

# BAU-KULTUR

IN ZUSAMMENARBEIT MIT

**EURAC**  
research


Das Stich-Besagen wird angesehener, aber auch schneller, was wiederum die Gefahr von Verkehrsunfällen erhöht.

**M**obilität bestimmt unseren Alltag, in der Stadt und auf dem Land, als Einzelwahrer, Tourist und Wirtschaftstreibender. Sie definiert Landschaften, im Positiven wie auch Negativen. Deshalb muss sie uns wichtig gelassen sein.

Der Begriff Mobilität enthält ein Paradoxon: auf der einen Seite steht er für Dynamik, Beweglichkeit, Geschwindigkeit, auf der anderen ist er an Infrastrukturen gebunden, die den Verkehr erst ermöglichen. Autos und Bahnen haben relativ primitive Strukturen, die dennoch hohe Sparten hinterlassen. Mobilität beruht also auf Landschaft, auch im negativen Sinn. Sie steht einem Eingriff in die Landschaft nachdrücklich und ultimativ entgegen.

Es liegt auf der Hand, dass die Landschaftsplanung immer auch eine integrative Planung ist. Sie kann nicht von der Stadtplanung oder von Mobilitätsplanungen isoliert sein und umgekehrt. Und dennoch: wer diese Straßen mit hohen Verkehrsleistungen realisiert, an die Wohngebiete angeschlossen.

Eine integrierte Planung darf nicht vergessen, dass Mobilität auch eine soziale Dimension hat. Die Bewegungen von Menschen entsprechen dem Puls der Stadt. Die zeitliche Abfolge des Verkehrsflusses, seine Konzentration und Intensität bestimmen das Verkehrsnetz. Letzteres hängt von der Konzentration und den unterschiedlichen Be-

wegungskategorien ab, sei es umfassen Name als auch alterbestimmter Natur: Kinder, Mütter, ältere Menschen, Touristen, Studenten usw.

Möht denken wir bei Mobilität an Autos oder Bahnen, aber Infrastruktur sind es Straßen oder Schienen. Selbster denken wir an Flughäfen, Tunnel, Brücken oder Bahnhöfe.

**Mobilität fördert die Tourismuswirtschaft. Aber nur, wenn die Eingriffe in die Landschaft nachhaltig geplant sind.**

Lothar Scharf

Auch diese Strukturen können innerhalb eines Territoriums von Infra-Strukturen sein. Sie bewegen sich im Guten und Schlechten unsere sensible Landschaft. Ein Beispiel für einen massiven Eingriff in die Landschaft ist der Bau der Rosenwasserbahn. Wir können der landschaftlichen Veränderung aber auch täglich selbst beobachten: dort wo Straßen erweitert, neue Zeile und Ausfahrten oder Kontroversen gebaut werden. Derartige Maßnahmen können zwar für eine flüssigere, aber auch schädliche Mobilität. Auf den ersten Blick fördert dies die Tourismuswirtschaft.

Der Zugang zu entlegenen Tälern wird möglich, aber zu welchem Preis? Und ja, das Fahren wird angesehener aber auch schneller, was wiederum die Gefahr von Verkehrsunfällen erhöht.

Welches ist der nachhaltige Kompromiss, der den Bedürfnissen der Anwohner der Güte und des Wohlergehens gleichschmeckend Rechnung trägt? Die Mobilität bestimmt die Wirtschaft. Erhöhte Zugänglichkeit bedeutet Steigen des Lebensstandards, bedingt gleichzeitig aber auch einen qualitativen Anstieg der Anforderungen und technischen Diversifikationen, was wiederum eine Anpassung der Siedlungsstruktur erfordert.

Werden sich Eingriffe in die Landschaft auf lange Zeit gerechnet nicht auch negativ auf die Tourismuswirtschaft auswirken? Industrie- und Handelszentren haben die elementare naturräumliche Perspektive von Siedlungen verändert. Auch das sind das Herkömmliche unserer Wirtschaft und unsere Unternehmerrate, und sie funktionieren dank des mobilen Infrastrukturnetzes, das sie über ganz Territorien hinweg verbindet. Industrie- und Handelszentren sind die Verkehrsnetze unserer Dörfer, Flecken, die nicht mehr aus der

Landschaft wegzuräumen sind.

Bedienen derartige Landschaftsbilder nicht auch unsere Touristen?

Die Wirtschaftlichkeit einer Region hängt von dem Mobilität ab. Die strategische Entscheidung für die Anordnung eines Handels- und Einkaufszentrums hängt unmittelbar von den ungleichen Infrastrukturen ab. Wie weit entfernt liegt die Anwohner oder Schichtarbeit? Gibt es ausreichend Parkplätze? Infrastrukturen wie diese bringen einen großen Marktwert, den das Stadtnetz mit ihren engen Straßen und Gassen nicht haben.

**Mobilität steht immer ein Kompromiss sein, der den Bedürfnissen der Anwohner, der Gäste und des Wärmehaltigen gleichschmeckend Rechnung trägt?**

Lothar Scharf

Die Händler und Dienstleister kleinerer Siedlungsformen werden nur schwer neben dem Massen bestehen können. Doch auch hier wird die Mobilität entscheiden, ob die Stadt wächst oder verkleinert. Die Mobilität ist in der Lage das städtische Gleichgewicht zu verlagern, anzunehmen

des einen Stadtraum, zum

Nachteil des anderen. Eine Möglichkeit den Tourismus zu lockern besteht darin, bestehende Infrastrukturen zu verbessern und in die Qualität des öffentlichen Transportes zu investieren. Die Aufwertung der Bahnnetze, wie es in Venedig geschehen ist und was im Potenzial besteht, hat die Mobilität der Pendler, Arbeiter, Studenten und Touristen verbessert. Zeitgleich hat man mit der Wiedergewinnung der Bahnhöfe einen schönen Mehrwert geschaffen. Vergleich sollte man derartige Infrastrukturen auch bezüglich der öffentlichen Orte der Begegnung und Sozialisierung planen und nicht einfach nur als Durchgangspunkte.

Infrastrukturen für die Mobilität und Urbanität: das Aufbauen der Bahnhöfe und Bahnhöfe aus dem 18. Jahrhundert, die meist in der Stadtnetze angeordnet sind, ermöglichen es heute, ein wichtiges Axiom für die Stadtplanung aufzufassen: Die Einzelwohngebiete, Gemeinde, Provinz und die städtische Ebene sind nun aufeinander bezieht. Nutzung, Siedlungsstruktur eines Arealen bestimmen, das von seiner Größe und seinem Potential her für die Zukunft herausentscheidend sein wird. Und auch hier wird der Verlust der Verkehrsbestin-

## Visionen für die Mobilität

men wie das urbane Geflecht geschaffen sein wird.

Die Verkehrsbedingen zur Mobilität des Infrastrukturen der Urbanität sie alle bestimmen der urbanen Raum, wie Landschaft gestaltet und letzten Endes auch die Wirtschaft. Mobilität bedarf also in erster Linie Visionen und diese wiederum müssen integrativ und multidimensional sein. Zu diesem Anlass organisiert die Stiftung der Architekten, Raumplaner, Landschaftsplaner und Denkmalpfleger der Provinz Bozen einen Konferenzzyklus mit dem Titel: Visionen für die Mobilität. Neben Informationen hierzu erhält die Stiftung Tel. 0471-381751 - www.architekturbozen.it

Lothar Scharf  
 Präsident der Stiftung der Architekten, Raumplaner, Landschaftsplaner und Denkmalpfleger der Provinz Bozen

## NOTIZBLOCK

**Visionen für die Mobilität** im Programm der Kulturstiftung der Stiftung der Kantone der Architekten, Raumplaner, Landschaftsplaner, Denkmalpfleger der Provinz Bozen, jeweils am 18.08 Uhr in der Zentrale des Bahnhofs Bozen.

18.10.2008 Das Bahnhofsnetz: wo gibt welche Kriterien vor?

22.10.2008 Bozen 2020: welche Visionen zur Verkehrs- und Mobilitätsplanung?

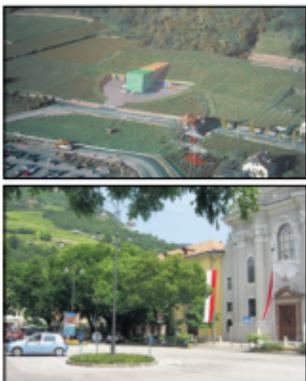


Bild oben: Wohnbaukonzept der Architekten Delfino/Alonso-Kaldewey für die neue Kelleri Bozen in Merano; Bild unten: Verkehrsnetz Gröner Platz

## Gries – ein städtebaulicher Pflegefall

Schon lange ist die Verbesserung der Kelleri Bozen geplant. Ein Architekturbüro hat nun die Lösung für einen Ausbau in Merano erbracht. Dadurch werden sich gute Möglichkeiten für eine Verbesserung der Wohn- und Verkehrsfunktionen in Gries.

Die fast einen Kilometer lange Freizeitanlage mündet in dem Gröner Platz, einem der schönsten Plätze in Merano. Gegenüber einer Zeile aus Stadthäusern mit der engen Straße führt der Kelleri Bozen. Dieser bietet sich der architektonische Mittelpunkt von Gries dar: die Wohngebiete mit der Barockfassade dem Prunkbau des Gröner Platzes. Der Blick von oben zeigt, dass das ehemalige ländliche Gries fast nur um Unvollkommenheit zersiedelt worden ist. Gries ist heute eine bevorzugte Wohnlage, deren Qualität aber verbessert werden kann. Dazu gehört, dass einen weiteren Freizeitanlagen in der Villenkolonie unterhalb der Griesbachstraße, die den Barockbau des Prunkbaus des Gröner Platzes. Der Blick von oben zeigt, dass das ehemalige ländliche Gries fast nur um Unvollkommenheit zersiedelt worden ist. Gries ist heute eine bevorzugte Wohnlage, deren Qualität aber verbessert werden kann. Dazu gehört, dass einen weiteren Freizeitanlagen in der Villenkolonie unterhalb der Griesbachstraße, die den Barockbau des Prunkbaus des Gröner Platzes.



Gries von der Kelleri Bozen aus gesehen des Wohnplatzes.

stetigwährend stützenden Gröner Platz. Absolute Höhenverhältnisse sind geostriert Parkplätze und eine deutliche Einschränkung der Fahrbahnen als Schlüsselwort über den Moränen Weg in Richtung Merano ist hier die verkehrsmässige Aufgabe nach der Verkehrsüberführung sollte

eine angemessene Gestaltung der Platzoberfläche und eine Ergänzung der großen Einzelhäuser in Angriff genommen werden. Zu den verkehrsmässigen Maßnahmen gehört auch die Ausgestaltung der Kelleri Bozen. Durch die Vereinigung der beiden Kelleri Bozen und St. Magdalena haben

sich der Anlieverkehr und die Einwirkungen der Gütervergabe auf umstrukturiert. Eine Verlagerung der Kelleri bringt nicht nur für den Anlieverkehr, sondern begünstigt auch die notwendige städtebauliche Umstrukturierung der Ortsmitte und des Gröner Platzes. Gries ist kein landschaftlich geprägter Dorf mehr sondern ein gebührender Wohnort, in dem die Einwirkungen dieses Industrie- wie der Kelleri Bozen empfindlich stehen. Das jetzige Kelleri Bozen ist nicht mehr ein zentraler Wohnstandort direkt an öffentlichen Verkehrsmiteln - zusätzlicher Qualitätsverlust wird vermeiden. Die Ausgestaltung der Kelleri Bozen würde Gries weiter in ein urbanes Wohngebiet mit hoher Qualität ohne weiteren Kulturgrund in Anspruch zu nehmen. Gleichzeitig kann der Gröner Platz verkehrsmässig und seine Bedeutung entsprechend neu gestaltet werden - als kleinen Wohn- und Verkehrsstandort hier eng zusammen.

Andreas Gottlieb Hagen-poi