

AREAL BOZEN ABZ AG
AREALE BOLZANO ABZ SPA
VIA-CRISPI-STRASSE 3,
39100 BOZEN/BOLZANO



IDEENWETTBEWERB BAHNHOFSAREAL BOZEN
CONCORSO DI IDEE PER L'AREALE FERROVIARIO DI BOLZANO

Bozen; eine neue Dimension Bolzano; una nuova dimensione



Mit dem „Ideenwettbewerb Bahnhofareal“ ist ein erster wesentlicher Schritt auf dem Weg zur Neugestaltung des Bozner Bahnhofareals getan. 10 von ursprünglich 138 Bewerbern erhielten letztlich die Möglichkeit, Ihre Visionen zur städtebaulichen Zukunft Bozens einer internationalen Jury zu unterbreiten. Die eingelangten Projekte werden mit dieser Broschüre einem breiten Publikum zugänglich gemacht.

Seit der Bahnhof Bozen vor 150 Jahren als grandioses Bauwerk entstand, verbindet er unsere Landeshauptstadt und Südtirol mit Europa. Im Laufe der Zeit wuchs das Areal beständig an, ein festes städtebauliches Konzept für die sukzessive Erweiterung fehlte indes. Heute stellt die stadtquerende Bahntrasse samt Bahnhof eine Trennlinie dar, die die Stadt zweiteilt. Insbesondere die Stadtviertel Bozner Boden und Rentsch sind dadurch in eine Randposition gedrängt. Dieser Entwicklung soll

Con il „Concorso ARBO“ è stato fatto un altro importante passo in avanti verso la riqualificazione dell'areale ferroviario di Bolzano. Su 138 partecipanti totali, 10 hanno avuto la possibilità di sottoporre le loro visioni sul futuro urbanistico della città ad una Giuria internazionale.

Da quando fu costruita 150 anni fa, la stazione di Bolzano collega la nostra Provincia ed il suo capoluogo con l'Europa. Nel corso degli anni l'areale è cresciuto in modo costante senza tuttavia un progetto urbanistico definito per il graduale ampliamento della zona. Oggi la stazione ed il tracciato ferroviario che attraversa la città rappresentano una linea di separazione che divide Bolzano in due parti. In particolare modo il quartiere dei Piani e alcune zone del quartiere di Rencio si trovano in una posizione marginale. Con la riorganizzazione pianificata si vuole contrastare l'attuale situazione e creare un nuovo centro di vita cittadina.



Bozen ist am Zug

Ora tocca a Bolzano salire sul treno

mit der ins Auge gefassten Neugestaltung entgegenwirkt werden und ein neues Zentrum städtischen Lebens entstehen.

Voraussetzung für die Realisierung dieses ambitionierten Projektes ist die Auslagerung des Güterverkehrs samt dazu gehörigen Infrastrukturen und die Bereitstellung einer zeitgemäßen und modernen Bahnstruktur. Für die Zukunft Bozens und für die Bozner bedeutet die Neugestaltung indes weitaus mehr. Durch die Freiwerdung des Areals entsteht in der Stadtmitte ein urbaner Raum, der bisher als eine Art Sperrgebiet unzugänglich war. Ein zentraler Bereich Bozens findet somit wieder Einlass in das Bewusstsein der Stadt und ihrer Bewohner.

Aus städtebaulicher Sicht sehen die Zukunftsvisionen der Planer auf dem 30 ha großen Areal die Entstehung eines neuen Stadtviertels mit Parkanlagen, Grünflächen, Plätzen und Straßen vor. Der sonnenbeschienene Bereich Richtung Ritten ist für das Wohnen vorgesehen, das Gelände zu Füßen des Kohlerer Berges soll mehrheitlich Gewerbebauten, Dienstleistungseinrichtungen und öffentliche Gebäude beherbergen. Der neue Bahnhof wandelt sich von einer Barriere zu einem Brückenkopf, der in Zukunft nicht allein das Tor zur Stadt für Durchreisende, Pendler und Besucher darstellt, sondern zum urbanen Anziehungspunkt für die Bozner und drüber hinaus zu einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt für das ganze Land wird.

Verkehrstechnisch präsentiert sich der neue Bahnhof als Drehscheibe für den öffentlichen und privaten Verkehr mit besonderer Berücksichtigung der Pendler. Primäres Ziel dieses modernen Mobilitätszentrums ist die optimale Vernetzung zwischen Bahn, Bus, Seilbahn, sowie Radwege- und Fußwegsystem. Voraussetzung dafür die Beibehaltung eines möglichst zentrumsnahen Bahnhofes.

Ich danke allen Wettbewerbsteilnehmern für ihre Projektentwürfe. Ihnen wurden nicht nur städtebauliche Visionen abverlangt, auch die wirtschaftliche und finanzielle Nachhaltigkeit ihrer Vorschläge musste erläutert werden und wurde als Bewertungskriterium herangezogen. Die eingereichten Projekte haben insbesondere eines deutlich gemacht: Unabhängig vom Sieger des Ideenwettbewerbes stehen Bozen und das Land Südtirol als Gewinner dieser Initiative bereits fest.

Es bleibt zu hoffen, dass es nun der Landesverwaltung, der Gemeinde Bozen und den Staatsbahnen gelingt, eine zügige Umsetzung dieses zukunftsweisenden Projektes einzuleiten.

Per poter realizzare questo ambizioso progetto si sta lavorando sia per deviare il traffico merci con la realizzazione del passante, sia per rilocalizzare le funzioni ferroviarie presenti nello scalo urbano. Per il futuro di Bolzano e per i suoi abitanti questa riorganizzazione rappresenta però qualcosa di ben più importante perché consentirà di creare, nelle immediate vicinanze del centro storico, uno spazio urbano di grande qualità al posto di quella che finora era stata una specie di zona vietata o inaccessibile. Una parte centrale di Bolzano tornerà quindi a essere parte integrante della città e dei suoi abitanti.

Dal punto di vista urbanistico le idee dei progettisti prevedono in questo areale di 30 ha un nuovo quartiere con parchi, spazi verdi, piazze e strade.

Nella zona verso il Renon, con una migliore esposizione, sono previsti edifici residenziali, nella zona ai piedi del Colle invece, soprattutto edifici produttivi, terziari e pubblici.

La nuova stazione non sarà più una barriera, bensì una testa di ponte che in futuro non sarà soltanto la porta di accesso alla città per passeggeri in transito, pendolari e visitatori, ma un nuovo punto di attrazione urbano per gli stessi abitanti di Bolzano e un punto di riferimento centrale per tutta la Provincia.

Dal punto di vista dei trasporti la nuova stazione si presenta come una piattaforma per il trasporto pubblico e quello privato. L'obiettivo principale di questo moderno centro plurimodale è mettere in relazione ottimale la ferrovia, gli autobus e le corriere, la funivia, il trasporto automobilistico e la rete di piste ciclabili e percorsi pedonali. La condizione necessaria per raggiungere tale obiettivo è continuare ad avere una stazione quanto più possibile vicina al centro.

Ringrazio tutti i concorrenti per i loro progetti. Non gli è stato chiesto di presentare soltanto delle visioni urbanistiche, ma anche di dimostrare la fattibilità delle loro proposte dal punto di vista economico e finanziario.

I progetti presentati hanno messo in particolare evidenza un aspetto: a prescindere dal vincitore del concorso di idee, Bolzano e l'intera Provincia possono essere considerate con certezza le vincitrici di questa iniziativa.

Spetta ora a Provincia, Comune e Ferrovie dello Stato avviare insieme la messa in atto di questo avveniristico progetto.

RA. Dr. Gerhard Brandstätter
Presidente Areal Bozen ABZ AG

Avv. Dott. Gerhard Brandstätter
Presidente Areale Bolzano ABZ S.p.A.



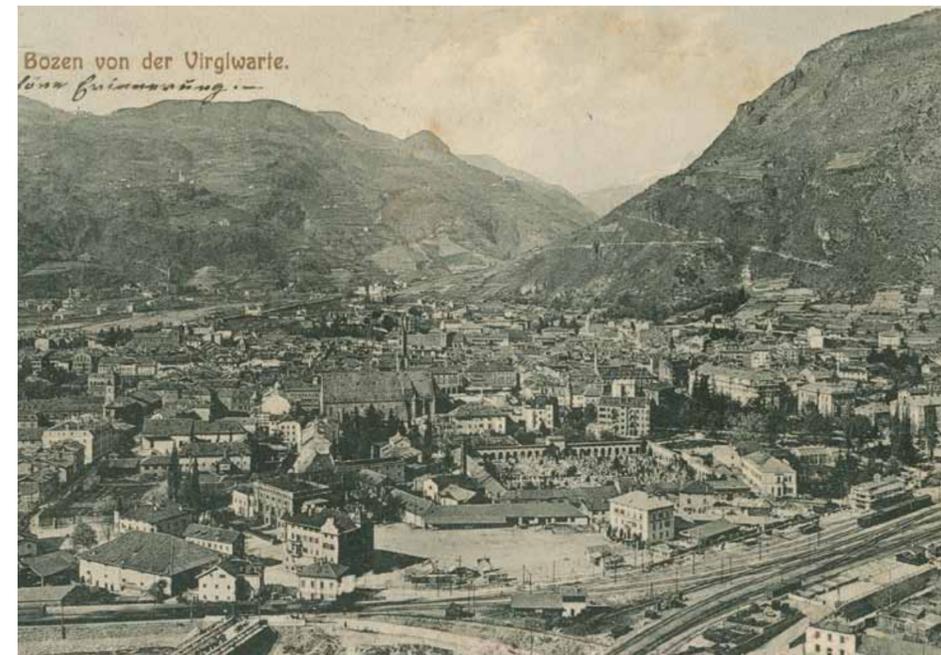
1864 beginnt der Bau der Brenner - Bahnlinie, die 1867 in Betrieb geht und wenig später, im Jahr 1871, durch die Strecke Franzensfeste – Villach ergänzt wird. Im selben Jahr wird auch die Pustertaler Bahn eröffnet, auf die schließlich 1881 die Verbindung Meran-Mals folgt.

In knapp mehr als zwanzig Jahren wird ein grandioses Bauwerk geschaffen, das den Bozner Talkessel mit dem Herzen Europas verbindet, und gleichzeitig einen umfassenden Einfluss auf die lokale Wirtschaft auszuüben imstande ist. Damit wird ein bedeutender Beitrag zur Entwicklung der Stadt Bozen geleistet, wobei sich, dank der ebenen Lage der südlichen Stadtviertel und der Bau bedeutender Straßenverbindungen, wichtige Handwerks-, Industrie- und Handelsbetriebe hier ansiedeln.

Nel 1864 iniziano i lavori della ferrovia del Brennero, entrata in funzione nel 1867 e successivamente integrata, nel 1871, con il tratto Fortezza-Villach. Sempre nel 1871, si ha l'apertura della ferrovia della Val Pusteria e nel 1881 la realizzazione del raccordo Merano-Malles.

In poco più di vent'anni viene realizzata un'opera grandiosa che mette la conca bolzanina in relazione diretta con il centro dell'Europa e che agisce direttamente sull'economia locale a più livelli, contribuendo considerevolmente alla crescita urbana della città di Bolzano che, grazie alla conformazione pianeggiante della zona sud e con la realizzazione di importanti collegamenti anche stradali, diventa sede di importanti aziende artigianali, industriali e commerciali.

Gottfried Seelos
Bozen vom Weg nach St. Magdalena
Bolzano vista da S. Maddalena
Aquarell/aquarello - Gouache
1862



Alte Ansichten von Bozen
Vedute storiche di Bolzano

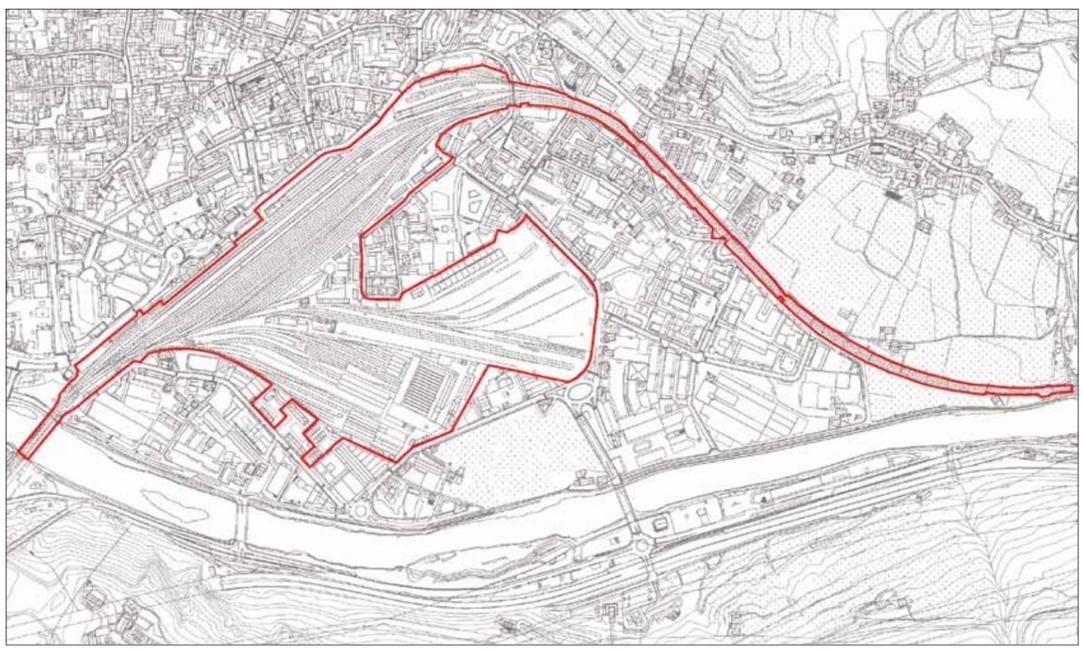
Es war einmal C'era una volta...



Planungsgebiet Ambito di intervento

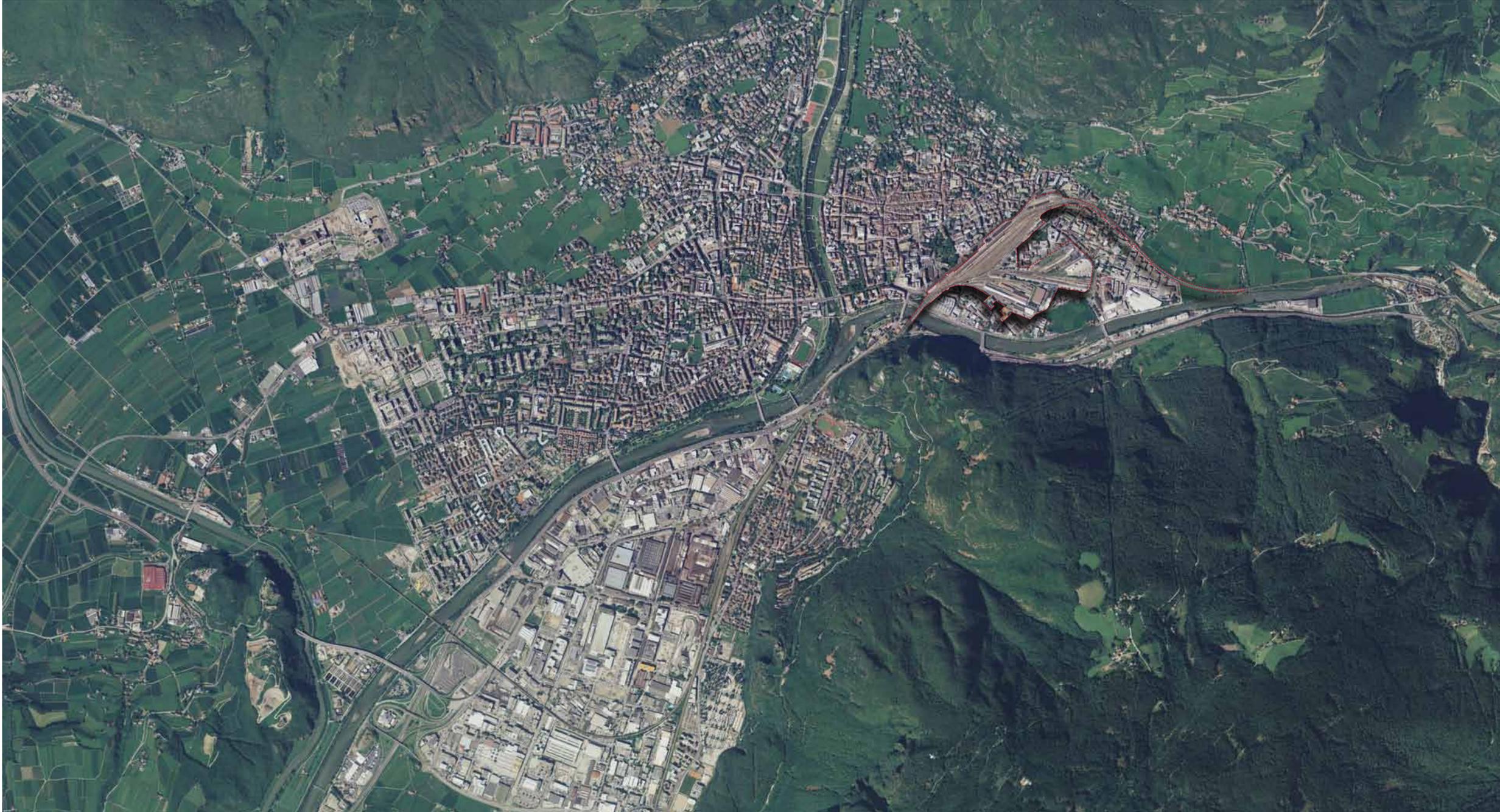
Das **Planungsgebiet** erstreckt sich über etwa 30 ha und gehört der RFI S.p.A.. Es handelt sich um das Bahnhofsareal samt der zugehörigen nördlich und südlich einlaufenden Bahngeleise. Das Areal ist vorrangig durch die bahnspezifische Nutzung geprägt und liegt zwischen der Altstadt und dem Stadtviertel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

L'ambito di intervento, ha un'estensione di circa 30 ha., corrispondente all'area di proprietà di RFI S.p.A. 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.



Planungsgebiet
Ambito d'intervento

Satellitenaufnahme © Autonome Provinz Bozen
Immagine satellitare © Provincia Autonoma di Bolzano



Zielsetzungen und Jury

Obiettivi e giuria

Der Wettbewerb hatte zum Ziel, ein städtebauliches Projekt für die im Eigentum der Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. 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 28.07.2006, welches von der Gemeinde Bozen, der Autonomen Provinz Bozen und der Rete Ferroviaria S.p.a. unterzeichnet wurde, muss das städtebauliche Projekt die charakteristischen Angaben eines „gestalterischen Vorentwurfs“ und umsetzbare Lösungsvorschläge dazu beinhalten, und zwar bezogen auf:

- die morphologische und natürliche Beschaffenheit;
- die verschiedenen Funktionen unter besonderer Berücksichtigung des Transports;
- die Finanzierung, Umsetzung, wirtschaftliche und finanztechnische Handhabung der Eingriffe;
- die zeitliche Abfolge in der Umsetzung der Arbeiten.

Des Weiteren sollte der Wettbewerb aufzeigen:

- die öffentlichen Grünflächen und Fußgängerbereiche, welche gemeinschaftlich nutzbar sein, verbindend und sozialisierend wirken sollen;
- Definition des Raumprogrammes und des architektonischen Erscheinungsbildes, sowie der vorgesehenen öffentlichen und privaten Bereiche;
- Architektonische Gestaltung der wichtigsten öffentlichen und privaten Bauten.

Il Concorso era finalizzato all'elaborazione di un Progetto Urbano delle porzioni di area attualmente di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., propeudico 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 S.p.a. del 28/07/2006, il progetto urbano doveva fornire le indicazioni di uno "schema preliminare di assetto" e proporre soluzioni operative per:

- l'assetto fisico-morfologico;
- l'assetto funzionale con particolare riferimento a quelle trasportistiche;
- le modalità di finanziamento, attuazione e gestione economico-finanziaria degli interventi;
- 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:

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

Auslober

Ente banditore

Areal Bozen ABZ A.G.
c/o Autonome Provinz Bozen
Società Areale Bolzano ABZ S.p.A.
c/o Provincia Autonoma di Bolzano
I-39100 Bozen/Bolzano , via Crispi Straße 3

Verwaltungsrat

Consiglio di Amministrazione

Dr. Gerhard Brandstätter
(Präsident/Presidente)
Dott. Arch. Carlo Azzolini
(Vizepräsident/Vice Presidente)
Dr. Hermann Berger
Dott. Arch. Stefano Rebecchi

Verantwortlicher für das Verfahren

Responsabile Unico Procedimento

Arch. H. Wolfgang Piller

Wettbewerbskoordinator

Coordinatore Concorso

Arch. Luca Dolmetta (LDA Studio)

Vorbereitung der Wettbewerbsausschreibung

Elaborazione bando e documenti di concorso:

LDA Studio

Koordinierungsstelle

Segreteria tecnica

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

Gegenstand des Verfahrens

Objetto della procedura

Ideenwettbewerb Bahnhofareal Bozen
Concorso di idee per l'areale ferroviario di Bolzano

Art des Verfahrens/Tipologia della procedura

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

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. Ammessi 10 partecipanti alla fase del Concorso che si è svolta in forma anonima.

Jury

Giuria

Ständige Mitglieder/ Membri effettivi
Prof. Arch. DI Dietmar Eberle (Präsident/Presidente)
Dipl. Ing. Arch. BDA, RIBA Christoph Ingenhoven
(Vizepräsident/Vice Presidente)
Prof. Roberto Camagni
Prof. Arch. Andreas Kipar
Univ. Prof. DI Dr. Techn. Arch. Arnold Klotz
Prof. Arch. Federico Oliva
Dr. Enrico Pentore

Ersatzmitglieder/Membri supplenti

Ing. Guglielmo Concer
Arch. Josef Putzer

Beteiligung/Partecipanti

1. Phase/fase: 138

2. Phase/fase: 10

Abgegebene Projekte/Progetti consegnati: 9

- UNStudio Van Berkel;
- Arch. Boris Podrecca;
- Arch. Giulio Marchi
STS Servizi Technologie Sistemi SPA;
- Cecchetto & Associati srl;
- Stefano Boeri Architetti;
- Cino Zucchi Architetti 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/non consegnato)

Zeitplan/Calendario

Veröffentlichung

Pubblicazione bando: 21.04.2010

Abgabe Teilnahmeanträge:

Presentazione candidature: 11.06.2010

Einladung an die 10 Teilnehmer:

Invito 10 concorrenti: 17.07.2010

Abgabe Projektunterlagen:

Consegna progetti: 24.11.2010

Abschluss der Jurierung:

Conclusioni lavori Giuria: 05.02.2011

Preise/premi

1. Preis/Premio: € 100.000,00,

2. Preis/Premio: € 75.000,00,

3. Preis/Premio: € 50.000,00,

Spesenvergütungen/rimborso partecipanti:

€ 30.000,00

Vorauswahlverfahren 1. Phase/Preselezione 1ª fase:

Antonio Diaz Del Bo', Architetto **Spain** | Michael Hofstatter (PAUHOF Architekten) **Austria** | Laura P. Spinadel Architetto (BUS ARCHITETKUR) **Austria** | Gaspare Chiodo **Italy** | Arch. Fritz van Dongen **Netherlands** | D.I. Friedrich Priesner, Arch. (CPPArchitektur ZT KG) **Austria** | CITYFORSTER network for architecture **Germany** | Riegler Riewe Architekten ZT-Ges.m.b.H. **Austria** | Carmine Luongo **France** | Arch. João Álvaro Rocha (JOÃO ÁLVARO ROCHA - ARQUIT) **Portugal** | ARGE AllesWirdGut Architektur **Austria** | Von Ballmoos Krucker Architekten AG **Switzerland** | DIPL.ING GERHARD LOCH M.A.R.C.H **Spain** | DPA_Dominique Perrault Architecte s.a.r.l. **France** | Arch. Ivan Grippaldi c/o New All System sas **Italy** | Arch. Dr. Magdalene Schmidt/Studio dott.arch. Gadner + Associati **Italy** | OX2architekten GmbH **Germany** | ADAM KURDAHL Space Group Arkitekter **Norway** | NIEMANN + STEEGE GmbH **Germany** | NONAME 29 s.l.u. **Spain** | Arch. MAZZAROLLI MARIA AUGUSTA **Italy** | Massimo Iosa Ghini / IOSAGHINI ASSOCIATI **Italy** | Akad. Arch. Martin Nemeč / A.D.N.S. architekti s.r.o. **Czech Republic** | Foster + Partners **England** | J. Junquera Garcia del Diestro / JUNQUERA ARQUITECTOS S.L.P. **Spain** | Prof. Arch. Antonio Monestiroli / MONESTIROLI ARCH. ASS. **Italy** | Prof. Arch. Francesco Cellini **Italy** | Cristina Tartari Architetto - TASCAR Architeti Associati **Italy** | Arch. Alessandro Anselmi **Italy** | Durig AG Architekten ETH SIA **Switzerland** | Bernard Franciscus Van Berkel - UNSTUDIO VAN BERKEL **Netherlands** | Hierholzer Architekten BDA **Germany** | Arch. CERONE DONATO **Italy** | Odile DECQ Benoit CORNETTE Architects Urbanistes **France** | LEON WOHLHAGE WERNIK Architekten **Germany** | Peter Ludwig Berner - ASTOC GMBH & CO.KG **Germany** | CMYT Architettura Urbana C. Mazzoni, Y.Tsiomis **Italy** | KENGO KUMA & ASSOCIATES **Japan** | Vittorio Gregotti - Gregotti Associati International s.r.l. **Italy** | KLEBOTH.LINDGER ZT - GMBH **Austria** | DEGLI ESPOSTI ARCHITETTI SRL **Italy** | WILL ALSOP AT RMIM **England** | Andrea Boschetti (Metrogramma B&F srl) **Italy** | Arch. Paolo Luccioni e Sergio Copiello **Italy** | Giulio Marchi_STS Servizi Technologie Sistemi SPA **Italy** | Massimo Roi_cg. PROG. CMR Engineering Integrated Service srl **Italy** | arch. Francescomaria Bonanotte cg. ISHIMOTO EUROPE srl **Italy** | KHR as arkitekter - Prof. Ark. JAN SONDERGAARD **Denmark** | Arch. QUERCIO SEBASTIANO **Italy** | Prof. Arch. UBERTO SIOLA **Italy** | prof. JOAN BUSQUETS architect and urban planner **Spain** | Manuela Fantini_SCE PROJECT SRL **Italy** | Oriol Bohigas Guardiola_MBM ARQUITECTS SLP **Spain** | Marta Ines da Silva Moreira_MMBB **Brazil** | Krees Christiaanse_KCAP Architects & Planners **Switzerland** | José Gregorio Briz Munoz_SENER, Ingenieria y Sistemas S.A. **Spain** | Patrik Schumacher_ZAHA HADID ARCHITECTS **England** | Wilkinson Christopher John_WIKINSON EYRE ARCHITECTS **England** | Mauro Galantino_GALANTINO ASSOCIATI STUDIO SRL **Italy** | Arch. VEXLARD GILLES **France** | VIRANO ARCH. MARIO **Italy** | KADAWITTFELD ARCHITETKUR **Germany** | FCP Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH - Austria Reicher Haase Associate GmbH **Germany** | c+s associati **Italy** | José Maria Tomas Llavador_TJM - AREAS UNG. YARCIT. S.L. **Spain** | ARCH. RADAMES ZARAMELLA **Italy** | ERIK GIUDICE **France** | ALEX GRAEF ASSOCIATED ARCHITECTS LTD **England** | KLEBOTH.LINDINGER ZT-GMBH **Austria** | Ove Arup & Partners International Limited **Italy** | Mecanoo International bv **Netherlands** | SERGIO PASCOLO ARCHITECTS **Italy** | OBR Open Building Research srl **Italy** | Arch. BORIS PODRECCA **Austria** | Prof. Arch. GIANCARLO PEROTTA **Italy** | Prof. Arch. CARLO MAGNANI **Italy** | VITTORIO GRASSI ARCHITETTO **Italy** | CAPUTO PARTNERSHIP SRL **Italy** | 5+1 Agenzia di Architettura **Italy** | GMP MBH **Germany** | CRUZ Y ORTIZ ARCHITETTI **Spain** | Angelo Bugatti **Italy** | STUDIO DANIEL LIBESKIND **Italy** | KK Gesellschaft von Architekten **Germany** | BERNARDO SECCHI **Italy** | CECCHETTO & ASSOCIATI srl **Italy** | arch. Dr. WALTER KARL DIETL **Italy** | TROJAN TROJAN + PARTNER **Germany** | JISWD Architekten GmbH&Co.KG **Germany** | MAX DUDLER **Germany** | GKK + Architekten **Germany** | (ALPEXX GmbH) Blaumoser Architekten + Stadtplaner **Germany** | MAXWAN Architects and Urbanist - Netherlands | PETER ZODERER fel72 Architekten ZT GmbH **Austria** | ARQ. GUIDO ZULIANI - AZ STUDIO **Italy** | JO FRANKZE ARCHITECTEN **Germany** | JOHATHAN WOODROFFE - **England** | ARGE AURELIO GOLFETTI _LVL Architettura srl **Italy** | YELLOWZ Urbanism Architecture **Switzerland** | BALLINI, PITT & PARTNERS ARCHITECTE **Luxembourg** | X PACE GMBH **Switzerland** | MARIO CAMPI ARCHITETTO FAS E ASSOCIATI SA **Switzerland** | ATP PLANUNG - UND BETEILIGUNGS AG **Austria** | team BZ - Floris Alkemade (FAA) c/o bad architects group **Austria** | COOP HIMMELB(L)AU **Austria** | STUDIO LUCIO MERLINI **Italy** | SCHNEIDER + SCHUMACHER ARCH. **Germany** | ARCH. CARLO GASPARRINI **Italy** | SESTE ENGINEERING SRL **Italy** | (L.C.F. Italia srl) Atelier Pranas Descours **Italy** | STEIDLE ARCHITECTEN Ges. von Arch. und Stadpl. mbH **Germany** | ARCH. STEFANO BOERI **Italy** | CINO ZUCCHI **Italy** | Arch. JOAN MANUEL PALERM SALAZAR **Spain** | ARCH. LUIGI SNOZZI **Switzerland** | SNOHETTA Oslo AS **Norway** | KSV Kruger Schubert Vandreike **Germany** | HENNING LARSEN ARCHITECTS **Denmark** | BIARKE INGELS **Denmark** | ARCH. M. SETTE **Italy** | IAN **Italy** | Dipl.-Ing. Philipp Schiffer _netzwerkarchitekten **Germany** | ALLMANN SÄTTLER WAPPNER ARCHITECTEN GMBH **Germany** | Architektur Consult ZT GmbH **Austria** | MWRDVArchitecten **Netherlands** | ARCH. FIORENZO BORIA - Presint Engineering srl **Italy**



Die Preisträger | Premiati

1. Preis | premio

3 – 13BU9

Gruppenleiter/capogruppo
Arch. Boris Podrecca (Österreich)

Gruppenmitglieder/componenti
**Theo Hotz AG Architekten und Planer
ABDR Architetti Associati**

Berater-Mitarbeiter/consulenti-colaboratori
**R. Simeone
M. Auböck
J. Wiesinger**

Das Projekt schlägt eine Verlegung der Bahntrasse innerhalb des Planungsgebietes in Richtung Süden vor. Dadurch entstehen nördlich der neuen Bahntrasse einzelne Baufelder mit direktem Anschluss an die bestehende Altstadt. Diese Baufelder werden mit Blockrändern, dem Kontext der Altstadt entsprechenden Blockrandbebauungen besetzt, sodass ein kontinuierliches Wachstum der Altstadt vorstellbar wird. Das im Süden gelegene, neu entstandene Baufeld wird mit einer Multifunktionszone überbaut, die unterschiedliche Nutzungsbereiche vorsieht. Dieses südliche Baufeld ist von einer nord-süd-gerichteten Zeilenstruktur geprägt, die die Logik der ansonsten vorgesehenen Strukturen vermissen lässt.

Der frei werdende Raum zwischen dem alten Bahnhofsgebäude und der neuen Bahntrasse wird als städtischer Platz betrachtet, der im Nordosten durch ein öffentliches Gebäude begrenzt wird und großzügige Abgänge in ein flächig organisiertes Untergeschoß vorsieht, von dem aus die darüber liegenden Bahngleise erschlossen werden und gleichzeitig eine rampenartige Anbindung an das südliche Baufeld schafft. Formal wird diese Unterführung durch ein die neuen Bahntrassen überquerendes Dachtragwerk unterstützt, das zudem die beiden großzügigen Abgänge überdacht. Insgesamt vermittelt das Projekt in seiner räumlichen Disposition mit Ausnahme des südlichen Baufeldes eine schlüssige, den Raumgewinn städtebaulich kontextuell nutzende Gesamtstrategie. Das historische Bahnhofsgebäude behält als Teil des neuen Bahnhofs seine funktionale und städtebauliche Bedeutung bei und wird mit seinen zugeordneten ober- und unterirdischen Flächen zu einem dichten Punkt kommerzieller Nutzung. Die Wirtschaftlichkeit des Projektes überzeugt sowohl aus Sicht der öffentlichen Hand, als auch aus Sicht der einzubeziehenden Privatinvestoren.

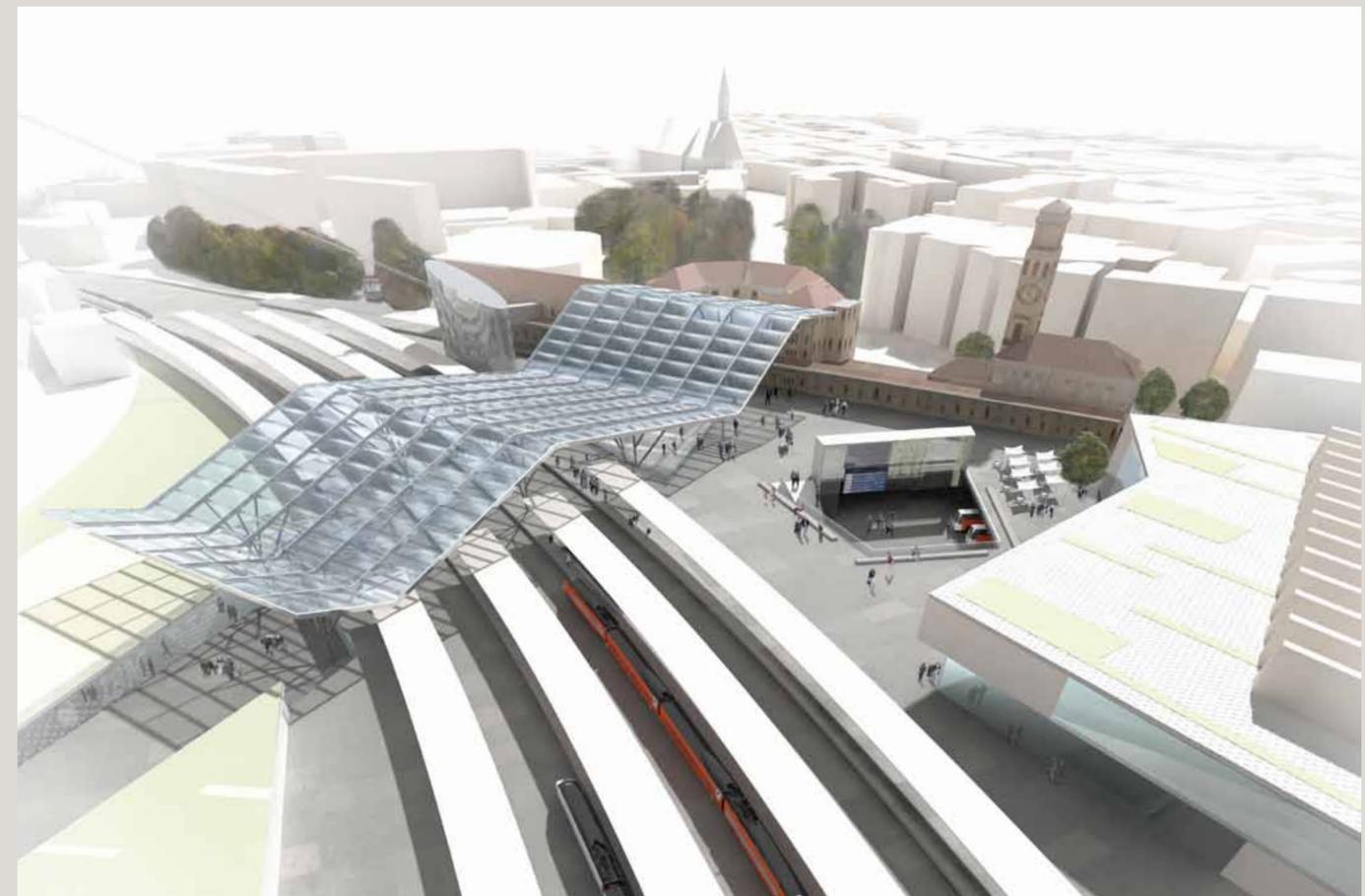
Il progetto propone lo spostamento del tracciato ferroviario a sud all'interno dell'area di progetto. Ciò consente di creare a nord del nuovo tracciato aree edificabili collegate direttamente al centro storico esistente. Queste aree vengono occupate da edifici a blocco con corte interna adeguati al contesto del centro storico; tale soluzione permette di immaginare un'evoluzione senza interruzioni del centro stesso. Nella nuova area di edificazione a sud si crea una zona multifunzionale che si presta ad essere utilizzata in modi differenti. Tale area è caratterizzata da una struttura lineare con orientamento nord-sud che non presenta la logica delle altre strutture utilizzate.

Lo spazio libero che si crea tra il vecchio fabbricato viaggiatori ed il nuovo tracciato ferroviario viene considerato come una piazza cittadina, chiusa a nord-est da un edificio pubblico, dalla quale si arriva, attraverso ampie uscite, ad un largo seminterrato dal quale si possono raggiungere i binari ed al quale è al contempo collegata, mediante delle rampe, l'area edificata a sud. Questo sottopassaggio viene supportato dal punto di vista formale da una copertura sopra i binari al di sotto della quale si trovano le due ampie uscite. Alla luce della disposizione degli spazi, fatta eccezione per l'area di edificazione a sud, nel complesso si tratta di un progetto caratterizzato da una strategia complessiva convincente che sfrutta la superficie che si crea in modo contestuale dal punto di vista urbanistico. La vecchia stazione diventa parte di quella nuova e convince sia dal punto di vista funzionale che da quello urbanistico. Con gli spazi in superficie e quelli sotterranei essa diventa un luogo con un'elevata presenza di attività commerciali. Buona economicità del progetto, sia dal punto di vista pubblico (vantaggi per la città), sia dal punto di vista degli operatori privati da coinvolgere.





SCHAUBILDER, FLUCHTPERSPEKTIVEN MIT INKORPORIERUNG DER NEUEN BEBAUUNG
 RAPPRESENTAZIONI PROSPETTICHE, PUNTI DI VISUALE FISSA CON INSERIMENTO DELL'INTERVENTO



TRAGWERK / STRUTTURA PORTANTE

WELLENFÖRMIGES PROFIL DER DACHKONSTRUKTION ANLOGS DEN NIVEAUS DER GEBIRGSGÜNGEN UND SCHWELZUNGEN
 STRUTTURA DI COPERTURA A ONDA ISPIRATA DAGLI ANDAMENTI DEI LIVELLI REGIONALI DEGLI SCORCI PROSPETTICI
 DACHTRAGWERK ALS TRÄGERFOSSE AUS RECHTECKIGEN STAHLRÖHREN, GRUNDKORPER MIT 400 x 150 mm
 STRUTTURA PORTANTE COSTRUITA DA TUBI DI ACCIAIO RETTANGOLARI, SEZIONE 400 x 150 mm
 DACHHAUT ALS PNEUS AUS EPTEN-TEREPHLOKRETHLEN (ETFE) - BESPAUNUNG ALS 0,25mm DICKE FOLIE
 MEMBRANA DI COPERTURA POLIMERICA BASE DI TEREPHLOKRETHLEN (ETFE) - SPESORE MEMBRANA 0,25mm
 KISSEN MIT STRUKTURSISTEM UND KONSTANTEM INNENDRUCK - RAFFERBESTÄNDE DER TRÄGER Bm L x 4m x 8
 CUSCINETTI A PRESSIONE COSTANTE CON SISTEMA DI VENTILAZIONE - INTENSITÀ MAGLIA STRUTTURALE Bm L x 4m x 8
 PLASTER AUS STAHLRÖHREN MIT BÜHMENFÖRMIGEN VERZÜGELUNGEN DER STÜTZENGRUPPEN - LASTVERTEILUNG IN 62 PUNKTEN
 PLASTER TUBOLARI IN ACCIAIO A STRUTTURA DRAMMATICA AD ALBERGO - TRASPARENTEZZA DI CINECHI IN 62 PUNTI

2. Preis | premio

6 – 09MP5

Gruppenleiter/capogruppo
Arch. G Marchi, STS Servizi Tecnologie Sistemi SPA (Italia)

Gruppenmitglieder/componenti
Herzog+Partner Dipl.-Ing. Architekten BDA GbR
Aedas Visconti S.r.l.
Latz+Partner GbR
Landschafts Architekten Stadtplaner
Ingenieurbüro Hausladen GmbH

Berater-Mitarbeiter/consulenti-colaboratori
M. Cavrini, STF S.p.A.
M. Braga
C. Benedetti

Cronoprogramma delle fasi attuative/ Phasenplan



Fase 0/ Phase 0



Fase 1/ Phase 1



Fase 2/ Phase 2



Fase 3/ Phase 3



Fase 4/ Phase 4

Die Verfasser des Projektes sehen die Aufgabenstellung des Wettbewerbs darin, ein Mobilitätszentrum für den gesamten innerstädtischen Raum von Bozen zu schaffen. Dies schließt die Bestrebungen mit ein, zeitgemäße Architektur im Rahmen einer langfristigen, städtebaulichen Konzeption anzustreben, in Form einer optimalen gestalterischen und funktionalen Anordnung der Gebäudestrukturen und des Freiraums. Von gleicher Bedeutung sind der Dialog und die Beziehung zwischen den Gebäuden und dem öffentlichen Raum, sowie den vernetzten Grünraumstrukturen. Das Ziel sind innovative, zeitgemäße, nachhaltige, umweltorientierte Lösungsvorschläge, mit der Absicht das Stadtviertel Bozner Boden in den urbanen Kontext der Innenstadt einzubinden und die Barrierewirkung der heutigen Bahntrasse aufzuheben. Eine zentrale Idee des Projektes ist die Achsverlegung der Bahntrasse nach Süden, sowie deren Neuerrichtung in Hochlage, wodurch das gesamte Bahnhofsbereich optimal an den Stadtkörper von Bozen angebunden werden kann. Der aufgeständerte neue Bahnhof mit der Unterbringung bahnhäufiger Dienstleistung im Erdgeschoss ist mit ausreichend Stiegen und Rolltreppen ausgestattet. Die Verkehrsstation des Bahnhofs Bozen wird durch die Anordnung von Busterminals, Taxistandplätzen, Kiss and Ride Anlagen, sowie durch Parkmöglichkeiten zum intermodalen Knoten. Die nördliche Wohnbebauung entlang der Rittner Straße, die zu

einem großzügig begrünten Boulevard ausgestattet werden soll, ist in einer offenen Blockrandverbauung mit bis zu 5 Geschossen vorgeschlagen. Das im Osten vorgesehene Wohngebiet wird durch „gestaffelte Reihenhäuser“, oder Geschosswohnungsbauten entwickelt. Im südlichen, eher beschatteten Bereich des Planungsgebietes sind vorwiegend Büros, Gewerbebetriebe, Sport- und Veranstaltungshallen angedacht. Das sehr differenzierte Grünraumsystem nutzt die aufgelassene Trasse der Eisenbahn, wie auch die Trassen zukünftig zu errichtender Straßen in Form von straßenbegleitenden Alleen und Promenaden. Neue, größere Parkanlagen sind vor dem Bahnhof, der Seilbahnstation, sowie in der Mitte des Wohngebietes vorgesehen. In diesem Zusammenhang sei auch auf die Vorschläge verwiesen, wonach für die Neubaugebiete ein ausgeklügeltes Oberflächenwasserkonzept im Grünraumkonzept integriert ist, mit dem Ziel, durch unterirdische, im Schotterkörper angelegte Retentionsbiotope das Oberflächenwasser möglichst lange auf dem Gelände zu halten. Das Projekt präsentiert dank der umfassenden Bebauung mit weitestgehender Vergabe der Bauarbeiten und Möglichkeiten für den sozialen Wohnungsbau eine ausgeglichene Bilanz für die öffentliche Hand; die private Wirtschaftlichkeit fällt geringer aus.

Gli autori del progetto considerano come finalità principale del concorso quella di creare un centro plurimodale per Bolzano. Ciò implica uno sforzo nella ricerca di un'architettura contemporanea che si inserisca nel quadro di un approccio urbanistico di lungo termine e che garantisca una disposizione adeguata delle strutture degli edifici e degli spazi dal punto di vista funzionale e formale. Altrettanto importante per i progettisti è il dialogo ed il rapporto tra gli edifici e lo spazio pubblico e gli spazi verdi interconnessi. Soluzioni innovative, moderne, sostenibili, ecologiche hanno l'obiettivo di integrare il quartiere dei Piani nel contesto urbano della città ed di eliminare l'effetto barriera rappresentato dall'attuale tracciato ferroviario. L'idea centrale del progetto è quella di spostare a sud il tracciato ferroviario e di prevederlo in posizione rialzata. Questa soluzione consente di collegare in modo ottimale tutto l'areale ferroviario alla città. La nuova stazione, sopraelevata, è dotata di un numero sufficiente di accessi e scale mobili. I servizi connessi con il trasporto ferroviario si trovano al pianterreno. Il polo della mobilità della stazione ferroviaria diventa un centro intermodale grazie alla presenza della stazione degli autobus e dell'autostazione delle corriere, di parcheggi per i taxi, di parcheggi kiss and ride e più in generale di parcheggi pubblici.

Nella zona residenziale a nord, lungo la via Renon (che diventa un boulevard verde), vengono proposti edifici a blocco aperti con corte interna (fino a 5 piani). La zona residenziale prevista ad est è caratterizzata da "case a schiera gradonate" ed edifici residenziali al massimo di 4 piani. Nella parte meridionale dell'area, più ombreggiata, sono previsti principalmente uffici, attività commerciali, impianti sportivi e per manifestazioni. Il progetto del verde è molto differenziato. Viene sfruttato il tracciato ferroviario preesistente come percorso alberato e proposte nuove strade e passeggiate alberate. Sono quindi previsti nuovi spazi verdi di fronte alle stazioni ferroviaria, del Renon ed al centro della zona residenziale. Il progetto ecologico prevede un sistema di smaltimento delle acque superficiali per le zone di nuova edificazione. L'obiettivo è quello di mantenere l'acqua superficiale possibilmente a lungo sul terreno proponendo dei bacini di ritenzione nello strato di ghiaia come dei biotopi sotterranei. Il progetto presenta un bilancio in pareggio per la parte pubblica grazie all'ampia edificazione, con largo conferimento di opere e potenzialità di edilizia sociale; più ridotto l'economicità privata.



Obiettivi generali di progettazione
 Definire un nuovo modello di sviluppo urbano e infrastrutturale che integri le diverse componenti del territorio, garantendo la sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Il progetto deve essere in grado di rispondere alle esigenze della comunità e di creare un nuovo polo di attrazione per la città.

Strategia generale
 La strategia generale del progetto è basata sulla creazione di un nuovo polo di attrazione per la città, che integri le diverse componenti del territorio, garantendo la sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Il progetto deve essere in grado di rispondere alle esigenze della comunità e di creare un nuovo polo di attrazione per la città.

Struttura urbanistica
 La struttura urbanistica del progetto è basata sulla creazione di un nuovo polo di attrazione per la città, che integri le diverse componenti del territorio, garantendo la sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Il progetto deve essere in grado di rispondere alle esigenze della comunità e di creare un nuovo polo di attrazione per la città.

Struttura infrastrutturale
 La struttura infrastrutturale del progetto è basata sulla creazione di un nuovo polo di attrazione per la città, che integri le diverse componenti del territorio, garantendo la sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Il progetto deve essere in grado di rispondere alle esigenze della comunità e di creare un nuovo polo di attrazione per la città.



3. Preis | premio

9 – 54XY1

Gruppenleiter/capogruppo
Stefano Boeri Architetti (Italia)

Gruppenmitglieder/componenti
Battle | Roig Architectes
R. Burdett
M. Kaiser
S. Recalcati
P. Plattner
M. Torresi
E. Mezzanotte
M. Molon

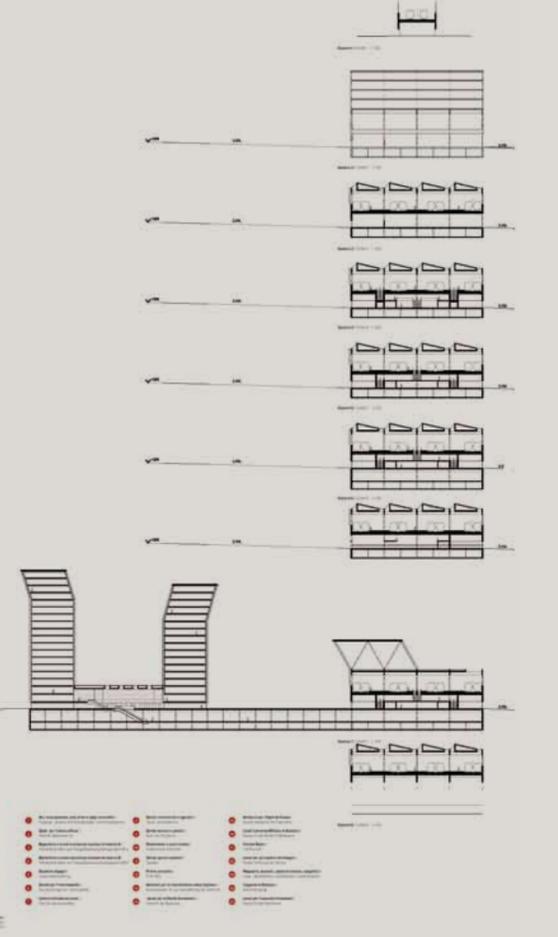
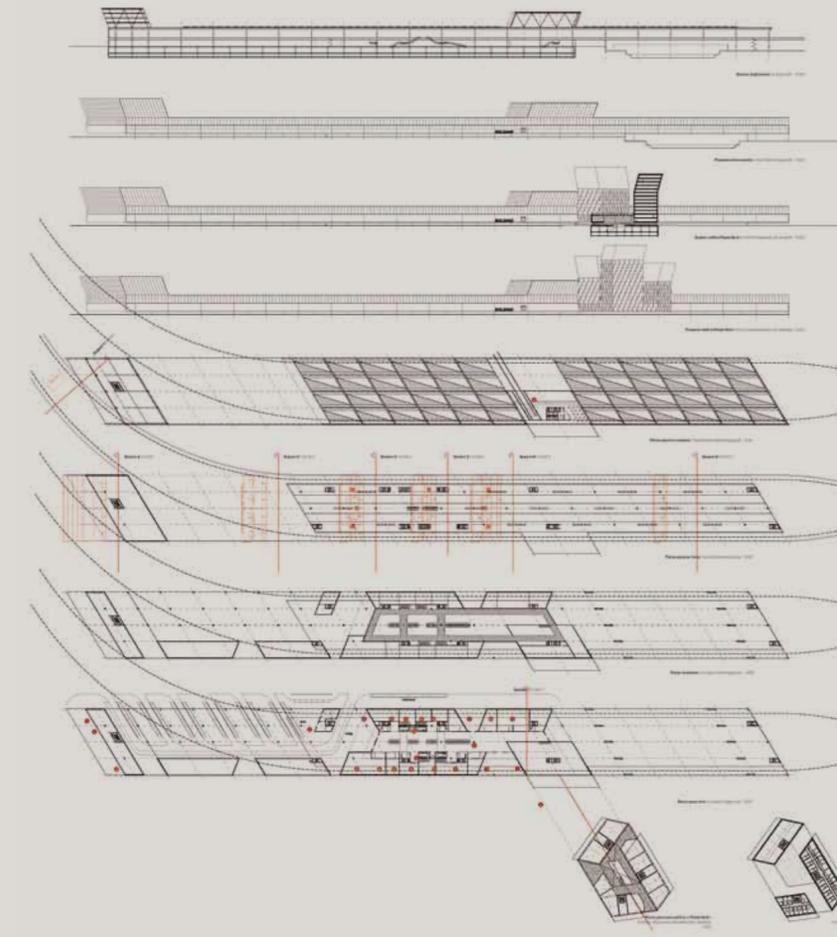
Berater-Mitarbeiter/consulenti-colaboratori
G. Dichgans



Das Projekt sieht den neuen Bahnhof in Form einer Brücke über den Eisack vor, was aber nur realisierbar ist, wenn der neue Tunnel durch den Virgl gebaut wird. Deshalb ist das Projekt äußerst komplex und zeitlich langfristig angelegt. Die Idee ist jedoch sehr interessant, sowohl wegen der neuen Verbindung zum Stadtzentrum, die direkt in den aufgewerteten neuen Verdiplatz mündet und damit direkt zum Waltherplatz führt, als auch wegen der Möglichkeit, die verschiedenen Stadtteile, mit denen der Bahnhof in Wechselwirkung steht, miteinander zu verbinden. Außerdem liegt der neue Bahnhof erhöht und ist damit sehr durchlässig. Der vorgeschlagene städtebauliche Entwurf überzeugt vor allem aufgrund der passenden Dimensionierung und der Wechselwirkung zwischen bebautem und freiem Raum. Wirtschaftlich erweist sich das Projekt als „ambitioniert“. Um die hohen Kosten der neuen Infrastrukturen zu decken, werden zahlreiche Neubauten vorgeschlagen.



La proposta prevede la nuova stazione "a ponte" sul fiume Isarco possibile solo se verrà realizzata la nuova galleria ferroviaria del Virgolo. Per questa ragione risulta complessa e dilazionata nel tempo. L'idea però della stazione a ponte sul fiume Isarco appare interessante sia per la nuova relazione che instaura con il centro della città immettendo direttamente nella nuova Piazza Verdi rigenerata e conducendo quindi direttamente in Piazza Walter, sia per la capacità di mettere in relazione le diverse parti della città con cui la stazione interagisce, anche per il fatto di essere sopraelevata e quindi molto permeabile. Il disegno della città proposto appare convincente soprattutto per la corretta dimensione della relazione tra spazio edificato e spazio aperto. Economicamente il progetto risulta "ambizioso". Per far fronte a costi significativi delle nuove infrastrutture, propone importanti quantità di nuove costruzioni.



Gruppenleiter/capogruppo
UNStudio Van Berkel (Nederland)

Gruppenmitglieder/componenti
D'Appolonia S.p.A.
Design Convergence Urbanism
Bollinger & Grohmann

Berater-Mitarbeiter/consulenti-colaboratori
Studio Associato Yellow Office
G. Damiani

Das Projekt schlägt eine Verlagerung der Bahn um ca. 30 m parallel zur alten Trasse Richtung Südosten vor. Diese neu gelegten Bahngeleise werden ausgehend vom Atrium des bestehenden Bahnhofs mit einem großen Brückenbauwerk überspannt, das in einem dem Verkehr zugeordneten Gebäude mit integrierten Parkplätzen südseitig der Bahn mündet. Ausgehend von diesem neuen südseitigen Kopfgebäude entwickelt sich aus dem frei gewordenen Bahnareal eine geometrisch eigenständige bauliche Struktur, die an Kleinteiligkeit gewinnend, sich nach Nordosten ausdehnt. Es entsteht der Eindruck eines „organischen Wachstums“, dessen städtebauliche und innere Logik zwar partiell begriffen werden kann, aber gleichzeitig in ihrer volumetrischen Ausdehnung eigenständig und fremdartig bleibt.

Parallel dazu entsteht entlang der Rittnerbahnstraße eine potentielle Bautiefe, die im Anschluss an die bestehende Altstadt primär mit Wohnbauten besetzt ist. Die dafür verwendete Architektursprache lässt den Umgang mit dem bestehenden historischen Kontext vermissen.

Die zentrale Bedeutung des Projektes liegt in der Konzentration auf das Brückenbauwerk, das durch entsprechende Abgänge die Erschließung der Bahngeleise von oben ermöglicht und gleichzeitig einen Übergang zwischen den durch die Bahn getrennten Stadtteilen herstellt.

Insgesamt bleibt das Projekt in der vorgeschlagenen Form städtebaulich schwer verständlich. Die für die einzelnen Bauteile verwendete Architektursprache unterliegt einer Form von allgemeinem Internationalismus, der dem spezifischen Standort nicht gerecht wird.

Optimistisch scheint die wirtschaftlich-finanzielle Beurteilung, die dem Grundstückseigentum eine hohe Aufwertung zuerkennt.

Il progetto propone di spostare il tracciato ferroviario di circa 30 m verso sud-est parallelamente a quello esistente. Sopra i nuovi binari è previsto un grande edificio a ponte che si innesta nell'attuale stazione e termina a sud della ferrovia in un edificio destinato al nuovo centro intermodale con parcheggi integrati.

A sud del tracciato ferroviario si sviluppa una struttura architettonica indipendente, con un assetto geometrico minuto che si estende verso nord-est.

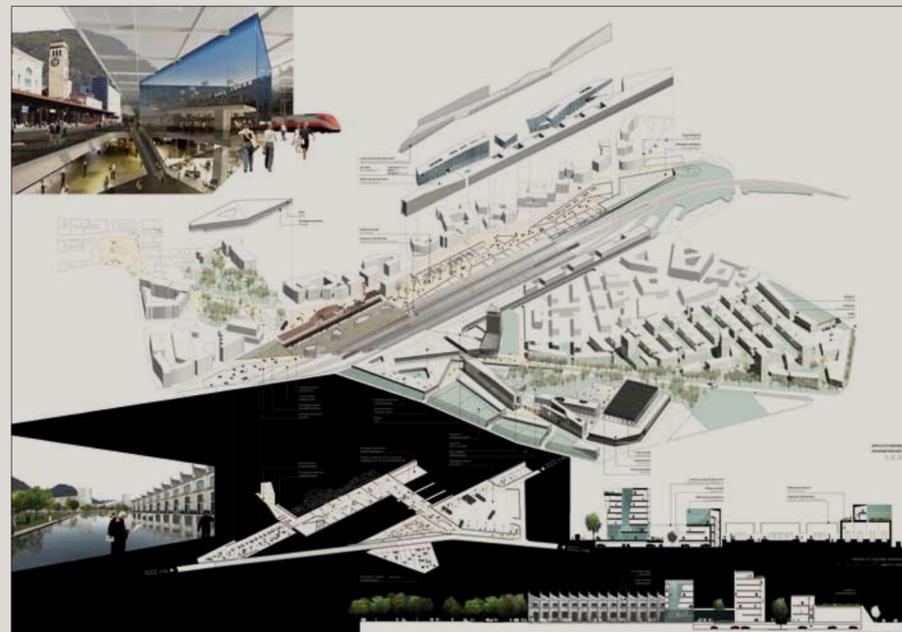
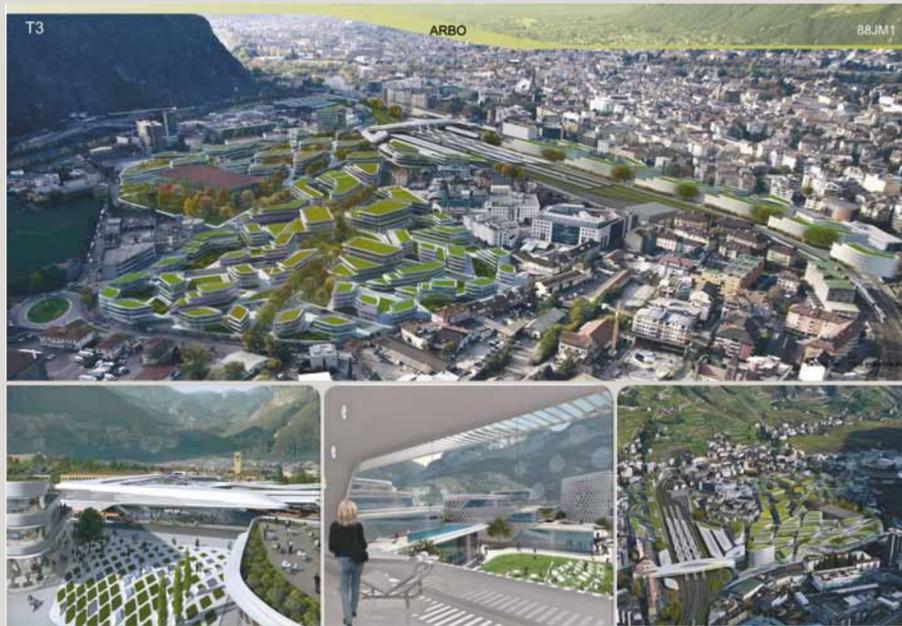
Questa porzione di città si densifica sia nella sua estensione orizzontale che in quella verticale in direzione dell'edificio ferroviario mantenuto.

Si ha l'impressione di una "crescita organica", la cui logica urbanistica intrinseca può essere compresa parzialmente. Anzi sembra risultare inadeguata al disegno della città circostante.

Lungo la via Renon, si crea una nuova profondità edificabile che, in modo funzionale ed in collegamento con il centro storico, viene occupata anzitutto da edifici residenziali. Il linguaggio architettonico utilizzato anche per questa parte non instaura un dialogo con il contesto storico esistente. L'elemento principale del progetto è rappresentato dall'edificio a ponte che serve per accedere ai binari e collegare le due parti della città separate dalla ferrovia.

Complessivamente il progetto è difficilmente comprensibile dal punto di vista urbanistico. Quindi i linguaggi architettonici usati per i vari elementi risultano secondari ad una forma di generico internazionalismo non adatto alle caratteristiche specifiche del luogo.

Ottimistica la valutazione economico-finanziaria, che riconosce un'alta valorizzazione per i proprietari delle aree.



Gruppenleiter/capogruppo
Cecchetto&Associati s.r.l. (Italia)

Gruppenmitglieder/componenti
AUS Architecture&Urban Systems s.a.g.l.
G. del Mese
SwS Engineering s.p.a.
W. G. Finkbohner

Berater-Mitarbeiter/consulenti-colaboratori
A. Fucigna
G. Gorla

Das Konzept sieht die Beibehaltung der derzeitigen Bahntrasse vor und ist dahingehend vergleichsweise „konventionell“ gehalten, die Autoren erachten eine Verlegung für zu aufwändig.

Über den Geleisen schlagen die Entwurfsverfasser den Bau eines großen Dachs aus Stahl und Glas vor. Die Ausgestaltung des „intermodalen Zentrums“ konzipieren die Projektanten als Gelenk zwischen Alt- und Neustadt.

Insgesamt sieht der Entwurf eine BGF von 328.000 m2 vor.

Der Entwurf setzt stark auf eine y-förmige Verbindung der beidseitig der bestehenden Bahntrasse gelegenen Bereiche Innenstadt und Bozner Boden. Ein Fußgängerweg soll unter den neuorganisierten Gleisanlagen hindurchführen und ist als zweigeschossige Ladenzeile unter dem Gelände organisiert. Auf der stadtabgewandten Seite ist ein großer Busbahnhof geplant. Die Autoren sehen dort ein Kongresszentrum mit Hochhaushotel vor. Diese Höhendominante gefährdet den hergebrachten Charakter Bozens. Das neue Hauptbaugebiet am Bozner Boden ist in Zeilenbauweise mit weiteren (niedrigen) Hochhäusern am südlichen Rand vorgesehen. Als visueller Endpunkt der neuen Fußgängerverbindung durch den Bozner Boden dient die bestehende alte Halle (Werkstatt der Wagenhebenmannschaft).

Zur umweltfreundlichen Gestaltung der Gebäude und Freiflächen machen die Autoren konkrete Vorschläge.

Insgesamt scheint der Entwurf eher eine Lösung für das Nadelöhr der Bahnquerung zu suchen und nicht zu finden, als eine überzeugende Vision für die städtebauliche Zukunft Bozens.

Aus wirtschaftlicher Sicht bietet das Projekt sowohl dem öffentlichen Sektor, als auch den Grundstückseigentümer weitreichende Vorteile

Il progetto mantiene il tracciato ferroviario esistente in quanto gli autori considerano troppo dispendioso spostare il tracciato. Viene proposta la costruzione di una grande copertura in acciaio e vetro sopra i binari. I progettisti danno al "centro intermodale" la funzione di snodo tra centro storico e parte nuova della città.

Il progetto prevede una SLP di circa 328.000 mq. Si punta decisamente su un collegamento a forma di Y tra il centro della città ed il quartiere dei "Piani", posti sui due lati dell'attuale tracciato ferroviario.

Un percorso pedonale viene proposto sotto i binari che vengono riorganizzati. Lungo tale percorso ipogeo, si sviluppa una fila di negozi disposta su due livelli.

Sul lato sud della ferrovia è prevista una grande stazione per le autocorriere sopra cui i progettisti prevedono la costruzione di un edificio a torre destinato a centro congressi-hotel la cui altezza rischia di non rispettare l'identità storica di Bolzano.

Il nuovo quartiere dei "Piani", presenta edifici in linea, più bassi rispetto all'edificio della torre del centro congressi.

L'edificio della ex squadra Rialzo funge da punto visivo terminale del nuovo collegamento pedonale che attraversa il quartiere dei "Piani".

I progettisti fanno proposte concrete per un corretto approccio ecologico nella realizzazione di edifici e spazi aperti.

Nel complesso sembra che il progetto più che fornire una visione convincente per il futuro urbanistico di Bolzano, cerchi, e non trovi, una soluzione alla difficoltà dell'attraversamento della ferrovia.

Crea ampi vantaggi per il settore pubblico e per la proprietà delle aree.

Gruppenleiter/capogruppo
Cino Zucchi Architetti (Italia)

Gruppenmitglieder/componenti
Plan Team srl
Park Associati srl
D. Tumiati
Evitec sas
CZ studio associati
Geoproject
Maxmakers S.p.A.
Space Syntax Ltd.
WSP UK Limited
Avv. DDR. Karl Zeller



Dieser städtebauliche Vorschlag basiert auf der Verlegung der bestehenden Bahntrasse nach Süden. Der Entwurf schafft dadurch neue stadträumliche Qualitäten, aber vereinzelt auch neue städtebauliche Probleme.

Die Verlegung der Trasse ist aufwändig (Abrisse und Enteignungen/Zukäufe) und sollte durch neue Lagen in gebührender Größe und Güte kompensierbar sein. Dies wird nur teilweise erreicht. Die derzeitige Bahntrasse wird als Grünstreifen vorgesehen. Dies scheint –wegen der attraktiven Nähe zur Innenstadt- keine optimale Nutzung dieser wertvollen Flächen zu sein. Die verkehrliche und städtebauliche Anbindung über die zum Grünstreifen gewandelte Trasse hinweg scheint unterentwickelt zu sein.

Um genügend Bauflächen vorzusehen, schlagen die Verfasser im Süden ein massives Neubaugebiet vor, das für den kleinen Maßstab von Bozen zu voluminös scheint. Mit den Pultdächern würde dieser neue Cluster die Silhouette Bozens sehr stark prägen. Dieses Viertel ist unvorteilhaft zur Bahn orientiert. Der bestehende Bahnhof wird saniert und zu einem „intermodalen Zentrum“ massiv erweitert.

Das große pfeilförmige, gefaltete und perforierte neue Bahnhofsdach und die langen neuen Bahnsteige scheinen in Relation zum kleinen Maßstab der Innenstadt Bozens ebenfalls zu groß auszufallen. Die neuen Bahnsteige sind weiter von der Innenstadt entfernt.

„Komplexes“ Projekt, dessen Rentabilität beschränkt wirkt und nicht in allen einbezogenen Aspekten Klarheit schafft.



La proposta urbanistica si basa sullo spostamento a sud del tracciato ferroviario esistente. Si garantisce in questo modo una nuova qualità degli spazi urbani, ma pone problemi dal punto di vista urbanistico. Lo spostamento proposto del tracciato ferroviario è infatti dispendioso per le molte demolizioni ed espropri/acquisti ipotizzati compensati solo parzialmente da considerevoli quantità volumetriche.

Il tracciato ferroviario attuale viene dismesso per diventare nuova promenade verde che non sembra però risolta adeguatamente in relazione alla città esistente.

Dal punto di vista urbanistico e viabilistico il collegamento con la zona oltre il tracciato trasformato a verde sembra essere insufficiente.

Viene proposta una zona ad alta densità nella parte a sud dell'area di intervento che risulta fuori scala rispetto alle dimensioni "ridotte" della città di Bolzano. Con i tetti a falda unica il nuovo quartiere inciderebbe negativamente sullo skyline di Bolzano. Poco convincente il disegno urbanistico della porzione di insediamento in fregio al tracciato ferroviario ed all'Isarco verso nord-est. L'attuale stazione viene recuperata ed ampliata sensibilmente trasformandola in un "centro intermodale".

Anche la e nuova grande copertura piegata e perforata della stazione, a forma di freccia e le lunghe pensiline risultano fuori scala rispetto alle dimensioni del centro storico di Bolzano.

Progetto "complesso" la cui profittabilità appare limitata e non ben chiara in tutti gli aspetti messi in gioco.



Gruppenleiter/capogruppo
SDL Studio Daniel Libeskind (USA)

Gruppenmitglieder/componenti
Cityedge srl
Halcrow Group
Pasquali-Rausa P.R. Engineering Srl
IMelk Landscape Architecture
C. Focacci
M. Gasca Quierazza
R. Lodola
Avalon Real Estate
I.U.R.E. spa
Giorgio Roderi & Associati

Die Verfasser setzen für die zukünftige Gestalt des Planungsgebietes auf eine zeichenhafte, spiralförmige Großform. Das Projekt sieht von einer großräumigen Verlegung der Bahntrasse ab, das bahnaffine Nutzungsangebot wird mittels einer Bahnhofserweiterung räumlich und funktional trotzdem wesentlich verbessert.

Das Mobilitätszentrum – Bahn, Bus, PKW, Fußgänger – sorgt für optimale Umsteigebeziehungen im Fern- und Nahverkehr und dient zur Abdeckung der Parkplatznachfrage. Bestimmend für den Entwurf ist die Bebauungsstruktur im „Auge der Spirale“. An einem durch eine runde „architektonische Promenade“ begrenzten, öffentlichen Platz für Kultur, Spiel und Sport, bestimmen neben einem Museum und einem kleinen Ausstellungen-pavillon drei ca. 60 m aufragende Hochhäuser in Form kristalliner Glaskörper die Landschaft und die Stadt.

Die Wohnbebauung im Osten des Planungsgebietes ist in halboffener Blockrandverbauung vorgeschlagen, die sich jeweils um begrünte Innenhöfe gruppiert. Derselbe städtebauliche Ansatz wurde auch für die Wohnbebauung entlang der Bahntrasse vorgeschlagen. Die neuen, großen Höfe, der Park – vom Bahnpark bis zu den Hochhäusern – bilden gemeinsam mit den im Straßenraum vorgesehenen Alleen ein zusammenhängendes Grünraumkonzept.

Der zentralen Grundidee des Projektes – die spiralförmige Großform – ist das Entwicklungskonzept untergeordnet. Diese Großform ist aber weder über die bauliche Struktur noch aus strukturbildenden, öffentlichen Straßenräumen ablesbar. Die Spirale ist darüber hinaus kein Ergebnis topographischer oder morphologischer Gegebenheiten.

Die im Auge der Spirale vorgeschlagenen Hochhäuser lassen in ihrer kristallinen Ausformung architektonische Qualität erben, sind jedoch im Kontext zur städtebaulichen Struktur von Bozen einfach deplatziert.

Das Projekt präsentiert eine ausgeglichene Bilanz für die öffentliche Hand und eine nicht sehr attraktive private Rentabilität für potenzielle Investoren.

Per il futuro dell'area di progetto gli autori propongono una grande forma simbolica a spirale. Essi rinunciano allo spostamento del tracciato ferroviario. L'utilizzo delle aree connesse al trasporto ferroviario nel quadro di un ampliamento della stazione viene comunque notevolmente migliorato dal punto di vista spaziale e funzionale.

Il centro plurimodale (ferrovia, bus, auto, pedoni) funge da collegamento ottimale tra il trasporto urbano e quello extraurbano e serve a far fronte alla richiesta di parcheggi pubblici.

Per il progetto sono determinanti le costruzioni poste al centro della "grande spirale". Su una piazza pubblica, ideale per eventi culturali, sportivi e ludici, delimitata da una "promenade architettonica" circolare, si affacciano, oltre a un museo ed a un padiglione espositivo, tre edifici di forma "cristallina" alti circa 60m. che definiscono il paesaggio e la città.

Nella zona orientale dell'area di progetto vengono proposti degli edifici residenziali a corte semiparte raggruppati attorno a dei cortili verdi. Lo stesso vale per la parte residenziale sopra il tracciato ferroviario.

I nuovi grandi cortili, il parco ed i viali, caratterizzano il progetto unitario del verde.

La proposta risulta subordinata all'idea centrale della grande forma a spirale che però non si ritrova né nella struttura architettonica né in quella degli spazi pubblici. La spirale non deriva inoltre da caratteristiche topografiche o morfologiche preesistenti.

Le torri poste al centro della spirale evidenziano con la loro forma cristallina una certa qualità architettonica. Risultano però semplicemente fuori luogo rispetto al contesto urbanistico di Bolzano.

Il progetto presenta un bilancio in pareggio per la parte pubblica e una profittabilità privata non troppo attraente per i potenziali investitori.

Gruppenleiter/capogruppo
CRUZ Y ORTIZ Arquitectos S.L.P. (España)

Gruppenmitglieder/componenti
Euroestudios SL
Local 4 SL
Studio EXIT Architetti Associati



Das Projekt behält die bestehende Eisenbahntrasse und auch den Standort des aktuellen Bahnhofs bei, der vollkommen durchlässig gestaltet und damit zur Vorhalle für das neue Bahnhofsgebäude wird, in dem das Mobilitätszentrum für den öffentlichen Nah- und Fernverkehr, sowie das neue öffentliche Parkplatzsystem angesiedelt ist.

Das Projekt ist wegen der Ausmaße und der Architektur des neuen Bahnhofs nicht überzeugend. Dieser erweist sich übrigens wegen des überganglosen Daches als problematisch, da der Einsatz von Rangierlokomotiven mit Dieselantrieb beeinträchtigt sein kann. Auch das städtebauliche Projekt ist zu streng und für die Stadt Bozen im Maßstab wohl zu groß angelegt.

Das interessante Grünanlagenprojekt setzt den Schwerpunkt auf einen großen, rechteckigen Park in der Mitte der neuen Bebauung, die mit Wohngebäuden, Mehrzweck- und Dienstleistungseinrichtungen ausgestattet ist.

Die Verbindungssysteme zwischen den zwei Stadtteilen sind nicht sehr effizient und werden nur über kleine, erhöhte Stege und Wege garantiert.

Gute Wirtschaftlichkeit des Projekts dank des verbauten Volumens und seiner Schlichtheit.



La proposta mantiene il tracciato ferroviario esistente confermando la posizione dell'attuale stazione, che, resa completamente permeabile, diventa l'atrio del nuovo fabbricato viaggiatori che ingloba il centro plurimodale del trasporto extraurbano, urbano ed il sistema dei nuovi parcheggi pubblici.

Il progetto non sembra convincente per la dimensione ed architettura della nuova stazione che peraltro risulta problematica per la copertura senza soluzione di continuità che può interferire con l'utilizzo di carrelli di manovra a trazione diesel. Anche il progetto urbanistico risulta troppo rigido e forse fuori scala per la città di Bolzano.

Sicuramente interessante il progetto del verde incentrato sul disegno di un grande parco rettangolare al centro del nuovo insediamento terziario, residenziale e polifunzionale.

Poco efficace il sistema delle relazioni tra le due parti di città, garantite esclusivamente da percorsi e passerelle di piccola dimensione sopraelevate.

Buona l'economicità del progetto grazie ai volumi costruiti ed alla sua semplicità.



Gruppenleiter/capogruppo
Prof. Kees Christiaanse
KCAP Architects & Planners GmbH (Deutschland)

Gruppenmitglieder/componenti
Reitter architekten zt gesmbh
Buchhofer Barbe AG
SchweingruberZulauf Landschaftsarch. GmbH
Integral Ruedi Baur GmbH



Das Projekt versucht die Verbindung zwischen Altstadt und dem neuen Stadtteil am Bozner Boden über eine städtebauliche Achse herzustellen. Ein neuer, großer zentraler Freiraum nimmt Bezug auf den Bahnhofspark. Beide werden mit einem Brückenbauwerk über die Gleisanlage miteinander verbunden.

Die Neubebauung an der Nordseite dieser Achse ist auf einem traditionellen Straßenraster in einzelne Baufelder gegliedert, mit einer differenzierten Baukörpergestaltung, die sensibel auf die Maßstäblichkeit der bestehenden Bebauung auf der Altstadtseite eingeht. Der zentrale Freiraum der „Esplanade“ ist halb als Platz, halb als Park ausgebildet. Die klare und doch differenzierte Zuordnung der Freiräume und öffentlichen Gebäude verspricht eine hohe urbane Qualität.

Im Hinblick auf den Eisenbahnverkehr ist die Lösung zurückhaltend. Der Entwurf verbindet in einer kühnen architektonischen Verschränkung das bestehende Bahnhofsgebäude mit dem neuen Brückenbauwerk.

Neue verkehrstechnische Anbindungen an die Stadtstruktur erfolgen über Fuß- und Fahrradverbindungen. Der gesamte öffentliche und private Autoverkehr wird jedoch einzig über die bestehenden Straßenerweiterungen am Verdiplatz und bei der Rittner Seilbahn angebunden, welche allerdings verkehrstechnisch ungenügend und stadträumlich derart unklar sind, dass sie nicht zur Orientierung in der Stadt und zur Integration des neuen Stadtteils beitragen können.

Die bestehende Trasse wird ohne besondere Probleme beibehalten; geplant ist ein Mobilitätszentrum im Süden des heutigen Bahnhofs, der vollkommen erhalten bleibt.

Gute wirtschaftliche und finanzielle Bewertung, die Rentabilität des Projekts insgesamt erweist sich aber als relativ begrenzt.



Il progetto cerca di collegare il centro storico con il nuovo quartiere dei Piani mediante un "asse urbano" che connette un nuovo, grande spazio centrale con il parco della stazione mediante un'ampia passerella sopra i binari.

I nuovi edifici sul lato nord di questo asse fanno parte di singoli lotti edificati disposti su un reticolo di strade veicolari. I corpi di fabbrica sono diversificati e si adeguano con attenzione alle dimensioni degli edifici esistenti sul lato del centro storico.

Lo spazio centrale della "esplanade" è adibito a piazza e parco. La correlazione chiara e al contempo differenziata tra gli spazi aperti e gli edifici pubblici lascia presagire un'elevata qualità urbana.

Il progetto non prevede particolari interventi per il tracciato ferroviario. Si propone di unire il fabbricato viaggiatori esistente con il nuovo ponte pedonale attraverso un ardito „innesto architettonico“.

Vengono creati nuovi collegamenti con la città consolidata mediante piste ciclabili e percorsi pedonali.

Il traffico su gomma privato e pubblico tra le due parti di città separate dalla ferrovia è garantito esclusivamente dai sottopassi esistenti in Piazza Verdi e vicino alla funivia del Renon che risultano insufficienti a risolvere i problemi del traffico esistente ed a connettere fisicamente le due parti della città.

Il progetto mantiene il tracciato esistente e prevede il centro plurimodale a sud del tracciato ferroviario. La stazione attuale viene mantenuta integralmente. Buona la valutazione economica e finanziaria, ma la profittabilità del progetto complessivo risulta relativamente limitata.

PARTNER

AUTONOME PROVINZ BOZEN
PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO

GEMEINDE BOZEN
COMUNE DI BOLZANO

IMPRESSUM

Redaktion/Redazione:

Luca Dolmetta, H. Wolfgang Piller

Projektbeschreibungen/Descrizioni Progetti:

verfasst von den Jurymitgliedern Wettbewerb ARBO,
zusammengestellt von der Redaktion
a cura dei Giurati del Concorso ARBO,
adattamento a cura della redazione

Lektorat/Correzioni testo:

TerzerText

Gestaltung/Progetto grafico:

Gruppe Gut Gestaltung

Druck/Stampa:

Longogroup