

**DIE WIEDERGEWINNUNG DES  
BAHNHOFSAREALS VON BOZEN**  
**Das Projekt *ferroPlan***

**Silvano Bassetti**

**Ferroplan** ist das Projekt für die **Wiedergewinnung des Bahnhofsareals von Bozen**.

Der in unmittelbarer Nähe der Altstadt gelegene Bahnhof, die Barrierewirkung der Bahngleise, die besondere physische Gestalt der umliegenden Flächen und die Konzentration von Straßen- und Bahninfrastrukturen waren bisher der Ausschlag dafür, dass sich die Stadt strahlenförmig nur gegen Westen in landwirtschaftliches Gebiet ausdehnen konnte.

Das Projekt zur Wiedergewinnung des Bahnhofsareals, das u.a. die Verlegung der Gleise vorsieht, ist daher eine einmalige Gelegenheit, einen zentralen Stadtbereich Bozens neu zu definieren und die künftige Entwicklung der Stadt in ein neues Gleichgewicht zu bringen.

Der positive Niederschlag des Projekts sind einerseits die Aufwertung der Infrastrukturen der Stadt Bozen und andererseits der geringere Flächenverbrauch für die Stadterweiterung, denn in den kommenden zehn Jahren kann sich die Stadt auf den neu gewonnenen Flächen des Bahnhofsareals entwickeln, und in der Folge wird die Umwidmung landwirtschaftlicher Flächen nicht mehr notwendig sein. Außerdem wird sich die Verbauung von mehr als einer Million Kubikmeter neuen Bauvolumens in Zukunft sehr positiv auf den Immobilienmarkt auswirken, was sich wiederum positiv auf die lokale Wirtschaft und die Gemeindeverwaltung niederschlägt, denn damit verbunden sind höhere Steuereinnahmen für die Lokalverwaltung.

**CHRONOLOGIE:**

**2001**

Machbarkeitsstudie und vergleichende Bewertung der Massnahmenszenarien durch die "Paritätische Arbeitsgruppe" (Autonome Provinz Bozen, Stadtgemeinde Bozen und Staatsbahnen AG)

**2002**

Land, Gemeinde und Staatsbahnen haben eine Option für das Szenario der "Verlegung des Bahnhofes und der Geleise" abgegeben

**2002/2003**

Vorprojekt von Ing. S. Unterberger für die "Verlegung des Bahnhofes und der Geleise", in Zusammenarbeit mit den Vertretern des Landes, der Gemeinde und der Staatsbahnen (RFI)

**2003-2004**

Ajourierung und Vertiefung der Studien durch Berater der Gemeinde

**September 2004**

Abgabe der Machbarkeitsstudie der Gesellschaft für Stadtumbau (STU) beim Transport- und Infrastrukturministerium

## DER BAHNHOF UND DAS BAHNHOFSAREAL

- Das Projekt umfasst das Areal der neuen Bahn-Anlage, die frei werdenden Flächen, die einer neuen Nutzung zugeführt werden können, das Gebiet, der mit den neuen Maßnahmen zusammenhängenden urbanistischen Neuordnung und die großen umliegenden urbanen Flächen mit insgesamt mehr als 100 Hektar und 5.000 Einwohnern.
- Der Bahnhof Bozen ist das Ziel von 108 Passagierzügen aus dem Süden und von Meran bzw. von 47 Passagierzügen aus dem Norden, und es passieren ihn 78 Güterzüge.
- 8.000 Passagiere kommen täglich am Bahnhof Bozen an bzw. fahren hier ab.
- 15.000 Personen benutzen täglich die außerstädtischen öffentlichen Busse, fast 10.000 die innerstädtischen.

## KRITISCHE ASPEKTE UND ZIELE DER STÄDTEBAULICHEN AUFWERTUNG

### Die kritischen Aspekte

- Vermischung von Personen- und Gütertransport,
- der Gütertransport in unmittelbarer Nähe zur Altstadt,
- die durch die Gleise geschaffene Barriere,
- die Marginalisierung der umliegenden Stadtviertel,
- der Verkehr und die Umweltverschmutzung in der Altstadt,
- die Gefahren, die das Brennstoffdepot birgt.

### Ziele in Bezug auf die Mobilität

- Verbesserung der öffentlichen Verkehrsdienste
- Verringerung des privaten Straßenverkehrs
- Verringerung der Umweltverschmutzung
- Neuorganisation des Warentransports.

### Urbanistische Ziele

- Verbesserung der Qualität des urbanen Raumes und der Siedlungsqualität des Bahnhofsareals
- Verringerung oder Beseitigung der durch die Gleise geschaffenen Barrierewirkung
- Eindämmung der Stadterweiterung und folglich der Verbauung landwirtschaftlicher Gebiete.

## DIE AUSARBEITUNG EINES KOMPLEXEN PROJEKTES

Das Arbeitsmodell ist ein *Masterplan*, der unter der Leitung der Stadtgemeinde Bozen gemeinsam mit den wichtigsten eingebundenen Partnern (Staatsbahnen, Land und Gemeinde) ausgearbeitet wird. In den *Masterplan* werden fortlaufend und zu jedem Zeitpunkt Fachleute eingebunden.

Im *Masterplan* werden drei Problemkreise behandelt: die räumliche Ordnung, die funktionalen Aspekte und der Managementprozess. Der *Masterplan* ist die Grundlage für die Definition und Gründung einer Gesellschaft für Stadtbau (Società di trasformazione urbana, STU) und für die Vertiefung der ökonomischen und projektbezogenen Fragen.

## DIE NEUGESTALTUNG DER BAHNHOFSANLAGE

Mit dem Bau der neuen Güterzugumfahrung im Rahmen der neuen Brennerbahnlinie und mit der Standortverlegung des Güterbahnhofes wird der Bahnhof von Bozen von einem Bahnhof mit gemischtem Transport (Güter- und Personentransport) zu einem reinen Personenbahnhof.

Die Streckenführung der Gleise wird zum Eisack hin verlegt. Auf einer Gesamtlänge von insgesamt 2,1 km verlaufen die Gleise zuerst auf einem Viadukt in 7 m Höhe und dann auf Bodenniveau.

In technischer Hinsicht sind am neuen Bahnhof u.a. 2 Stumpfgleise für Regionalzüge, 7 Gleise für durchfahrende Züge und für Personenzüge und ein Logistikzentrum geplant.

## DAS URBANISTISCHE PROJEKT: GESTALTUNG, FUNKTIONEN UND PARAMETER

### Das Projektgebiet

Das Projektgebiet umfasst insgesamt 42,8 Hektar:

### Die Flächen

<b>Flächennutzung - Funktionen</b>	<b>Hektar</b>	<b>%</b>
Für die Bahn bestimmte Flächen	8,6	20,1
Bauflächen	34,2	79,9
<b>Gesamtfläche</b>	<b>42,8</b>	<b>100,0</b>

### Urbanistische Parameter

- Baumassenindex: 4 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>
- Primäre Erschließung (Straßen und öffentliches Grün): 40%
- Bauflächen: 60%
- Überbauungsverhältnis für die Wohnzonen: 40%
- Überbauungsverhältnis für die Zonen für Wirtschaftstätigkeiten: 60%

14 Hektar sind für öffentliche Flächen (Mobilität, öffentliche Park- und Grünanlagen) bestimmt, 20 Hektar sind eigentliche Siedlungsflächen, insgesamt handelt es sich um 1,5 Millionen Kubikmeter.

### Zweckbestimmung der neuen Flächen

(mit Ausnahme der Gleisflächen)

<b>Zweckbestimmung der Flächen</b>	<b>%</b>	<b>Hektar</b>
Bauflächen	60,0	20,5
primäre Erschließung	40,0	13,7
<i>oberirdische Straßen und Parkplätze</i>	16,0	5,5
<i>öffentliche Grünflächen und Parkanlagen</i>	24,0	8,2
Insgesamt	100,0	34,2

### Flächenbemessung und geplante Nutzungen

60% der Kubatur sind für öffentliche Dienste zweckbestimmt oder Bauträger ist laut den geltenden Raumordnungsbestimmungen die öffentliche Hand.

### Oberflächen- un Kubaturberechnung

<b>Flächennutzung - Funktionen</b>	<b>Fläche</b>		<b>Baumassen- index</b>	<b>oberirdische Kubatur</b>
	<b>Hektar</b>	<b>%</b>		
Für die Bahn bestimmte Flächen	8,6	20,1	1,6	140.000
Bauflächen	34,2	79,9	4,0	1.360.000
Gesamtfläche	42,8	100,0	3,5	1.500.000

## BAUKUBATUR, MIT AUFSCHLÜSSELUNG NACH ZWECKBESTIMMUNG UND BAUTRÄGER BZW. ENDNUTZER

<b>Zweckbestimmung</b>	<b>Gesamtkubatur (m<sup>3</sup>)</b>	<b>Kubatur der öffentlichen Hand (m<sup>3</sup>)</b>
Wohnungen	500.000	300.000
Dienstleistungseinrichtungen	100.000	25.000
Handel	300.000	0
Handwerk (Dienstleistung und Produktionsbetriebe)	200.000	135.000
öffentliche Dienste	400.000	400.000
Insgesamt	1.500.000	860.000

## **DAS MOBILITÄTSPROJEKT**

### **Die neuen Perspektiven:**

- Der Bahnhof von Bozen wandelt sich von einem Bahnhof mit gemischten Transportformen (Güter- und Personentransport) zu einem reinen Personenbahnhof.. Das Potenzial der Bahn als öffentliches Verkehrsmittel wird weiter ausgeschöpft;
- Die Wiedergewinnung des Bahnhofsareals ist außerdem eine Gelegenheit, insgesamt die Zufahrten der öffentlichen und privaten Verkehrsmittel zum Bahnhof und seine Anbindung an das Fahrradwegenetz neu zu ordnen.

### **Mobilität auf der Schiene**

Ausbau der Angebote der Bahn durch die Steigerung der Fahrten und größere Regelmäßigkeit der Verbindungen anhand folgender Maßnahmen:

- Halbstundentakt im Regionalverkehr;
- Stundentakt im internationalen und nationalen Bahnverkehr.

### **Mobilität auf der Straße**

Erreichbarkeit des Bahnhofes von zwei Seiten aus:

- Nordzufahrt, Richtung Altstadt, Fahrradwege und Zufahrt für städtische öffentliche Verkehrsmittel,
- Südzufahrt, Richtung Eisack, für außerstädtische öffentliche Verkehrsmittel und Privatfahrzeuge.

## **DIE STU FÜR FERROPLAN: PROJEKTMANAGEMENT UND FINANZIELLE MACHBARKEIT**

Die quantitative und qualitative Bedeutung des Projektes zur Wiedergewinnung des Bahnhofsareals von Bozen, die Vielzahl der betroffenen Rechtssubjekte und die Absicht der Gemeinde- und der Landesverwaltung, die Umsetzung des Projekts selbst in die Hand zu nehmen, sind Elemente, die für die Einrichtung einer autonomen operativen Einheit sprechen, in der Form einer Gesellschaft für Stadtumbau (STU), und in der sowohl die Gemeinde-, als auch die Landesverwaltung vertreten sind.

Die Entscheidung, die Umsetzung des Projektes einer STU mit mehrheitlich öffentlichem Kapital anzuvertrauen, beruht auf drei Überlegungen:

- erstens ist es angesichts der langen Verwirklichungsphase des Projektes notwendig, über ein Rechtssubjekt zu verfügen, das die Umsetzung des Projektes kontinuierlich vorantreiben kann;
- in finanzieller Hinsicht besteht angesichts des Umfangs der Ressourcen, die für die Verwirklichung des Projektes notwendig sind, der Bedarf, eine Operativeinheit einzusetzen, die finanziell unabhängig von den Gemeindehaushalten arbeiten kann, denn eine Gemeindeverwaltung verfügt nicht über die Mittel, Projekte dieser Größenordnung umzusetzen;
- schließlich gewährleistet die Gesellschaft eine transparentere Betriebsführung, auch dank dem Monitoring von Haushaltsvoranschlägen und Abschlussrechnungen.

Mit den kürzlich eingeführten gesetzlichen Neuerungen im Bereich der Gesellschaften mit gemischtem Kapital (Art. 17, Absatz 59 des Gesetzes 127/97, der in Artikel 120 des GD 267/2000 übernommen wurde) wurden die Aufgaben und die Funktion dieser Instrumente noch genauer definiert und es wurden auch die STU - Gesellschaften für Stadtumbau, eingeführt. Die Gesellschaften sind Instrumente der Raumplanung, mit denen allgemeine oder spezifische Entscheidungen der urbanistischen Pläne konkret umgesetzt werden, auch unter Einbindung von privaten Ressourcen. Im spezifischen Fall von Bozen geht aus der vorbereitenden Machbarkeitsstudie hervor, dass die Hauptaufgabe der Gesellschaft darin besteht, die im Projekt vorgesehenen Bauvorhaben zu verwirklichen, u.z. unter Berücksichtigung der Erfahrungen, die bei

der Umgestaltung von Bahnhofsarealen eines gewissen Umfangs und von nationaler Bedeutung gesammelt wurden.

Die Spezifizierung des Modells der STU ist ein zentraler Aspekt bei der Definition des Projektmanagements. Es gibt zwei mögliche Gesellschaftsmodelle: die STU als Operatorin auf dem Immobilienmarkt und als Rechtssubjekt auf dem Grundstücksmarkt.

Als Operatorin auf dem Immobilienmarkt ist die Gesellschaft langfristig tätig und sie beteiligt sich aktiv an allen drei Projektphasen: Ankauf der Flächen und ihre Baureifmachung, Verwirklichung der Bauvorhaben und Positionierung der Immobilien auf dem Markt. Dieses Modell hat Vor- und Nachteile. Vorteile sind die höhere Kontrolle bei der Umsetzung des Projektes und der Anstieg des Wertanteils des Projektes. Demgegenüber steht als Nachteil der Eingriff der öffentlichen Verwaltung in wirtschaftliche Bereiche, die bisher dem privaten Unternehmertum vorbehalten waren.

Das zweite Gesellschaftsmodell, das man *STU Liegenschaften* nennen könnte, sieht vor, dass die Gesellschaft im Rahmen des Stadtumbauprozesses den Ankauf und die Bonifizierung der Flächen übernimmt, die dann von privaten Trägern vermarktet werden. Erfahrungen von Gesellschaften mit vorwiegend öffentlichem Kapital haben gezeigt, dass die Gesellschaft neben ihren Aufgaben als *developer* auch die Koordinierung und Regie der vorgesehenen Maßnahmen übernimmt, u.z. über eine Vernetzung der institutionellen Partner, der Investoren und der Berufsverbände, die Steuerung der öffentlichen Geldmittel, die Organisation der Planungswettbewerbe usw.

Das Projektmanagement für die Wiedergewinnung des Bahnhofsareals kann daher zielführend an eine Gesellschaft mit gemischter Kapitalbeteiligung übertragen werden, die neben ihrer Regiefunktion auch auf dem Grundstücksmarkt tätig wird. Unter diesem Gesichtspunkt ist die STU eine zweckorientierte Gesellschaft, die in der ersten Phase der Immobilienentwicklung eine Vermittlerrolle zwischen den öffentlichen und privaten Maßnahmen spielt und die zwei Hauptziele verfolgt:

- erstens übernimmt die Gesellschaft bei der Koordinierung und Überwachung der verschiedenen Operationen in den allgemeinen und infrastrukturellen Bereichen eine zentrale Rolle (Planungswettbewerbe, Steuerung der öffentlichen Geldmittel, Koordinierung der Umsetzung der Durchführungsprogramme usw.);
- das zweite Hauptziel ist die Rolle der STU als Operatorin auf dem Immobilienmarkt, die ihre Tätigkeit auf den Grundstücksmarkt konzentriert und private und öffentliche Rechtssubjekte mit Flächen beliefert, die bonifiziert und mit Infrastrukturen ausgestattet sind.

## AUSGABEN, EINNAHMEN UND FINANZINDIKATOREN DER STU

<b>Ausgaben</b>	<b>Euro</b>
Ankauf Grundstücke und Immobilien	170.285.752
Bonifizierung der Flächen	34.068.000
städtebauliche Infrastrukturen	14.224.100
Bahninfrastrukturen	203.640.000
<b>Gesamtausgaben zu Lasten der STU</b>	<b>422.217.852</b>
<b>Einnahmen</b>	
Einnahmen aus Vermarktung der baureifen Flächen	388.554.643
Einnahmen aus Finanzierungen	100.000.000
<b>Gesamteinnahmen der STU</b>	<b>488.554.643</b>
<b>Finanzindikatoren</b>	
Van	13.725.948
<b>Interne Ertragsrate</b>	<b>6,77%</b>

Die Analysen der Risiken im Rahmen der Finanzanalysen dienen dazu, die Variablen zu bestimmen, die sich auf die Machbarkeit des Projektes auswirken können. Im vorliegenden Fall sind die Variablen, die sich negativ auf die Performance der Tätigkeit der Gesellschaft auswirken können, folgende:

- der Umfang der Zusatzfinanzierung, die wie oben bereits dargelegt, eine unerlässliche Bedingung für die finanzielle Vertretbarkeit des Vorhabens darstellt;
- die Kosten für den Ankauf der Flächen;
- die Kosten für die Bonifizierung der Flächen; in diesem Zusammenhang sollte der Grad und der Umfang der Verschmutzung der Flächen geprüft werden, die von der Umgestaltung betroffen sind;
- die Kosten für die Umsetzung der Bahnhofsanlage.

## **PROJEKTPHASEN UND ZEITPLAN**

Berücksichtigt man die Planungs- und die Umsetzungsphase, wird der zeitliche Aufwand des Projektes auf 10 Jahre geschätzt.

Die Projektphasen und der Zeitplan lassen sich in 3 große Gruppen unterteilen:

1. die städtebaulichen Planungen,
2. der Erwerb der Flächen und die Enteignungen,
3. die Verwirklichung der Bauvorhaben (urbane Bauten und Bahninfrastrukturen).

### **1. Die städtebaulichen Planungen**

Die erste Phase der städtebaulichen Planungen besteht darin, den Umfang des Projektgebiets zu bestimmen, die Art und das Ausmaß der geplanten Nutzungen bestimmen und die Gesellschaft für Stadtumbau (STU) zu gründen. Damit verbunden sind Vereinbarungen und Abkommen zwischen der Gemeinde- und der Landesverwaltung und den Staatsbahnen, die Ausarbeitung des Abkommens zwischen der Gemeindeverwaltung und der STU und der Satzung der STU.

Die Definition des Projektareals der Gesellschaft für Stadtumbau geschieht in Form einer Bauleitplanänderung, die von der Gemeindeverwaltung beschlossen und vom Land genehmigt wird. Sie kommt außerdem der Erklärung über die Gemeinnützigkeit gleich und daher ist die Enteignung auch für Bauvorhaben zulässig, die keinen öffentlichen Charakter haben.

Die STU kann über die Flächen im Projektgebiet frei verfügen, weil sie entweder von einem Gesellschafter eingebracht worden sind oder weil sie erworben oder in Konzession überlassen wurden oder weil sie in letzter Instanz direkt von der STU als Begünstigte enteignet wurden.

Die Beziehungen zwischen der Gemeindeverwaltung und der STU werden durch ein eigenes Abkommen geregelt, das die Rechte und Pflichten der Vertragsparteien enthält, unabhängig von der effektiven Zusammensetzung des Gesellschaftsgefüges.

In der zweiten Phase ist die Definition des Masterplanes vorgesehen, in dem die wichtigsten Verkehrsachsen und Baulose festgelegt werden. Es handelt sich im Wesentlichen um einen Durchführungsplan, der die Bedeutung einer Bauleitplanänderung hat.

Die dritte Phase, die in Durchführung des Bahnhofprojektes erfolgt, wie es vom LEROP vorgesehen ist, sieht die Durchführung der Planungswettbewerbe für die städtebauliche Gestaltung der einzelnen Baulose vor, die im Masterplan definiert wurden.

Gleichzeitig kann auf der Grundlage der Richtlinien des Masterplans mit der Planung der Infrastrukturen und der primären Erschließung begonnen werden.

### **2. Ankauf der Flächen und Enteignungen**

Mit der Definition des Projektgebiets der STU können die Verfahren für den Erwerb der Flächen und für die Enteignungen eingeleitet werden.

Es ist anzunehmen, dass die bestehenden Nutzungen auf den Flächen im Eigentum der Staatsbahnen zuerst umgesiedelt werden müssen, bevor die Flächen den neuen Eigentümern übertragen werden können. Außerhalb des Bahnhofsareals wird es notwendig sein, neben den Flächen des Brennstoffdepots jene Grundstücke anzukaufen, auf denen die Bahntrasse in Richtung Osten weitergeführt wird. Und auch hier müssen die Betriebe, die heute auf diesen Flächen bestehen, zuerst umgesiedelt werden. Abschließend kann daher festgestellt werden, dass einige Flächen erst nach erfolgter Verlegung verfügbar sein werden.

### **3. Verwirklichung der Bauvorhaben**

Die Zeitpläne einiger Vorhaben rein eisenbahntechnischer Natur wie die Verlegung von bahneigenen Funktionen und der neuen Projekte außerhalb des Bahnhofsareals (Güterzugumfahrung im Tunnel zwischen Kardaun und Auer und Verlegung des Güterbahnhofes) sind von derartiger Bedeutung, dass sie in weitreichendem Maße auch die Zeitpläne und die Umsetzungsmodalitäten mitbestimmen.

Die neue Bahnhofsanlage, die die Staatsbahnen und die Gemeinde- und die Landesverwaltung in einem Vorprojekt bereits definiert haben, ist eine komplexe Einrichtung, die folgende Strukturen umfasst:

- Bahninfrastrukturen in der Industriezone in Bozen Süd (Waschanlage, Stellplätze und Autoreisezüge);
- neuer Virgltunnel und neue Eisackbrücke;
- neue Gleisführung auf Viadukt und neue Bahnanlage;
- das Empfangsgebäude
- Logistikzentrum am Bozner Boden (Instandhaltung der Züge, Rangierbereich, Lokdepot, Lager und Werkstätten).

Vor der Errichtung der öffentlichen Einrichtungen, der Wohnungen, Dienstleistungs-, Handels- und Produktionsbetriebe auf den Flächen, die schrittweise frei werden, müssen die bestehenden Gebäude abgerissen, die Flächen bonifiziert und mit den notwendigen Infrastrukturen und Erschließungen ausgestattet werden.

Aus der Analyse der Machbarkeitsstudie lassen sich drei Makrobereiche ableiten, die eng mit der Auffassung der Flächen des Bahnhofsareals zusammenhängen. Außerdem kann ein Zeitplan für den Bau der neuen Nutzungen erstellt werden.

Die drei Bereiche sind in der Grafik unten eingetragen:

- Zone A umfasst die Zone des Güterbahnhofes und die Zone Verdiplatz (insg. 9,8 ha);
- Zone B umfasst das heutige Bahnhofsareal südlich des geplanten Bahnhofes und die im Osten zu enteignenden Flächen (insg. 11,8 ha);
- Zone C umfasst über den heutigen Bereich hinaus auch den Autobusbahnhof (insg. 12,6 ha).

## **FERROPLAN: EIN PROJEKT FÜR DIE STADT BOZEN**

Die Finanzanalyse wurde in Bezug auf den Auftrag der zu gründenden Gesellschaft für Stadtumbau (STU) angestellt, die eine Reinfrastrukturierung und Rekapitalisierung des Projektes Ferroplan vorsieht. In einem mittel- bis langfristigen Zeitraum wird sich das Projekt Ferroplan auf bedeutende Weise zu Gunsten der Stadt Bozen niederschlagen.

Die positiven Niederschläge des Projektes betreffen folgende Aspekte:

- der Nutzen für die Allgemeinheit kann zurückgeführt werden auf:
  - die Aufwertung der Infrastrukturen, über die die Stadt Bozen verfügt, mit einem neuen Zentrum für die öffentliche Mobilität, dessen Drehpunkt der neue Zugbahnhof ist, und die Neuorganisation der privaten Mobilität durch die Vervollständigung des kammartigen Zufahrtssystems zur Stadt entlang der Eisackuferstraße; daraus folgt eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Stadt und der Altstadt und eine Verringerung der Verkehrsbelastung und der Lärm- und Luftverschmutzung (ohne die geplanten Maßnahmen wird die Umweltverschmutzung in den nächsten Jahren angesichts des Ausbaues der bestehenden Bahnlinie in bedeutendem Maße ansteigen);
  - Verringerung des Grundstückverbrauchs für die Stadterweiterung: in den kommenden 10 Jahren kann sich die Stadt auf den Flächen entwickeln, die dank dieses Projektes frei werden, und daher müssen keine weiteren landwirtschaftlichen Flächen verbaut werden;
  - städtebauliche Wiedergewinnung und Aufwertung eines wichtigen, heutzutage wenig genutzten Teiles der Stadt (Wohnungen und Dienstleistungseinrichtungen, aber auch Infrastrukturen und öffentliche Grünflächen);
  - Steigerung der urbanen Qualität und des Marktwertes des Immobilienvermögens durch die physische, funktionale und soziale Integration von Flächen, die heute durch die Barriere der Gleise stark ausgegrenzt sind.
- Die Verbauung von mehr als einer Million Kubikmeter neuen Bauvolumens führt zu einem außerordentlichen Wertzuwachs mit positiven Niederschlägen für:
  - die lokale Wirtschaft, d.h. mehr Arbeitsplätze aufgrund der Investitionen während der Bauphase und aufgrund der neuen Betriebe, die sich später hier niederlassen werden;
  - die Gemeindeverwaltung, d.h. mehr Einnahmen aus lokalen Steuern (Konzessionsgebühren und Gemeindeimmobiliensteuer)

## **FERROPLAN: VORSCHLÄGE FÜR EIN STÄDTEBAULICHES PROJEKT**

2002 und 2003 haben drei Architektengruppen unabhängig voneinander für Ferroplan städtebauliche Projekte ausgearbeitet. 2004 wurden sie eingeladen, ihre Vorschläge in einem gemeinsamen Papier zusammenzufassen und sich auf die gemeinsame tragende Struktur ihrer Projektvorlagen zu konzentrieren. Es handelt sich um einen ersten städtebaulichen Gestaltungsvorschlag, einen Bezugsrahmen mit Konstanten, Richtlinien und Eckpunkten für die weitere Projektentwicklung.

Ein WOHN-PARK und ein NEUES ZENTRUM für Bozen  
Architekten A. Boschetti e A. Francini – Metrogramma (Mailand)

Vorstudie zur NEUGESTALTUNG des BAHNHOFSSAREALS  
Architekten C. Polo – C. Azzolini – K. Kompatscher (Bozen)

Das BAHNSYSTEM als ELEMENT STÄDTISCHER INTEGRATION: ein mögliches Szenario  
E. Capuccio – G. Donato – T. Macchi Cassia – Architektensozietät (Mailand/Bozen)

### **Die öffentliche Freiflächen**

Das "System der Freiflächen", das aus den großen öffentlichen Freiflächen besteht, ist ein gemeinsames Element der drei Projektvorschläge.

Der Flusspark, der neue Stadtpark an der Stelle der heutigen Bahntrasse und ein lineares System von Boulevards, die die Altstadt mit dem neuen Bahnhof verbinden, bilden zusammen mit dem neuen Verkehrsnetz die tragende Struktur des neuen Stadtviertels.

### **Das Verkehrskonzept**

In der Studie ist südlich der Gleistrasse eine primäre Straßeninfrastruktur vorgesehen, die mit Anbindungen an die Eisackuferstraße und an die Einfallstraßen der Stadt parallel zur neuen Bahnlinie verläuft.

Eine zweite Straßenarterie verteilt den Verkehr innerhalb des Projektgebiets und verbindet die Straßen der Altstadt mit den neuen Verkehrswegen.

Auf diesem Straßensystem baut ein öffentliches Verkehrsnetz auf, das zusammen mit der geplanten Stadtbahnlinie eine schnelle Verbindung des neuen Bahnhofes mit den wichtigsten Plätzen der Stadt bis zum Regionalen Krankenhaus darstellt.

Fahrradwege führen rund um das Projektgebiet und münden in die bestehenden Fahrradwege entlang der Flüsse.

### **Die Projektbereiche**

Die einzelnen Projektbereiche sind wie die Teile eines Puzzle, die zusammen ein großes urbanes Gesamtbild ergeben. Ihre Form und ihre Anzahl wurden bestimmt von bestehenden und neuen typologisch-morphologischen Merkmalen, von vorherrschenden Zweckbestimmungen, wobei eine Nutzungsmischung der Flächenwidmungen mitberücksichtigt wurde, und von den geplanten Verkehrsachsen.

Innerhalb der Projektbereiche definiert die Studie das kontinuierliche „Gerüst“ der Freiflächen, die Ausdruck der Lebensqualität der neuen Siedlungen sind, und das Muster der Bauflächen, die je nach ihrer Nähe zu den Verkehrsachsen für bestimmte Nutzungen vorgesehen sind, wobei die typologisch-funktionale Kompatibilität im Vordergrund steht.

Das System der Freiflächen mit den großen unverbauten Flächen bzw. mit geringer Dichte, die verschiedenen Arten von Parkanlagen, die rhythmische Abfolge von öffentlichen Plätzen und Orten mit zentraler Funktion (Bahnhof, Kongresszentrum, Handelszentrum, Dienstleistungszentrum, Hotels, Tourismuseinrichtungen, Sozialeinrichtungen, Bars und Restaurants) verdeutlichen ihre Funktion als öffentliches Bindeglied zwischen der Altstadt und dem neuen Stadtviertel, dessen Zentrum der neue Bahnhof mit dem vorgelagerten Platz ist.

---

#### **credits**

##### **Stadt Bozen – Assessorat für Urbanistik**

Arch. Silvano Bassetti, Assessor 200-2005

Dott. Fulvio Rizzolo, Projektleiter

Dott. Peter Morello, strategische Beratung

Paola Gobetti e Carla Zandanel, Sekretariat

##### **Beratung**

Sistema S.n.c. (Koordination, allgemeine Beratung bei Raumordnungsfragen, technisch-territoriale Machbarkeit der STU)

Creta S.r.l. (Strategiemanagement)

Sistemi operativi S.r.l. (wirtschaftlich-finanzielle Beratung)

Arch. G. Gottardi (Bahnhöfe in Europa)

Land Service S.coop.r.l. (hydro-geologische Beratung)

Geomatica S.r.l. (Kartographie)

INU – Sezione Alto Adige (Tagungen und Beratungen)

Blue+Green Communication (Dokumentarfilm)

Arch. F. Sottocorona (Katastererhebungen)

Mesa S.r.l. (finanzielle und verfahrens- und verwaltungstechnische Machbarkeit der STU)

Arch. Boschetti&Francini/Metrogramma – Mailand (Architektur)

Arch. Azzolini/Kompatscher/Polo – Bozen (Architektur)

Arch. Capuccio/Donato/Macchi Cassia – Mailand/Bozen (Architektur)

---

#### **biblio**

**Ferroplan**, Silvano Bassetti, UB, Gemeinde Bozen 2003