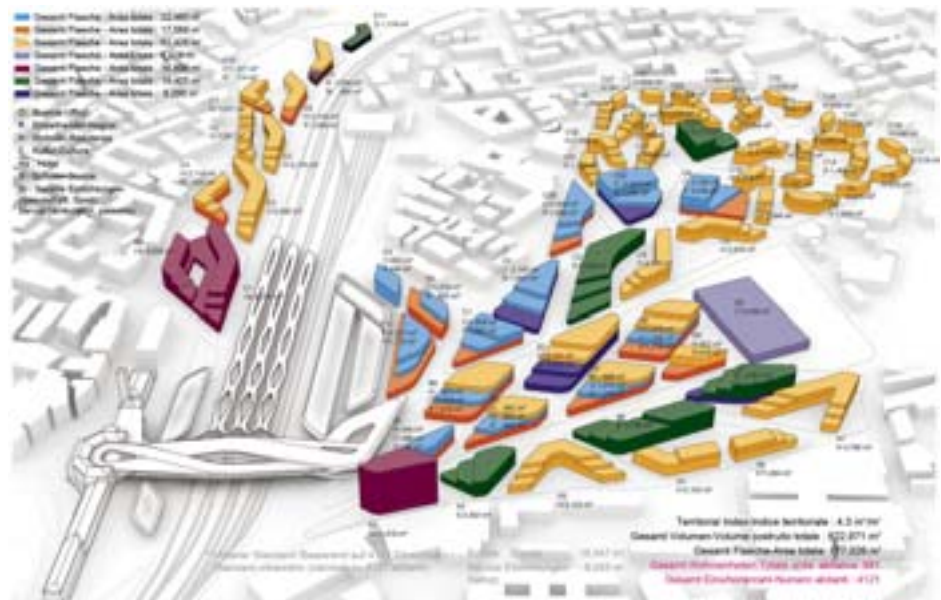
1



2



3



4

1-3 Mobilität und urbane Verbindungen/mobilità e connessioni urbane
 4-6 Urbanes Programm/ programma urbano
 7 Grünkonzept/ piano del verde

CHARAKTERISTISCHER BAUM / ALBERATURE CARATTERIZZANTI

Platanus occidentalis
PLATANO OCCIDENTALE/PLATANO AMERICANO
 Fam. Platanaceae
 origine: Nord America



max. pflanzung H max.: 30-40 M
 intern. 8



deck H max 8 m
 intern. 8

farbpalette - color palette



LOCALE CHARAKTERISTISCHE BAUME

PIANTE CARATTERISTICHE LOCALI

Pinus Aem. ANTE' ROSSO

Abies alba ABETE BIANCO

Larix decidua LARICE



CHARAKTERISTISCHER BAUM / ALBERATURE CARATTERIZZANTI

Pinus sylvestris
PINO SILVESTRE
 Fam. Pinaceae
 origine: Europa



H 20-30 m max 40



farbpalette - color palette



LOCALE CHARAKTERISTISCHE PFLANZEN

PIANTE CARATTERISTICHE LOCALI

Blumenweiden Infiorescenza da prati

Flora nativ. (Wilhelm & Filippini, 2006)

Niedrige Pflanzen Pianta seppazzant

Urtica minor

Erucasca



CHARAKTERISTISCHER BAUM / ALBERATURE CARATTERIZZANTI

Melus domestica
MELO
 Fam. Rosaceae
 origine: Transcaucasica



H 8 m max 12



bethektion - coloritategion

Melus malensis

Melus pumila (Prin. Sprenger)

Melus laevis (Prin. Sprenger)

Renealmia del'Oronchi

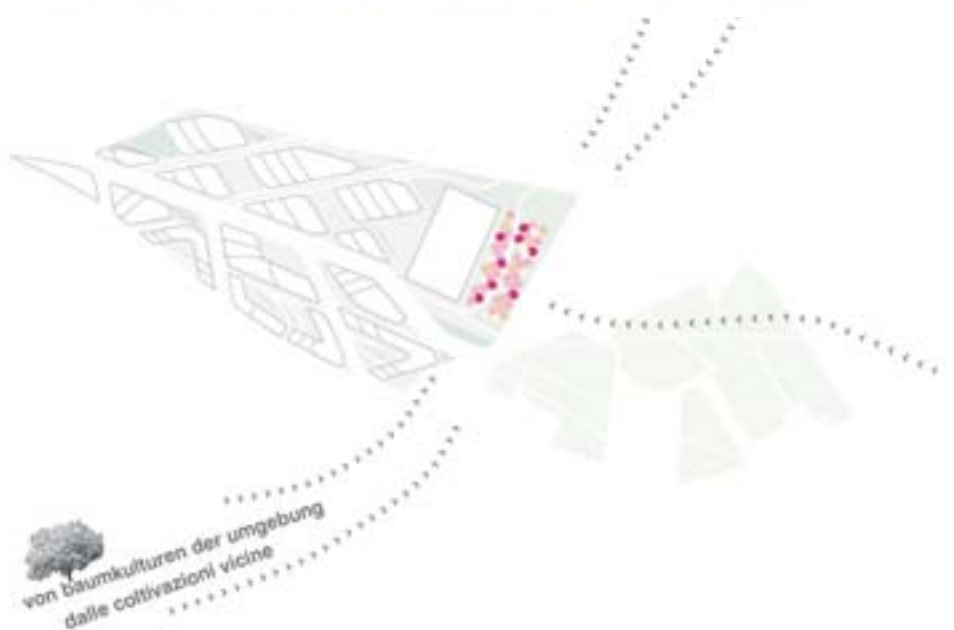
Spiralitetoren Renealmia grigja

Melus hortensis

Melus pumila

Melus x juna 'Golden hornet'

Melus ibet



10

CHARAKTERISTISCHER BAUM / ALBERATURE CARATTERIZZANTI

Quercus ilex
QUERCO
 Fam. Fagaceae
 origine: Costa



H 20-30 m max 40



bethektion - coloritategion

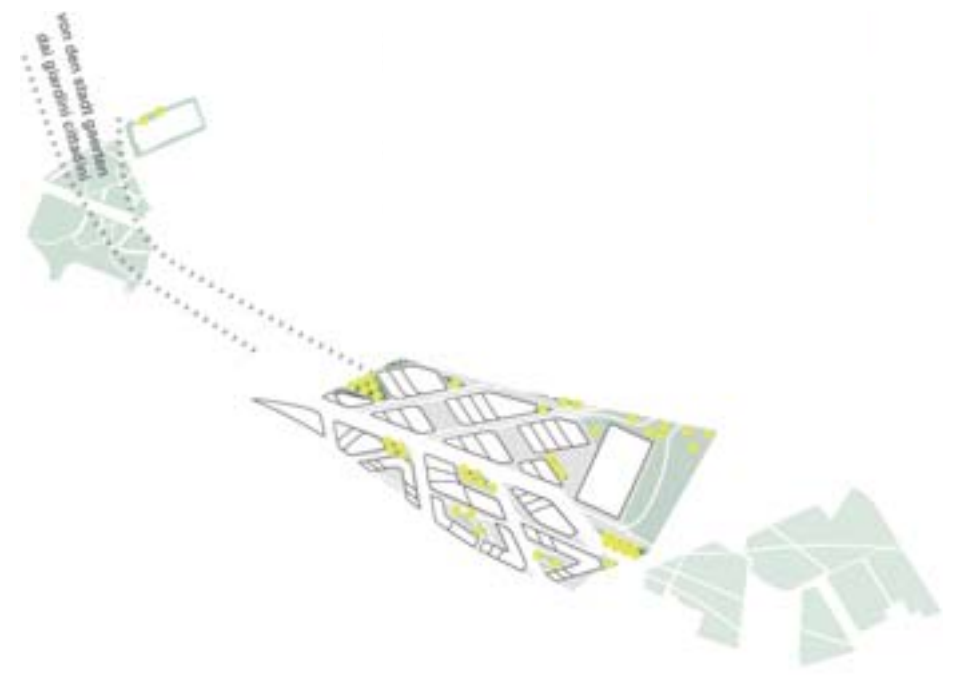


LOCALE CHARAKTERISTISCHE BAUME
 PIANTE CARATTERISTICHE LOCALI

Convolvulus japonicus



Stachys



11



12



- Restaurant / Ristorante
- Bureau / Ufficio
- Administration / Amministrazione
- Parken / Parcheggio
- Station / Stazione
- Hotel

| | |
|----|---|
| 1 | Eingänge, Abfahrts- und Ankunftsflächen, Verbindungsfleichen Atr. |
| 2 | Area partenza, area arrivo e spazi connettivi |
| 3 | Vertice Wartebereiche Spazi per l'attesa diffusa |
| 4 | Fahrkartenschalter und Fahrgastbetreuung Bahngesellschaft A Biglietteria e servizi assistenza impresa ferrovie A |
| 5 | Fahrkartenschalter und Fahrgastbetreuung Bahngesellschaft B Biglietteria e servizi assistenza impresa ferrovie B |
| 6 | Gepäckaufbewahrung Deposito Bagagli |
| 7 | Dienstleistungen fuer Intermodalität Servizi per l'intermodalità |
| 8 | Point fuer Businesskunden Centro clienti Business |
| 9 | Shops und Reisebuero Servizi Commerciali e Agenzie |
| 10 | Bank und Postamt Servizi Bancari e Postali |
| 11 | Gastronomie und Kioske Ristorazione e Point Ristoro |
| 12 | Toiletten Servizi igienici pubblici |
| 13 | Erste Hilfe Pronto Soccorso |
| 14 | Raumlichkeiten fuer die Instandhaltung des Bahnhofs Ambienti per la manutenzione della stazione |
| 15 | Raum fuer die Bahnpolizei Locale per la Polizia Ferroviaria |
| 16 | Raum fuer die Feuerwehr Ambienti per i Vigili del Fuoco |
| 17 | Raum fuer die Bahnhofskontrollen Locali comando militare di stazione |
| 18 | Control Room |
| 19 | Räume fuer technische Anlagen Locali per impianti tecnologici |
| 20 | Lager, Abstellflächen, Dienstflächen, Umkleeräume Magazzini, Depositi, spazi di servizio e spogliatoi |
| 21 | Bahnhofskapelle Cappella di Stazione |
| 22 | Räume fuer den Bahndienst Locali per l'esercizio ferroviario |
| 23 | Räume fuer den Sozialdienst Spazi per l'assistenza sociale |
| 24 | Korridor- Öffentlich Corridoio Pubblico |
| 25 | Korridor- Privat Corridoio Privato |

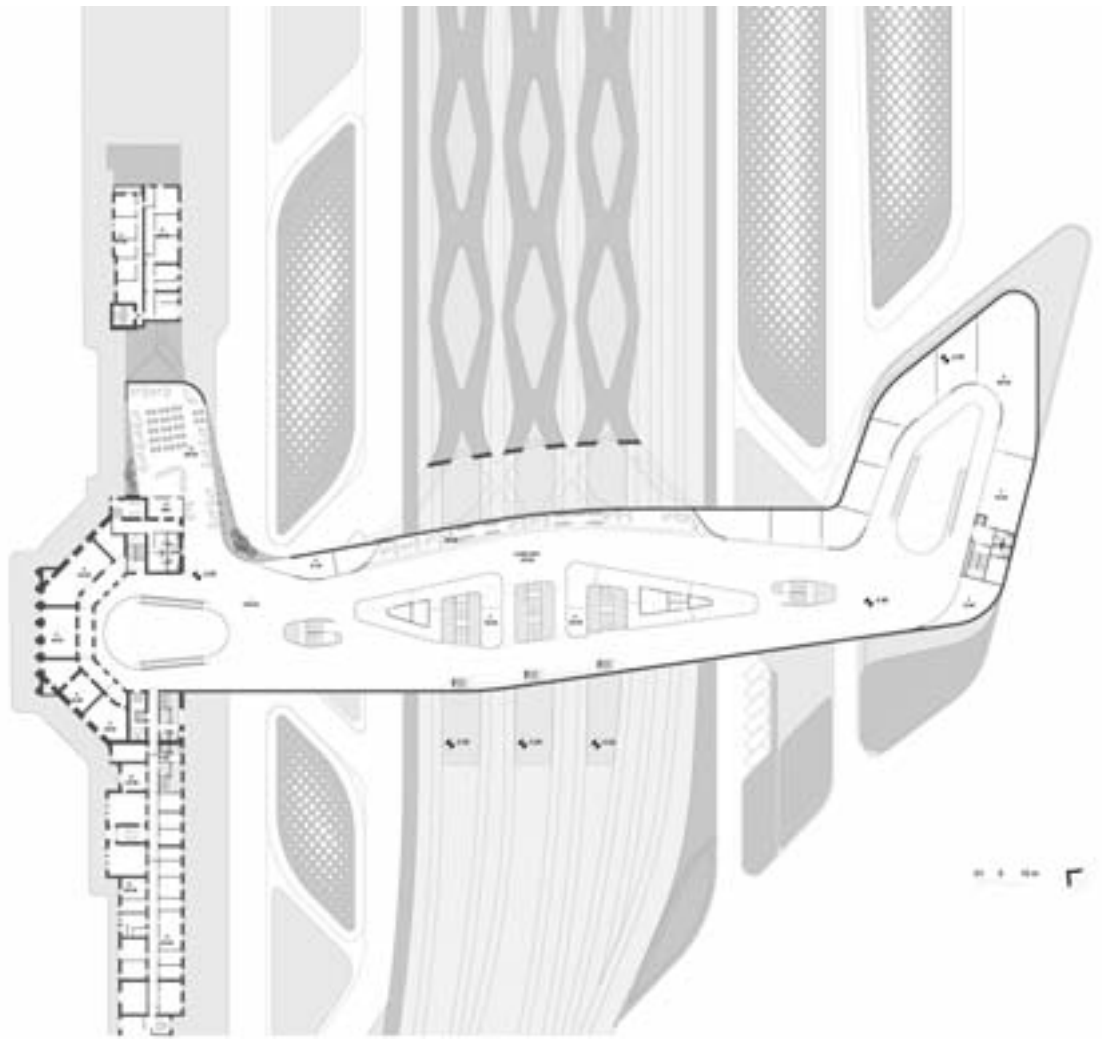
13

12 Programmübersicht/
programma stazione

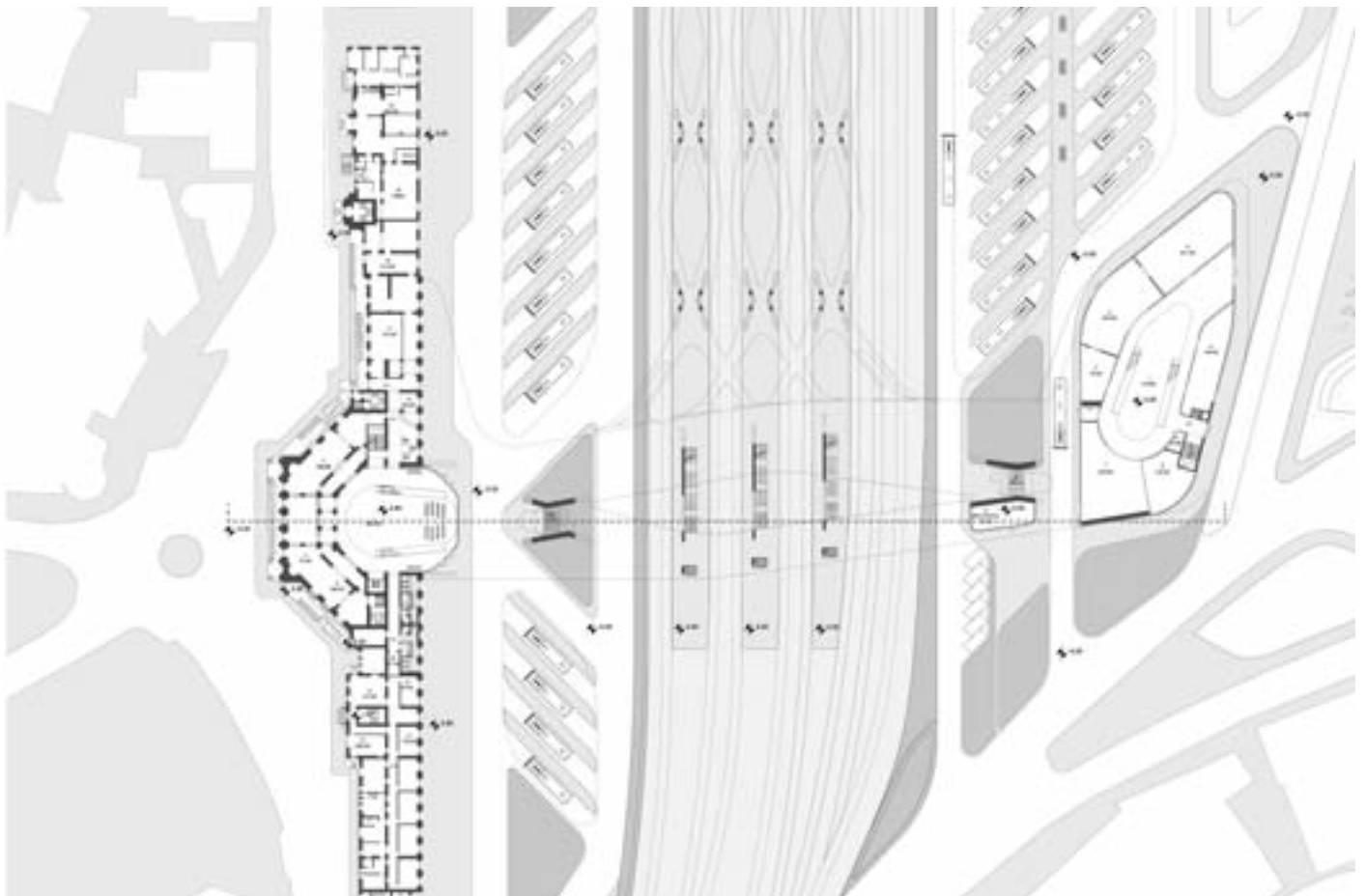
13 24h Funktionen &
Aktivitäten/attivazione
funzioni 24h

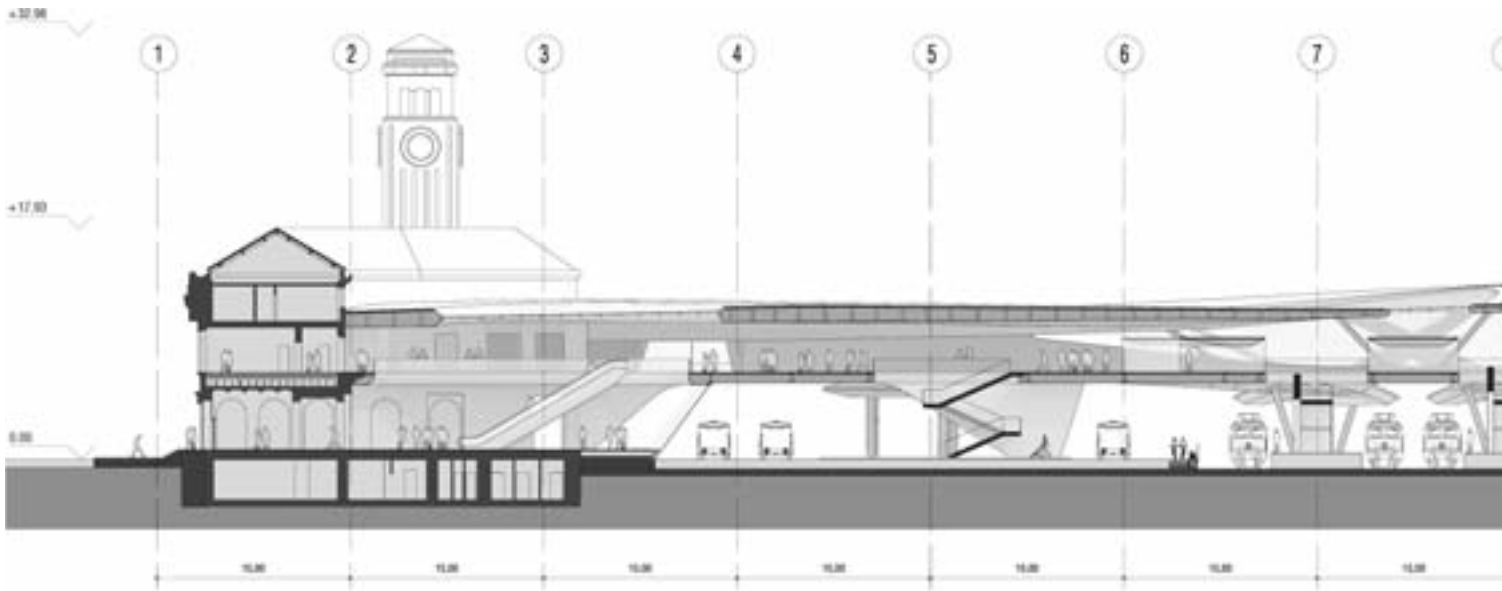
14 Grundriss der Brücke/
pianta livello ponte

15 Grundriss Erdgeschoss/
pianta piano terra



14-15



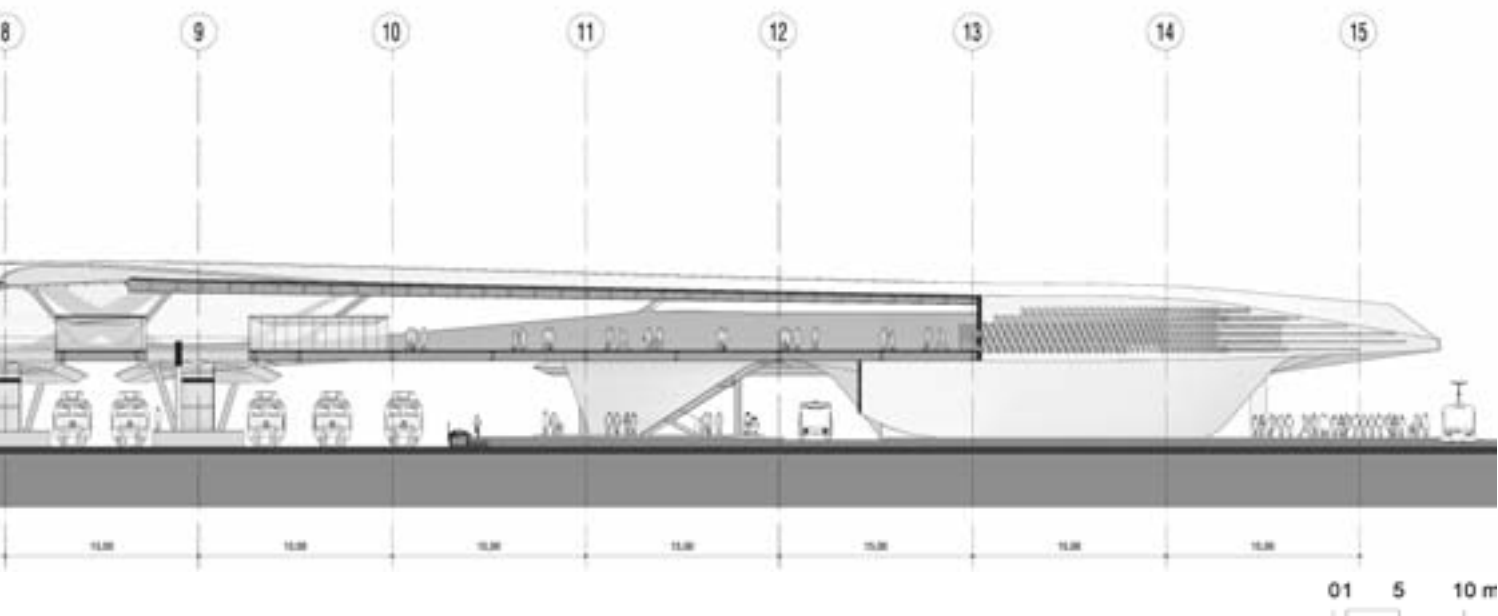


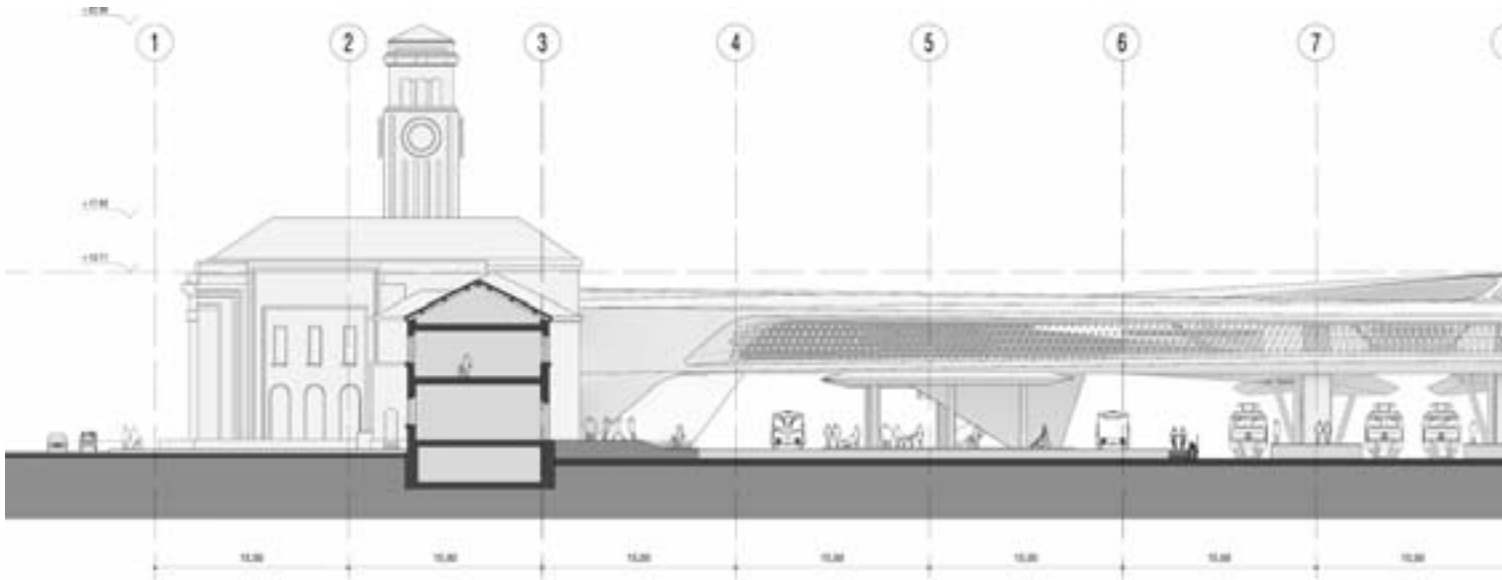
16

16 Längsschnitt durch die
Brücke / sezione longitudinale
17 Blick von der Brücke /
vista interno stazione-ponte

17







18

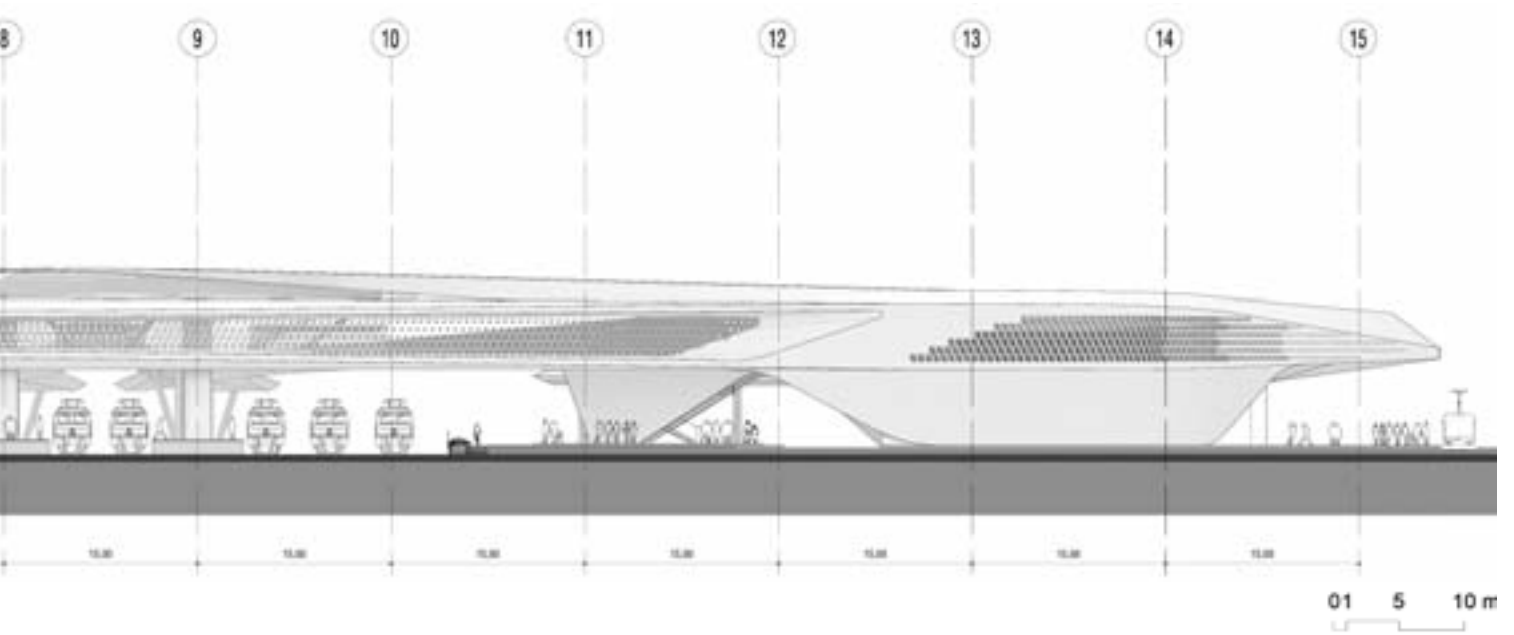
18 Ansicht Südwest/
prospetto lato sud-ovest

19 Bahnhof und Vorplatz/
la stazione e la piazza

20 Blick in die neue Stadt/
uno sguardo sulla nuova città

19





20



Cino Zucchi Architetti

Cino Zucchi Architetti

(Italien/Italia)

Plan Team srl

Park Associati srl

D. Tumati

Evitec sas

CZ studio associati

Geoproject

Maxmakers S.p.A.

Space Syntax Ltd.

WSP UK Limited

Avv. DDr. Karl Zeller

285.584,00 m²

Geplante BGF einschl. der beibehaltenen existierenden BGF, ausschl. unterirdische Strukturen/ SLP progetto incluso esistente mantenuto, escluso interrati

1.006.271,00 m³

Geplantes Volumen einschl. des beibehaltenen existierenden Volumens/volume progetto, incluso esistente mantenuto

78.472,00 m² *

Geplante überdachte Oberfläche einschl. der beibehaltenen bestehenden Fläche und Bahnsteigüberdachungen/superficie coperta progetto, incluso esistente mantenuto e pensiline

3,51 m²/m²

Territorialer Index des Projektes/ indice territoriale progetto

11.450,00 m²

Handel/commercio

72.715,00 m²

Dienstleistungssektor/terziario

112.000,00 m²

Wohnbauten/residenziale

11.827,00 m²

Hotel

8.000,00 m²

Tagungsstätten/congressuale

19.862,00 m² *

Handwerksbetriebe/artigianale

22

Höchstanzahl Stockwerke/ numero massimo piani

4.618

Theoretische Einwohnerzahl für Wohngebiet und Dienstleistungssektor, 1 Einwohner je 40 m²/ abitanti teorici su residenziale e terziario, un abitante ogni 40 m²

* Vom Wettbewerbskoordinator errechnete Werte/valori calcolati dal coordinatore del concorso

Auszug aus der Projektbeschreibung

Der Vorschlag gestaltet sich als ein „Pfpopen“, bei welchem die Elemente des Eisenbahnsystems, das neue Verkehrskonzept, das Netz der öffentlichen Räume, die vorgeschlagenen Bauegefüge, der Fluss und seine Brücken, die integrierte Struktur der öffentlichen Mobilität auf der Schiene, auf der Straße und durch Seilbahnen, und schlussendlich die ausgedehnten Grünflächen in einem Plan zusammenfinden, der den bestehenden Stadtvierteln Beachtung schenkt und sie schließlich in eine neue urbane und natürliche Landschaft aufnimmt: eine regelrechte „nachhaltige Raumordnung“, welche städtische Intensität, Qualität der Umwelt, Verringerung der Bewegungen mittels Privatfahrzeugen, Berücksichtigung der bioklimatischen Daten und der Energieeinsparung, Haltbarkeit der Bauwerke und Einfügung in den Kontext verbindet. Zwei große Grünkeile – der eine ausgehend von der bestehenden Eisenbahntrasse und der andere weiter südlich, am Flussufer und längs der Weingüter der Schlachthofstraße gelegene – lassen die Landschaft in die Stadt eindringen und verleihen dem neuen Vorschlag des Stadtgefüges seine Form. Das neue Straßennetz führt das bestehende weiter und ergänzt es, wobei die Verbindungen zwischen den Stadtteilen vervielfältigt werden und eine einfache Wegestruktur geschaffen wird, welche den neuen Eingriff unterstützt und strukturiert. Rund um diese

doppelte Struktur an Straßen und Grünflächen gestalten sich die neu erbauten Teile als „durchlässige“, in einem ständigen Dialog mit den Freiflächen und den vorhandenen Stadtteilen stehende Elemente, so dass der maßstäbliche Unterschied zwischen dem Neuen und dem Antiken fast unsichtbar erscheint. Das große Bauwerk des neuen Bahnhofes, welches von jenem des bestehenden Bahnhofes durch einen neuen großen Platz südlich desselben und durch eine Reihe von Gemeinschaftsflächen auf der tieferen Ebene verbunden und ergänzt wird, stellt sich eher als ein „geografisches“ denn als „technisches“ Element dar: eine große, über den Gleisen auf der städtischen Ebene hängende Abdeckung, welche durch die Öffnungen der Oberlichten durchbrochen wird, von welchen aus man den Rosengarten sehen kann, der mit seinem kantigen Profil zwei neue Plätze kennzeichnet, jenen der Straßenbahn und der Regionalzüge in Richtung Altstadt und jenen der Autobusse in Richtung Süden und Fluss. Ein Fußgängerdurchgang in Rampenform auf der Verlängerung der Raiffeisenstraße (De Lai-Straße) in der Nähe des neuen Bürogebäudes der Landesverwaltung stellt die sanfte Verbindung zwischen dem nördlich gelegenen und dem südlich gelegenen Platz des neuen Busbahnhofes dar. Auf diesem neuen Platz ist eine Gruppe von höheren Gebäuden mit gemischter Zweckbestimmung angeordnet, welche mit den Neubauten um die







Schlachthofstraße und noch mehr mit den Steilhängen des Virgls in Dialog treten. Drei weitere „Gefüge“ kennzeichnen den Vorschlag: eine lange, gekrümmte Frontseite, die sich von der derzeitigen Trassenführung der Rittner Straße nordöstlich des Bahnhofes sanft nach Süden neigt und in den neuen großen Park einmündet, der auf der Grundfläche der alten Gleise errichtet wird, wodurch eine neue urbane Front zur Straße hin geschaffen wird; südlich des Parks, in einem Bereich mit gemischten Funktionen, der im Norden den Rand des neuen Grüns und im Süden die Front zum Bozner Boden-Weg bildet, nimmt eine Reihe von vorwiegend Nord-Süd-ausgerichteten Baukörpern den Verlauf der vorhandenen Bebauung wieder auf; noch weiter südlich ist ein neues Wohngebiet vorgesehen, welches sich von der Schlachthofstraße in westlicher Richtung auf dem bestehenden Bahnhofsgelände ausdehnt und offene Hofbereiche aufweist, welche sich nach Süden und zum neuen Park hin öffnen. Eine Reihe von weiteren Fußgängerübergängen gestaltet die Beziehung zwischen den Gefügen im Norden und jenen im Süden der neuen Gleistrasse unbeschwert und natürlich. Die neue, nach Süden verschobene Gleistrasse, welche auch im Hinblick auf die für die Weichen erforderliche Struktur und den Kurvenradius angemessene Betriebsgeschwindigkeiten gestattet, erfordert einige Abbrüche von Gebäuden außerhalb des Projektbereiches. Unserer Ansicht nach sind die Vorteile für die Stadt und ihre Entwicklung derart, dass sie diese Wahl vollkommen rechtfertigen, und mittelfristig ist die urbane Aufwertung sämtlicher angrenzenden Bereiche, auch für die Eigentümer der von der neuen Trassenführung betroffenen Flächen, von großem Interesse. In dem nun vorgelegten Vorschlag entfernt sich das neue Gebäude in keiner Weise vom historischen Stadtzentrum; vielmehr stellt es ein funktionelles und formales Hilfsmittel für den bestehenden Baukörper dar, mit dem zusammen es einem neuen, wichtigen öffentlichen Raum Leben einhaucht. Auf diese Weise wird die Verlegung der Bahnlinie zum Ausgangspunkt eines neuen Verkehrsaufbaus, wobei zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr unterschieden wird. Die verlegte Eisenbahnbarriere bildet die Wasserscheide, die die städtischen Verkehrs-

flüsse von den außerstädtischen trennt. Die Rolle des Ventils, das diese Flüsse reguliert, kommt dem neuen Eisenbahnzentrum zu. Der außerstädtische Verkehr von der Staatsstraße jenseits des Eisacks kann sich südlich der neuen Eisenbahntrasse abwickeln, ohne mit dem Verkehr in den Wohnbauzonen in Konflikt zu treten.

Estratto dalla relazione di progetto

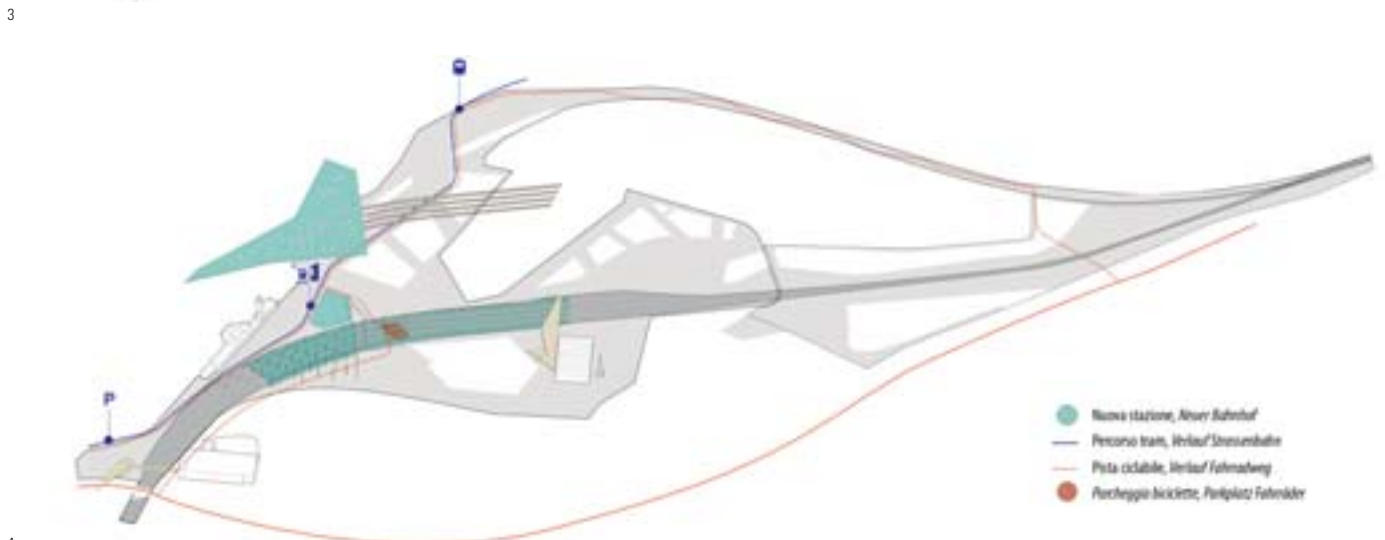
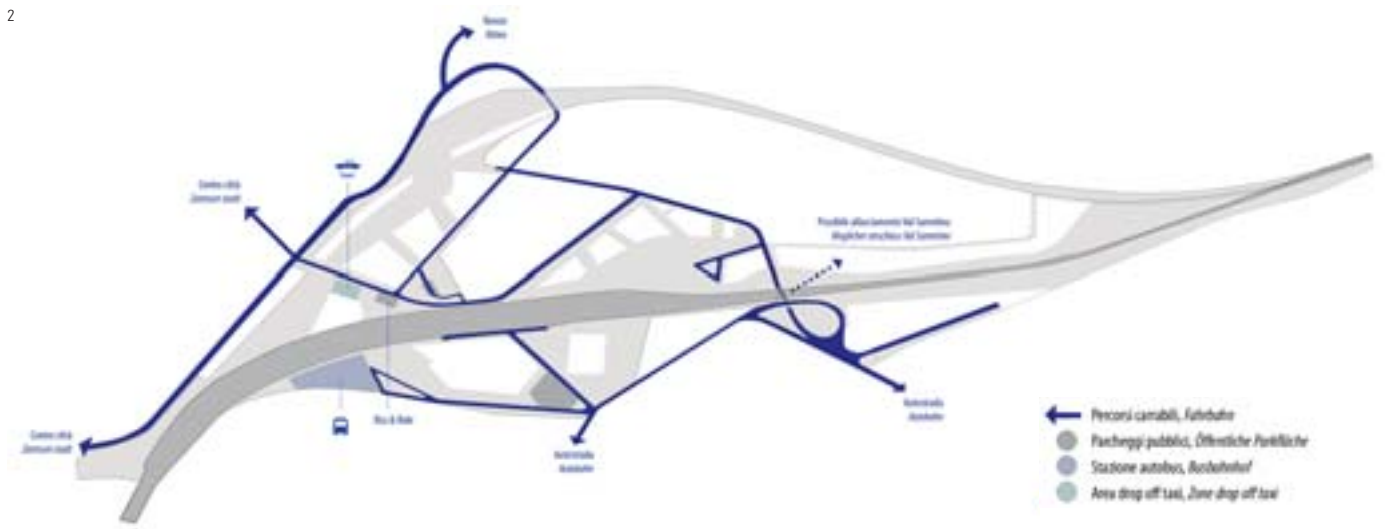
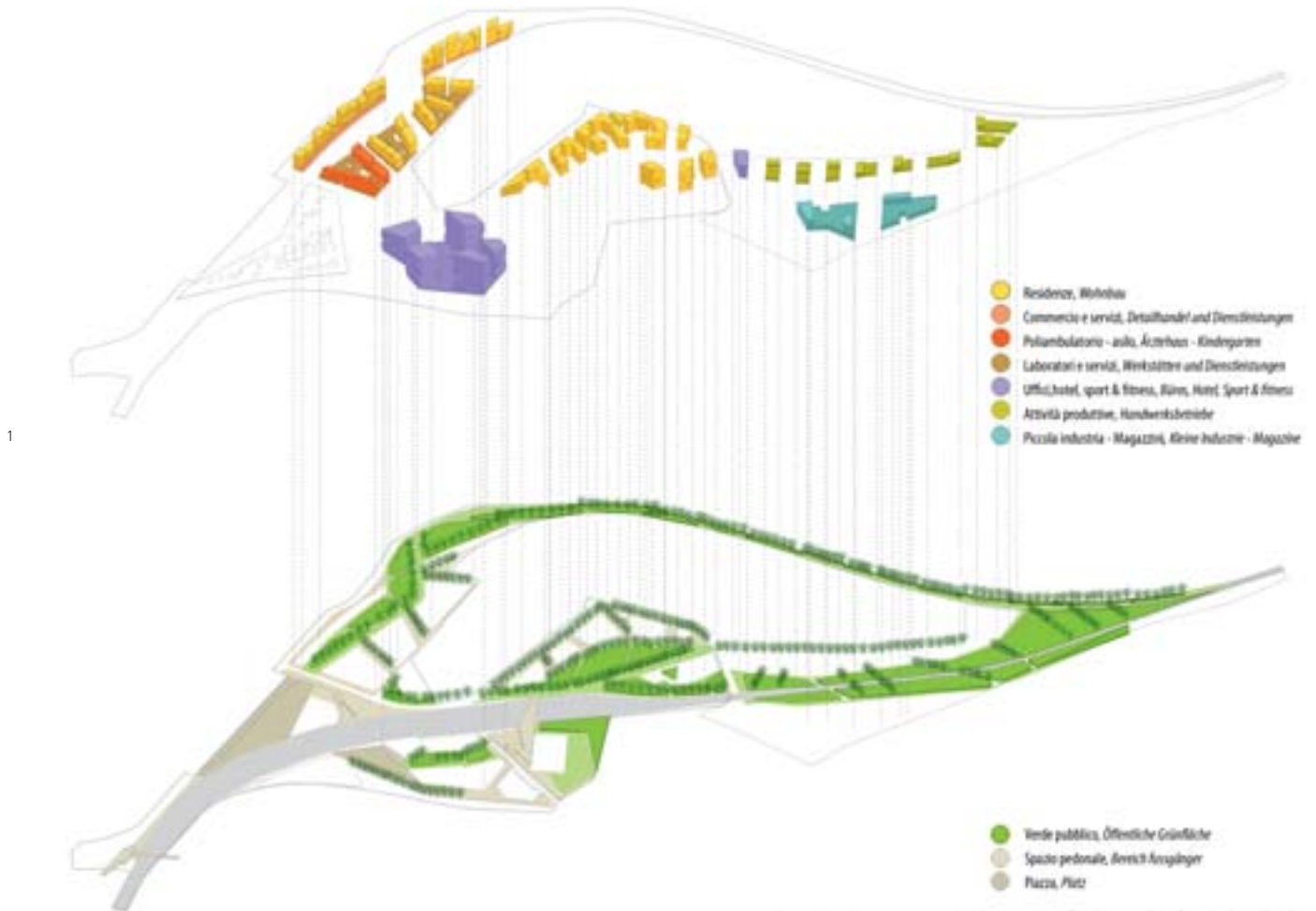
La proposta si configura come un “innesto” dove gli elementi del sistema ferroviario, la nuova viabilità, la rete degli spazi pubblici, i tessuti edilizi proposti, il fiume e i suoi ponti, la struttura integrata della mobilità pubblica su ferro, gomma e fune, e infine il grande sistema del verde si integrano in un disegno attento alle parti di città esistenti, fino ad assorbirle in un nuovo paesaggio urbano e naturale: una vera e propria “urbanistica sostenibile” che coniuga intensità urbana, qualità ambientale, riduzione degli spostamenti su mezzi privati, attenzione ai dati bioclimatici e di risparmio energetico, durabilità dei manufatti e integrazione con il contesto. Due grandi lingue di verde – una che parte dal tracciato ferroviario esistente e una più a sud che lambisce il fiume e le vigne lungo via del Macello – fanno entrare il paesaggio nella città, dando forma ai nuovi tessuti urbani proposti. La nuova maglia viaria prosegue e integra quella esistente, moltiplicando le connessioni tra le parti e creando una struttura semplice di percorsi che sostiene e struttura il nuovo intervento. Intorno a questa doppia orditura di strade e di verde, le parti di nuova edificazione si configurano come elementi “porosi”, in continuo dialogo con gli spazi aperti e con le parti di città esistenti, in modo da rendere quasi invisibile la differenza di scala tra nuovo e antico. Il manufatto della nuova stazione, connesso e integrato a quello della stazione esistente da una nuova grande piazza a sud della stessa e da una serie di spazi comuni alla quota inferiore, si configura come un elemento “geografico” piuttosto che “tecnico”: una grande copertura sospesa sopra i binari che corrono a quota città attraversata dalle aperture dei lucernari che guardano il Catinaccio, che disegna con il suo profilo affilato due nuove piazze, quella dei tram e dei treni regionali verso la città storica e quella degli autobus verso sud e il fiume. Un passaggio pedonale a rampa posto sulla continuazione di via Raffeisen (via De Lai) in prossimità del nuovo edificio uffici della Provincia connette in maniera dolce la piazza a nord con quella a sud della nuova stazione degli autobus. Su questa nuova piazza affaccia un cluster di edifici



più alti a destinazione mista che dialoga con la nuova edilizia intorno a via del Macello e più ancora con le pareti scoscese del Virgolo. Tre altri "tessuti" caratterizzano la proposta: un lungo fronte curvo che dal tracciato attuale di via Renon a nord-est della stazione piega dolcemente verso sud ed entra nel nuovo grande parco realizzato sul sedime dei vecchi binari, creando un nuovo fronte urbano sulla via; a sud del parco, su di un basamento a funzione mista che definisce a nord il bordo del nuovo verde e a sud il fronte su via Piani di Bolzano, una serie di corpi orientati in direzione prevalente nord-sud riprendono gli andamenti dell'edilizia esistente; ancora più a sud, un nuovo tessuto residenziale che da via del Macello si estende verso ovest sull'area dello scalo esistente è organizzato intorno a corti verdi aperte verso sud e verso il nuovo parco.

Una serie di altri attraversamenti pedonali rendono agevole e naturale il rapporto tra i tessuti a nord e a sud del nuovo tracciato dei binari. Il nuovo tracciato dei binari, spostato a sud anche in rapporto alla struttura necessaria agli scambi e al raggio di curvatura che consente corrette velocità di esercizio, impone alcune demolizioni di edifici al di fuori del perimetro dell'area di progetto. A nostro parere i vantaggi per la città e per il suo sviluppo sono tali da giustificare pienamente questa scelta, e nel medio periodo la valorizzazione in senso urbano di tutte le aree contigue è di grande interesse anche per i proprietari delle aree coinvolte dal nuovo tracciato. Nella proposta qui presentata il nuovo fabbricato non si allontana in alcun modo dal cen-

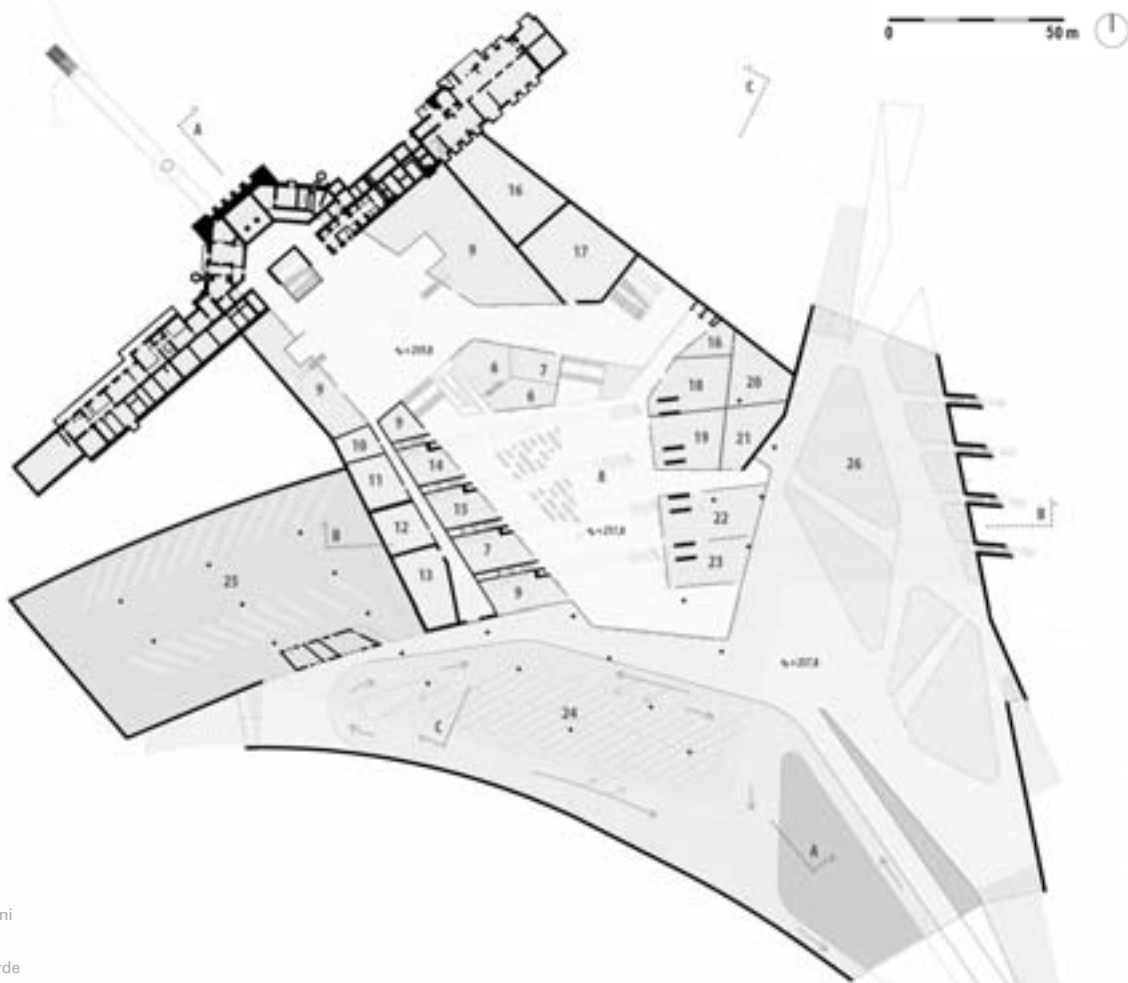
tro storico; piuttosto esso costituisce una ipotesi funzionale e formale del fabbricato esistente insieme al quale dà vita a un nuovo significativo ambiente pubblico. Lo spostamento della linea ferroviaria diviene quindi la matrice di un nuovo assetto viabilistico, diversificato nello spostamento individuale e nel servizio di trasporto pubblico. La barriera ferroviaria deviata è lo spartiacque che divide i flussi urbani da quelli extraurbani. Il ruolo della valvola che regola i flussi è ricoperto dal nuovo polo per i trasporti ferroviari. Il traffico extraurbano proveniente dalla statale oltre il fiume Isarco trova il suo sviluppo a sud del nuovo tracciato ferroviario, senza entrare in conflitto con il traffico residenziale più locale.





5

6



- 1 Funzioni/le funzioni
- 2 Grünfläche und öffentliche Fläche/il verde e lo spazio pubblico
- 3 Verkehrskonzept/schema viabilistico
- 4 Neuer Bahnhof/la nuova stazione
- 5 Blick auf den neuen Bahnhof/veduta della nuova stazione
- 6 Grundriss Untergeschoss/pianta piano interrato

- 6 Biglietteria, Fahrkartenschalter
- 7 Sala d'attesa, Wartesaal
- 8 Area partenze e arrivi, Abreise Abfahrten und Ankünfte
- 9 Commercio, Detailhandel
- 10 Servizi igienici pubblici, Toiletten
- 11 Locali comuni militari di stazione, Alloggi per gli studenti Militari
- 12 Posto tecnico, Zone HSE
- 13 Ambienti per i vigili del fuoco, Alloggiamento per gli operatori
- 14 Servizi bancari e postali, Bank und Postfiliale
- 15 Zona tecnica, Technikum
- 16 Magazzini, Magazine
- 17 Locali per impianti tecnologici, Alloggi per tecniche Anlagen
- 18 Deposito bagagli, Gepäckaufbewahrung
- 19 Servizi viaggiatori, Sanzioni/Spese Rimborso
- 20 Ambienti per la manutenzione della stazione, Alloggiamento per gli addetti alla manutenzione della stazione
- 21 Servizi per l'accessibilità, Dienstleistungen für Inermobilität
- 22 Centro clienti business, Point für Businesskunden
- 23 Ristorazione e partizioni, Gastronomie und Wegführung
- 24 Stazione autobus extraurbani, Busbahnhof regional
- 25 Rimessa autobus, Garage Autobus
- 26 Parcheggio biciclette, Parkplatz/Fahrräder



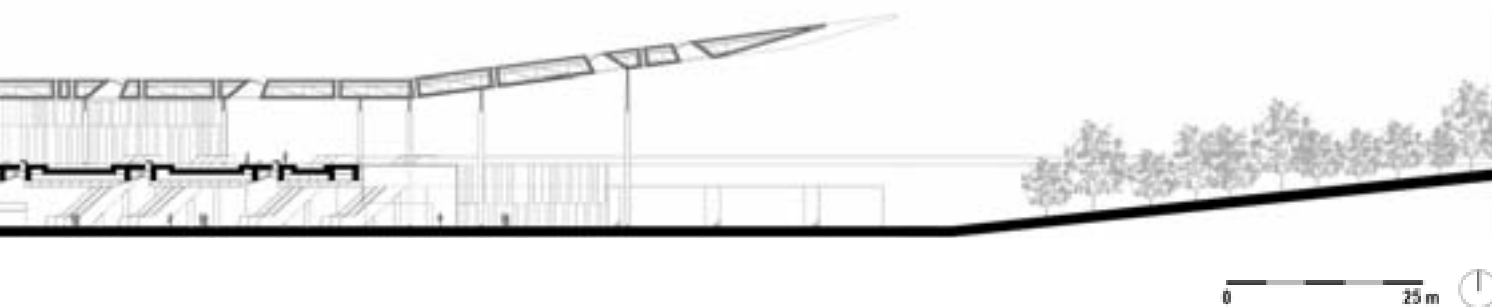
7

- 7 Schnitt A-A/sezione A-A
 8 Blick auf den neuen
 Bahnhofspatz/veduta della
 nuova piazza
 9 Grundriss Erdgeschoss/
 pianta piano terra

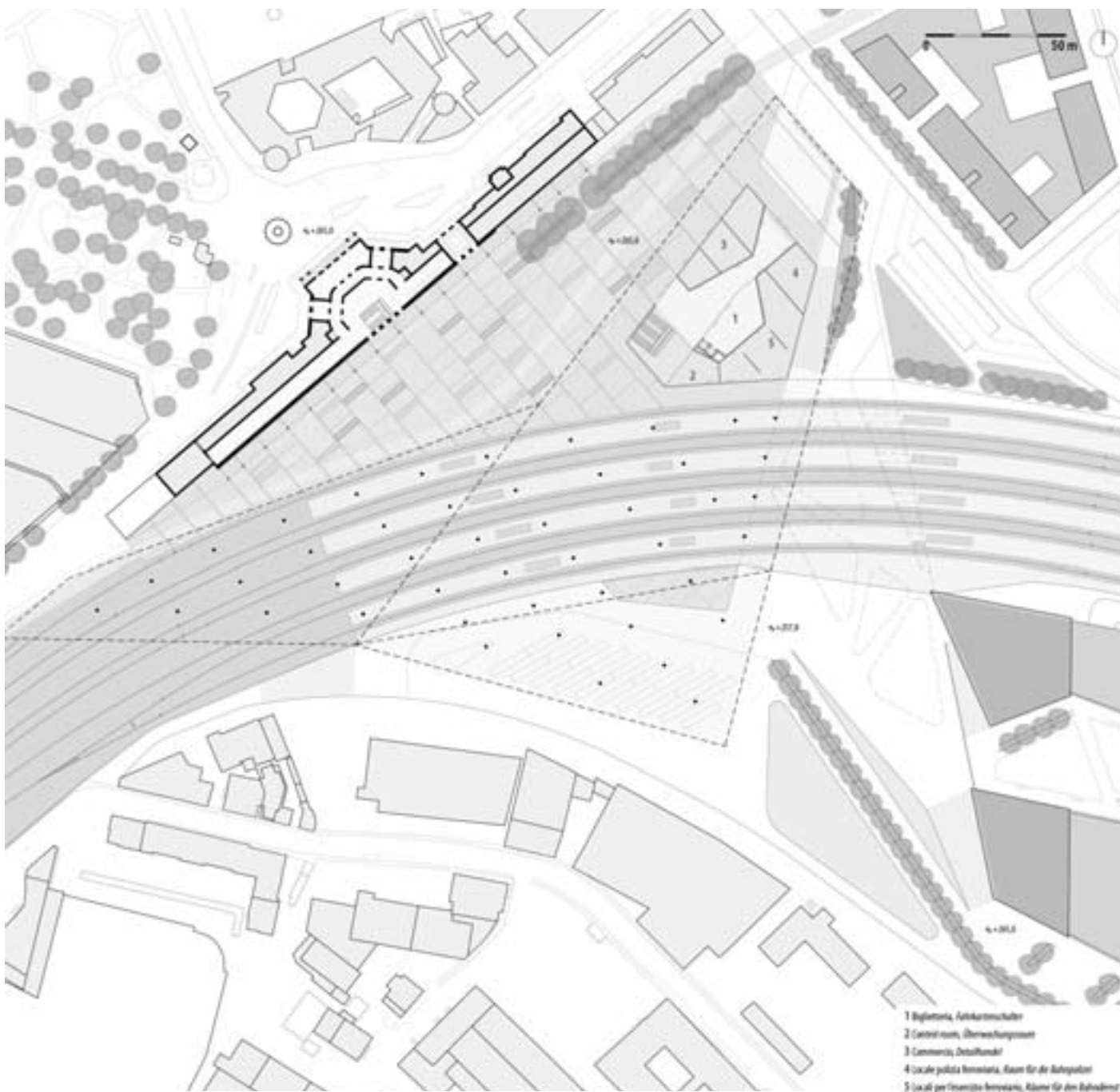
Folgeseiten/
 pagine seguenti
 Schnitt A-A und Grundriss
 Erdgeschose/sezione A-A
 e pianta piani terra

8





9







A cura di Barbara Breda

Un colloquio tra Luca Dolmetta, Wolfgang Piller e la redazione di turrisbabel

turrisbabel In primo luogo vorremmo discutere, con chi ha seguito l'organizzazione del concorso, del perché è stato organizzato in questo modo. Il punto di partenza può essere la lettera pubblicata nell'ultimo numero di turrisbabel a firma di alcuni membri della commissione concorsi dell'Ordine degli Architetti in cui vengono sollevate quattro questioni relative al bando ed al concorso in generale.

La prima domanda riguarda il numero dei partecipanti, perché si è limitato il numero di persone o gruppi che potevano contribuire a fornire delle idee per quest'area strategica a dieci? La seconda si chiede se abbia senso porre un quesito così ampio che investe urbanistica, sviluppo immobiliare, architettura, gestione del traffico? E poi perché il banditore che in questo caso è comunque piuttosto vago o per lo meno è più di uno, la città, la provincia, le ferrovie, non era direttamente rappresentato in giuria? Infine come mai si sia scelto questo sistema di selezione dei progettisti che ha escluso o reso difficile agli architetti locali di partecipare al concorso? Ci paiono quattro domande corrette che aiutano ad individuare certe peculiarità di questo concorso. Partiamo dalla prima, come è nata la scelta di limitare a dieci i partecipanti? È stata una volontà del committente, nasce da esperienze precedenti, o forse lo si è deciso perché 10 è il limite per cui si riesce ancora a pagare un onorario sufficiente a giustificare un certo tipo di lavoro?

Luca Dolmetta Valutare un numero superiore alle 10 proposte per trasformazioni di tale estensione e complessità sarebbe stata un'operazione davvero molto difficoltosa ed avrebbe richiesto un tempo molto lungo soprattutto per i lavori della giuria. In concorsi per ambiti così complessi la preselezione è sempre richiesta. Alla prequalificazione hanno partecipato 143 gruppi e forse non tutti avevano le capacità necessarie per affrontare un tema del genere. 143 progetti sarebbero comunque stati difficili da valutare per quello che è un concorso di idee, non un concorso di progettazione, nel senso che è anzitutto un'idea per una trasformazione urbana. È stata una scelta di metodo, e vedo comunque che in Provincia di Bolzano, anche per concorsi più piccoli, si filtrano i concorrenti per consentire a chi partecipa una più facile forma di risultato e forse anche per una questione di costi. Al primo classificato è stato possibile assegnare 100.000 euro. Per i 10 partecipanti il montepremi ammontava a 435.000 euro. Cifre non esagerate se si pensa che uno studio che partecipa ad un concorso così impegnativo spende mediamente 70-80.000 euro. La stessa società ha sempre chiesto di avere un numero limitato di partecipanti.

Wolfgang Piller Forse c'è da aggiungere una cosa. Nella fase di preselezione, vista la qualità dei progetti di referenza e dei concorrenti, per me è stato un peccato doversi limitare a 10. Però scegliendone 10 è

stato possibile dare ad ognuno un rimborso spese di 30.000. Se ci fosse stato un numero superiore di partecipanti, sarebbe stato necessario ridurre i premi, il che avrebbe reso meno allettante la partecipazione al concorso.

tb Restando alla fase di preselezione, nell'ottica degli architetti, è sembrato strano che molti studi, pur qualificati o di chiara fama, siano stati esclusi. Certo perché non si poteva invitare tutti, ma forse anche perché, a differenza di quanto noi pensiamo, non è stata solo l'architettura il parametro con cui sono stati valutati i gruppi, erano richieste anche altre competenze?

WP Sì, hanno partecipato ad esempio gruppi di grosso calibro, società di ingegneria che gestiscono progetti ideati da architetti di fama mondiale di cui seguono l'organizzazione del progetto e la direzione lavori. Gruppi che però dal punto di vista creativo sono stati giudicati non all'altezza perché hanno portato come progetti di referenza dei lavori disegnati da altre persone, da altri architetti.

LD Anche il post-concorso dimostra comunque come il progetto riguardi il tema dell'architettura e dell'urbanistica ma anche il tema economico, finanziario e la fattibilità tecnica dell'opera. La selezione dei gruppi, da parte della giuria, è quindi stata affrontata tenendo conto della complessità del progetto da sviluppare. Anche gli studi locali avevano la possibilità, conoscendo molto bene il territorio e le problematiche connesse alla trasformazione dell'Areale di organizzarsi per partecipare al concorso. Come molti hanno fatto, associandosi a studi di maggiori dimensioni. D'altronde questo è un progetto economico e finanziario, un'operazione da un miliardo di euro, con un cantiere molto complesso perché riguarda una deviazione ferroviaria con la necessità di mantenere un tracciato in atto e un cantiere molto grande che deve fruttare un reddito e quindi trovare delle funzioni che paghino l'intera operazione. Non è solo un disegno. Il disegno è importante ma l'economicità e il finanziamento di tutta questa operazione lo sono altrettanto. Secondo me la fase che questo concorso cercava di raggiungere era quella di individuare costi e opzioni. Ciò significa che da questo concorso partiranno tutta

una serie di studi e progetti in cui l'architettura diventerà forse più importante rispetto a questa fase. Perché ad oggi di architettura secondo me se ne è vista meno, ha sicuramente prevalso il disegno del territorio.

tb Nella valutazione dei gruppi, o stiamo parlando dei progetti per la seconda fase?

LD Secondo me nella valutazione dei progetti. Questa fase non è stata una fase di conclusione bensì una fase di partenza. L'operazione è stata stimata, nel caso del progetto vincitore, in più di 900 milioni di euro di investimento. Oggi siamo all'inizio di un cantiere che non può essere paragonato ad esempio a quello di Trento dell'area Michelin dove Renzo Piano prende tutto in mano e disegna tutto fino alle scritte del museo della scienza. È un masterplan che dà delle regole, e forse la competenza necessaria era proprio quella prettamente urbanistica, quella di chi con la città si è confrontato alla grande scala dimensionale. Un'area di 300.000 m² ha una complessità notevole, per la quale uno studio di fattibilità credo sarà il punto di partenza per poi avviare la fase di sviluppo architettonico del progetto.

tb Non c'è una contraddizione? Nella valutazione dei progetti l'architettura ha avuto un ruolo marginale, perché era importante il programma che veniva proposto, le strategie scelte per attuarlo ecc., mentre nella fase di scelta dei gruppi il peso del progettista capogruppo e quindi dell'architettura forse ha avuto un ruolo maggiore come sembra indicare ad esempio la scelta di Libeskind, piuttosto che altri, conosciuti e famosi più per le loro architetture che per i loro progetti urbani.

LD Va detto che noi siamo il coordinatore ed il RUP non la giuria, per altro altamente qualificata. Come e sulla base di quali criteri essa ha valutato i gruppi è una sua responsabilità. Avendone seguito i lavori posso però dire che fin dall'inizio si è prestata grande attenzione alla formazione dei gruppi, per capire quanto questi fossero composti da professionisti con una competenza trasversale, manageriale, economica e finanziaria urbanistica ed architettonica. Se poi vogliamo entrare nel merito del progetto di Libeskind, posso dire che da un punto di

vista della programmazione del progetto, sotto l'aspetto economico e finanziario, si capisce che quel gruppo era sicuramente ancorato sul territorio e aveva grandi conoscenze locali. La scelta dei partecipanti non è però stata né della Società Areale né di chi ha coordinato il concorso.

WP Ecco che siamo già entrati nell'ambito della terza domanda.

tb Cioè perché non c'erano i committenti nella giuria?

WP La Società Areale è composta paritetivamente da Comune e Provincia; è una società nata ad hoc e non ha strutture proprie, in base al codice serviva però la figura del RUP, il quale avrebbe dovuto fare il presidente della giuria; tuttavia ho detto, se facciamo un concorso di questo tipo, con giurati del calibro di Ingenhofen ed Eberle, mi sembrava un po' azzardato che io da piccolo architetto di provincia faccia il presidente. Allora abbiamo trovato questo escamotage tecnico: io e Luca saremmo stati nella segreteria tecnica rispettivamente come coordinatore e come RUP.

LD Anche perché in realtà è impossibile che in giuria ci sia il committente. In base al codice dei contratti in giuria ci può stare il dirigente del settore e poi bisognerebbe pescare dalle liste fornite dagli ordini, oppure da altre liste fornite dall'università. Non ci può essere invece un sindaco, un assessore, una componente politica di un ente, in questo caso poi l'ente banditore è formato da due soggetti pubblici che vi partecipano attraverso la nomina di sei consiglieri di amministrazione che non hanno nessun ruolo tecnico. Le direttive sono state date dall'ente banditore alla giuria esclusivamente attraverso il bando, non c'è mai stata alcuna relazione tra l'ente banditore e i giurati.

tb Quello che ci ha sorpreso, discutendo tra di noi, è che per quanto l'area sia molto estesa, centrale ed investa alcune scelte strategiche determinanti, come il posizionamento della stazione e della linea ferroviaria, sembra che la politica attraverso il concorso rinunci alla propria funzione direttiva, ne provincia ne comune decidono di decidere del proprio futuro, indipendentemen-

te, assumendosi ad esempio la responsabilità di dire: spostato la stazione o lascio la stazione dov'è, e riservano invece a degli esperti (e detto così sembra sia anche un processo democratico e logico) la decisione ultima. La critica che faceva la lettera non è del tutto sbagliata, questa scelta dovrà comunque poi essere supportata politicamente e come detto la società Areale esiste da poco e non possiede il potere di costruire da subito quest'area.

LD Partendo proprio dalle critiche, bisogna ricordare come la città di Bolzano abbia avuto un periodo di discussione sul masterplan durante il quale mi sembra siano state definite le strategie urbanistiche di questa città. Un piano strategico determina i pesi insediativi, le gamme funzionali di una città alla grande scala oltre che il sistema infrastrutturale, dei parcheggi ecc. Per l'Areale, in questo periodo di discussione, è stato messo un grande bollo viola dicendo che l'indice massimo avrebbe dovuto essere di 3,5 m³/m², la gamma funzionale quella della mixità urbana, mentre sullo spostamento della stazione si aspettava il concorso di idee. Chi governa il processo della trasformazione urbana lo fa attraverso il piano. Avrebbe ad esempio potuto distribuire diversamente i pesi dei nuovi insediamenti residenziali tra "Areale" ed altre zone cittadine. È il piano che determina i diritti edificatori. Questo è stato il pre-concorso, perché il masterplan è arrivato prima, noi avevamo un documento, non dico ufficiale, ma comunque discusso dalla collettività, quindi non eravamo poi così liberi di scegliere. Io ho avuto una esperienza precedente significativa a Cesena, un'area di oltre 300.000 m² dove avevano determinato fin dall'inizio che ci volevano 48.000 m² di residenza, 22.000 m² di terziario, un parco da 90.000 m² ecc. attraverso uno studio di fattibilità pre-concorso affidato a Stanghellini, con un piano economico e finanziario e scelte funzionali precedenti al concorso che definivano precisi comparti edificatori. Il progetto che è uscito vincitore dal concorso è un progetto molto rigido, perché tutta una serie di scelte lo hanno vincolato alla base, lo hanno imbrigliato impedendo che si liberassero delle idee. Del resto a Bolzano le discussioni nate attorno al tema della collocazione della stazione, da "ferroplan" alla raccolta delle

firme contro il suo spostamento, avevano creato una tensione politica: Non possiamo fare gli architetti dimenticandoci che una scelta di deviazione del tracciato si colloca in una città in cui diecimila persone firmano contro. Un dubbio è giusto averlo. Stabilire questa scelta a priori forse non sarebbe stata la scelta migliore: quindi massima libertà e anche la scelta del concorso d'idee poteva essere quella di dire: abbiamo dieci soggetti che progettano, pianificano, scelgono la posizione della stazione e vediamo la città come risponde. La città risponde attraverso la partecipazione ad una mostra, attraverso i comitati che nascono in un secondo momento, attraverso un'opposizione, siete voi che sapete se dal 24 febbraio c'è stata oppure no una sommossa popolare contro il progetto Podrecca! Oppure se il progetto, come credo, sia stato apprezzato dalla città.

tb Proprio a questo proposito uno degli elementi criticati, l'aver mescolato i livelli di progettazione, l'aver cioè rinunciato ad una gerarchia, anche un po' banale, che dal masterplan passa allo studio di fattibilità, al calcolo economico fino al concorso per una nuova stazione, e aver scelto invece di fare tutto contemporaneamente e di dargli immediatamente una dimensione architettonica comprensibile e trasmissibile, è l'aspetto più originale di questo concorso. Una modalità che ha evitato che ci sia un atteggiamento negativo da parte della popolazione perché essa riconosce nella nuova città degli spazi che capisce, e quindi l'architettura gioca un ruolo determinante nella trasmissione del processo di trasformazione. Perché se invece rimane astratto, "urbanistico" è incomprendibile, vedo solo la distanza, ma se quella distanza diventa una piazza o una scena urbana, come fa Podrecca, dimostro che questa distanza è piacevole e accettabile.

WP Io credo sia importante che questo concorso sia stato elaborato come "Städtebau" e non come "Urbanistik", nel senso di semplici normative, e ora sulla base di questo progetto si potrà fare un piano di attuazione dove vengono stabilite tutte le regole urbanistiche. Proprio l'inverso di quello che si fa di solito e che causa gli effetti che conosciamo.

tb Questo progetto rende un po' inattuale quello che si fa normalmente nella città,

perché anche del piano di Bolzano, ci ricordiamo i rendering dei gruppi dei dieci, dove ci sono le visioni, ma dei progetti di lottizzazione qualsiasi nessuno sa come saranno, finché non verranno costruiti, e sarà probabilmente l'ennesima delusione.

LD Molti pensano che l'urbanistica sia fatta solo di regole, invece oggi chi fa piani, e fa anche bei piani, si occupa del rapporto che esiste tra vuoto e pieno, tra strada e edificio privato. Quando parlo di architettura intendo dire che nessuno si è messo a disegnare il fabbricato della stazione con piante, sezioni e prospetti. Tutti hanno dato però la visione di una trasformazione urbana. È quello che ha fatto Podrecca che piace perché è sicuramente molto garbato, adattivo alla situazione dell'esistente e capace di dialogare correttamente con la città consolidata limitrofa.

tb Uno dei limiti di questo tipo di progettazione che forse non studia in dettaglio il singolo edificio, ma però da della trasformazione urbana una visione molto realistica, è che diventa critica quando si scontra con i confini di un'area che è giocoforza limitata. Questi progetti hanno problemi nel definire gli spazi di connessione con le zone che sono escluse dall'area, dove si innescherebbero analoghi processi trasformativi nel caso in cui il progetto "Areale" si realizzasse.

WP A cosa vi riferite?

tb Ad esempio al lato verso il centro di via Brennero, oppure al modo in cui l'"Areale" confina con le vigne e con la fascia urbanizzata di via Macello parallela all'Isarco, aree che inevitabilmente, poiché esterne all'area di concorso, non vengono trattate con la stessa definizione, rendendo l'Areale quasi un'isola. Uno scarto di messa a fuoco che non si avrebbe in un piano normale.

LD Va considerata la complessità di questi progetti di concorso, che dovevano guardare a moltissimi aspetti e che dovevano essere rappresentati in sole quattro tavole. Io penso che gli ambiti a cui vi riferite successivamente potranno essere indagati e migliorati. Se la trama è quella penso che la variabilità sia ancora aperta e possibile. Pensiamo all'ambito dei mercati generali dove Podrecca riserva un piccolo edificio ad attività arti-

gianali, occorrerà certo capire se si riuscirà a farlo. Però è un'idea importante che lui ha dato rispetto a tutti gli altri che in quel punto si sono "adagiati"; a meno che non abbiano demolito totalmente il magazzino.

tb Tornando al tema del tracciato, nel primo bando, quello di preselezione, l'opzione di ferroplan non è stata ben spiegata, molti hanno scoperto che esistesse solo quando è stato fatto il sopralluogo. Parlando con alcuni professionisti che avevano partecipato è sembrata una scelta-non scelta. D'altro canto la scelta della giuria è caduta su un progetto che propone lo spostamento del tracciato ferroviario e quasi a rimarcare il suo giudizio anche il secondo e terzo classificati propongono lo spostamento.

WP Sì, infatti dalle discussioni interne della giuria è uscito che lo spostamento del tracciato era la scelta urbanisticamente più accettabile e quindi hanno cercato, anche premiando tre gruppi che hanno deviato il tracciato, di rafforzare l'idea che ciò fosse assolutamente necessario.

tb Secondo voi è stato corretto non fare una scelta a monte, o forse, anche alla luce dei risultati, sarebbe stato meglio imporla come dato nel bando?

LD Come si diceva prima, se ti trovi in un contesto con diecimila firme contro lo spostamento proposto da "ferroplan", diventa difficile dire che quello è il modello da seguire. La società "Areale" è comunque fatta di due componenti politiche, non è un soggetto privato che lavora su propri terreni, ci deve mettere la faccia. Penso che se "ferroplan" fosse nato dopo un concorso di questo genere forse avrebbe avuto un esito differente. L'unica possibilità allora era dire esiste il progetto "ferroplan", ma fate quello che volete. Si è fornito il rilievo dell'area, cartoline e foto storiche, piani di tutte le trasformazioni e i progetti che sono stati fatti per l'"Areale", compreso il progetto "ferroplan" e la proposta alternativa del comitato degli oppositori al progetto "ferroplan". La scelta è stata proprio quella di stare al di sopra, perché lo scopo del concorso di idee è di dare idee.

tb Potrebbe succedere che questa solu-

zione dello spostamento sia inattuabile e che di fatto il progetto vincitore non possa essere realizzato?

LD Inattuabile in che senso?

tb Dal punto di vista degli espropri ad esempio.

LD Non penso che esista un problema in tal senso, un'opera straordinaria del genere non penso che avrebbe mai problemi. L'Areale è abbastanza grande per ricollocare altre proprietà eventualmente da espropriare.

tb Ritornando un po' al discorso di prima sulla responsabilità politica, bisogna poi che la politica sposi questa soluzione perché altrimenti si andrebbe ad inficiare anche il concorso.

LD Mi sembra che con la politica non ci siano problemi, si partirà da uno studio di fattibilità, che è il passo per tradurre in concreto il concorso di idee, cioè capire i limiti, i pregi, le opzioni e tutte le possibilità che questo progetto può dare per poi scegliere se è il progetto da portare avanti. Quali sono le regole da costruirci attorno, quali sono gli investimenti da reperire. Mi sembra poi che il giudizio del concorso sulla stampa, alla mostra, sia positivo. Sono rimasto abbastanza impressionato quando un giurato mi ha detto: Bolzano è una bella città che ha la sua stazione vicina al centro storico, e questo prima di aver visto qualsiasi progetto, senza conoscere "ferroplan" né le diecimila firme contro.

tb Abbiamo notato che dei nove progettisti cinque hanno deciso di lasciare la ferrovia dov'è e quattro di spostarla, la giuria, correttamente secondo noi, una volta scelta l'opzione con lo spostamento non ha voluto lasciare dubbi. Rimane però il fatto che se consideriamo il concorso come un referendum tra progettisti di estremo valore, la maggioranza di loro ha scelto di tenere il tracciato attuale.

LD Guardiamo ad esempio il progetto di KCAP che riduce la fascia dei binari e aggancia il nuovo quartiere solo con un sovrappasso dove c'è la stazione ed uno

pedonale in corrispondenza della funivia del Renon. Per i giurati non sono bastate queste due semplici connessioni per un nuovo quartiere che deve nascere anche in relazione alla città esistente. Non so se l'avete notato, ma tutti i progetti sono tutti molto densi, viene quasi voglia di dire che un rapporto più generoso tra edifici e spazi aperti avrebbe giovato, ma il costo di tutta questa trasformazione impone necessariamente una certa cubatura, il piano economico finanziario, l'analisi costi/ricavi ha dettato alcune scelte, chi ha fatto e disegnato la cubatura aveva sempre a fianco un economista che gli diceva cosa deviare, quanto demolire, quanto costava un fabbricato, è un progetto complesso anche in tal senso. Le scelte sono state anche e soprattutto di natura economica.

tb Guardando al progetto del 2008 di Cesena che riguarda l'interramento di un tratto di via Emilia, la cosiddetta "secante," con il recupero di una vasta area urbana a ridosso del centro storico al di là della linea ferroviaria, che hai seguito come coordinatore del concorso, come evolve un progetto del genere?

LD Va detto che in Italia non sono tanti gli ambiti in cui si opera attraverso delle trasformazioni immobiliari. Cesena è una delle poche. L'area è di proprietà in parte comunale e in parte di soggetti privati. A Bolzano è al 90% proprietà di RFI, quindi di un unico soggetto. A Cesena si è fatta una società di trasformazione urbana, già operativa, è stato approvato il progetto particolareggiato, fatto dai vincitori del concorso, e adesso i privati stanno facendo i loro progetti, così come il comune. A Bolzano dovrà esserci una contrattazione con le Ferrovie che hanno la proprietà dell'area.

tb RFI che ruolo ha avuto in questa fase del progetto e quale è stata la loro contropartita?

LD Tutto nasce da un accordo quadro stipulato nel 2006 tra Ferrovie, Comune e Provincia, in seguito agli studi di "ferroplan" arrivati già al livello di un progetto preliminare, in base al quale lo scalo merci sarebbe stato dismesso e le aree libere cedute in cambio di un nuovo fabbricato viaggiatori e dello spostamento tracciato.

tb Del resto le Ferrovie stanno cercando, anche in altre realtà, di fare cassa!

LD Sì, in tutti gli ambiti dove hanno opzioni di rendita, se non ci sono necessità funzionali precise, cercano di dismettere le aree. A Bolzano lo scalo merci oggi non è utilizzato totalmente, non può esserci comunque una dismissione unitaria, dovrà avvenire con gradualità e sarà necessario reperire delle aree lungo il tracciato esistente per delocalizzare alcune funzioni. In passato si era già parlato di Bronzolo. Già prima del concorso si era detto che l'area era dismettibile totalmente, al di là della necessità di un magazzino per locomotive comunque collocabile al di fuori dell'"Areale". Rispetto a Cesena, dove c'erano dei limiti precisi, degli accordi quantitativi dati. A Bolzano si dovrà trattare con il soggetto "Ferrovie", per stabilire come e quando ottenere l'area. La politica avrà un ruolo importante nel processo di contrattazione con la Ferrovie. Il prossimo passo potrebbe essere quello della formazione di una società di trasformazione urbana che governi la riqualificazione dell'Areale.

tb Avete fatta una valutazione delle diverse cubature che i singoli progetti propongono? Si è cercato di premiare il progetto che utilizzava meno cubatura?

WP L'indice era più o meno quello per tutti i partecipanti.

LD Quelli che potevano fare un po' meno cubatura erano quelli che mantenevano il tracciato esistente perché non dovevano bilanciare forti costi infrastrutturali. Se guardiamo al progetto di KCAP è però comunque un progetto che densifica la città, indipendentemente dai costi di bonifica e di demolizione dei fabbricati esistenti certamente inferiori rispetto a chi sposta il tracciato.

tb Ha lasciato l'amaro in bocca: una grande trasformazione della propria città alla quale non si è potuto contribuire, a parte i pochi che hanno avuto la fortuna o l'intelligenza di associarsi con uno studio che poi è stato scelto. Per tornare quindi all'ultima questione, sarebbe stato possibile inserire una clausola che rendesse obbligatoria la presenza nei gruppi di un partner locale?

LD I grandi studi viaggiano nel mondo, anche perché evidentemente hanno capacità di affrontare questi temi al di là del fatto che poi magari propongano cose che con Bolzano non c'entrano. Una clausola così però non sarebbe stata ammissibile per la legge europea sulla concorrenza, avvantaggerebbe un soggetto rispetto ad un altro. Credo però che tutti i partecipanti abbiano contattato dei locali e molti sono stati coinvolti.

tb Certo, ma come consulenti, non sempre come membri effettivi dei gruppi di progettazione. Nella fase di preselezione che peso ha avuto nella scelta la presenza di un componente locale?

WP Io mi sono permesso di dire alla giuria: tenete conto che ci sono anche tanti architetti locali e se vi pare che possano essere prescelti, ovviamente avrebbero piacere. Di più ovviamente non potevo dire e di più non ho detto.

tb Forse siamo vittime del nostro microcosmo sudtirolese, è chiaro che se pensiamo ad un concorso del genere in uno stato qualunque, in una città delle stesse dimensioni, la possibilità che un architetto di quella stessa città vinca il concorso è sicuramente bassa.

Peter Plattner Ci sono anche altri esempi, ad esempio a Bregenz, su un tema analogo di area ferroviaria, dove nel bando di concorso c'era una clausola che imponeva l'associazione con un progettista locale, legata al fatto di avere una sede per la direzione lavori. Sono rischi che un ente banditore si prende e un altro no perché ovviamente ti esponi a dei ricorsi.

WP Bisogna stare ora attenti a quello che succederà in futuro, a come la società gestirà l'attuazione del progetto e qui io vedo anche per i progettisti locali la possibilità di partecipare, se verranno banditi dei concorsi per i singoli lotti, quando starà in piedi il piano di attuazione urbanistico e finanziario. La giuria poi ha detto esplicitamente nelle indicazioni che ha dato alla società banditrice, di promuovere concorsi sui singoli lotti, appoggiandosi ad esempio a quello che è suc-

cesso nella "Hafen City" di Amburgo, dove i concorsi erano obbligatori.

LD Se penso alla mia esperienza in una città di 80.000 abitanti, Savona, devo dire che noi come architetti, anche attraverso l'università, abbiamo sempre fatto seminari sulle aree ferroviarie, sono state fatte tesi, stimolati dibattiti. Mi ha un po' impressionato il fatto che sull'"Areale" si trovassero relativamente pochi disegni, progetti, visioni, ovviamente sviluppati in tempi relativamente recenti. Cioè sembra non esserci stato un apporto diretto degli architetti, attraverso dei seminari, dei dibattiti che avrebbero potuto contribuire a stabilire in parte le possibili opzioni per la trasformazione dell'Areale.

tb Avere dei locali in tutti i gruppi avrebbe portato ad avere un'attenzione maggiore per l'inserimento nel tessuto urbano, soprattutto in relazione all'importanza dell'area, così estesa e centrale. Ritornando al discorso di prima quali sono le prossime mosse. È previsto che ci sia un responsabile, ci sarà un masterplan, Podrecca avrà un ruolo di coordinatore degli sviluppi successivi?

WP Nel bando c'è scritto che la società ha la facoltà di incaricare il vincitore della stesura di un piano di attuazione, masterplan, o simili ed in effetti a Podrecca verrà chiesto di preparare uno studio di fattibilità con un approfondimento della questione tecnico-economica.

LD Un approfondimento necessario di questo progetto che oggi è solo ad un livello di concorso. Andrà indagato ulteriormente per conoscere meglio i vincoli per migliorarlo e capire come gestirlo nel tempo. La stessa società Areale dovrà essere strutturata per seguire un'operazione del genere.

tb Un aspetto non irrilevante, anche se forse non da subito, è garantire che questo progetto che è ancora a livello del concorso di idee, ma promette comunque molto all'opinione pubblica, dando un'idea concreta di come potrebbe essere Bolzano, domani quando questa visione si concretizzerà, mantenga l'idea iniziale dell'architetto, senza tuttavia cadere nell'errore della Bicocca a Milano costruita da un unico architetto.

LD Ho un po' l'impressione che queste grandi trasformazioni, e questa è grande, se non sono pensate in maniera unitaria assegnando un pezzo ad uno ed un pezzo all'altro rischiano di fare dei danni. Va prestata attenzione affinché questo progetto continui in modo coerente con l'idea di concorso, di cui tutti apprezzano la semplicità, la sua capacità di legarsi al contesto, l'efficacia, la forma degli edifici; questo un piano di espansione quasi ottocentesco, secondo me chi arriva e vede il centro storico e poi vedrà questa nuova parte di città la dovrà apprezzare anche per la sua unitarietà.

tb È importante che chi fa la pianificazione di un intervento come questo, sia poi coinvolto nella fase di esecuzione. Pensiamo all'esperienza ambiziosa di "Casanova", dove Van Dongen ha fatto il progetto, ha sviluppato un'originale tipologia degli alloggi, condivisibile o meno, con una estrema articolazione interna, ma chi ha poi realizzato i singoli blocchi per prima cosa ha rifiutato le sue soluzioni planimetriche costringendo delle tipologie entro contenitori incapaci di accoglierle.

WP Qui si torna al discorso che avete fatto prima, cioè che qualcuno che conosceva il contesto locale avrebbe saputo fin dall'inizio che ad esempio un duplex non andava bene, perché non c'è né mercato, né interesse per queste tipologie.

LD Forse anche lo spezzettamento tra diversi progettisti è a sua volta un progetto. Il modello del resto è il centro storico con tutte le sue differenze, ma con la sua grande omogeneità, il suo colore, il suo tessuto. Il progetto del suolo, l'attacco a terra devono essere concepiti in maniera unitaria da chi fa il masterplan, ci vuole chi dia delle regole a chi interviene, magari fissando una pelle, dei vuoti, dei pieni.

PP Ad Amburgo i diversi architetti hanno avuto delle regole entro cui potevano muoversi. Ci sono delle diversità rispetto a come i singoli interventi si pongono sui percorsi, ma avendo sempre lo strumento del concorso c'era chi controllava in giuria la corrispondenza delle proposte alla regola generale, questo è un aspetto fondamentale, non erano incarichi diretti.

Zusammengestellt von Michaela Wolf und Thomas Tschöll

Ein Gespräch mit Arnold Klotz

Arnold Klotz ist Stadtplaner und Vizerektor für Infrastruktur der Universität Innsbruck. Er war Mitglied der Jury für den Ideenwettbewerb Bahnhofssareal Bozen.

turrisbabel Herr Klotz, Sie waren als Planungsdirektor von Wien maßgeblich in die Abwicklung der Projekte Wien West- und Hauptbahnhof involviert. Für den Ideenwettbewerb Bahnhofssareal Bozen fungierten Sie als Jurymitglied. Welchen Stellenwert hat dieser Wettbewerb Ihrer Meinung nach für die Stadt Bozen?

Arnold Klotz Vergleicht man das Projekt der Neugestaltung des Bahnhofssareals Bozen mit dem Projekt der Umstrukturierungen der Bahnhöfe in Wien im Zuge der Bahnhofsoffensive, woran ich bis 2005 mitverantwortlich war, so wird die riesige Leistung und die große Anstrengung sichtbar, welche die Autonome Provinz Bozen und die Italienischen Staatsbahnen (FS) auf sich nehmen, um das Areal rund um den Bozner Bahnhof neu zu gestalten. Nur als Vergleich, das Projektgebiet für den neuen Hauptbahnhof Wien umfasst ungefähr 55 ha, wobei circa die Hälfte davon auf Eisenbahnanlagen entfällt, die andere Hälfte aber in ein Geschäfts- und Wohnviertel umgewandelt wird. Das Wettbewerbsareal in Bozen erstreckt sich über etwa 30 ha. Vergleicht man die Einwohnerzahlen beider Städte, so wird das Ausmaß der Umgestaltung dieser zentrumsnahen Bereiche Bozens ablesbar.

Auch wenn die Umgestaltung des Bahnhofsviertels in Bozen völlig andere Beweggründe hat als jene in Wien, wo die EU-Osterweiterung eine völlige Neuorganisation der Bahnhofssituation notwendig machte, so leiten dennoch beide Projekte urbane Transformationsprozesse ein, die in den nächsten Jahren einen maßgeblichen Einfluss auf das Stadtbild und die urbanen Entwicklungen beider Städte haben werden.

tb Bemessen an den soeben gezogenen Vergleichen, erscheint Ihnen die Umsetzung dieses Projektes machbar?

AK Ich denke, die Realisierung der Neugestaltung des Bahnhofssareals Bozen ist eine sehr schwierige, lösbare und zum größten Teil auch finanzierbare Entwicklung, welche die Realisierung zweier wesentlicher städtebaulicher Entwicklungsschritte garantieren sollte. Zum einen ist das die Lösung des intermodalen Knotens, in dem das lokale, regionale und internationale Bahn- und Busnetz an einem Ort miteinander verwoben, zugleich aber auch organisatorisch entflochten werden soll. Zum zweiten die Möglichkeit der Erweiterung der Bozner Altstadt in Richtung Osten und Nordosten hin zu den Vierteln Rentsch und Bozner Boden. Diese Anbindung führte zugleich auch zu einem der markantesten Details des Wettbewerbs, welches in dieser Form in der Auslobung nicht explizit vorgesehen, aber möglich war. Ich beziehe mich hier auf

die Möglichkeit der Verlegung der Bahn, beziehungsweise der Bahntrasse in die Höhe, die Tiefe oder die Möglichkeit einer neuen Linienführung. Wie man aus den Wettbewerbsergebnissen entnehmen kann, haben alle drei prämierten Wettbewerbsbeiträge die Bahntrasse verlegt. Meines Erachtens ist das eine wesentliche Voraussetzung, um die beiden vorhin angesprochenen Ziele zu erreichen. Zudem hat das Siegerprojekt Teile des Bahnhofsbereiches in die Höhe verlagert. Eine der Nachfrage entsprechende Umsetzung der Neugestaltung des Bahnhofsareals in 10 bis 15 Jahren scheint für mich durchwegs realistisch und machbar. Dies würde den Bau von drei bis vier Blöcken, der vom Siegerprojekt vorgesehenen Blockrandbebauung, pro Jahr bedeuten, was für Bozen ein durchaus überschaubares Volumen darstellt.

tb Die wirtschaftliche Bewertung der Projektvorschläge der Teilnehmer stellte einen nicht unwesentlichen Bestandteil der Auslobung dar. Wurde dieser Ihrer Meinung nach entsprechend berücksichtigt?

AK Was die grundsätzliche Abwicklung des Wettbewerbs betrifft, so hatte ich einen sehr positiven Eindruck. Vor allem was die Bereiche Nachhaltigkeit und Ökonomie anbelangt. In meiner Erfahrung als Juror kann ich mich nur selten daran erinnern, eine Auslobung vorgefunden zu haben, in der die ökonomische Bewertung der einzelnen Wettbewerbsbeiträge mit einer solchen Relevanz geprüft und in die Bewertung mit eingeflossen ist. Natürlich ist es schwierig, Projekte dieser Größenordnung und mit einer derartigen zeitlichen Perspektive von einem wirtschaftlichen Standpunkt aus zu bewerten, da relevante Marktentwicklungen über einen solchen Zeitraum nur äußerst schwierig vorhersehbar sind. Dennoch wurde dies im vorliegenden Fall sehr professionell und gewissenhaft versucht mit in Betracht zu ziehen. Dasselbe gilt für die permanente rechtlich-juristische Betreuung und Prüfung aller relevanten Reglementierungen, welche beim Ideenwettbewerb Bahnhofsareal Bozen einen sehr wichtigen Aspekt darstellten. Nennenswert ist auch, dass für einen Wettbewerb dieser Größenordnung großer Wert auf Energieeffizienz und Maßnahmen zur

Energieeinsparung gelegt wurde.

tb Sind ihrer Meinung nach eine gewisse Durchlässigkeit und Offenheit der neuen städtischen Strukturen hin zum Stadtzentrum und den umliegenden Vierteln und der Bahnhof als zentrale Einheit entscheidende Grundbausteine für das Funktionieren des neuen Bahnhofsareals?

AK Ein zentrales Augenmerk der Umsetzung muss auf dem bestehenden bzw. zukünftigen Bahnhofsgebäude liegen. Der Bahnhof ist rein von seiner infrastrukturellen Bedeutung eine Einrichtung übergeordneter Bedeutung für die Stadt Bozen und stellt daher für das neue Bahnhofsareal einen besonderen Anziehungspunkt dar. Der Bahnhof als eindeutiges Zentrum dieser neuen Stadtbereiche ist ein durchaus denkbare und realistisches Szenario. Zudem stellt der Bahnhof in einer Stadt immer auch einen Ort des Wechsels dar. Ein Kommen und Gehen, einen Übergang vom Internationalen, Nationalen oder Regionalen zum Lokalen. Dieser Wechsel macht den Bahnhof auch zu einem Ort mit einer sehr hohen Nutzerfrequenz. Es ist meines Erachtens wichtig, dass der Bahnhof als ein Ort des Sich-Treffens und als Transitraum neben seiner eigentlichen Aufgabe auch andere Funktionen beherbergt und verschiedene zusätzliche Nutzungen ermöglicht, wie beispielsweise Einkaufszentren und Geschäfte. So kann der Bahnhof verstärkt in das tägliche Leben einer Stadt miteingebunden werden.

tb Halten Sie demnach die Bildung weiterer, kleinerer Zentren innerhalb des neuen Bahnhofsareals für sinnvoll beziehungsweise wünschenswert?

AK Betrachtet man die Größenordnung des Areals Bozen, so kann es sicher zur Bildung verschiedener kleinerer, quartiersinterner Zentren und Versorgungseinrichtungen kommen. Wie diese Einheiten allerdings zu verteilen, zu organisieren und zu führen sind, ist eine wesentliche Fragestellung, welche stark von der gesamten Funktions- und Nutzungsverteilung am Areal, aber auch von der Struktur der unmittelbar umliegenden, städtischen Bereiche abhängen wird.

tb Sie sprechen von Funktionsverteilung auf dem Areal Bozen. Welche Funktionen sollte das neue Bahnhofsareal beherbergen, beziehungsweise wie sollten diese Nutzungen am Areal verteilt werden?

AK Wie eine konkrete Verteilung der Funktionen des zukünftigen Bahnhofsareals aussehen kann und wo diese zu situieren wären, darüber kann in der jetzigen Projektphase, kurz nach Abschluss des Wettbewerbs, natürlich noch keine detaillierte Aussage gemacht werden. Das Siegerprojekt macht jedoch deutlich sichtbar, dass das Funkzionieren des Areals Bozen sehr stark von einer ausgewogenen Mischung von Nutzungen und Funktionen abhängen wird. Wohnraum, Büros und Geschäfte, aber auch öffentliche Funktionen wie Schulen und Kindergärten sollten eine ausgewogene Bandbreite an Nutzungen bilden, welche das Beleben des Areals Bozen gewährleisten sollten.

tb Wie das Bahnhofsareal genutzt werden kann und von der Stadtbevölkerung angenommen wird, dafür spielt unter anderem auch die Art der Ausformulierung und Ausbildung der gebauten Strukturen und der dazwischen liegenden Freiräume eine entscheidende Rolle. Das Siegerprojekt von Architekt Boris Podrecca sieht für das Areal Bozen die Fortführung einer Blockrandbebauung vor. Erscheint Ihnen der Blockrand als praktikable und zeitgemäße Lösung?

AK Das Projekt von Architekt Podrecca ist ein sehr logisches Projekt, da es sich sehr gut in das bestehende Stadtgefüge einbettet. Boris Podrecca schlägt auch keine Blockrandbebauung im streng klassischen Sinn des 19. Jahrhunderts vor, rasterförmig und strikt rechteckig, sondern modifiziert sie und variiert sie in seiner Linienführung. Es entstehen so Blöcke und Freiräume, welche sich in unterschiedlichste Stadtsituationen sehr speziell einpassen. Diese Grundstruktur ermöglicht auch ein sukzessives Bebauen des Areals mit unterschiedlichen Architekturen und lässt das Entstehen von Quartieren mit sehr differenzierter Fassadenentwicklung zu, was dem neuen Viertel eine gewisse Vielfalt und den Gebäuden darin eine bestimmte Eigenständigkeit verleihen kann. Betrachtet man die Entwicklung der Städte im 19. Jahrhundert, wie zum Bei-

spiel in Innsbruck jene der Viertel um die Fallmeyerstraße, so wurde Stadt entwickelt, indem durch Vermessungsingenieure sukzessive neue Stadtblöcke und -viertel abgesteckt wurden. Diese so definierten Baufelder wurden in Folge durch verschiedene Architekten und Baumeister bebaut. Vorwiegend durch geschlossene Blockrandbebauungen. Stadtentwicklung war so direkt an die Verfügbarkeit von Grundstücken, an die jeweils vorherrschenden Dynamiken der Nachfrage und die finanziellen Ressourcen der Bauträger gebunden. Dennoch sind die so entstandenen Viertel nach wie vor die lebenswertesten vieler Städte. Im Gegensatz dazu sind viele gegenwärtige Versuche, Stadt völlig neu zu erzeugen, oftmals gescheitert. Ein entscheidender Faktor für das Funktionieren von Vierteln und Quartieren liegt meiner Ansicht nach in der Zonierung des städtischen Raumes, darin wie sich im städtischen Raum die Übergänge zwischen öffentlichen, halböffentlichen und privaten Bereichen ausbilden und ablesen lassen. Darin liegt eine wesentliche Stärke der Blockrandbebauung. Bei der Blockrandbebauung gibt es straßenseitig einen völlig urbanen, öffentlich nutzbaren Straßenraum, wo sich Menschen, heute auch viele Autos bewegen können. Betritt man die Gebäude, so verlässt man den öffentlichen Stadtraum und befindet sich in der Privatheit des Hauses. In seinem Inneren generiert der Blockrand einen im besten Falle vollkommen umbauten, halböffentlichen Raum. Dieser Innenbereich bildet in gewisser Weise eine Ruhezone und ermöglicht eine vielfältige Nutzung für Kleinsteinheiten oder stellt den notwendigen privaten oder halböffentlichen Grünraum zur Verfügung. Diese Gliederung ist das Schema einer städtischen Struktur, die seit der Antike, seit Hippodamos von Milet seine Gültigkeit besitzt. Diese klare Gliederung und Zonierung und das scheinbar nahtlose Eingliedern des Neuen in die bestehende Stadtstruktur, sind aus städtebaulicher Sicht die wesentlichen Qualitäten des Siegerprojektes. Dabei wäre es für das neue Bahnhofsareal in Bozen ohne weiteres auch möglich, gemischte Viertel mit Büros und Wohnungen oder anderen Mischnutzungen zu erzeugen.

tb Wie, glauben Sie, müsste eine sinnvolle Etappierung der Umsetzung für das Areal

Bozen aussehen? Wo liegen hierbei die wesentlichen Schritte?

AK Um die Umstrukturierung eines Areals dieser Größenordnung qualitativ durchführen zu können, bedarf es meiner Meinung der Gründung einer Planungs- und Entwicklungsgesellschaft. Vor allem für die Wahrung öffentlicher und privater Interessen spielt eine solche Abteilung eine entscheidende Rolle. Die Gesellschaft kann durch den Eigentümer, die Staatsbahnen, aber auch durch die Landesverwaltung eingesetzt werden. Der Eigentümer, in jedem Fall aber die Autonome Provinz Bozen sind bei der Realisierung des Areals Bozen gefordert, entscheidende Reglementierung, maßgebende Bebauungsrichtlinien und konkrete Nutzungsabsichten frühzeitig zu definieren, bekanntzugeben und zu leiten. Nur so kann ein zielorientierter Planungsprozess ge-

währleistet werden. Was die Umsetzung der verschiedenen Architekturen anbelangt, so denke ich ist es wichtig, die Vergaben der Einzelbauten durch Wettbewerbe vorzunehmen. So können die Planungsaufgabe auf eine Vielzahl verschiedener Planer verteilt werden, um damit eine gewisse Gestaltungsvielfalt in den neue Quartieren zu gewährleisten. Ein entscheidender Faktor für das Erscheinungsbild des neuen Bahnhofsareals ist auch die Gestaltung des öffentlichen Grünraumes. Vor allem die von Boris Podrecca vorgeschlagene Grünpromenade entlang der alten Bahntrasse ist ein wesentliches urbanes Element des Areals. Es ist unumgänglich, einen so wichtigen städtischen Bereich von spezialisierten Landschafts- oder Stadtplanern entwerfen beziehungsweise entwickeln zu lassen.

tb Danke, Herr Klotz, für das Gespräch.

A cura della redazione

Meinungen

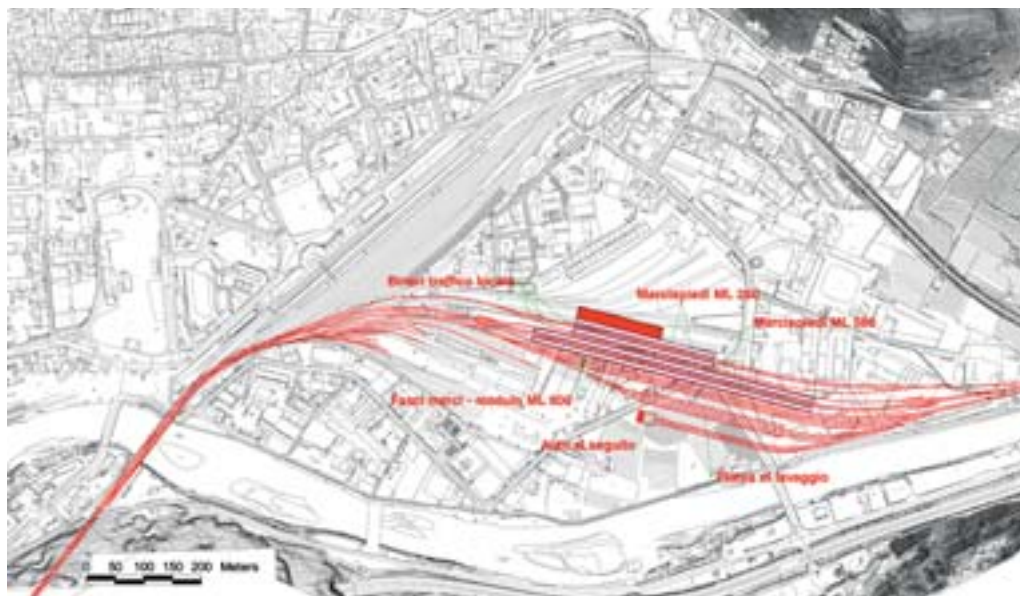
Opinioni

Carlo Bassetti **Lo spirito di Ferroplan**

La sera della proclamazione dei risultati del concorso di idee sull'areale della stazione di Bolzano mi sentivo sollevato; inconscia, mai esplicitata ma reale, una preoccupazione si era insinuata nei miei pensieri: temevo che il concorso, invece che essere utile al perseguimento dell'obiettivo finale della riqualificazione dell'areale e della riconquista dello stesso alla città, potesse aggiungere variabili incontrollate e allontanare una scelta chiara, necessaria per una soluzione reale e fattibile. Per fortuna – e con sollievo, appunto – oggi si può affermare che le cose sono andate diversamente: una scelta decisa è stata fatta, la strada è stata indicata. Non parlo del progetto vincitore o di un progetto in particolare, le mie argomentazioni vanno oltre e vengono da ben prima. Una serie di elementi e nodi, sopraggiunti nell'ultimo paio di anni, avevano riportato il "grande sogno" dell'areale ferroviario alla fase iniziale dei primi studi di più di un decennio fa. L'oggetto stesso del concorso, ampio e un po' vago e la decisione di non vincolare i progettisti partecipanti ad uno schema di tracciato ferroviario, neppure di massima, aprivano nuovamente – e prima di tutto – il confronto tra i tre scenari ferroviari base: mantenimento, spostamento e interrimento. Se il concorso avesse premiato progetti che adottavano soluzioni diverse e alternative, il dibattito si sarebbe

potuto solo surriscaldare, fautori e detrattori delle varie soluzioni ne avrebbero guadagnato forza e la scelta di una opzione chiara, il tracciamento di una *road map* oltre che realistica, finalmente reale, si sarebbe allontanata. La scelta del tracciato ferroviario e il posizionamento dell'impianto di stazione erano questioni già affrontate dagli studi del comune di Bolzano, resi pubblici a più riprese tra il 2000 e 2007 dall'allora Assessore all'Urbanistica Silvano Bassetti e pubblicati in maniera piuttosto esaustiva sul libro "Ferroplan – recupero dell'area della stazione ferroviaria di Bolzano" del marzo del 2003. Già nel 2000, nell'ambito degli studi di Ferroplan infatti, una commissione tecnica paritetica composta da specialisti di Comune, Provincia e Ferrovie aveva proceduto ad una verifica comparativa tra le tre grandi opzioni di massima, concludendo i lavori con una "esplicita preferenza per lo scenario spostamento". Lo schema uscito dai lavori della commissione prevedeva lo spostamento della ferrovia verso l'Isarco e il posizionamento dell'impianto di stazione – marciapiedi e binari – verso la zona di via Macello; individuava inoltre le aree del fascio binari e le aree accessorie in dismissione e a disposizione della manovra di trasformazione urbana. La commissione aveva scartato fin dai primi approfondimenti lo scenario dell'interrimento del tracciato per evidenti e insormontabili problemi dovuti alla considerazione congiunta della configurazione idro-geologica della conca

bolzanina e della necessità di grandi profondità di interramento anche in prossimità della stazione, dovute alla presenza del fiume Isarco da superare. La preferenza dell'opzione che prevedeva, dunque, lo spostamento del tracciato, considerava la fattibilità tecnica di un nuovo e tecnologicamente avanzato impianto ferroviario e la contemporanea eccellente riconfigurazione urbana che la dismissione del tracciato attuale permetteva, soprattutto in ordine alla completa eliminazione della barriera fisica esistente tra l'asse di via Garibaldi-via Renon-Rencio e l'ampia "ansa" urbana del quartiere Piani, estremamente vicina in linea d'aria alle più pregiate funzioni del centro cittadino, ma funzionalmente e qualitativamente così lontana e difficilmente raggiungibile. Prevalse infatti la valutazione che soluzioni di superamento "da sopra o da sotto" dei binari, per quanto ampie, simboliche e articolate potevano rappresentare al massimo un ripiego rispetto all'eliminazione reale della barriera. Anche in questo senso, la rilettura dei progetti di concorso, così esaustivamente pubblicati su questo numero di turrisbabel, mi sembra parli chiaro. Lo schema generale proposto dalla commissione paritetica per lo scenario spostamento fu ufficializzato con uno specifico allegato tecnico-grafico al successivo protocollo di intesa tra Comune, Provincia e Ferrovie. La soluzione proposta denunciava però una debolezza evidente. Il tracciato prevedeva, come accennato, una delocalizzazione verso l'Isarco e la via Macello, dei marciapiedi viaggiatori, rispetto alla stazione attuale, prospettando effettive difficoltà alla auspicata connessione simbolica e funzionale tra l'edificio storico di stazione e la zona degli arrivi/partenze. Anche sfruttando al massimo le specifiche tecniche ammesse per la definizione del tracciato – segnata-mente raggi di curvatura e pendenze ammissibili secondo gli standard ferroviari europei – l'obiettivo assunto dal progetto ferroviario di posizionare i marciapiedi viaggiatori in zona perfettamente e nuovamente rettilinea – dopo la curva – era raggiungibile solo a costo di allontanarsi dalla stazione storica di alcune centinaia di metri. Questo "effetto collaterale" di *quello* scenario di spostamento era stato, per altro, approfondito durante gli studi di Ferroplan da tre gruppi di progettisti (Boschetti e Francini



1

di Metrogramma; Azzolini, Kompatscher e Polo; Donato, Cappuccio e Macchi Cassia) che vennero invitati ad elaborare una propria visione urbana compatibile con il tracciato ipotizzato e con la nuova configurazione dell'impianto di stazione. I progetti, pubblicati anch'essi nel citato volume, in maniera diversa ma simile, ipotizzarono collegamenti coperti tra la stazione storica, confermata come edificio viaggiatori con i servizi accessori e la zona dei marciapiedi partenze/arrivi, mitigando così il disagio dovuto alla nuova distanza da percorrere, quantificata in 350 metri rispetto alla posizione dei binari attuali. È bene comunque chiarire – anche a migliore comprensione di quanto commentato in seguito – che gli standard tecnici ferroviari ammessi per gli impianti di stazione non impongono la stazione rettilinea – assestata consuetudine tutta italiana – quando sia rispettata la combinazione degli altri vincoli tecnici esplicitamente prescritti. Si è trattato di una scelta, fatta al tempo dai consulenti della commissione paritetica, prudentiale e conservativa. Di fronte alla prospettiva, per alcuni sciaguratissima, di vedere allontanarsi quindi i binari dalla stazione, ci sono stati, negli ultimi anni, periodi di intensa polemica. La valutazione effettuata dal team dei tecnici che si occupavano degli approfondimenti e che Silvano Bassetti ha offerto all'opinione pubblica cittadina, per ribattere al "timore" dello spostamento, erano incentrate sulla relativa entità dello spostamento stesso e sulla radicata convinzione che le ricadute positive, soprattutto in termini di ricucitura urbana, erano ampiamente supe-

rriori ai disagi provocati. Il clima acceso, l'opposizione al progetto, diffusa seppur a mio avviso minoritaria, insieme alla scomparsa prematura di Silvano Bassetti, primo e carismatico fautore dell'ipotesi di trasformazione e riqualificazione urbana dell'area e propugnatore della scelta di un nuovo tracciato, avevano fatto crescere in me – e in numerosi amici, per altro – i timori di un ridimensionamento dell'operazione, se non l'accantonamento. La preferenza, infatti, per soluzioni "di minima", meno impattanti sull'opinione pubblica e più semplici da gestire politicamente e mediaticamente, sebbene meno strategiche e ambiziose, è una prospettiva pericolosa e sempre aperta. Il fatto quindi che il bando di concorso riaprisse completamente i giochi riguardanti la definizione del tracciato ferroviario, aprendo all'individuazione addirittura di scenari radicalmente alternativi, ha rappresentato un grosso rischio di rendere ancora più intricata la questione. Si è trattato simbolicamente di una scommessa, forse l'ultima, dello scomparso Assessore. Una scommessa vinta – se si fosse presa con decisione la strada dello spostamento, trovando magari soluzioni che ne attenuassero i difetti e le criticità – o persa, se si fosse tentennato tra opzioni alternative, lasciando aperte molte strade e negando l'evidenza, a noi cara, che la ricucitura urbana generata dalla rimozione della barriera rappresentata dal tracciato oggi in esercizio è elemento determinante e di portata superiore a molte altre diverse questioni, importanti ma più marginali. È stata quindi grande la mia soddisfazione constatare, all'atto della proclamazione



2

pubblica dei risultati, nell'ampia e affollata sala dell'università di Bolzano, che la commissione giudicatrice del concorso, andando nella direzione da me auspicata in ragione di quanto argomentato in queste righe, aveva assegnato tre premi su tre a scenari di spostamento. Si sono avverati in pieno gli auspici. I progetti di concorso hanno dimostrato la superiorità della soluzione che prevede un nuovo tracciato ferroviario verso l'Isarco e la ricucitura urbana lungo il tracciato originale; sono state inoltre sperimentate diverse e innovative soluzioni per il posizionamento dei marciapiedi dei binari. Dei tre progetti premiati, il terzo classificato propone una inedita soluzione che prevede una parte della stazione a ponte sul fiume Isarco e la curva della linea dopo la stazione in direzione nord con un moderato spostamento del fulcro della stazione verso piazza

Verdi, aprendo lì a interessanti e radicali scenari di riqualificazione. Soluzione radicale e innovativa anche dal punto di vista ingegneristico. Il progetto vincitore e il secondo classificato, in maniera molto simile, individuano invece nella controversa ma tecnicamente ammessa soluzione della stazione in leggera curva, la quadratura del cerchio tra necessità di far "girare" la linea ferroviaria verso il fiume e la volontà di avere i binari vicini alla posizione attuale. Questa soluzione permette efficacemente di preservare, anche simbolicamente, l'unitarietà della stazione. Dove era. Ma diversamente da come era. Sono convinto che anche mio padre la sera della proclamazione dei risultati del concorso sarebbe stato soddisfatto. Il "grande sogno" è ancora vivo, così come lo spirito di Ferroplan. Anche se oggi la chiamiamo ARBO.

3



2 Ferroplan 2003. C. Azzolini, K. Kompatscher, C. Polo. Prefigurazione urbana.

3 Ferroplan 2003. A. Boschetti e A. Francini, Metrogramma. Prefigurazione urbana.

4 Ferroplan 2003. E. Cappuccio, G. Donato e T. Macchi Cassia. Prefigurazione urbana.

Thomas Demetz

Figure urbane

figura, [fi-gù-ra] s. f.: (...) Complesso delle fattezze (...) *Dizionario Hoepli*; *figura* s. f. dal lat. *figura*, dal tema di *figĕre* «plasmare, modellare». *Vocabolario Treccani on line*.

Le città sono organismi complessi, fatti sia di elementi fisici che di elementi immateriali. La dimensione fisica dei sistemi urbani è facilmente riconoscibile: essa è data da aspetti naturali, altimetrici, dagli oggetti edificati dell'insediamento, dalle reti infrastrutturali, dal sistema dei vuoti, quali piazze, assi di viabilità, ecc. La dimensione immateriale della città è invece meno immediatamente riconoscibile ma è quella che forse ancora più degli elementi fisici ne condiziona e determina lo sviluppo. Fanno parte di questa gli aspetti culturali, identitari, le attribuzioni valoriali condivise che stanno alla base delle scelte di sviluppo e di trasformazione e che trovano forma in quegli strumenti operativi che vanno dalla semplice concessione edilizia, ai piani regolatori ed attuativi, fino ai concorsi di progettazione. Sono questi i momenti nei quali in modo variabilmente esplicito o implicito, la visione che ha di sé una collettività trova espressione in termini di costruzione della città, e sono questi i momenti che consentono lungo un percorso a ritroso, dalle forme alle idee, di riconoscere i modelli dell'abitare, dove abitare non significa ricercare il semplice soddisfacimento di esigenze di alloggio in termini quantitativi ma costruire la propria esistenza in un luogo o in un insieme di luoghi. Abitare significa, infatti, prima di tutto declinare lo spazio secondo un quadro complesso di aspettative, rispetto alle quali il livello prestazionale, apparentemente prevalente, è invece subordinato al livello identitario, culturale o affettivo. Abitare significa stabilire relazioni, significa dare forma ad esse plasmando il contesto lungo una sequenza di scale che va dall'abitazione alla città, significa esprimere progettualità. Leggere quindi la città attraverso le figure urbane che essa si è data, costituisce un passaggio critico che consente di riconoscere l'efficacia dei modelli culturali, identitari e valoriali della comunità che l'ha costruita. Allo stesso modo, è possibile applicare il metodo delle figure urbane anche agli esiti del concorso



4

per il riassetto ed il recupero della stazione e dello scalo ferroviario di Bolzano, ricavando il punto di vista della giuria sulla città, un punto di vista che in qualche maniera riesce a raccogliere quanto di sé la città racconta ad interlocutori estranei.

Ma prima di affrontare specificatamente il tema degli esiti del concorso, è opportuno compiere una breve ricognizione attraverso le figure della città al presente. Prima di tutto, qual è l'immagine o meglio, per principio di coerenza, la figura urbana complessiva della città di Bolzano? Quali sono i modelli, le speranze e le attitudini messe in campo nella definizione nel disegno dello spazio urbano? Credo che Bolzano possa essere definita al di là di ogni ragionevole dubbio una città a disegno interrotto. Gli sviluppi, le trasformazioni e le sostituzioni di parte del tessuto urbano sono avvenuti per addizione "banale" il più delle volte, piuttosto che per accrescimento consapevole. Al di là di alcuni episodi nella storia urbana della città, dove il disegno di spazio pubblico, la definizione degli allineamenti delle quinte, le prescizioni d'ornato eccetera erano strumentali ad una visione integrata, un'idea di città ben al di là della sola piattezza bidimensionale di piani regolatori percepiti come soli atti amministrativi e non già occasioni condivise di progettazione dei luoghi della comunità. Il disfacimento del pubblico nell'individuale ed escludente finisce per essere alla fine preminente anche all'interno delle più recenti unità di vicinato di matrice olandese a Casanova. L'espansione della Bolzano medievale verso il fiume Talvera di primo novecento, la maglia

coordinatrice della città piacentiniana, sono episodi conclusi in loro stessi. Le trame che queste visioni propongono si dissolvono nel loro immediato ridosso: il portico di corso Libertà che viene concluso verso Gries da un salto di allineamento intrusivo della prospettiva del portico, la frattalizzazione del tessuto urbano alle spalle di piazza Vittoria, che al di fuori degli assi di rappresentanza decade in una discontinuità estrema di elementi di configurazione dello spazio urbano, dove lo spazio urbano non indica le sole superfici a destinazione pedonale ma il complesso figurale emergente dalla relazione reciproca di quinte-recinti-spazi. Piazza Walther a sua volta restituisce un paradigma, dove l'edificato della città medievale e delle sue addizioni scivola verso una condizione di disomogeneità che ricorda piuttosto le zone per insediamenti produttivi e come tale è definibile nei suoi caratteri quale marginalità, periferia centrale, invece che ad elementi e qualità tipologiche che dovrebbero invece contraddistinguere il centro pulsante di una città. Paradossalmente la città medievale di Bolzano mantiene il proprio limite e non integra le parti poste a sud del suo bordo storico. Anche il rapporto tra centro città e l'area ferroviaria è oggi ontologicamente identico a quello che la città aveva sviluppato all'arrivo della ferrovia. La stazione di Bolzano era alla sua realizzazione non solo collocata nella più estrema periferia della città, ma addirittura in area agricola, ben al di là del cimitero storico, quando nell'ottocento il cimitero diventava oggetto della nascente legislatura in materia di igiene urbana e veniva collo-

cato nella posizione più esterna possibile rispetto al tessuto edificato. Fino da allora il tessuto urbano di connessione tra la città e il polo ferroviario è stato occupato per addizioni piuttosto che disegnato in maniera organica e di questa mancanza di disegno sono esempio i giardini della stazione che ne portano il segno, giardini espressione della cultura borghese di fine ottocento, intesi sia come elemento di cucitura alla stazione che come estensione verde di piazza Walther che era comunque la piazza centrale della città. Essi sono ancora oggi collocati sul retro della città storica, investite ancora oggi della figura urbana del retro, priva di reali relazioni con il tessuto vivo del sistema insediativo. Esistono poi forme importanti nella costruzione delle città storiche che a Bolzano non hanno avuto luogo: l'isolato ottocentesco è una figura che in questa città non si riscontra. L'isolato urbano è la controparte abitativa dei boulevard hausmanniani di Parigi. Materiali urbani, per usare la definizione di Bernardo Secchi, che oggi costituiscono il pregio di quella città, attuati in principio con espliciti obiettivi di controllo sociale e di pubblica sicurezza. Il boulevard nasce per schierare rapidamente l'esercito contro una popolazione in rivolta, l'isolato nasce per isolare appunto in piccoli gruppi e nel luogo di residenza quella stessa popolazione. Quello che nella Bolzano storica sembra essere un isolato è invece nella sostanza una sorta di monade, una cortina urbana che racchiude all'interno una vasta articolazione di volumi e manufatti, spazi verdi privati, orti. La reiterazione del lotto gotico nella costruzione della città di primo Novecento, voluta dal sindaco Perathoner, come segno della modernità borghese riproduce quella condizione in buona parte anarchica negli usi dei cortili, cosa che finisce per contraddire gli obiettivi di ordine che invece nel pensiero borghese presiedono a una forma di città fatta in quel modo. È forse la mancanza conclamata della figura pienamente compiuta dell'isolato ottocentesco, l'istanza che il procedimento di selezione dei progetti partecipanti al concorso ARBO ha tenuto in maggiore considerazione. Il progetto vincitore come anche i progetti selezionati per gli altri premi, a fronte di un riassetto radicale del sedime ferroviario, sono orditi sulla base di una trama che vede nell'isolato l'elemento regolatore. Non

emergono dalle scelte compiute dalla giuria, visioni di modalità di trasformazione urbana diverse. Anzi è come se fatta propria la decisione di trattare l'oggetto tecnologico stazione in maniera estremamente risolutiva con la ricollocazione del fascio binari e degli impianti di stazione, fino addirittura a premiare soluzioni, come nel caso il progetto a firma di Stefano Boeri (2° premio), la collocazione del fabbricato viaggiatori su ponte Loreto, si sia pensato nella costruzione di nuovo tessuto urbano ad una figura intesa alla rassicurazione piuttosto che alla sperimentazione, al punto di affermare, tra le righe, che l'isolato ottocentesco sia l'unica figura urbana realmente funzionante, cosa che nel dibattito architettonico ed urbanistico si è tentato di sostenere durante quella fase di tragico *horror vacui* che è stato il postmoderno nella prima metà degli anni 1980. Sicuramente quella è la più immediata figura urbana capace di risolvere la potenzialità di conflitto che il recupero dello scalo bolzanino poteva innescare a livello di cittadinanza (non vanno dimenticate le "barricate" di firme che hanno accompagnato le diverse ipotesi di recupero dell'area dello scalo bolzanino, fino dal lancio di Ferroplan). È come se la giuria avesse deciso che la città di Bolzano non possa essere pronta ad affrontare modalità e forme di trasformazione urbana caratteristiche del 21° secolo, come se nel dibattito architettonico e urbanistico non fosse più accaduto nulla dall'inizio del Novecento. Sicuramente la tipologia di città emersa dal concorso è quella che più facilmente soddisfa anche le richieste provenienti dal mercato edilizio. Non va infatti dimenticato che il successo dell'isolato oltre che agli aspetti legati al controllo sociale e politico va ricondotto alla "banalità" del processo edilizio che esso comporta, alla facilità di penetrazione nel mercato di modelli edificatori rassicuranti ed alla conseguente elevata redditività degli investimenti. Nel merito dei progetti selezionati, va riconosciuto il fatto che quello vincitore ha sicuramente saputo interpretare quell'oggetto tipologico nella maniera più funzionale, perfino intrigante, al recupero dei tracciati interrotti dalla massicciata ferroviaria ed a prevedere una spina che, se ben realizzata, può favorire, e non solo sostenere, la ricucitura a cavallo della cesura prodotta

1 L'uso di "area" piuttosto che di "areale" è deliberato. Areale è una categoria ecologica e designa una estensione geografica di diffusione di specie biologiche. È ovvio che questa declinazione avrebbe potuto costituire pretesto o paradigma nella definizione delle strategie di trasformazione dello scalo ferroviario: avrebbe potuto quest'essere l'occasione per introdurre elementi di innovazione nelle prassi della trasformazione urbanistica, se la strategia fosse stata costruita a ritroso, partendo dalla definizione prima di tutto dei vuoti sia in termini di ecosistema urbano che di costruzione di spazi di relazione, perché questo sono gli spazi pubblici urbani. Credo che soprattutto gli spunti offerti dal *Landscape urbanism*, un'ibridazione disciplinare nata negli anni 1990 negli Stati Uniti, avrebbero potuto introdurre contemporaneamente elementi di innovazione di sostenibilità.

dal fascio dei binari. La maglia, caratterizzata da minimi elementi di irregolarità, riprende il disegno del tessuto cittadino esistente, propone un'ampia sequenza di spazialità urbane rispetto alle quali emerge in ogni caso la preoccupazione che possano essere interpretate in maniera non così necessariamente normativistica, come invece la prassi urbanistica bolzanina può far temere. La preoccupazione è che, dovesse essere quella del progetto di Podrecca, la figura della trasformazione che la città intende darsi, nel corso del procedimento possano essere autorizzate tutte quelle piccole deviazioni rispetto dei principi di progetto, che nate da richieste individuali o comunque riconducibili alla dimensione dell'individualità, possono scardinare il modello complessivo della nuova città, diversamente il rischio che si corre è quello di produrre una città delle abitazioni e non una città dell'abitare. In questo senso, il controllo disciplinare sul rispetto dei principi informatori del progetto è ineludibile, abbandonando per una volta quell'attitudine alla deroga caratteristica dell'urbanistica sudtirolese.

Helene Hölzl Der Bahnhof und das Grün

Ein Bahnhof ist ein Drachenmaul, das rhythmisch Menschen und Waren in Richtung Stadt auswirft und sie auch wieder schluckt. In Bozen ist der Rücken des Dra-chens kalt. Hinter dem Bahnhof ist erst mal wenig los und weiter unten macht der Eisack einen Bogen um den Kohlerer Berg. Kalte Zugluft weht hier oft. Zug-Luft? Oder aber es staut sich Hitze. Ich wage zu mut-maßen, dass Bozen bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts ein *wohltemperierter Ort* war. Die kühle Luft vom Eisack wehte jede Nacht die abendlichen kühle Brise vom Kohlerer Berg über Weingüter, Gartenanlagen und Bäume in die Innenstadt. Genauso wurde alles, was die Porphyry-Heizkörper erwärmen, schnell überall verteilt. Dies bescherte der Stadt in den kühleren Zeiten ein Wärmeplus. Voraussetzung für das Gelingen eines guten Stadtklimas ist jedoch eine großräumige Zirkulation durch zusammenhängende Grünanlagen und keine Staus durch zu dominante bauliche Volumina. In Bozen gibt es *vorbildlich gepflegtes* Straßenbegleitgrün, Blumenrabatten, Verkehrs-

begrünungen, Alleen, Rotunden, Stadtein-fahrten, Fahrradwege zum Wohlgefallen der rollenden und fahrenden Gesellschaft. Dann gibt es für Menschen, die verweilen möchten, kleine Schätze: die Spielplätze, Sitzplätze, Sportplätze, Hundenauslaufplätze. Doch wie steht es um Spaziergänger? Wie steht es um Parks? Wo sind die übergeordneten Zusammenhänge? Die letzten wirklich eingreifenden Grünmaßnahmen Bozens waren die K&K-Promenaden und die Talferwiesen aus den 70ern. In Amerika und Nordeuropa wird, seit die Industrialisierung die Luft der Städte belastet, in Stadtplanungen neben einer *sternförmigen Erschließung* durch Nahverkehr auch eine sternförmige Durchgrünung angestrebt. Die Ergebnisse zeigen Verbesserungen im Bereich Stadtklima und Wohn- und Verweilqualität und schließlich mehr Bewohnerzufriedenheit in den einzelnen Vierteln. Allein unsere aktuellen *Klimafaktoren* ergeben Sinn genug, auch bei uns urbanistisch einmal ordentlich die Ärmel hochzukrempeln. Wenn wir Feinstaub, Lärm und Erholungswert auch noch dazu nehmen, bleibt uns doch nichts mehr übrig als direkt mit der Schaffung von ordentlich breiten Grünzügen zu beginnen. Das Bahnhofsareal ist ein geeignetes Gebiet, um damit zu beginnen. In einem Stadtgefüge ist Grün das weichste, schutzloseste Element, das wir zum Bauen zur Verfügung haben. Die fragilen Pflanzengeschöpfe bedürfen immer eines ausdrücklichen Wunsches von Bauherrn, eines besonders starken Willens der Architekten oder einer *bewussten Vision* von Beamten und Politikern: um für sie einen Platz zu reservieren, sie pflanzen und gedeihen zu lassen. Denn wachsen, das tun sie ja meistens alleine. Die Siegerprojekte des Wettbewerbes für das Bozner Bahnhofsgelände haben jeweils unterschiedliche Stadtsysteme erschaffen und damit unterscheiden sie sich auch in ihrer Interpretation von Grün. Das Siegerprojekt hebt sich sehr gut auch durch sein *starkes Bekenntnis zu zusammenhängendem Grün* hervor. Die Handschrift der Landschaftsarchitektin Maria Auböck ist aus dem Projekt Boris Podreccas und seiner Partner zu erkennen an den Promenaden in Zwölfmalgreien und Rentsch und dem langgezogenen Park hinter dem Bahnhof, der direkt an den Mayr-Nusser-Hof anschließt. Wir kön-

nen uns freuen. Im Sommer ist ein grüner Park durchschnittlich um *10 Grad* kühler als bebauter Gelände der gleichen Flächen-größe im selben Temperaturbereich. Im Winter hingegen ist die Vergleichsgrünfläche weniger zugig. Grünanlagen übernehmen Klimaausgleichsfunktion und Erholungsfunktion, sind ein Gesicht der Stadt für Besucher, ein Willkommensgruß und eine Einladung: beweg Dich nach Norden in die schöne Altstadt hinein oder in den grünen Westen oder Süden. Fehlt fast nur noch die Seilbahn von dort auf den Kohlerer Berg.

Peter Morello La mobilità

Nel 1996 presentando un numero monografico di Atlas, la rivista dell'INU-Alto Adige, proponevo alcune riflessioni generali sul rapporto città/ferrovia che richiamo in sintesi: *“Città e ferrovia risultano due realtà distinte, rette da politiche differenti, che ignorano le connessioni reciproche, per divenire presto l'una ostacolo dell'altra. Le aree ferroviarie si pongono oggi invece come una nuova opportunità per intervenire all'interno delle aree densamente urbanizzate. Rappresentano l'occasione per una politica di ampio respiro tesa ad urbanizzare i sistemi ferroviari: aumentare cioè le funzioni urbane e insieme renderne meno intrusiva la presenza. Rendere le ferrovie longitudinalmente più funzionali (più servizio locale) e trasversalmente meno ingombranti. La risvegliata attenzione al potenziamento dell'accessibilità su rotaia e all'integrazione tra sistemi di mobilità diversi costituisce l'opportunità per ripensare le diverse polarità urbane; la loro collocazione all'interno della città e del territorio rappresenta in breve la possibilità di concepire in maniera nuova l'organizzazione del sistema urbano. A differenza dei vuoti industriali, le aree ferroviarie, per collocazione ma soprattutto per la loro particolare natura, costituiscono un sistema fortemente attrezzato e accessibile e, una volta rese permeabili, possono diventare il centro di un complesso di relazioni tra la rete sulla quale si innervano e il contesto territoriale che le circonda. In questi termini la riqualificazione delle aree ferroviarie rappresenta il momento per una riflessione critica sull'organizzazione urbana e sulla*

capacità degli strumenti urbanistici di poter guidare gli interventi di riqualificazione. Si tratta quindi di mettere al centro una riflessione complessiva sulla città e sulle sue emergenze, integrando politiche di trasformazione urbana con politiche di trasporto locale e nazionale."

Il concorso di idee per l'areale ferroviario di Bolzano, a partire dal suo bando, ha messo al centro il rapporto città e ferrovia, tra riqualificazione urbanistica dell'area per riutilizzare meglio spazi già urbanizzati e sviluppo di un sistema di mobilità sostenibile basata sul trasporto pubblico di massa, puntando su una maggiore accessibilità dei luoghi e una più alta integrazione urbana del sistema ferroviario. La giuria ha premiato in generale la scelta di spostare il tracciato ferroviario verso sud, che toglie la barriera ferroviaria, e in modo particolare la proposta del gruppo di Podrecca che sviluppa al meglio il nuovo centro intermodale, mantenendo l'accesso dalla stazione attuale e creando il collegamento alla futura stazione delle autocorriere direttamente dalla nuova piazza cittadina tra il fabbricato viaggiatori e il fascio dei binari. Infine il sistema della viabilità principale, in parte interrata e in parte collocata a sud dell'area di intervento, incentiva verso il centro storico la pedonalizzazione, l'accessibilità ciclabile e dei mezzi pubblici urbani e lo spostamento del traffico su gomma verso i margini meridionali dell'area. Il Comune e la Provincia con la regia di ARBO nello sviluppo del progetto vincitore del concorso verso il PRU (piano di riqualificazione urbanistica) dovranno coglierne a pieno le potenzialità perché, a partire dal nodo centrale del trasporto pubblico, venga migliorata l'accessibilità cittadina e provinciale con il trasporto pubblico su ferro e su gomma, lo sviluppo della mobilità "dolce" (a piedi e in bici) e ridotta quella privata su gomma e i relativi inquinamenti. A partire da questa visione condivisa per rendere fattibile il progetto, in coerenza con la pianificazione urbanistica (Masterplan) e della mobilità (PUM) della città di Bolzano, saranno molti gli aspetti da approfondire, dal punto di vista tecnico e della fattibilità economica, all'interno dell'area di intervento ma anche alla scala urbana e regionale. Pur in estrema sintesi si possono citare: per quanto riguarda il sistema ferroviario, lo spostamento

definitivo dello scalo merci a Bronzolo o a Trento, la nuova localizzazione delle funzioni necessarie all'esercizio ferroviario a Bolzano sud, la realizzazione della nuova galleria ferroviaria sotto il Virgolo con la terza linea almeno fino al bivio per Merano per poter inserire le necessarie fermate urbane a Oltrisarco-Zona industriale, la conferma del fascio binari nell'ambito di stazione per numero e tracciato (in curva); per quanto riguarda il trasporto pubblico urbano ed extraurbano, il dimensionamento e la posizione della nuova stazione delle autocorriere anche tenendo conto dei possibili sviluppi futuri verso il tram urbano e quello per l'Oltradige; per quanto riguarda la mobilità pedonale e in bici, la continuità della rete dal centro storico e dal sistema dei fiumi verso il quartiere Piani-Rencio; per quanto riguarda la viabilità principale, i tracciati proposti (in parte interrati) in raccordo con la viabilità esistente (arginale, attuale SS12 e accesso a nord da Rencio) e quella prevista (circonvallazione est della città con la prosecuzione della SS12 in galleria sotto il Virgolo e la nuova galleria sotto Monte Tondo).

Cristina Vignocchi **Arbo-reo?**

Una striscia di colla sulla vecchia cartolina, e un'illusione è pronta. Facile facile. Ma non troppo. Non troppo nuovo e non troppo vecchio. Un po' di chirurgia è consuetudine, e in mancanza di musei del Pergamon (a differenza che qui è tutto nostro) meglio entrare nello specchio e attraversare in pochi istanti un bel po' di tempo. Non ci si trova nulla di male, nella conservazione della facciata della nostra vecchia stazione, le conservazioni intelligenti sono appunto, intelligenti, ma dovrebbe esistere a suo sostegno un'idea più forte, e coraggiosa. È stato un vincolo ideologico-affettivo iniziale imprescindibile che però non ha quasi avuto motivazione nelle progettazioni del nuovo retrostante, presentandola solo come un frammento di storia pronta per essere iscritta in un altro percorso della memoria, mentre si poteva dare a questa operazione intenzioni molto più chiare. Il nuovo a cubatura esagerata proposto dalle varie soluzioni, pensando alla nostra dimensione urbana, e pur guardando al futuro, non aumenta la qualità di vita sia dal

punto di vista economico, che del quotidiano, ma permette semmai la realizzazione finanziaria di sé, non rappresentando però un motivo sufficiente. Certo, il tutto sarà sicuramente più funzionale dell'esistente. Le stazioni nell'"immaginario-vissuto" sono luoghi di transizione, franche, momentaneamente occupate da viaggiatori effettivi, realmente occupate da chi non ha mete vere o non ha possibilità di riconoscersi come appartenente al qui, o all'altrove. Nonostante tutti gli esercizi progettuali, il costruito finisce per appartenere a tutti, anche a chi non ne era destinatario; posto che l'architettura ha il potere di accogliere ed escludere, ed è espressione massima della presenza umana in questo mondo, dopo il primo momento, diventa duttile, permeabile. Ed è con queste possibilità e realtà che sarebbe giusto misurarsi, anche a priori. Ciò che sulla carta viene ideato con un'intenzione può rivoltarsi nel suo contrario. In tutti i progetti, vincitore e segnalati, leggo una gran parte di imbarazzo riempita con giardini e/o piazze "fittizie", alcuni sprazzi di scenografia, o gran cementificazione. Ma nessuno mi racconta veramente qualcosa sulla direzione futura di questa città, forse perché nel tempo la sua anima si sta diluendo, o non è stata individuata da chi si è cimentato in questo difficilissimo compito. Progetti più o meno interessanti che non partono dal riconoscimento di un *genius loci*, limitandone la connotazione nel pensare Bolzano come città piacevole e vivibile, rispetto ad altri contesti. Il progetto della nuova stazione ferroviaria non è che un pretesto per poter parlare di questo argomento, poiché non si tratta di mettere in dubbio la capacità dei progettisti architetti che si sono proiettati in un universo altro, ma un tipo di progetto urbano pensato a frammenti e non unitariamente. Esiste un lato autocompiaciuto nel progettare che rimane imbrigliato nell'accademismo, e non ce lo possiamo più permettere, così come non è più il tempo delle grandi cubature e cementificazioni, o imposizioni maniacali. La città è il nostro specchio, e così anche noi insieme a lei possiamo risultare frammentati, a volte letteralmente e/o inconsapevolmente, a pezzi. Nella giusta ricerca del nuovo, che sia nostro, e faccia crescere la realtà urbana (e sociale) in modo consequenziale, manca qualche tassello.

Oswald Zoeggeler Über ARBO, Südtirols Wettbewerbe, Südtirol und unsere Zeit

Südtirol war noch vor nicht allzu langer Zeit eine der hintersten treudeutschen und bigotten Provinzen, die sich vom Rest der Welt abkapselte. Beschützt von den Schützen sah man nur das missverstandene Jahr 1809 und alles, was davor oder danach passierte, war schon viel weniger tirolerisch. Unsere Kultur war nicht jene von Goethe, sondern die der Trachten und der Schützen, und wer das nicht glaubte, war ein Verräter. Man kleidete sich mit neuen Kostümen, mit farbenprächtigen Erfindungen, die aussahen, als wären sie zweihundert Jahre alt, und glaubte, damit das wahre Tirolertum zu beweisen. Man glaubte, ein echter Tiroler müsse rückständig, bigott und gegen jede Neuerung der Welt sein. Dann ist etwas passiert und die Tiroler Welt hat sich total verändert. Unsere Kultur ist immer noch nicht jene von Goethe und ist mindestens ebenso weit entfernt davon wie die vorherige. Unsere Bauern sind über Nacht Hoteliere geworden und Trachten und Schützen wurden zum kommerziellen Spektakel für den Tourismus. Südtirol schließt sich nicht mehr ängstlich von der Welt ab, und die Globalisierung wurde für Südtirol eine Herausforderung: Südtirol gegen den Rest der Welt. Der Maßstab hat sich verändert, und Südtirol hat nun die besten Kletterer, Skifahrer und Rodler, die schnellsten Seilbahnen, die saftigsten Äpfel, den längsten Strudel und das Hotel mit den meisten Sternen. Bozen möchte Kultur-Welt-Hauptstadt werden für das Jahr 2019 wenigstens. Auch die Architektur Südtirols hat diese 180-Grad-Wende mitgemacht. Seit dreißig Jahren gibt es in Südtirol so viele Architekturwettbewerbe wie sonst kaum irgendwo in der Welt, und die ganze Welt beneidet uns dafür. Wettbewerbe sind theoretisch das beste Mittel, Architekturprojekte auszusuchen und zu bewerten. In der allzumenschlichen Wirklichkeit hingegen sind sie so gut wie ihre Jury. Bei den Wettbewerben sind in letzter Zeit meistens Hunderte von Projekten, und die Jury ist international und muss in wenigen Stunden die Projekte bewerten, das heißt, in wenigen Sekunden Projekte ausscheiden. Der Mensch ist im besten Fall und zum Glück subjektiv und hie und da

denkt er auch selbständig. Die Objektivität ist bestimmt zu schwierig für Menschen. In den Preisgerichten bilden sich Parteien und Koalitionen, und aus diesem Grund kommt es auch in den einfachsten Fällen und meistens zu Kompromisslösungen und es gewinnt ein Projekt, das niemandem wehtut und deshalb demokratisch aussieht. Es gibt bestimmt Angelegenheiten, wo die Demokratie nicht das größte Übel ist, und wir sind im Allgemeinen der Meinung, dass wenn etwas demokratisch geschieht, dann ist es bestimmt in Ordnung. Demokratie ist jedenfalls jene Entscheidungsform, in der der Beste und der Schlechteste, der Intelligenteste und der Dümme eine gleich schwere Stimme haben. Der Vorteil einer Demokratie ist, dass niemand für etwas verantwortlich ist, denn die Mehrheit hat so entschieden. Beethovens Neunte oder Böcklins Toteninsel sind nicht das Ergebnis eines demokratischen Prozesses. Die Stadt ist das größte, vielseitigste und komplexeste Kunstwerk, das der Mensch je geschaffen hat. Sie ist das Gesamtkunstwerk der Ideen, Formen, Erinnerungen und Geschichten aus Jahrhunderten. Die Kehrseite der so bewundernswerten Wettbewerbe ist, dass die Jury meistens mit unglaublicher Sicherheit ein mittelmäßiges Projekt aussucht. Die Entscheidungen werden wissenschaftlich mit einem komplizierten Punktesystem oder auch ganz einfach durch abgestimmte Ausscheidungen mit mathematischer Genauigkeit und Objektivität erzielt. Oft sind Wettbewerbe deshalb der legale Weg Aufträge zu verteilen, wie man eben will, und es gewinnt der, von dem man schon vor dem Wettbewerb hörte, dass er gewinnen würde. In der heutigen Zeit gibt es kaum ein Verlangen nach der Qualität der Architektur oder des Raumes. Es zählt der Name eines „Stars“, wie in der Mode, wo die Etikette nicht mehr diskret an der Innenseite getragen wird und jeder geht stolz mit dem Namen seines Modeschöpfers auf der Brust und zeigt somit nicht seinen guten Geschmack, sondern was er sich finanziell leisten konnte. Eine Stadt, die ihre Kultur zeigen will, baut sich nicht eine schöne Architektur oder einen schönen Platz, sondern ein möglichst auffallendes Gebäude oder ein Monstrum, unterschrieben von einem „Stararchitekten“
Die schlimmsten Wettbewerbsergebnisse

gab es in Bozen, wo auch das Assessorat der Gemeinde mitmischen wollte, wie Universität, Museion und Landesbibliothek. Gebildete internationale Kommissionen wählten für uns eine Universität ohne Maßstab und ohne Fassaden und ohne jede Beziehung, ein Museion mit nur Fassade ohne Raum und eine Bibliothek, bei der die Jury einige Male Regeln und Meinung wechselte. Bauen wird man das falsche Projekt am falschen Ort. Hier wird man eine gute Schule zerstören und ein Kompromissprojekt bauen. Ebenso schlimm waren die bürokratisch-europäischen Vorbereitungsmechanismen der Wettbewerbe für „Casanova“ und für „ARBO“. Hier wollte das Assessorat die Angelegenheit „urbanistisch-wissenschaftlich“ angehen und nur die weltweit geeignetsten Teilnehmer auswählen. Urbanisten können für den Städtebau sehr gefährlich sein. Sie interessieren sich nicht für die Formen und für die Proportionierung der Stadträume, denn ihnen genügen abstrakte Normen. Urbanisten sind sie eine politische Mischung aus Normen und Bürokratie, glauben aber, weit über der zu einfachen Architektur der Stadt zu stehen. Vom System her konnte man schon verstehen, dass für diese Wettbewerbe nicht eine Idee gesucht wird, sondern vielmehr ein „Team“ mit mindestens Hunderten von Mitarbeitern, welche in den letzten Jahren mindestens mehrere Milliarden verplant haben, man suchte bürokratisch einwandfreie Architektur- und Planungsfabriken. Bei Casanova war das Resultat trotz dem intellektuell-wissenschaftlichen Vorspiel, trotz den international-geladenen Star-Fabriken, kein Städtebau, sondern die banalste Peripheriearchitektur, ein trauriges Beispiel einer Anti-Stadt. Beim Wettbewerb „ARBO“, wo man sich Stars und Planungsteam-Fabriken anheuerte, gewann, wie durch ein Wunder, Boris Podrecca, der von den zehn geladenen einer der wenigen wirklichen Architekten ist.
Die Bozner Architekten, wie auch alle anderen, die an diesem Wettbewerb teilnehmen wollten, suchten sich, weil es scheinbar nicht anders möglich war, ein bekanntes internationales Team, eine Fabrik oder einen Modenamen. Solche Partnerschaften kann man sich erkaufen, und jedenfalls gab es bunte Verbindungen der unmöglichsten Bozner Architekten mit den unmöglichsten

internationalen Starnamen und dazu noch mit Advokaten, Wirtschaftsberatern, Soziologen, Psychiatern usw. An der ersten Phase beteiligten sich 138 Gruppen und geladen wurden dann zehn, sieben davon hatten bestimmt die Punkte, aber weder die Voraussetzung noch das Interesse, einen Stadtteil zu zeichnen. Norman Foster, ein „Superstar“ mit 800 Mitarbeitern in aller Welt, verbündete sich mit einem Bozner Architekten, machte aber schließlich doch nicht weiter, da er nicht wie ein normaler Star behandelt werden wollte. So eine Architekturfabrik macht Hunderte von Projekten jedes Jahr, und dabei werden schon nur aus statistischen Gründen zwei oder drei sogar sehr gut. Dafür plant er aber in Gröden ein Hotel. Dieses Hotel wird sieben Sterne haben, ein Weltrekord. Die sieben Sterne hat es, weil man sich unter anderem im Bassin am Dach in der Chemie des Salzwassers und im Schatten des Langkofel aufwärmen und vergessen kann. Für die Architektur würde ein Stern genügen. Das Problem des Bozner Bodens ist, dass er von der Eisenbahn von der Stadt abgetrennt und nur über zwei Unterführungen erreichbar ist. Willy Weyhenmeyer plante von 1926 bis 1956 den Anschluss dieses Stadtteiles, aber das hat Bozen versäumt. Seine Lösung war einfach und genial und nach dem Zweiten Weltkrieg wäre sie auch noch möglich gewesen. Von den neun Projekten der zweiten Runde sind nur vier auf dieses Problem eingegangen. Das Siegerprojekt von Boris Podrecca ist das einzige, welches den Bozner Boden mit einer normalen und harmonischen Stadtstruktur anbindet. Die Trennlinie der Eisenbahn wird so verbaut, als hätte sie nie bestanden und nur am Westende ist sie als dünner grüner Streifen erkennbar. Hinter dem heutigen Bahnhofsgebäude ergibt sich ein neuer Bahnhofplatz mit einem öffentlichen Zentrumsbau, der alles kann. Die Lokomotivenhalle auf der südlichen grünen Insel ist für kulturelle Einrichtungen bestimmt und bekommt einen Turm. Für Bozen ist es ein glücklicher Zufall, dass trotz allem dieses Projekt gewonnen hat. Der zweite Preis der Gruppe von G. Marchi macht schon das Gegenteil: mit entschiedener Härte setzt er eine militärisch streng geordnete Verbauung, die im Grün schwimmt, zwischen die bestehende

Stadt und den Bozner Boden. Die Isolation Sibiriens wird dabei unterstrichen. Auch die technische Perfektion der Bahnhofsfächer und die Achse, die vom Bischofspalais in die Leere Sibiriens schießt, lassen an der städtebaulichen Qualität zweifeln. Der dritte Preis der Gruppe um Stefano Boeri hebt Bahnhof und Geleise über die Stadt, daneben eine etwas gewöhnliche Gartenstadt. Unverständlich sind die vom Bahnhof geradlinig weitergezogene Verbauung, die einen Mauercharakter hat, und der kilometerlange grüne Einschnitt, der den Bozner Boden endgültig abtrennt. Grün gilt immer noch als das allgemeine Wundermittel für Städte, und Piacentinis Achsen wirken im Vergleich bescheiden. Cino Zucchi, der an sich ein lustiger Architekt ist, ist zur Zeit etwas der modischen Schiefe verfallen. In Bozen baut er für Salewa ein Gebäude, einen rechteckigen Zweckbau, und die eigentliche architektonische Form, eine ganz andere Form, stülpt er darüber, aufregend und schief, aber eine „Verkleidung“, eine Maske. Es wird ein Zweckbau, der sich als Architektur verkleidet hat. Eine Form sollte es nicht notwendig haben, wie eine andere aussehen zu wollen. Die städtische Struktur ist überzeugend, weniger die mauerhafte Verbauung längs der Eisenbahnlinie und die „Stadtkrone“ auf einer Insel hinter dem Bahnhof. Die übrigen Projekte gingen auf das Problem des abgetrennten Stadtteils gar nicht ein. Liebeskind, der Architekt des jüdischen Museums von Berlin und vom Ground Zero in New York, der immer mit extravaganter Architekturskulpturen auf sich aufmerksam machte und von dem man weder ein städtebauliches Interesse noch einen Ansatz dazu kennt, wurde bestimmt zum falschen Wettbewerb geladen. Er plante für das heutige „Sibirien“ einen verzauberten Spiralgarten, in dessen Auge drei sechzig Meter hohe verbogene Glaskristalle den Blick zum Rosengarten aufwerten. Das Problem des Bozner Bodens wird damit aber bestimmt nicht gelöst. Die Gruppe Van Berkel ändert städtebaulich nichts, lässt Sibirien in seiner Isolation und „verschönert“ es mit grünen schlüpfrigen Rhomben mit abgerundeten Ecken. Die „Renderings“ dieses Projektes haben die Niedlichkeit eines Heimatfilms in einem Raumschiff, wie man es sich vor fünfzig

Jahren vorstellte. Ich möchte in einer solchen Zukunft nicht leben. Das Projekt von Cecchetto & Associati geht auf die Einbindung des Bozner Bodens nicht ein, lässt die trennenden Gleise und unterstreicht die Situation mit einer mauerförmigen Verbauung, als wolle man Bozen wie Berlin in Ost und West teilen. Das abgetrennte Sibirien wird dann mit banalen Reihen und unverständlich-dramatischen Formen verbaut. Das nächtliche Rendering beeindruckt eher Nichtarchitekten. Sonst fällt mir zu diesem Projekt nichts ein, was man so schreiben könnte, ohne zu beleidigen. Cruz y Ortiz verrationalisieren und minimalisieren Sibirien um eine Central-Park-Kopie. Sibirien würde so seine Kälte am deutlichsten darstellen. Der Maßstab ist überall originell oder verfehlt: Der Bahnhofseinschnitt in der Stadt ist dreimal so breit, die Gebäude der rationalen Blockverbauung sind ungefähr 30 Meter tief und die Verachtung des rechten Winkels ist entscheidend. Die beiden Achsen für das gesamte Viertel kommen von der Bahnhofsallee und dem Bahnhof. Die Gruppe von Prof. Kees Christiaanse lässt Sibirien ebenso abgetrennt vom Rest der Stadt und bestätigt die Zäsur mit einer parallelen Verbauung. Etwas banal und naiv ist die Idee, den Bahnhofspark auf der anderen Seite des Bahnhofes weiterzuführen und zum Zentrum Sibiriens auszubauen. Eine dreihundert Meter lange Fußgängerbrücke hoch über dem Bahnhof soll diese Kontinuität garantieren.

Alexander Zoeggeler A colazione con Boris Podrecca

ARBO, l'areale ferroviario di Bolzano: 33 ettari di spazio per una città nuova in pieno centro. Si tratta di un intervento molto significativo per la città, sia per le proporzioni dell'opera, sia per la sua collocazione, uno sconvolgimento che cambierà la morfologia della città riuscendo probabilmente persino a spostarne il baricentro. Un'operazione che forse si può paragonare agli interventi degli anni 20 e 30 a Bolzano, quando specchiando la città vecchia sull'asse del torrente Talvera si dà vita ad una città completamente nuova. Incontriamo Boris Podrecca in albergo alle 9 di mattina per fare una chiacchierata: per parlare di vita, di viaggi, di mostre e di concorsi: per cercare

di capire un po' il pensiero che si cela dietro al suo progetto e alla sua architettura. Podrecca inizia col parlare di concorsi e di architettura spiegando che ultimamente si sta un po' perdendo il senso che l'architettura ha in se, basti vedere le cose che vengono costruite in giro per il mondo. "L'architettura è un appello alla sensibilità" spiega "non una scienza, non è come la fisica o la chimica che si possono spiegare o giudicare in base ad una formula. I concorsi con questi grossi team servono a garantire la realizzazione dell'opera, la fattibilità, l'economicità. L'architettura è un'altra cosa." Ci racconta di altri concorsi ai quali ha partecipato e che a volte ha vinto, le mostre che sta organizzando a Belgrado e in Cina, spiegando l'importanza che ha la ricerca e la progettazione nel suo lavoro. "L'architettura, nel caso di ARBO, era secondaria" spiega l'architetto, "era importante trovare delle semplici regole, un linguaggio in grado di spiegare il paesaggio urbano della città, non si doveva costringere arrogantemente ad uno stile architettonico unitario. È importante creare prospettive, scorci che danno la possibilità di inquadrare cose ben definite, delimitare delle viste incorniciandole come cartoline. Passeggiando bisogna avere la possibilità di godersi la prospettiva, la città." Inizia a raccontarci il suo progetto confidandoci di aver potuto vincere questo concorso grazie ad un piccolo vantaggio che aveva nei confronti degli altri concorrenti: il fatto di conoscere la città, di avervi già costruito e di aver capito che si tratta di una città con due culture ben distinte, ognuna con la propria lingua, la propria storia e il proprio patrimonio di conoscenze, ha vinto usando un linguaggio locale. Sono diverse le situazioni che sono state considerate nel progetto: primo tra tutti è senz'altro il fatto di doversi confrontare con il contesto e il dover trovare una soluzione per unirvisi. "Non si può abbattere tutto ciò che c'è di brutto in una città, troppi problemi: costì, espropri... basterebbe coprirlo con degli alberi." Il vecchio percorso dei binari viene trasformato in un camminamento, un parco urbano, una *rambla* che ci permette di passeggiare congiungendo la città vecchia alla città nuova, senza creare una brutta cicatrice, la città continua in modo armonioso, fluttua, la distanza tra le due città viene portata al

minimo e munita di un boulevard che funge da "cerniera lampo" che le congiunge, la città è continua e non subisce traumi. L'architetto entra nel vivo del progetto spiegando come la scelta dello spostamento del percorso ferroviario sia stata fondamentale per il disegno urbano della città, e giustifica l'idea di lasciare la stazione in curva, problema che più volte gli è stato ribadito, con il fatto di conoscere numerose situazioni in cui questa soluzione funziona egregiamente. La vecchia stazione funge da schiena e facilita l'individuazione del nuovo centro nevralgico. Una tettoia leggera a polimeri, concepita come un "tappeto volante" si ispira all'andamento delle montagne e copre la parte dei binari in prossimità della stazione. Una piazza coperta a più piani permette di congiungere la parte interrata destinata ad autobus e taxi con la piazza sovrastante, provvista di negozi, caffè e tavolini. Per scendere è stata pensata una grande "scalinata italiana" che riesce nell'intenzione di aprire lo spazio verso i due piani. In questo snodo, la parte che l'architetto definisce "il polso del progetto" vi è quindi non solo la possibilità di arrivare ai treni, agli autobus ed ai taxi, ma è stata anche ripristinata la funivia del Virgolo, che insieme a quella del Renon, che si trova un po' più a nord, collega la stazione anche ai due "monti cittadini". Il grande edificio che si affaccia sulla piazza assume una grossa importanza, dovrebbe diventare l'edificio più importante dell'intero intervento, un magnete che riesca ad attirare gente e avvenimenti: un albergo, un palazzo dei congressi con in cima appartamenti e piscine, l'unico edificio che abbia una facciata continua. Una delle idee fondamentali di questo intervento infatti è quello di riuscire a costruire a scala urbana: i blocchi che formano la città nuova sono pensati come "progettazioni a più mani". L'idea dell'architetto è quella di far sì che ad ogni elemento progettino più architetti in modo da garantire una differenziazione anche in facciata per creare un aspetto più cittadino. Il concetto è quello di una città che anche in altezza si trasforma, ispirandosi all'andamento del paesaggio circostante, osservando le montagne, i tetti e la loro conformazione e l'andamento delle strade e dei parchi urbani, una città che si collega alle preesistenze del centro costruito a sei o sette piani per

poi andare a scendere sui quattro o cinque nella zona abitativa per raggiungere più avanti i due o tre piani nelle zone miste, dove al pian terreno ci sono negozi e ai piani superiori troviamo le abitazioni. "Non ha senso andare in altezza quando si costruisce in una valle, si perderà sempre la competizione con le montagne circostanti," ci insegna l'architetto, citando Adolf Loos, e aggiunge: "È solo in un'occasione che è permesso costruire in altezza: quando si vuole mettere un segno di protesta che si contrappone alle brutture e al caos di una zona, come appunto nell'esempio di ciò che si è sviluppato sulle rive dell'Isarco dove abbiamo piazzato una torre". L'architetto individua anche edifici da salvare, depositi e rimesse ferroviarie, oggi definite archeologia industriale, che potrebbero essere riusate rivalutandole e trasformate in spazi espositivi o quant'altro. Il tempo a nostra disposizione sta per scadere, l'architetto, a Bolzano per qualche giorno, deve adempiere ai suoi numerosi impegni di vincitore del concorso. È stata una chiacchierata molto positiva in cui abbiamo forse potuto conoscere un po' meglio Boris Podrecca, persona in grado di emozionarsi per un risultato raggiunto, privo di quell'arroganza tipica dell'archistar che da per scontato di vincere sempre e comunque. Podrecca è felice di aver vinto per aver capito tutta una serie di problematiche importanti per la città.

Boris Podrecca
1.Preis/1° Premio





G Marchi, STS-SPA
2.Preis/2° Premio





Stefano Boeri Architetti
3. Preis/3° Premio

















100 US















Elena Mezzanotte
Nata a Bolzano, 1974
Studi di architettura a Venezia e Graz
Collaborazioni con diversi studi
d'architettura a Venezia, Shanghai,
Bolzano e con il Comune di Bolzano
emezzanotte@yahoo.it



Thomas Tschöll
Geboren in Meran, 1980
Studium der Architektur an der TU Graz,
Tätigkeit für verschiedene Architekturbüros
in Graz, Luzern, Passau, Wels und Kaltern.
thomas.tschoell@rolmail.net



Carlo Calderan
Nato a Bressanone, 1965
Studi di architettura
a Venezia e Darmstadt;
attività professionale
a Berlino, Basilea e Bolzano.
carloald@yahoo.it



Barbara Breda
Nata a Bolzano, 1982
Studi di Ingegneria edile
e architettura a Trento.
Collaborazioni con diversi
studi d'architettura altoatesini.
barbara.breda@yahoo.it



Matteo Scagnol
Nato a Trieste, 1968
Studi di architettura a Venezia
e alla Harvard University,
Cambridge USA. Insieme a
Sandy Attia apre nel 2000
lo studio MODUS architects.



Karin Kretschmer
Geboren in Kassel
Studium der Architektur in
Braunschweig und Venedig.
Mitarbeit in verschiedenen
Architekturbüros in
Braunschweig, Amsterdam,
Berlin und Bozen.

Alessandro Scavazza
Nato a Bolzano, 1971
Studi di architettura a
Venezia e Vienna.
Collaborazione in diversi
studi d'architettura
a Bolzano e Venezia,
attività professionale
a Bolzano.



Alexander Zoeggeler
Geboren in London, 1970
Studium der Architektur in Florenz.
Mitarbeit in verschiedenen Architektur-
büros in Wien, Firenze, Bozen.
Seit 2002 Studio Zoeggeler Architekten.
alexander@zoeggeler.net
www.zoeggeler.net



Alberto Winterle
Nato a Cavalese, 1965
Studi di architettura a Venezia,
titolare dello studio
weber+winterle architetti_Trento.
info@weberwinterle.com
www.weberwinterle.com



Emil Wörndle
Geboren in Völs am Schlern, 1961
Studium der Architektur
in Wien und Innsbruck.
Als Architekt im öffentlichen
Dienst tätig.

Lorenzo Weber
Nato a Trento, 1967
Studi di architettura a Venezia,
titolare dello studio
weber+winterle architetti_Trento.
info@weberwinterle.com
www.weberwinterle.com



Sandy Attia
Born in Cairo, 1974
Studied at Harvard University,
University of Virginia,
University of Copenhagen,
taught at University of Michigan,
cofounded with Matteo Scagnol
MODUS architects.



Cristina Vignocchi
Nata a Bolzano, 1959
Studi di architettura ed arte
a Venezia, lavora anche
come giornalista culturale
e si occupa di progetti
artistici ed arte pubblica.



Matteo Torresi
Nato a Milano, 1972
Studi di architettura a Venezia.
Partecipazione a diversi studi
d'architettura a Milano, Padova,
Venezia, Shanghai, Bolzano.

Alberta Schiefer
Geboren in Meran
2004 Studium Industrie-
design in Innsbruck und
Bozen, Portfolio im Bereich
Shop, Interior und Image-
design, 2010 Eröffnung des
Designstudios „dieschiefer“
design&management
info@dieschiefer.com



Michaela Wolf
Geboren in Meran, 1979
Studium der Architektur in Inns-
bruck, London AA und Mailand
Seit 2008 Partnerin von
Gerd Bergmeister, seit 2010
bergmeisterwolf architekten
www.bergmeisterwolf.it
office@bergmeisterwolf.it

