

Visionen für die Mobilität

Ist unsere Politik bereit, zur Lösung großer Planungsaufgaben wie Bauleitplan, Mobilitätsplan und Masterplan für das Bahnhofsareal Bozen eine gemeinsame Strategie zu verfolgen? Wie können wirtschaftliche, soziale, urbanistische Aspekte miteinander vernetzt werden und einander aufwerten?

Ziel der Gesprächsabende „Visionen für die Mobilität“, welche die Kulturgruppe der Stiftung der Architekten in den letzten drei Monaten organisiert hat, war es, unterschiedliche Entscheidungsträger in Sachen Mobilität an einen Tisch zu bekommen, und durch ein öffentliches Gespräch gemeinsame für alle vertretbare Lösungsansätze zu erarbeiten.

Städte - kleine wie große - werden vor allem durch äußere Einflüsse geprägt. Der innerstädtische Mobilitätsplan muss folglich immer auch überregionale Bewegungen in Betracht ziehen. Damit die Bewegungen innerhalb der Stadt flüssig ablaufen, müssen sie auf die „Zeiten der Stadt“ abgestimmt sein: d.h. die Öffnungszeiten der Schulen, der Büros usw. müssen sei es mit jenen von Geschäften und öffentlichen Einrichtungen stimmig sein, als auch mit jenen der öffentlichen Verkehrsmittel. Nur so kann der private Verkehr verringert und die Lebensqualität einer Stadt verbessert werden.

Im Zuge der Gesprächsabende wurde gefordert, dass das öffentliche Grün und der öffentliche Raum als tragende Struktur der Stadt- und Infrastrukturplanung zu sehen sei. Anhand des „Barranco de Santos“, eines Projekts des Architekten Palerm in Teneriffa, wurde anschaulich gemacht, wie ein eigentlich trennendes Element - das Bett eines ausgetrockneten Flusses, das die Stadt auf natürliche Weise in zwei Teile teilte - durch einfühlsame Anpassung an die Gegebenheiten und Eigenheiten der Landschaft zu einem verbindenden Element werden kann.

Aspekte wie diese sind besonders in einer Region wie der unseren zu beachten, deren Wirtschaft auf eine intakte Landschaft gründet.

Einerseits wurde aufgezeigt, welche Schritte die Landesverwaltung bereits auf dem Weg zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) unternommen hat (Vinschger und Pusterer Bahnlinie samt Wiederinbetriebnahme von Bahnhöfen, Einführung des Südtiroltakts und Ankauf von neuen Zügen), andererseits wurde darauf hingewiesen, dass man das Verkehrsproblem nicht durch den Bau von neuen Verkehrswegen in den Griff bekommen kann, sondern nur durch das Vermeiden von Verkehr. Unser heutiges Verkehrsverhalten ist nicht nur belastend für die Umwelt sondern oft auch unwirtschaftlich.

Die Professoren Bertolini und Pucci, die in Amsterdam, Antwerpen, Berlin, Lion für bedeutende Stadterneuerungsprojekte zuständig sind, zeigten anhand von konkreten Beispielen all jene Aspekte auf, die bei einer Neugestaltung einer zentralen Fläche, wie beispielsweise dem Bozner Bahnhofsareal, berücksichtigt werden müssen: Soll die Mobilitätsplanung

nachhaltig sein im Sinne eines vernetzten ÖPNV, werden neue Schwerpunkte in der Stadt geschaffen oder vorhandene aufgewertet, verlangt dies integriertes Denken und koordiniertes Handeln, das neue technische Möglichkeiten ebenso beinhaltet wie neue Institutionen (z.B. Private Public Partnership).

Es wurde auf das Risiko aufmerksam gemacht, eventuell zwischen einer großzügigen Verkehrsplanung, die langfristige Perspektiven beinhaltet, und der Realisierung einiger kleinerer Eingriffe, die als Folge von wirtschaftlichem Interessensdruck realisiert wurden, wählen zu müssen. Negative Folgen zeigten jene Planungen, die eine einseitige tertiäre Nutzung vorsahen oder in zu kurzen Zeiten durchgezogen worden sind.

Prof. Secchi und die Architektin Viganò, die einige internationale Wettbewerbe zur Umgestaltung von ganzen Stadtvierteln gewonnen haben, erklärten dass ein Einbeziehen der Bürger in diese Planungsprozesse erst dann Sinn mache, wenn klar definierte Szenarien aufgezeigt würden. Die beiden hatten die Wettbewerbe gewonnen, weil sie an Stelle eines fertigen Projekts unterschiedliche Möglichkeiten aufgezeigt hatten, mit allen Vor- und Nachteilen, den wirtschaftlichen Aspekten und verschiedenen Ausbaustufen. Die Experten rieten, bei Planungsprozessen in der Größenordnung des Bozner Bahnhofsareals eine große Flexibilität für zukünftige soziale und wirtschaftliche Veränderungen vorzusehen.

Die Studie zu einer möglichen Entwicklung Bozens, welche der Unternehmerverband in Auftrag gegeben hatte, spricht sich gegen eine gemischte Verwendung der Produktionszone in Bozen Süd aus. Sie geht nämlich davon aus, dass die dort noch ansässige Schwerindustrie nicht mit Wohnfunktionen in Einklang gebracht werden kann. Die Studie sieht eine Verlegung der Autobahn in den Berg vor, wie auch den Bau einer Untergrundbahn unterhalb der Drususstrasse.

Hinsichtlich des zentralen Themas Bahnhofsareal wurde darauf hingewiesen, dass eine Verlegung des Bahnhofs Richtung Eisack diesen für den Benutzer uninteressant mache. In anderen europäischen Städten würden die Bahnhöfe im Stadtzentrum zu sozialen Treffpunkten mit modernen Funktionen ausgebaut. Dieser Aussage schloss sich auch Ing. Scagliori von der RFI an, der sich im Gegenzug für die Überlassung der nicht mehr benötigten Flächen einen schlanken, modernen Bahnhof erwartet.

Es wurde auf die Bahnlinie mit den dahinterliegenden Gebäuden als Barriere hingewiesen, die auf alle Fälle durchbrochen werden müsse, um die beiden Stadtteile zusammenzufügen.

Die Diskussionsrunden „Visionen für die Mobilität“ haben Vertreter aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Planung gemeinsam über die Zukunft Bozens diskutieren lassen. Ein erster Schritt in Richtung nachhaltige Stadtentwicklung ist getan, weitere sollen folgen.

Die Kulturgruppe der Stiftung der Kammer der Architekten

Bildtext Bozen bei Nacht: