Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.
http://www.ub.tuwien.ac.at

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology.
http://www.ub.tuwien.ac.at/eng

TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN

DIPLOMARBEIT

Bahnhof Bozen

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs

unter der Leitung

Manfred Berthold

Prof Arch DI Dr

E253

Architektur und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung von

Fabian Ladurner

0426948

Hermanngasse 27/17, 1070 Wien

Wien, am _____ _____

Abstract

Durch die Auflassung und Verlegung verschiedener Wartungseinrichtungen und Anlagen für den Güterverkehr, werden große Flächen des Bahnhofsareals in unmittelbarer Nähe zur Bozner Altstadt frei und stehen für eine Nachnutzung zur Verfügung.

Dieser Entwurf sieht die Errichtung eines neuen Bahnhofs für Bozen als intermodales Mobilitätszentrum vor. Unter Beibehaltung der strategischen Funktion des denkmalgeschützten Bestandsgebäudes überspannt er als Brückenbauwerk die Zuggleise und verbindet die Altstadt mit dem Stadtviertel Bozner Boden. Er erleichtert das Umsteigen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und fördert eine nachhaltige Mobilität. Der Bahnhof ist dabei aber nicht nur Verkehrsbauwerk, sondern als Teil des Stadtraumes auch sozialer Ort. Der modulare Aufbau erlaubt eine hohe Flexibilität in der Nutzung und macht das Gebäude für zukünftige Anforderungen anpassbar.

Zudem werden Strategien für eine durchlässige Gestaltung der Bahntrasse und für eine Vernetzung der Stadtteile aufgezeigt. Voraussetzungen für eine urbane Wiedergewinnung des Bozner Bodens werden geschaffen.

Various maintenance facilities and sites dedicated to freight transportation of Bolzano's railway station will be closed down or relocated in the near future. These newly free areas, situated in close proximity to the historic center, become available for new purposes.

This project presents the establishment of a new railway station for Bolzano in the form of an intermodal mobility center. The new station, maintaining the strategic character of the historic building, forms a bridge and extends over the platforms. Thus, it connects the historic center to the district Piani. It also facilitates the transfers between different means of transports, and at the same time promotes a more sustainable mobility. The railway station is thereby to be considered not only as a transportation facility, but also as a social place within the urban space. The modular structure enables a high flexibility in its use, and makes the building adaptable to future requirements.

Furthermore, this project points out strategies to set aside the barrier effect of the railway lines and to reconnect the different parts of the town. It also establishes a basis for an urban recovery of the district Piani.

Fabian Ladurner

Bahnhof Bozen

Bolzano railway station

ein Entwurf für ein neues Bahnhofsgebäude in Bozen als intermodales Mobilitätszentrum im innerstädtischen Kontext

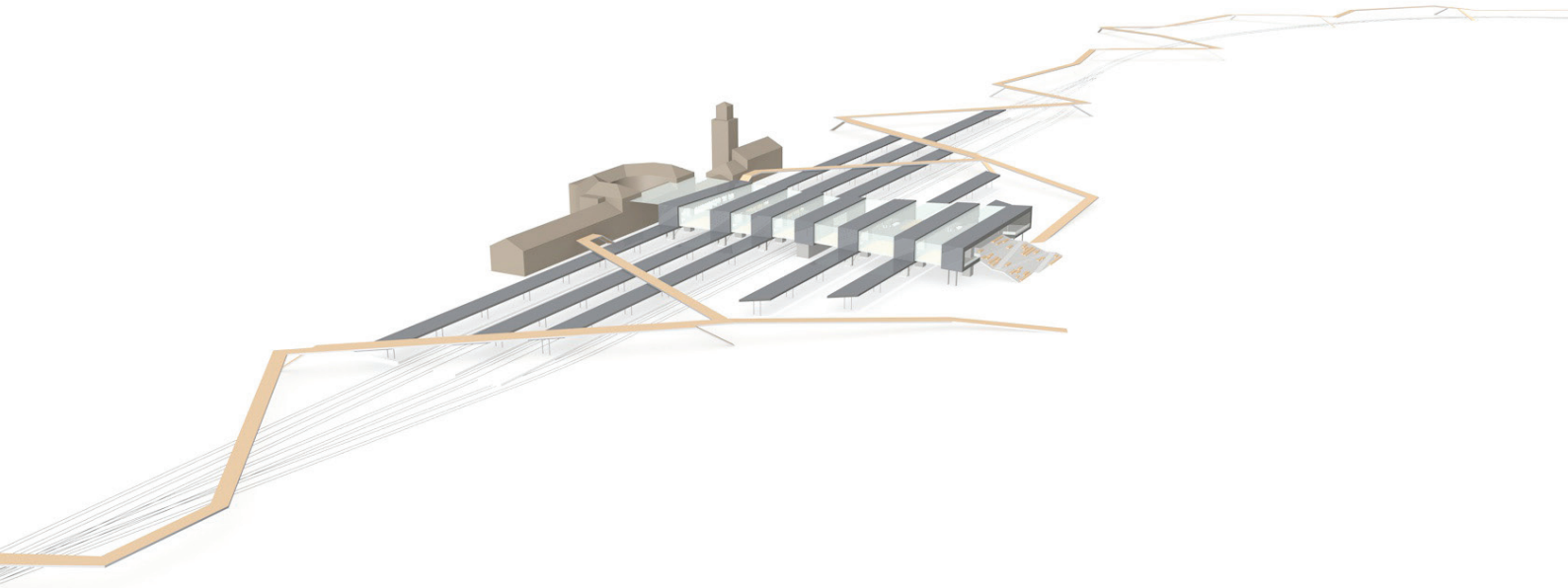


Abb. 01 (Titelseite) Entwurf für einen neues Mobilitätszentrum

Inhaltsverzeichnis

Einleitung . . . 9

Analyse

1. Einführung: Die Stadt Bozen und ihr Bahnhof . . . 11
1.1. Die Stadt Bozen . . . 11
1.2. Bozen als regionale und internationale Mobilitätsdrehscheibe . . . 12
1.3. Das bestehende Bahnhofsgebäude . . . 15
2. Exkurs: Der Bahnhof in der Stadt . . . 21
3. ARBO Wettbewerb . . . 22
3.1. Das Siegerprojekt . . . 23
4. Ein neuer Bahnhof für Bozen: Anforderungen . . . 24
4.1. Städtebauliche Voraussetzungen . . . 24
4.2. Mobilitätszentrum . . . 30

Konzept

5. Sieben Punkte für Bozen . . . 33
6. Städtebauliches Konzept . . . 33
6.1. Brückenbahnhof . . . 34
6.2. Highline . . . 34
6.3. Grünraumkonzept . . . 36
6.4. Urbane Wiedergewinnung . . . 37
7. Räumliches Konzept . . . 38
7.1. Modulares System . . . 40
8. Nutzungskonzept . . . 41
8.1. Photovoltaikdächer . . . 41

Entwurf

9. Lageplan . . . 44
9.1. Highline . . . 46
10. EG - Bahnsteigebene . . . 48
11. OG - Empfangshalle . . . 50
12. Schnitte . . . 52
13. Ansichten . . . 54
14. Statisches Konzept . . . 56
15. Renderings . . . 57
16. Modellfotos . . . 59
16.1. Städtebauliches Modell 1:2000 . . . 59
16.2. Modell 1:500 . . . 63
17. Flächenaufstellung . . . 68
Quellenverzeichnis . . . 72

Einleitung

Im Zeichen einer angestrebten Mobilitätswende, hin zu einer ressourcenschonenden aber gleichzeitig effizienten und komfortablen Mobilität, erlebt die Bahn derzeit in ganz Europa einen Aufschwung. Neben einer Beschleunigung der Strecken, Modernisierung der Zuggarnituren, Verbesserung der Anbindungsmöglichkeiten, muss eine Attraktivierung der Bahn vor allem auch über die Bahnhöfe und deren urbanes Umfeld passieren.

Auch das Areal des Bahnhofs Bozen ist derzeit im Fokus städtebaulicher Entwicklungen. Durch die geplante Auflassung bzw. Verlegung verschiedener Wartungsanlagen und Einrichtungen für den Güterverkehr, sowie eine einschneidende Reduzierung des Gleiskörpers werden wertvolle Flächen in unmittelbarer Nähe zum Stadtzentrum frei, die für eine Nachnutzung zur Verfügung stehen. Allerdings ist dieser Bereich durch die Bahntrasse von der Altstadt und dem restlichen Stadtgebiet abgeschnitten. Lösungen für eine bessere Anbindung sind gefragt.

Das Bahnhofsgebäude selbst besitzt durch seine unmittelbare Nähe und Anbindung zur Altstadt ein hohes städtebauliches Potenzial. Das denkmalgeschützte Gebäude stellt neben seiner architektonischen Qualität auch einen großen Erinnerungswert für Gemeinde Bozen und die Bevölkerung dar. In seiner Funktion kann es allerdings den Anforderungen eines hoch frequentierten internationalen und regionalen Verkehrsknotenpunktes nicht mehr gerecht werden.

In dieser Arbeit soll ein neues Bahnhofsgebäude für Bozen entwickelt werden, das als intermodales Mobilitätszentrum das Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln erleichtert, den nichtmotorisierten Verkehr fördert und mehr Reisende und Pendler zum Umsteigen auf die Bahn und den öffentlichen Verkehr bringt. Ziel ist es aber nicht nur einen effizienten Verkehrsknotenpunkt zu schaffen, sondern auch den Bahnhof als sozialen Ort zu etablieren. Dabei ist es wichtig auch das denkmalgeschützte Bestandsgebäude in den Entwurf mit einzubeziehen.

Zudem sollen Strategien für eine bessere Anbindung des „hinter“ der Bahntrasse gelegenen Stadtteils „Bozner Boden“ gefunden, und Voraussetzungen für eine zukünftige städtebauliche Entwicklung dieses Gebietes geschaffen werden.

Der Entwurf orientiert sich grob an den Vorgaben des 2010-2011 unter dem Namen „ARBO“ stattgefundenen städtebaulichen Ideenwettbewerbs.

Analyse

1. Einführung: Die Stadt Bozen und ihr Bahnhof

1.1. Die Stadt Bozen

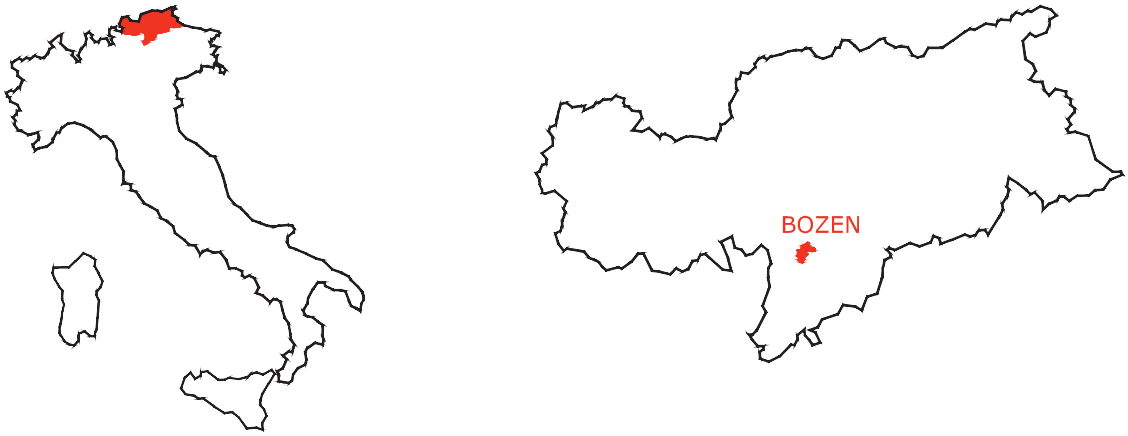


Abb. 02 Geografische Lage Südtirols und Bozens

Die Stadt Bozen ist Landeshauptstadt der Autonomen Provinz Bozen - Südtirol in der norditalienischen Region Trentino-Südtirol. Bozen ist Sitz der Südtiroler Landesregierung und des Landtags und zahlreicher öffentlicher Ämter der Landesverwaltung.

Die Gemeinde Bozen hat ca. 106 000 Einwohner. Etwa drei Viertel davon sind italienischsprachig, ein Viertel ist deutschsprachig. Durch diese Bikulturalität erhält Bozen eine wichtige Bedeutung als Bindeglied im Zusammentreffen des deutschsprachigen und italienischsprachigen Kultur- und Wirtschaftsraums.

Nach dem 1. Weltkrieg wurde Bozen als norditalienischer Industriestandort gefördert. Nach wie vor ist die Industrie ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für die Stadt.

Ein zweiter bedeutender Wirtschaftsfaktor ist der Tourismus. Als touristische Highlights gelten neben der Altstadt das Südtiroler Archäologiemuseum („Ötzimuseum"), der Dom oder der Chirstkindlmarkt.

Bozen hat sich auch als überregionaler Messestandort etabliert. Im Süden Bozens befindet sich das Messezentrum, das über den Haltepunkt „Bozen Süd" der Bahnstrecke Meran-Bozen an das Stadtzentrum angebunden ist.

Seit 1998 ist Bozen Universitätsstadt. Die „Freie Universität Bozen", bietet für über 3 000 Studierenden dreisprachige Studiengänge in Deutsch, Italienisch und Englisch.

Das Herz der Stadt bildet der mittelalterliche Kern der Altstadt rund um die Laubengasse. Das Zentrum ist großteils verkehrsberuhigt und bietet ein sehr lebendiges Stadtleben mit florierenden Geschäften und zahlreichen Cafés und Restaurants. Bozen hat es verstanden, große Einkaufszentren auf der grünen Wiese zu verhindern, dafür aber den Einzelhandel im Stadtzentrum zu fördern.

Abb. 03 Die Laubengasse als belebte Einkaufsstraße in der Bozner Altstadt

1.1.1. Verkehr

Der öffentlicher Stadtverkehr erfolgt vor allem über Buslinien, die von der SASA SpA-AG betrieben werden. Zudem ist Bozen über zahlreiche Regionalbusse mit dem Umland vernetzt

Drei Seilbahnen verbinden Bozen mit dem Ritten, Jenesien und Kohlern. Sie sind nicht nur touristisch interessant, sondern bringen auch zahlreiche Pendler in die Stadt. Ab 2017 soll es eine weitere Seilbahn ab Bahnhofsnähe auf den Virgl geben.

Bozen hat einen sehr hohen Anteil an Fußgängern und Radfahrern, nach Zahlen der Stadt Bozen werden 30% der Wege mit dem Fahrrad zurück gelegt, nur 25% mit dem Auto, was vor allem auf ein gut ausgebautes Radwegenetz mit zu einem großen Teil baulich vom Autoverkehr getrennten Radwegen zurückzuführen ist.

Der modal Split gestaltet sich folgendermaßen:

zu Fuß	31%
mit dem Fahrrad	30%
mit öffentlichen Verkehrsmitteln	9%
mit dem Auto	25%
mit dem Motorrad/Anderem	5%

(Quelle: *„Bozen 2015 - Die Stadt in Zahlen“*, Daten von 2012)

1.2. Bozen als regionale und internationale Mobilitätsdrehscheibe

Durch seine geografische Lage ist Südtirol mit seiner Landeshauptstadt Bozen nicht nur kulturelles und sprachliches, sondern, vor allem über die Brennerachse, auch verkehrstechnisches Bindeglied zwischen Norden und Süden. Neben dieser internationalen Bedeutung, ist Bozen auch Hauptverkehrsknotenpunkt für zahlreiche regionale Verbindungen.

Internationale Nord-Süd-Achse durch Südtirol und Bozen verbindet Verona mit München und ist Teil der Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin-Palermo, die sich teilweise noch im Ausbau befindet.

Regionale Bahnverbindungen führen von Bozen nach Meran, und weiter in den Vinschgau bis nach Mals, sowie über Franzensfeste in das Pustertal nach Innichen und weiter nach Osttirol.

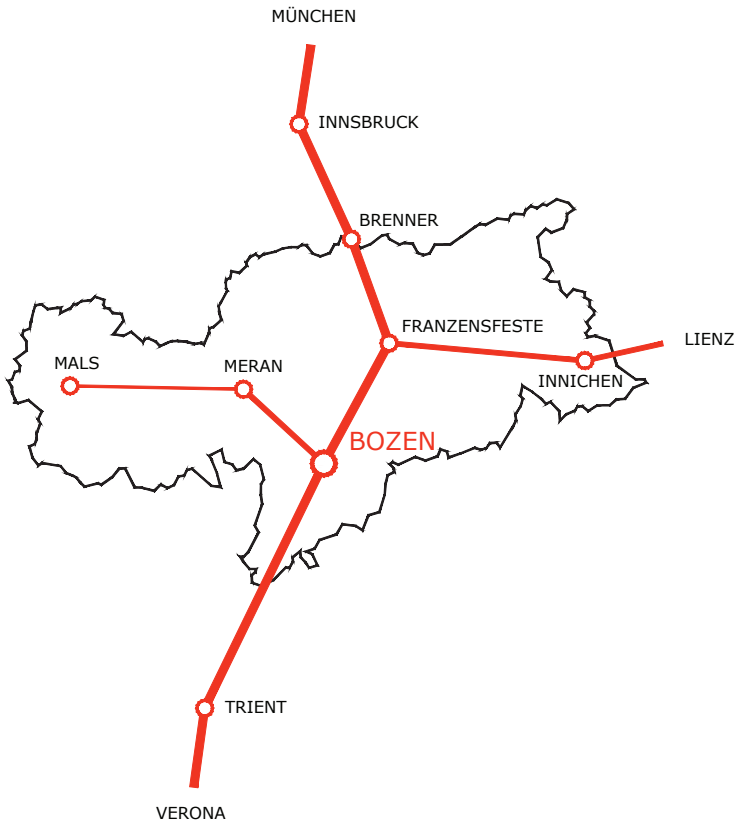


Abb. 04 Bahnverbindungen durch Südtirol

Die Linie Bozen-Meran bedient neben dem Bahnhof Bozen mit zwei weiteren Haltestellen („Bozen Süd“ beim Messegelände und seit 2013 „Bozen Kaiserau“ beim gleichnamigen Wohnviertel) den, in städtebaulicher Entwicklung begriffenen, Süden der Stadt.

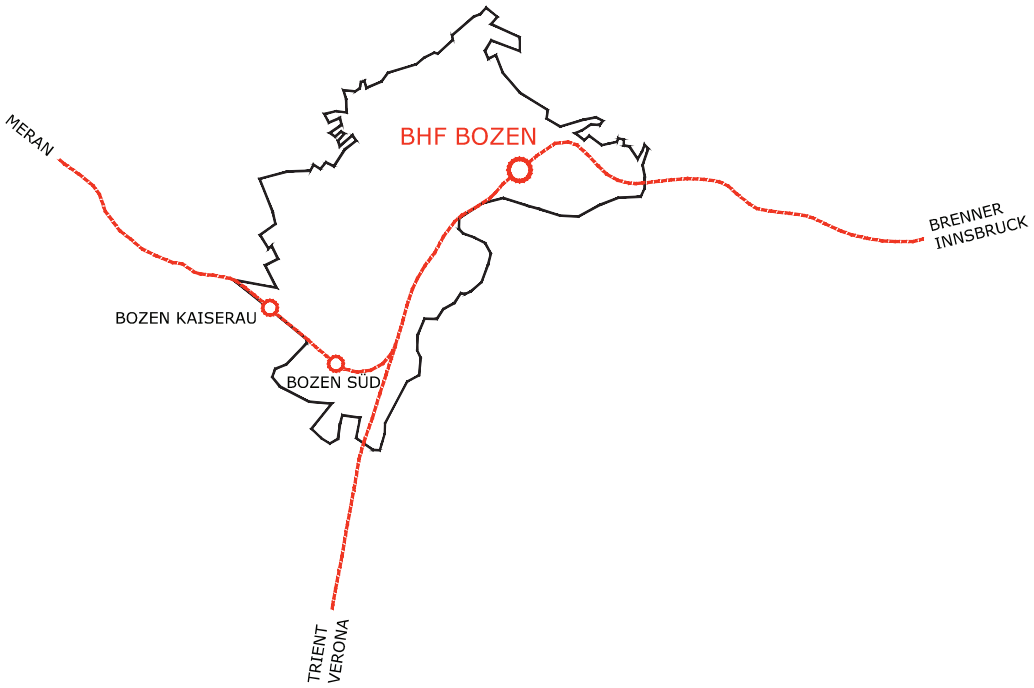


Abb. 05 Verlauf der Bahnstrecken durch Bozen

Südlich des Bahnhofs Bozen zweigt die Strecke Meran-Bozen von der Nord-Süd-Achse ab, der Bahnhof Bozen erfüllt somit die Funktion eines Trennungsbahnhofs.

1.2.1. Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahnwesen in Südtirol

Der Ausbau und die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs hat in Südtirol in den letzten Jahren einen regelrechten Aufschwung erlebt. Mit der Einführung des einheitlichen elektronischen Ticketsystems „SüdtirolPass“ 2012 wurde die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel wesentlich vereinfacht. Ein Gang zum Ticketschalter bzw. -automaten entfällt.

Auch die Infrastruktur wurde massiv ausgebaut. Allen voran die Wiederinbetriebnahme der „Vinschger Bahn“ 2005 gilt als großer Erfolg. Die Bahnverbindung, die Meran mit Mals verbindet und so das Vinschgau-Tal erschließt, wurde, nach ihrer Auflassung durch die italienische Bahngesellschaft FS (ferrovie dello stato italiane) 1991, vom Land Südtirol übernommen und 2005 mit modernen Garnituren und einem völlig neu durchdachten Betriebskonzept wieder aufgenommen. Dazu gehören modern gestaltete Haltestellen, erleichterte Fahrradmitnahme und Zubringerbusse in den einzelnen Ortschaften und Seitentälern.

Die vom Land Südtirol betriebenen „Vinschgerzug“-Garnituren verkehren inzwischen neben den Zügen der FS auch auf den Strecken Meran-Bozen, Bozen-Brenner und im Pustertal und garantieren kürzere Intervalle und eine bessere Vernetzung. Nachdem auf der Linie Meran-Bozen beispielsweise vor einigen Jahren ein durchgehender Halbstundentakt eingeführt wurde, wird bereits ein 15-Minuten-Takt diskutiert. Dafür ist ein zweigleisiger Ausbau der Strecke und eine dreigleisige Südausfahrt für den Bahnhof Bozen vorgesehen.

Abb. 06 Garnitur des „Vinschgerzugs“ im Bahnhof Bozen

Die größte Infrastrukturerweiterung der Eisenbahn in Südtirol ist der Brennerbasistunnel als 55 km langer Eisenbahntunnel für den Personen- und Güterverkehr zwischen Innsbruck und Franzensfeste. Der BBT soll nach heutigem Stand 2026 in Betrieb gehen und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene attraktivieren und den Schwerverkehr auf der Brennerautobahn entlasten. Außerdem soll er einschneidende Verkürzungen bei der Fahrtzeit auch für den Personenverkehr ermöglichen.

In unmittelbarer Nähe zum Bozner Bahnhof ist ein weiteres Tunnelprojekt in Planung. Hier soll für die Strecke Richtung Süden ein Tunnel durch den Virgl gebaut werden. Neben einer optimierten Streckenführung würde er auch die Verbindung Meran-Bozen entlasten.

1.3. Das bestehende Bahnhofsgebäude

Abb. 07 Der bestehende Bahnhof Bozen mit Vorplatz und Uhrturm

1.3.1. Geschichte

Das denkmalgeschützte bestehende Bahnhofsgebäude Bozen wurde in seinem Kern 1859 von der Südbahngesellschaft unter der k. u. k. Monarchie errichtet. Damals noch unter dem Namen Bozen-Gries, bediente er die Strecke Verona-Bozen. Erst 1867 wurde die Brennerbahn eröffnet und somit eine Verbindung nach Innsbruck hergestellt.

Abb. 08 Der historische Bozner Bahnhof 1895

Nach der Annexion Südtirols durch Italien nach dem 1. Weltkrieg und der Machtergreifung des faschistischen Regimes sollte das Land „italianisiert“, und Bozen zu einer italienischen Industriestadt mit 100 000 Einwohnern ausgebaut werden. Im Zuge dessen wurde der Architekt Angiolo Mazzoni damit beauftragt, den bestehenden Bahnhof auszubauen und ihm ein, im Zeichen des Fortschritts, gebührendes Gesicht zu verleihen.

1924-1928 erfolgten Umbau und Erweiterungen, die das heutige Aussehen prägen. Stadtseitig wurde dem Bestandsbau eine klassizistische Säulenfassade vorgeblendet. Der Bezug zur Antike ist bewusst gewählt. Nordöstlich davon entstand ein Uhrturm als „Landmark", eine Symbolik, die man bei mehreren Bahnhofsbauten jener Zeit finden kann. Er ist durch einen eingeschoßigen Verbindungsteil an das Eingangsgebäude angeknüpft. Dadurch wird der Blick vom Bahnhofsvorplatz auf der Panoramablick auf das Rosengartengebirge freigehalten und eingefasst.

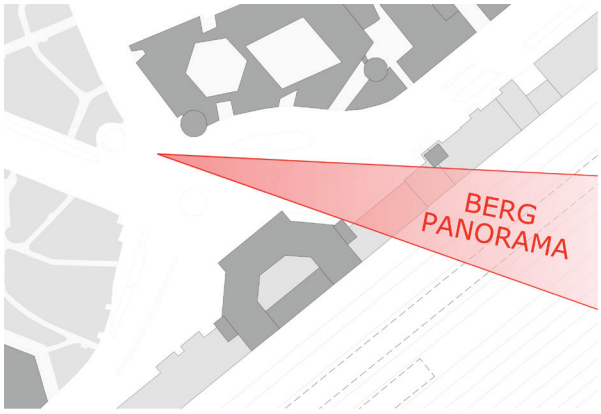


Abb. 09 Blick vom Bahnhofsvorplatz auf das Rosengartenmassiv

Von der lokalen Bevölkerung wurde der Umbau, angesichts ihrer Unterdrückung durch das faschistische Regime, argwöhnisch betrachtet. Aus der heutigen Sicht kann man aber sagen, dass Mazzoni einen Bahnhof geschaffen hat, der durchaus ein hohe architektonische Qualität im Stil der Zeit aufweist, und keinen reinen Propagandabau des Regimes darstellt.

Abb. 10 Bahnhofsfassade von 1928 und Detail

Bereits seit der Annexion Südtirols und dem Aufstieg des Bahnhofs Bozen zum wichtigsten Verkehrsknotenpunkt der Region, und dem zeitgleichen Aufschwung im Eisenbahnwesen, wird eine Verlegung des Bahnhofs für den Güter- und/oder Personenverkehr, oder auch ein Umbau am bestehenden Standort immer und immer wieder diskutiert. Besonders die wertvollen Flächen in Zentrumsnähe, die durch das Bahnhofsareal blockiert werden sind der wachsenden Stadt ein Dorn im Auge. Spätestens in ein paar Jahren könnte es nun soweit sein: verschiedene Einrichtungen für den Güterverkehr und Wartungsanlagen sollen in andere Landesteile verlegt, und der Gleiskörper einschneidend reduziert werden. Die somit frei werdenden Flächen würden für eine Nachnutzung zur Verfügung stehen.

1.3.2. Der Bahnhof heute

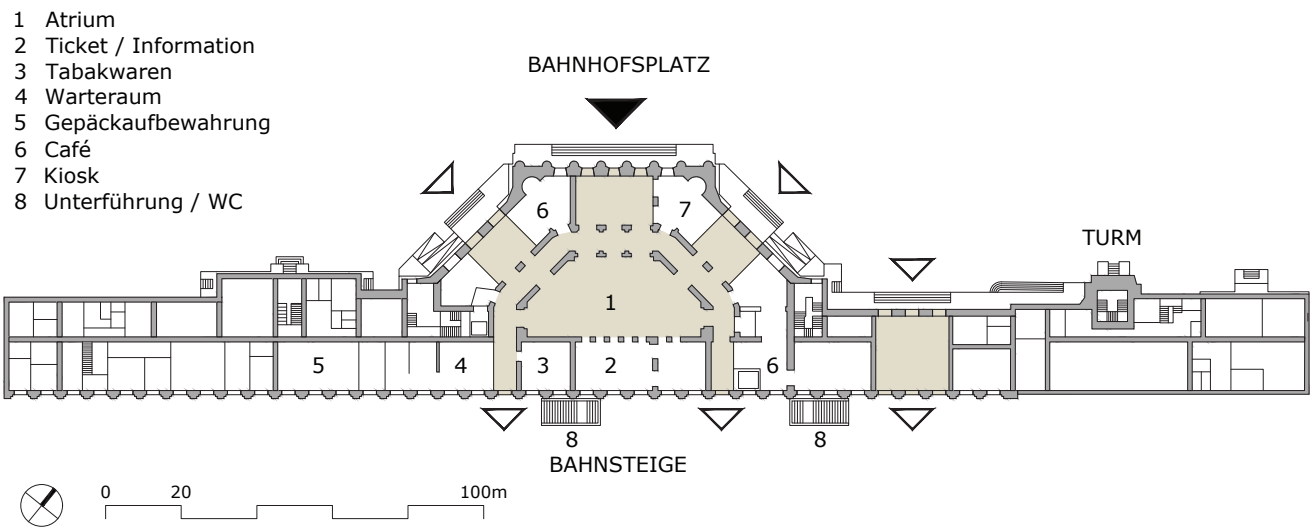


Abb. 11 Grundriss Bestandsgebäude mit den wichtigsten Funktionen 1:1 000

Vom Bahnhofsplatz gelangt man in das Atrium und geht direkt auf Fahrkartenschalter zu. Links und rechts davon gelangt man über zwei schleusenartige Gänge zu den Bahnsteigen. Eine räumliche Anordnung, die nicht mehr zeitgemäß ist. Der Großteil der Fahrgäste muss vor Fahrtantritt kein Ticket mehr kaufen, sondern nutzt Abonnements oder das elektronische Contactless-System „SüdtirolPass“. Ein direkterer Weg zum Zug wäre wünschenswert.

Direkt hinter dem Gebäude befindet sich Bahnsteig 1 und das Stumpfgleis 1a. Über eine verwarloste Unterführung gelangt man zu den übrigen Bahnsteigen.

Abb. 12 Atrium im Bestandsgebäude

Abb. 13 Düstere Unterführung: Erschließung der Bahnsteige

Abb. 14 Blick Richtung Süden: hier soll ein neues Stadtviertel entstehen

Abb. 15 Zugang zu den Zügen: ein schmaler Gang

Abb. 16 Der Bahnhof von Bahnsteig 3

Abb. 17 Der Bestandsbahnhof in seiner Lage hat großes städtebauliches Potential

2. Exkurs: Der Bahnhof in der Stadt

Der Bahnhof in der Stadt erfüllt eine Scharnierfunktion zwischen zwei Sphären: dem internationalen Makrokosmos, den das Bahnnetz erschließt und dem urbanen Mikrokosmos, in den der Bahnhof im Stadtgefüge eingebettet ist. Ein Bahnhofsgebäude bewegt sich im Spannungsfeld zwischen lokaler Identität und Internationalität. Nicht umsonst wurden Bahnhöfe zur Zeit des aufkommenden Eisenbahnwesens im 19. Jahrhundert häufig als „Tor zur Stadt" oder umgekehrt als „Tor zur Welt" bezeichnet. Der Bahnanschluss stellte damals für eine Stadt einen wesentlichen Attraktivitätsfaktor dar. Bahnhofsbauten wurden als prestigeträchtiges Symbol des technischen Fortschritts errichtet.

Damals am Stadtrand errichtet, wurden die Bahnhöfe schnell von den wachsenden Städten umspült und befinden sich heute oft in einer zentralen Lage im Stadtgefüge. Das große Potential, das sich daraus ergibt hat auch eine Kehrseite: Bahntrassen bilden Barrieren, die die Stadt zerschneiden. Es entsteht ein gut angebundenes Gebiet an der „Vorderseite" des Aufnahmegebäudes und ein abgeschiedener Teil hinter den Schienen, der sehr oft nur unzureichend erschlossen ist. Hier sind Lösungen gefragt um Stadtteile besser zu verbinden.

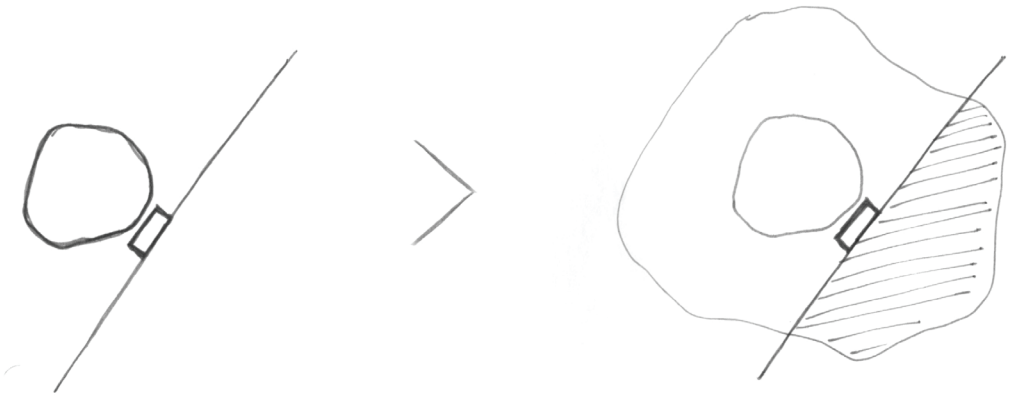


Abb. 18 Die Bahntrasse als trennendes Element einer wachsenden Stadt

Mit dem Aufkommen des Automobils und später der Billigfluglinien verliert der Bahnhof seine strategische Bedeutung in der Stadt. Bahnhofsviertel verkommen zu Un-Orten, zu Krisengebieten, zum Drogen- und Rotlichtmilieu. Die Umgebung des Bahnhofs wird so zur psychologischen Barriere für seine Nutzer.

Bahnhöfe spielen in der städtischen Entwicklung jahrzehntelang ein Schattendasein. Ende des letzten und Anfang dieses Jahrhunderts werden Bahnhöfe häufig zu Erlebnis- bzw. Einkaufszentren umgebaut und die eigentliche Kernfunktion als Verkehrsbau tritt in den Hintergrund.

Inzwischen erlebt die Bahn aber im Zeichen der nachhaltigen Mobilität einen neuen Aufschwung. Durch den Ausbau der Strecken, Verbesserung der Vernetzungen und Umsteigemöglichkeiten, Erneuerung der Zuggarnituren und nicht zuletzt die Modernisierung der Bahnhöfen, hat man das Potenzial sich gegen Auto und Flugzeug durchzusetzen. Man kann von einer Renaissance der Bahnhöfe im 21. Jahrhundert sprechen. Bahnhöfe können sich wieder als Symbol für eine zeitgemäße Mobilität behaupten und als neue urbane Visitenkarte einer Stadt auftreten.

Dabei ist es wichtig, Bahnhöfe nicht als reine Zweckbauten zu betrachten, als Durchgangsorte, die man passiert um zum Zug zu gelangen, sondern als Erweiterung des städtischen Raums, die Aufenthaltsqualitäten bietet und von Reisenden und der Stadtbevölkerung gleichermaßen gerne frequentiert wird.

Ein weiteres großes Potential von Bahnarealen im Zentrum ist das Flächenmanagement. Häufig werden durch die Umstrukturierung von Bahnhofsarealen wertvolle Flächen in zentraler Lage frei, die im Zuge einer urbanen Wiedergewinnung vermarktet werden können, und so die Modernisierung des Bahnhofs mitfinanzieren. Gleichzeitig kann ein attraktives städtebauliches Umfeld geschaffen werden.

3. ARBO Wettbewerb

Zwischen Juli 2010 und Februar 2011 fand ein, von der Gesellschaft Areal Bozen ABZ A.G. ausgeschriebener, städtebaulicher Ideenwettbewerb für die Revitalisierung und Neugestaltung des Bozner Bahnhofareals unter dem Namen „ARBO“ statt.

Abb. 19 Luftbild des Wettbewerbsareals

Der Wettbewerb verfolgt folgende Ziele:

- Lösungsvorschläge für eine Umgestaltung der sich im Eigentum des italienischen Bahnbetriebs „Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.“ befindlichen Flächen und deren urbane Wiedergewinnung. Die Barrierewirkung der bestehenden Bahntrasse soll aufgehoben und das Stadtviertel („Bozner Boden“) in die Stadt eingegliedert werden.
- Vorschlag für die Errichtung eines einheitlichen Mobilitätszentrums, das Bewegungsströme organisiert und die verschiedenen öffentlichen und privaten Verkehrsmittel untereinander vernetzt.
- Umgestaltung und Erneuerung des Zugbahnhofes unter Beibehaltung seiner Anbindung and das historische Stadtgefüge. Das denkmalgeschützte Bestandsgebäude soll erhalten werden.
- Aufzeigen des Zusammenspiels von Grünflächen und bebauten Flächen, sowie von öffentlichen und privat genutzten Flächen auf dem neu zu gestaltenden Areal.

Zum Wettbewerb wurden nach einer Vorauswahl aus 138 Einreichungen zehn Büros zugelassen. Aus neun abgegebenen Wettbewerbsarbeiten ging der Entwurf von „Boris Podrecca Architekten“ aus Wien als Siegerprojekt hervor. Der zweite Preis ging an Arch. G. Marchi, STS, Bologna, der dritte Preis an Stefano Boeri Architetti, Mailand.

Eine Umsetzung des weitergeführten Siegerentwurfs ist geplant, die Vorbereitungen dazu laufen.

3.1. Das Siegerprojekt

Der Entwurf von Boris Podrecca Architekten schlägt eine Verlegung der Bahntrasse Richtung Süden vor. Der bestehende Bahnhof behält seine funktionale und städtebauliche Bedeutung. Der Zugang zu den, in einem Bogen geführten Bahnsteigen erfolgt über ein flächiges Untergeschoß, das mit einer rampenartigen Unterführung das südliche Baufeld erschließt. Auch der Busverkehr wird unterirdisch abgewickelt. Der neu entstandene Raum zwischen Bestandsbahnhof und Bahnsteigen wird als städtischer Platz interpretiert.

Nördlich der umgelegten Bahntrasse entsteht ein neues Viertel mit direktem Anschluss an die Altstadt. Es nimmt die städtebaulichen Strukturen und Dimensionen des umgebenden Bestands auf. Die aufgelassene Bahntrasse wird zu einem Grünraum umgestaltet.

Abb. 20 Das Siegerprojekt von Arch. Boris Podrecca, Lageplan

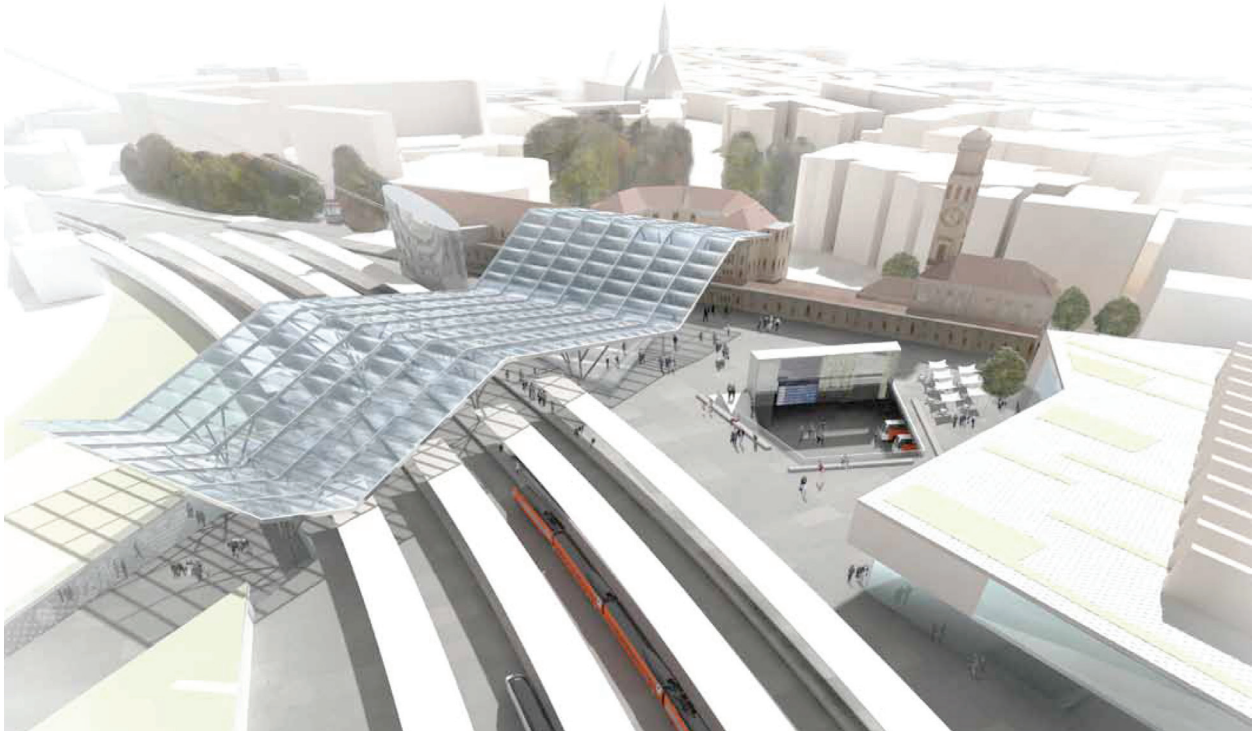


Abb. 21 Das Siegerprojekt von Arch. Boris Podrecca, Rendering

4. Ein neuer Bahnhof für Bozen: Anforderungen

4.1. Städtebauliche Voraussetzungen

Das Bahnhofsareal Bozen liegt im Nordosten Bozens nahe der Altstadt. Das ca. 30 ha große Gelände nimmt große Teile des, zwischen Bahntrasse und dem Fluss Eisack gelegenen Stadtviertels Bozner Boden ein.

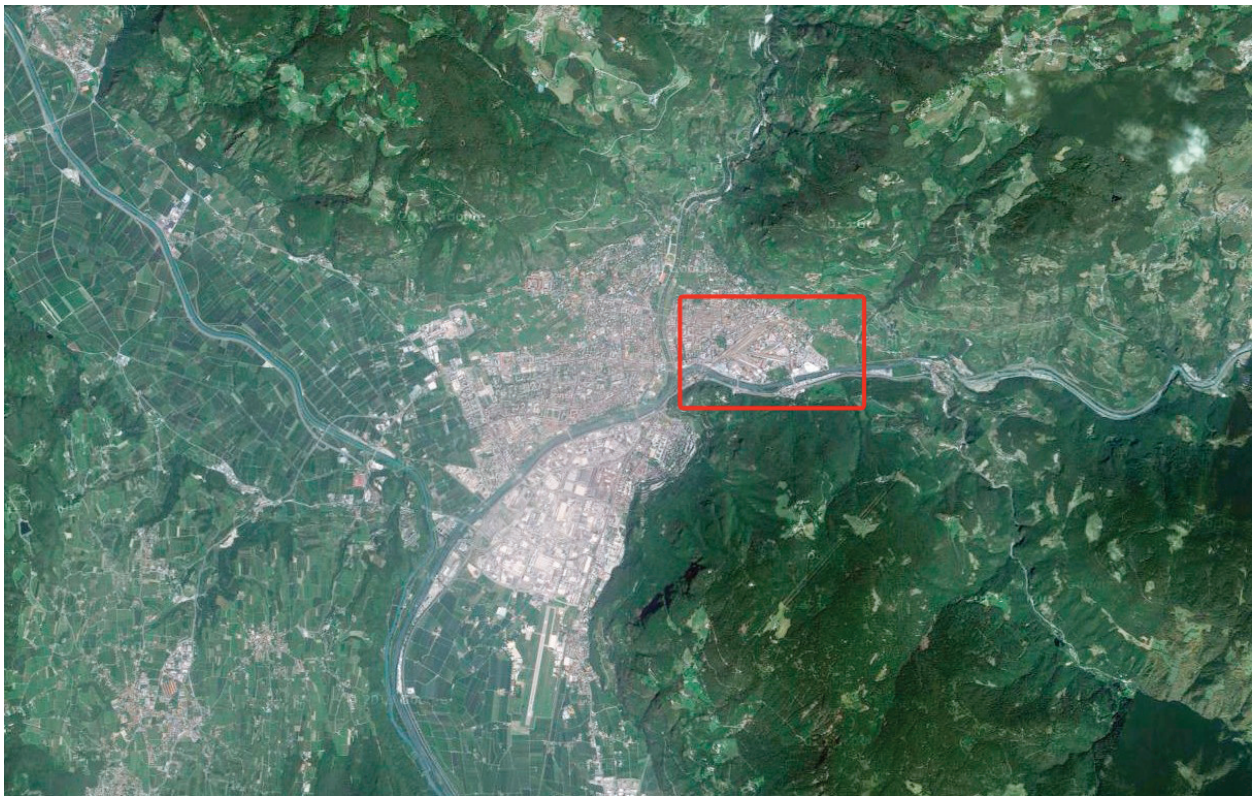


Abb. 22 Satellitenbild: Bozen mit Verortung des Bahnhofsareals

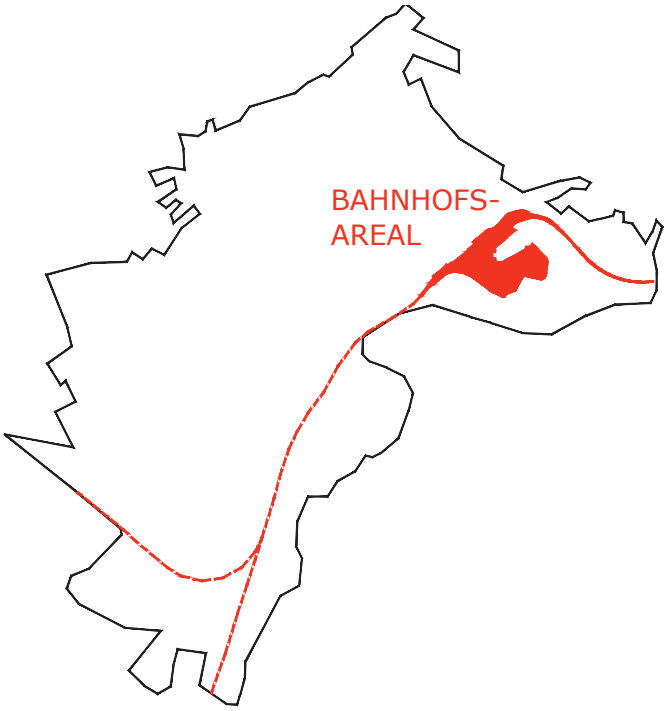


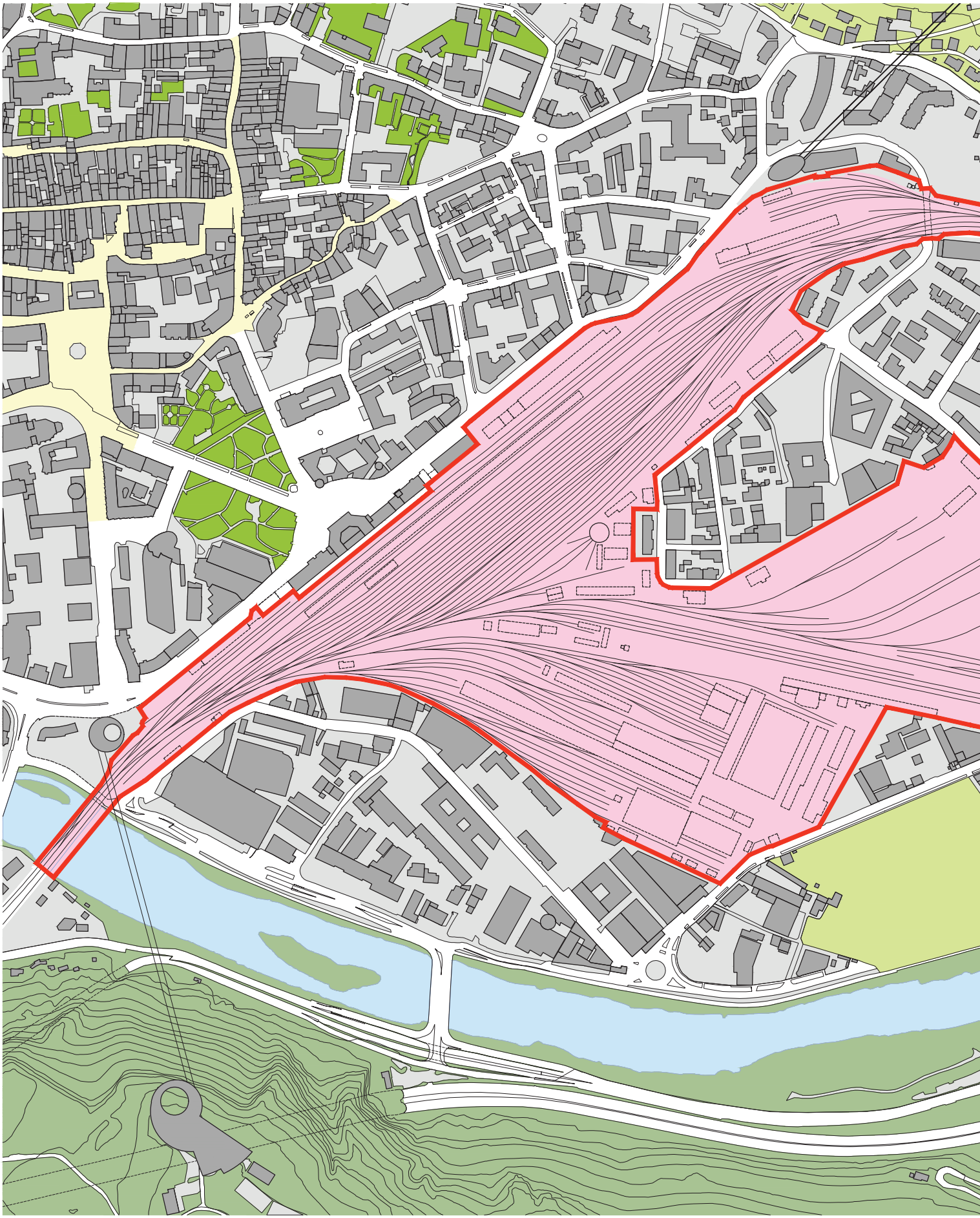
Abb. 23 Situierung des Bahnhofsareals und Bahnlinienführung im Stadtgebiet

Abb. 24 Luftaufnahme Bahnhofsareal

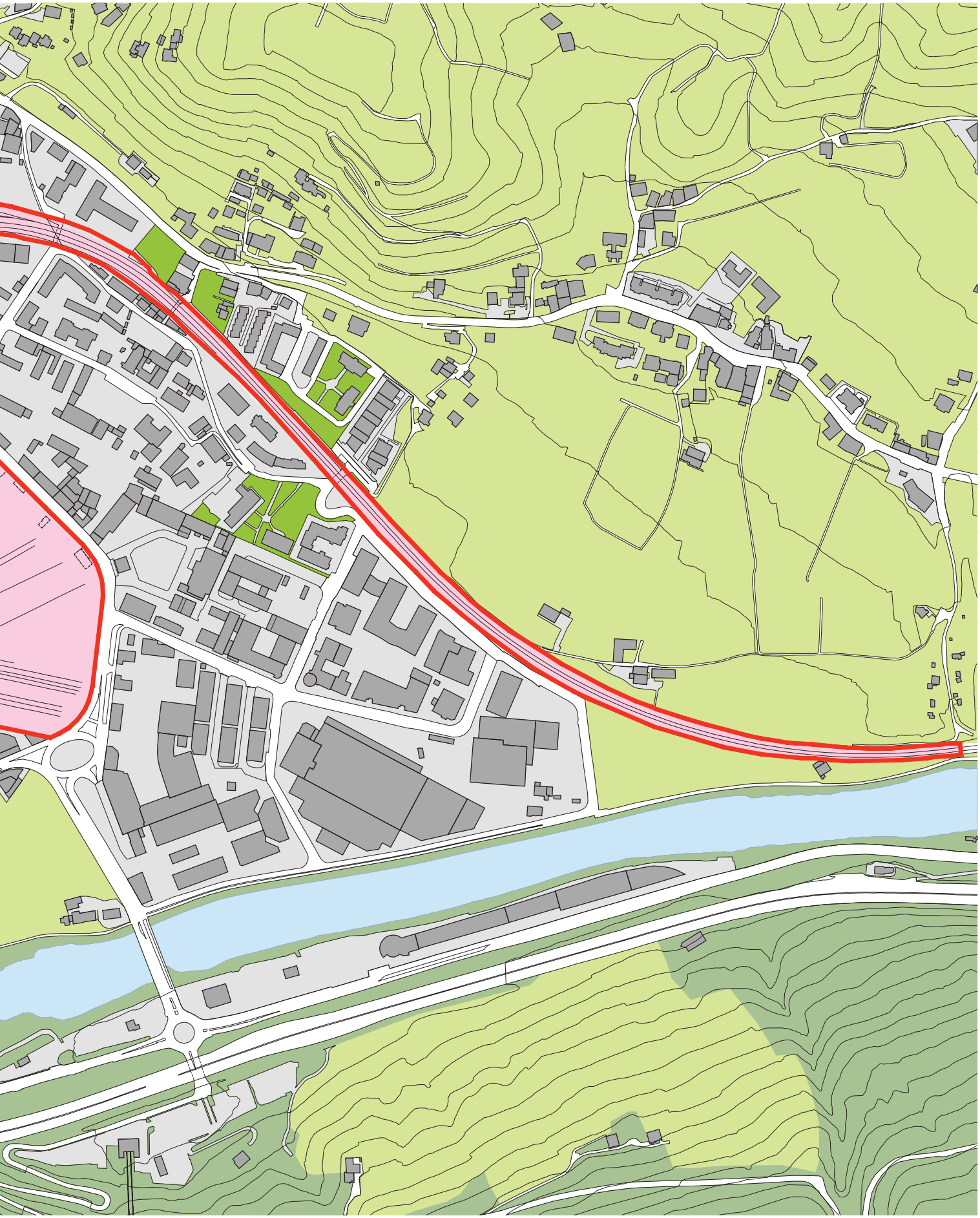
Durch die Verlegung von Wartungsanlagen und Einrichtungen für den Güterverkehr in andere Landesteile, sowie eine einschneidende Reduzierung des Gleiskörpers, werden große Bereiche des Areals frei und stehen, neben der Errichtung eines neuen Mobilitätszentrums, für eine Umgestaltung und urbane Nachnutzung zur Verfügung.

Entstehen soll eine durchmischte Bebauung mit Wohnbauten, Büro- und Dienstleistungsbetrieben, Gewerbe und Einzelhandel, sowie Grünflächen und Naherholungszonen.

Abb. 25 Denkmalgeschützter Bestand und zum Abbruch zur Verfügung stehende Anlagen 1:10 000



umzugestaltendes Gebiet (ca. 30ha) | Fußgängerzone Altstadt | städtisches Grün | Waldflächen



landwirtschaftlich genutztes Grün

0 50 100 200m

Abb. 26 Lageplan 1:5 000

4.1.1. Grünflächen

Die steilen Hügel des „Virgl“ südlich des Eisack werden von Waldflächen dominiert. Der Virgl soll in naher Zukunft als Naherholungsgebiet für Bozen attraktiviert werden. Ab 2017 soll er mit einer neuen Seilbahn von Bahnhofsnähe aus erschlossen werden.

Der Hang nordöstlich der Bahntrasse mit der Ortschaft Rentsch wird für den Weinbau landwirtschaftlich genutzt.

Gegenüber dem Bestandsbahnhof liegt der Bahnhofspark, eine der wenigen urbanen Grünflächen im dicht bebauten Stadtzentrum.

Südlich des Baufelds, entlang des Eisack befindet sich eine landwirtschaftlich genutzte Fläche mit historischem Weingut. Sie wird als besonders schützens- und erhaltenswert erachtet.

Für das neu zu gestaltende Areal sind ausgedehnte Grünflächen und ihr Zusammenspiel mit bebauten Flächen ein wichtiger Bestandteil der urbanen Wiedergewinnung.

4.1.2. Topografische Gegebenheiten und städtebauliche Struktur

Der Bozner Boden bietet ein ideales Gebiet für eine Stadterweiterung: Hang und Fluss bilden natürliche Grenzen für eine städtebauliche Ausdehnung. Ein kontinuierliches Wachstum der Altstadtstruktur auf dem freiwerdenden Areal ist vorstellbar und anzustreben.

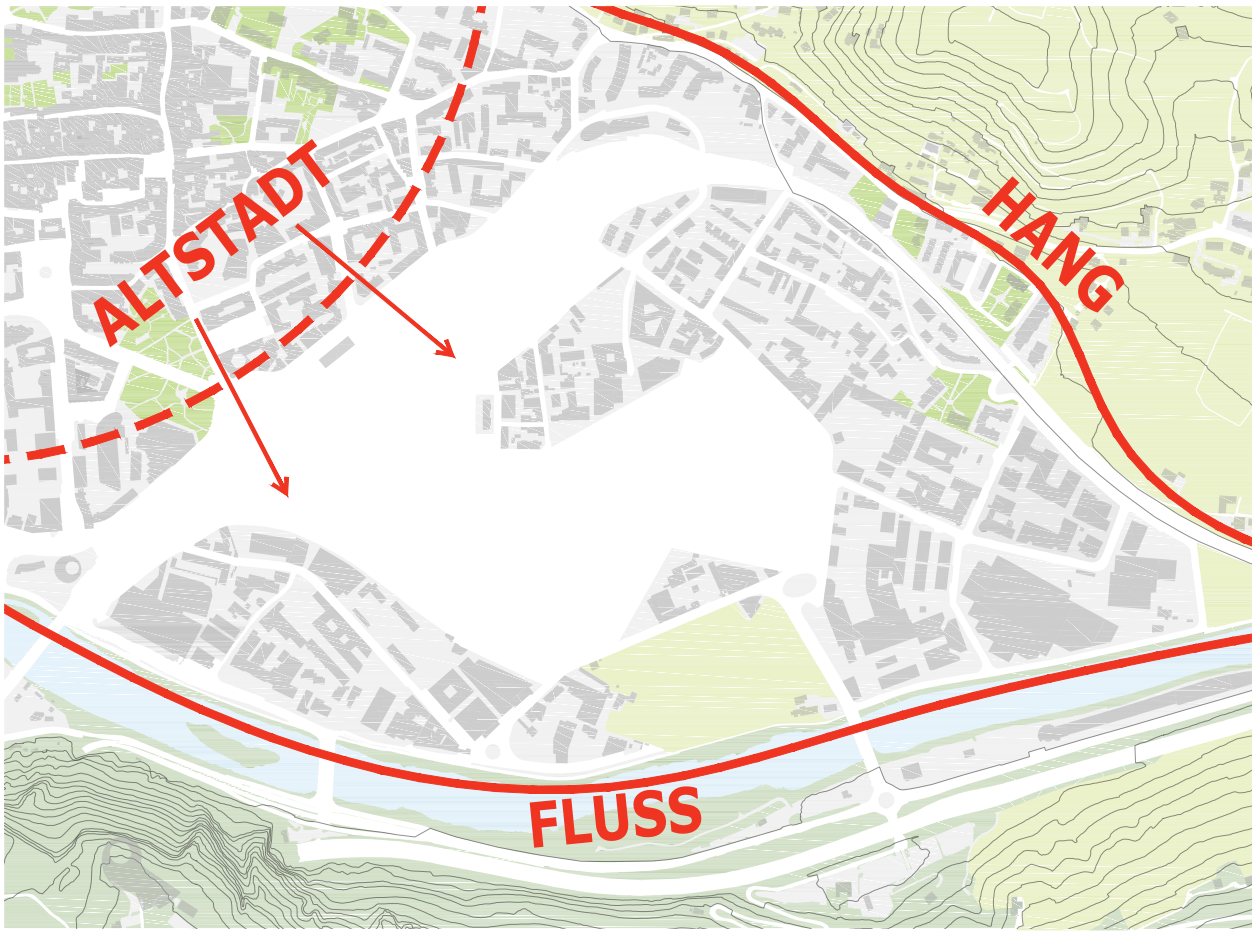


Abb. 27 Topografische Lage

Die Altstadt mit ihrer dichten Blockrandbebauung steht den eher unkontrolliert gewachsenen Strukturen des Bozner Bodens gegenüber. Die Neugestaltung des Bahnhofsareals ist eine Chance für die Vernetzung der Stadtteile und somit für die Aufwertung des gesamten Bozner Bodens. Auch bereits bebaute, aber zum Teil vernachlässigte und heruntergekommene Gebiete des Stadtteils könnten davon profitieren.

4.1.3. Gleisführung und Positionierung des neuen Bahnhofs

Aus verschiedenen Untersuchungen ergeben sich grundsätzlich zwei Varianten für die zukünftige Gleisführung:

Variante 1: Beibehaltung der bestehenden Bahntrasse, der Bahnhof bleibt entweder am derzeitigen Standort oder wird Richtung Nordosten verlegt.

Variante 2: Verlegung der Bahntrasse Richtung Süden, der neue Bahnhof entsteht östlich vom jetzigen Standort.

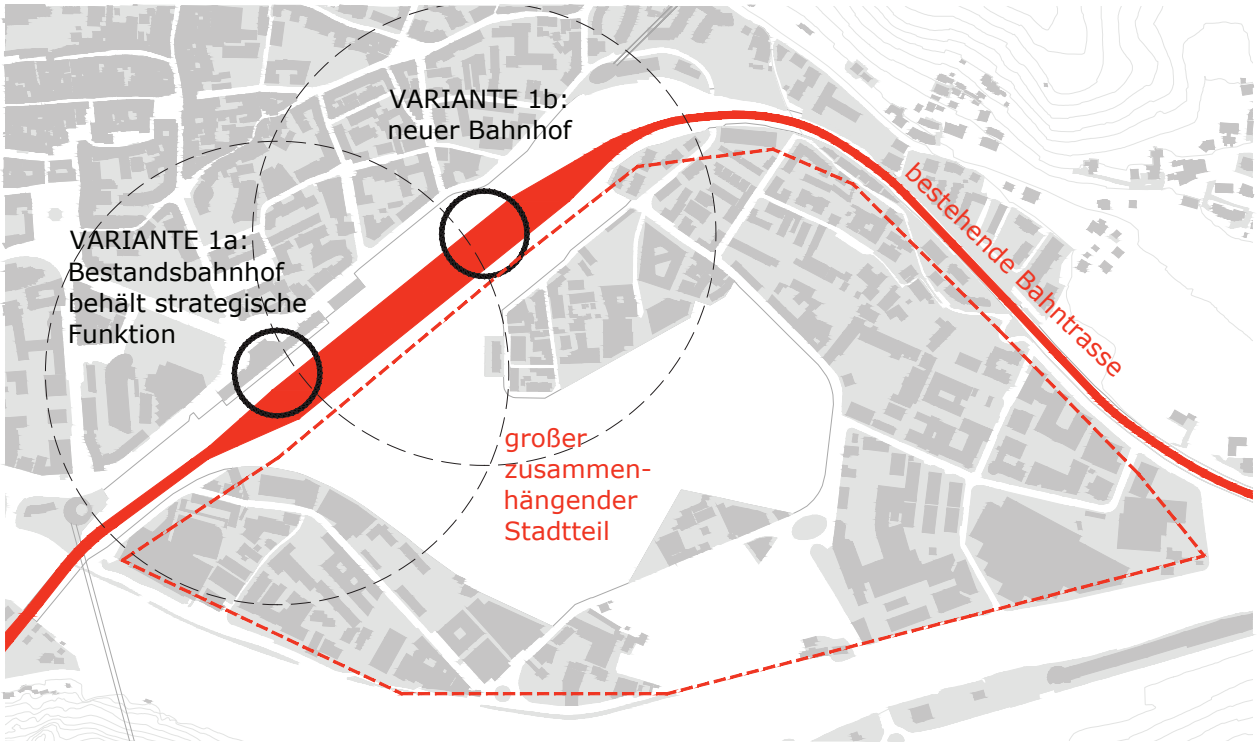


Abb. 28 Variante 1: Beibehaltung der bestehenden Bahntrasse

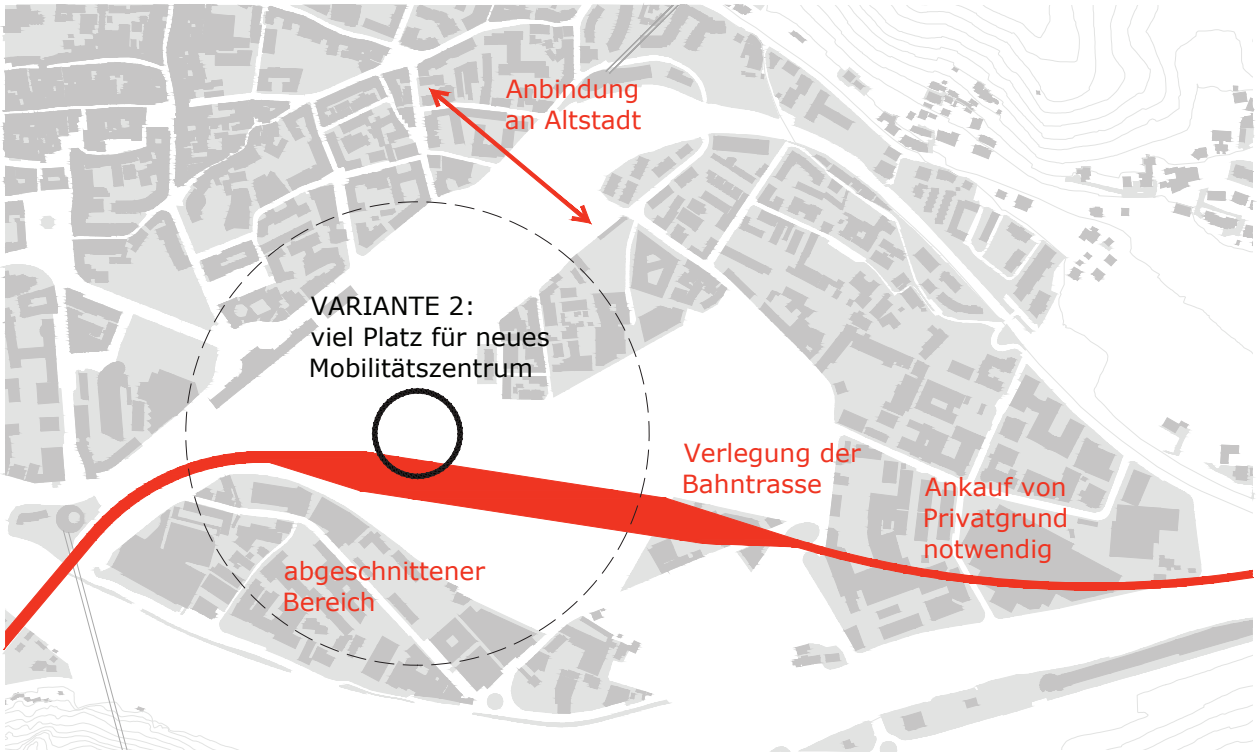


Abb. 29 Variante 2: Verlegung der Bahntrasse Richtung Süden

Die Beibehaltung der Trassenführung (Variante 1) hat, neben ökonomischen Überlegungen, auch den Vorteilen, dass ein großer zusammenhängender Stadtteil entsteht, der weitgehend unabhängig von der Altstadt und autark funktionieren könnte. Variante 1a sieht eine Beibehaltung der strategischen Bedeutung, und die damit verbundene optimale Anbindung an die Altstadt, des Bestandsbahnhofs vor. Das neue Mobilitätszentrum kann als Erweiterung des Bestandes geplant werden. Variante 1b sieht die Neuerrichtung eines Bahnhofs nordöstlich vom Bestand vor. Dadurch würde die Anbindung an die Rittner Seilbahn verbessert, die optimale Verknüpfung zur Altstadt aber mit der Auflassung des Bestandsgebäude aufgegeben.

Die kostspieligere Variante der Verlegung der Gleise Richtung Süden (Variante 2) schafft eine direkte Anbindung großer Teile des Bozner Bodens an die Altstadt, ein abgeschnittener Bereich südlich der Gleise entsteht allerdings noch immer. Ein Vorteil dieser Variante ist der entstehende Platz zwischen Bestandsbahnhof und Schienen, der für das neue Mobilitätszentrum genutzt werden kann.

Für beide Varianten stellt sich die Frage, welche Rolle dem Bestandsgebäude in einem zukünftigen Szenario zukommen soll.

Durchlässigkeit der Bahntrasse:

In beiden Fällen ist die Aufhebung der Barrierewirkung der Bahntrasse ein zentrales Thema für eine Aufwertung des Bozner Bodens. Eine durchlässige Bahntrasse soll eine bessere Vernetzung der Stadtviertel ermöglichen.

Eine Tieferlegung oder Aufständerung der Gleise gestaltet sich schwierig, da einerseits die Brücke über den Eisack eine Einschränkung darstellt, andererseits sehr lange Anfahrtsrampen nötig wären.

Stege und Brücken oder großzügige Unterführungen vor allem für den nichtmotorisierten Verkehr sind aber denkbar und erstrebenswert.

4.2. Mobilitätszentrum

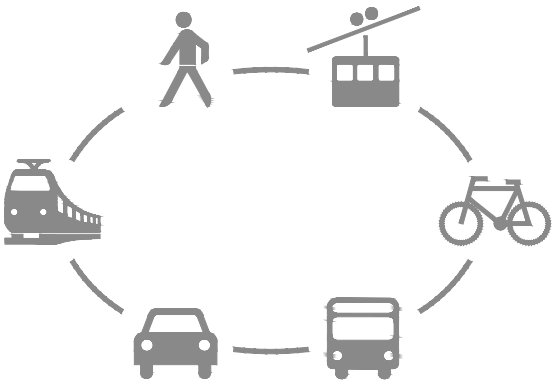


Abb. 30 Intermodaler Verkehrsknoten

Der neue Bahnhof soll als intermodales Mobilitätszentrum geplant werden und eine Schnittstelle zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln des öffentlichen und privaten Verkehrs sein. Das Umsteigen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln soll erleichtert werden und der öffentliche und nichtmotorisierte Verkehr im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung gefördert werden.

Das Konzept für die Neugestaltung des Zugbahnhofs sieht eine einschneidende Reduzierung des Gleiskörpers auf das tatsächlich benötigte Maß vor: ein Stumpfgleis für die Linie Meran-Bozen, maximal fünf Durchfahrtsgleise für den Personenverkehr, sowie zwei Durchfahrtsgleise für den Güterverkehr, die nach der geplanten Errichtung einer Güterzugumfahrung aufgelassen oder umgewidmet werden können.

Der bestehende Busbahnhof, der Bozen mit dem Umland verbindet, soll aufgelassen, und in das neue Mobilitätszentrum integriert werden. Hier sind Bahnsteige für 25-30 Regionalbus-Linien vorgesehen. Weiters ist eine Eingliederung der ca. 12 städtischen Buslinien vorgesehen, die derzeit Haltestellen in unmittelbarer Bahnhofsnähe haben. Busparkplätze und verschiedene Serviceeinrichtungen für die Nutzer sind vorzusehen.

Nördlich des Areals befindet sich die Talstation der Rittner Seilbahn, die sowohl von Pendlern als auch von Touristen stark frequentiert wird. Ab 2017 soll eine neue Seilbahn von Bahnhofsnähe aus den Virgl als Naherholungszone bedienen.

Der südlich des Bozner Bodens entlang des Eisack verlaufende Radweg ist Teil des internationalen europäischen Radwegenetzes „Eurovelo“. Auch im Stadtverkehr spielt das Fahrrad mit 30% der zurückgelegten Wege (laut angaben der Gemeinde) eine bedeutende Rolle. Eine gute Anbindung und ausreichend Stellplätze am Mobilitätszentrum sollen den Radverkehr weiter fördern.

Südlich des Bestandsbahnhofs befindet sich das Parkhaus „Bozen Mitte“ mit 1250 PKW-Stellplätzen. Hier können „Park and Ride“-Systeme gefördert werden.

Weiters vorzusehen sind „Kiss and Ride“- und Taxi-Stellplätze.

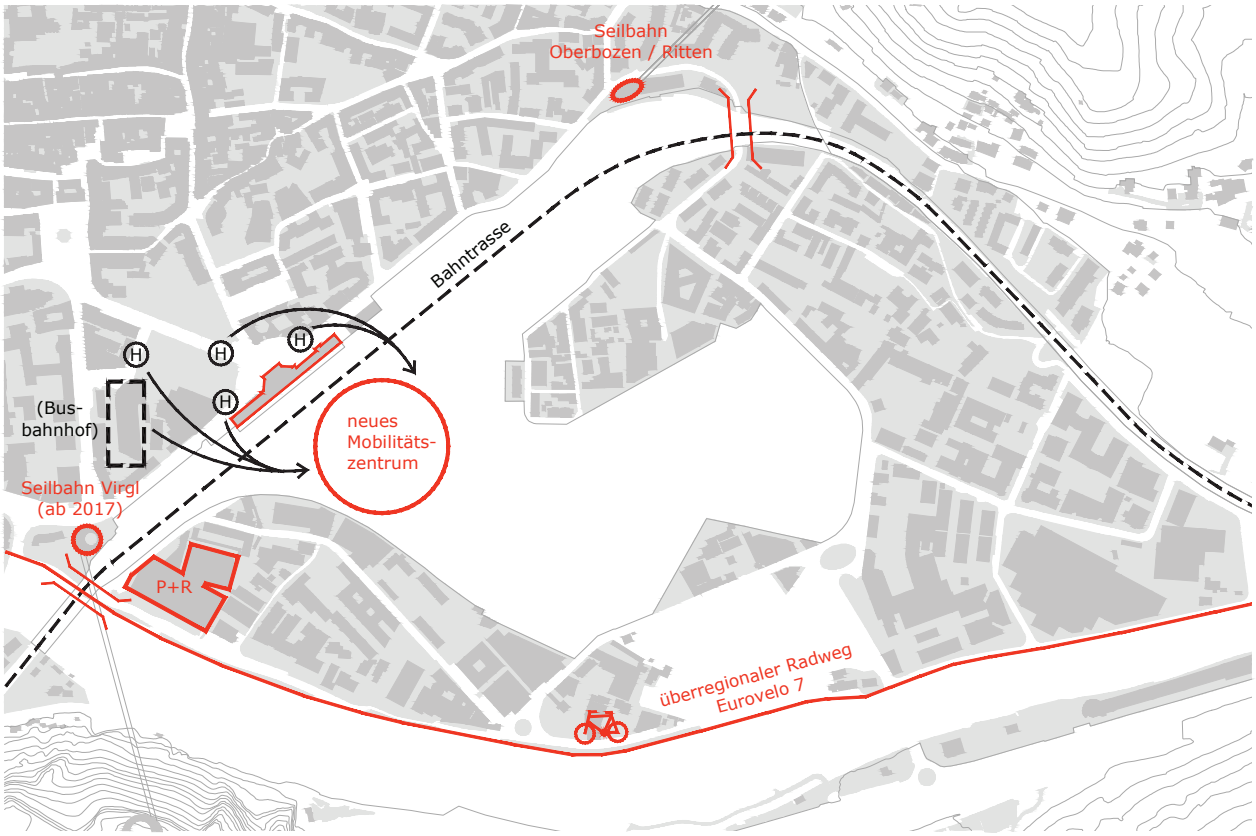


Abb. 31 Übersichtsplan

Das Mobilitätszentrum soll Bewegungsströme der unterschiedlichen Nutzergruppen regeln und den Verkehrsknotenpunkt mit dem Stadtraum vernetzen.

Dabei ist auf die unterschiedlichen Bedürfnisse und Anforderungen der einzelnen Nutzergruppen, wie Pendler, Touristen oder Stadtbewohner einzugehen. Dabei soll das Gebäude als Verkehrsbauwerk kurze Wege, schnelle Umsteigemöglichkeiten und gute Orientierung aber gleichzeitig auch Aufenthaltsqualität und einen Mehrwert für die Stadt bieten.

Konzept

5. Sieben Punkte für Bozen

Aus den Erkenntnissen der Analyse werden für den Entwurf folgende Voraussetzungen definiert:

1 - Beibehaltung des derzeitigen Standortes für den Bahnhof und der strategischen Funktion des Bestandes

2 - Beibehaltung der Trassenführung

3 - Ein neuer Bahnhof ohne „Rückseite“ als zentrales Bindeglied zwischen Altstadt und Bozner Boden

4 - Ein offener Bahnhof als Teil des städtischen Raums

5 - Durchlässige Gestaltung der Bahntrasse für den nichtmotorisierten Verkehr

6 - Keine weiteren Durchfahrtsstraßen im Bozner Boden

7 - Grünverbindungen und Naherholungszonen schaffen

6. Städtebauliches Konzept

Mit der Beibehaltung des Standorts für den Bahnhof und der Trassenführung bleiben große zusammenhängende Bereiche des Bozner Bodens für eine Neugestaltung frei. Gleichzeitig ist es aber notwendig, großzügige Querungsmöglichkeiten der Bahntrasse zu schaffen, um ein Zusammenwachsen der Stadtteile zu ermöglichen.

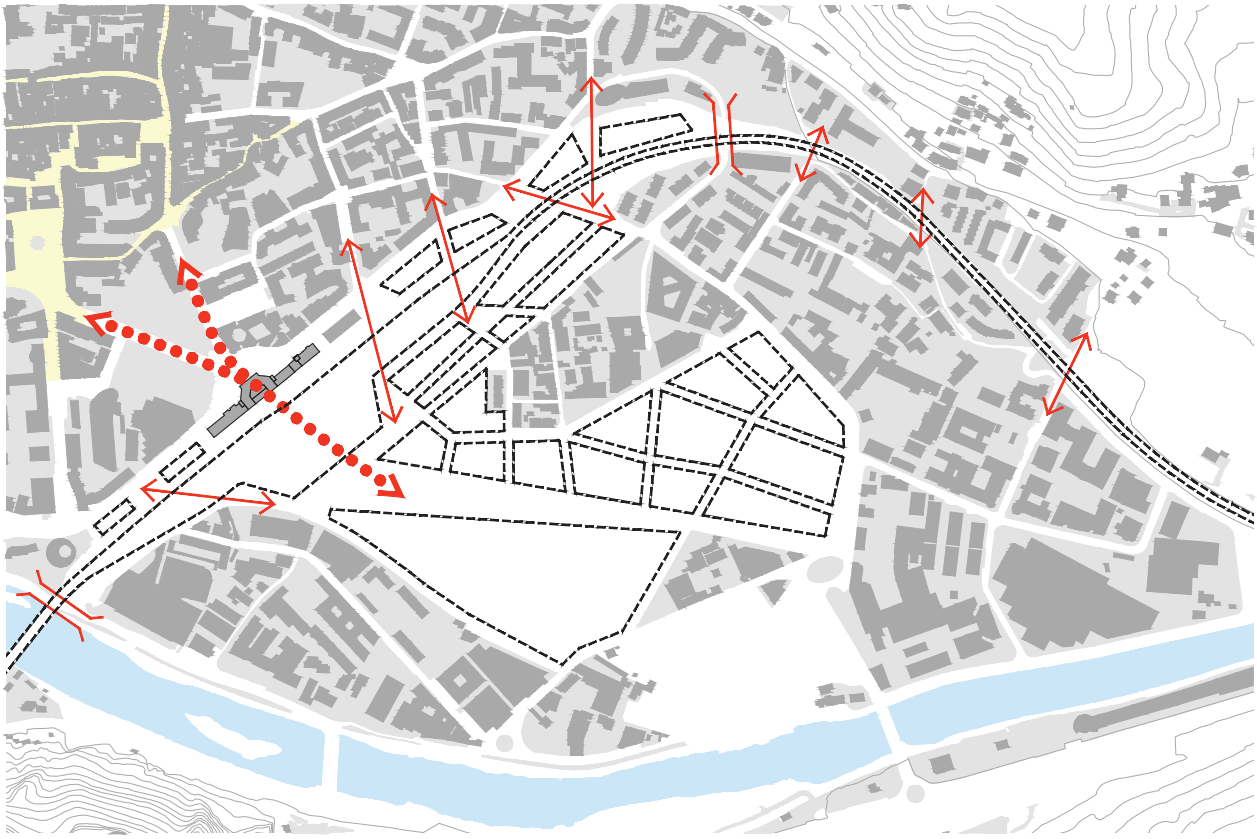


Abb. 32 Vernetzung der angrenzenden Gebiete mit dem Areal

6.1. Brückenbahnhof

Der neue Bahnhof wird als Brückengebäude hinter den Bestand gesetzt und soll als zentrales Bindeglied zwischen der Altstadt und dem Bozner Boden fungieren. Er wird komplett durchlässig gestaltet und bedient beide Seiten gleichermaßen. Somit wird die Benachteiligung des bisher „hinter der Bahn“ liegenden Stadtteils abgeschafft.

Der Bestandsbahnhof bleibt aber als Eingangsgebäude und als historisches Verbindungstor zwischen Altstadt und Bahnlinie erhalten.

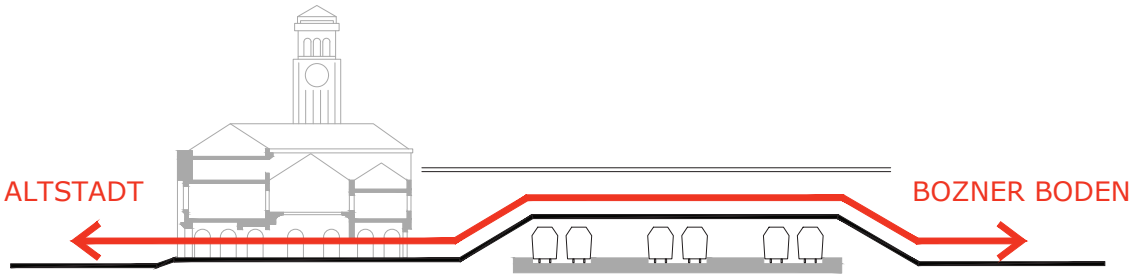


Abb. 33 Der neue Bahnhof als Brücke über die Gleise und Verbindung der Stadtteile

6.2. Highline

Um die Bahntrasse in ihrer gesamten Länge durchlässig zu gestalten, sieht der Entwurf eine „Highline“ vor, als eine aufgeständerte Struktur, die eine funktionale Erweiterung eines Brückenstegs darstellt: neben der einfachen Querung ist auch eine Bewegung entlang der Schienen möglich. Die vier bis sechs Meter breite Struktur pendelt zwischen den Stadtteilen hin und her, sie greift einerseits bestehende Stadtstrukturen auf und schafft andererseits Anknüpfungspunkte für eine zukünftige Entwicklung des neuen Stadtteils. Sie wird über Stiegen und Rampen erschlossen und bildet eine Promenade für Fußgänger und Fahrradfahrer.

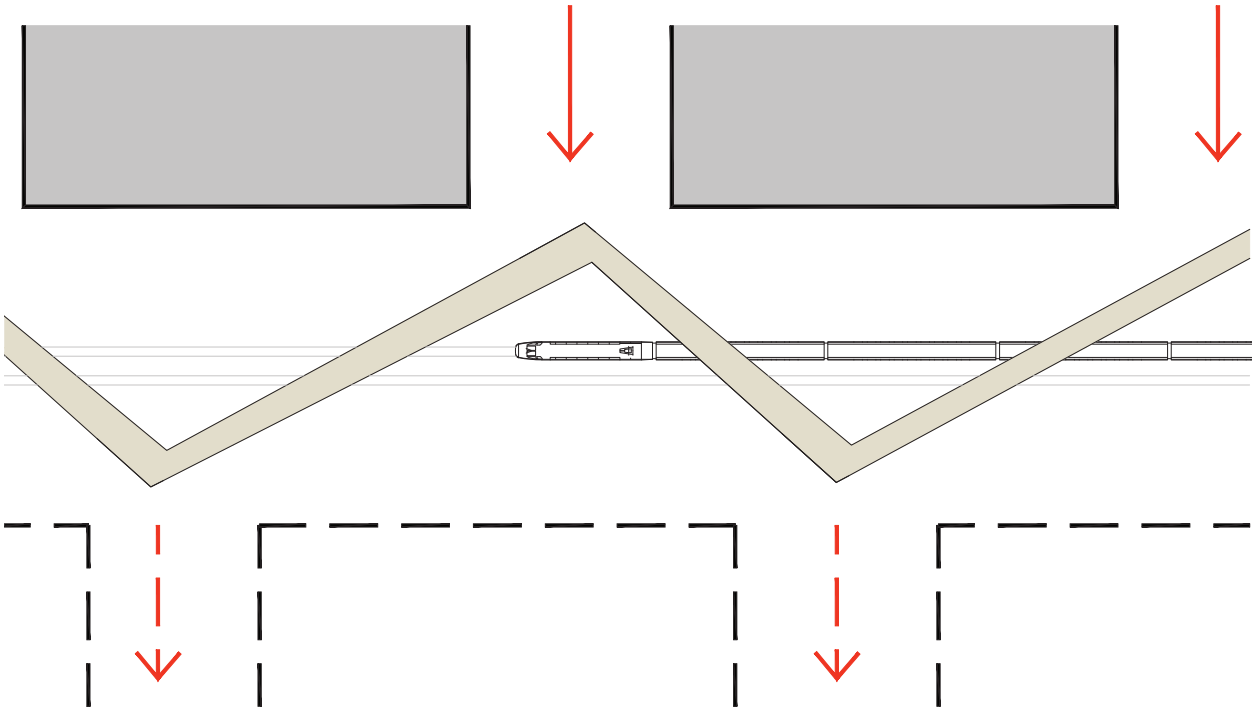


Abb. 34 Schema Highline und Strukturerweiterung

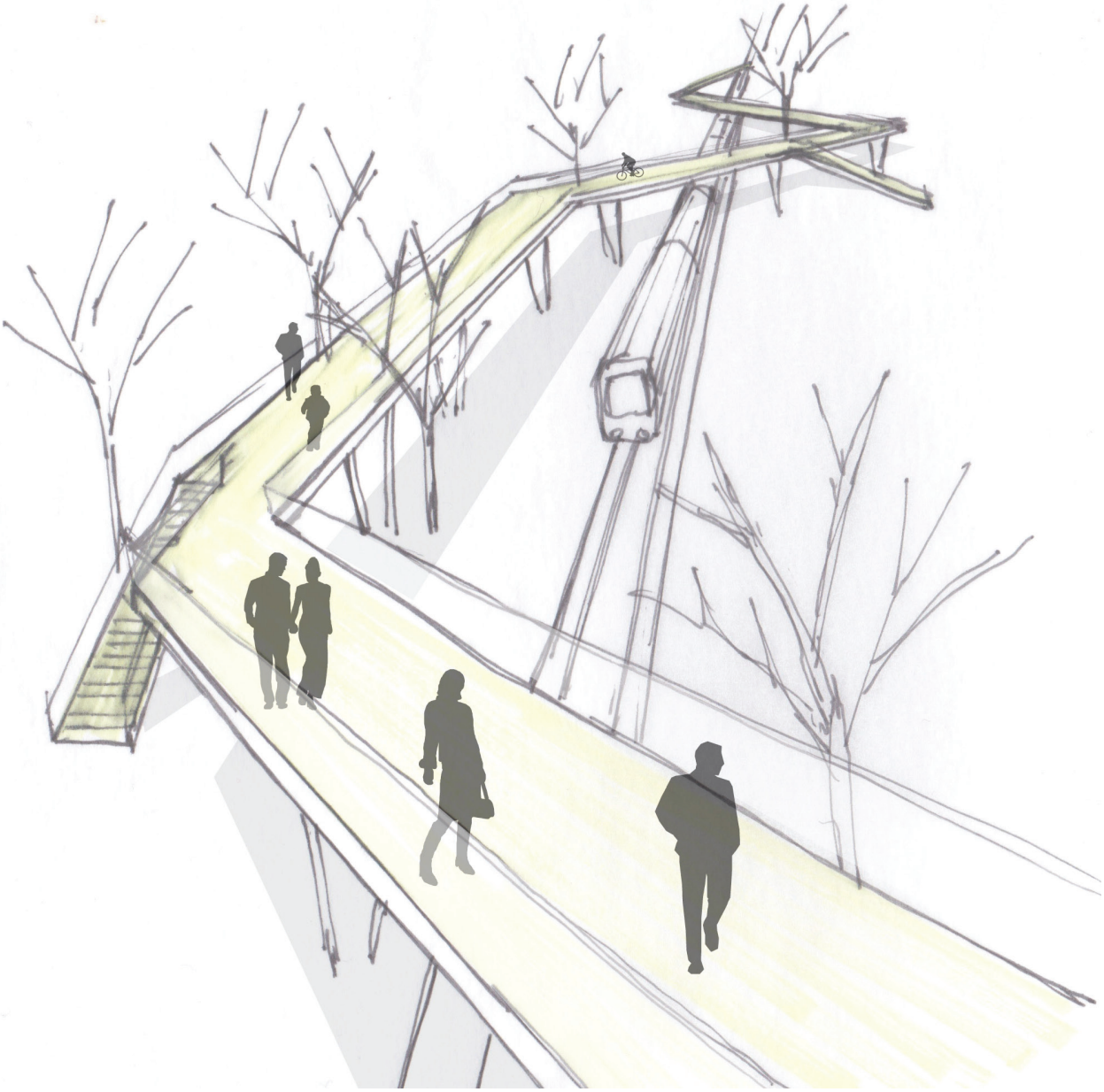


Abb. 35 Skizze Highline

6.3. Grünraumkonzept

Grünverbindungen entlang von zwei Hauptachsen sollen besonders gestärkt werden:

Eine Begrünungsachse entlang der Bahntrasse und der Highline. Sie verbindet die Weinhänge bei Rentsch mit dem Bahnhof und dem Eisackufer. Sie wird in die neue Bahnhofsstruktur hineingezogen und lockert die verkehrstechnische Anlage auf.

Eine Verbindungsachse zwischen Bahnhofpark und dem südlichen Weingarten. Der neue Park ist eine Wiederholung des Bahnhofparks auf der anderen Seite der Schienen und schließt an das vorhandene landwirtschaftliche Grün an. Eine Naherholungszone und Grünoase für den gesamten Bozner Boden.

Abb. 36 Grünverbindungen durch das Areal

6.4. Urbane Wiedergewinnung

Das Konzept für die urbane Wiedergewinnung soll einen groben Vorschlag für eine Neunutzung des Areals bieten. Es greift gewachsene Strukturen und Erschließungssysteme der umliegenden Gebiete auf und setzt diese fort. Die so entstehenden Baufelder bilden eine natürliche Erweiterung des Stadtraumes.

Ein großzügiger Boulevard erschließt vom Bahnhof ausgehend das gesamte Areal, und soll auch die vernachlässigten Gebiete im Westen des Bozner Bodens „wachküssen“ und als Entwicklungsgebiet aktivieren. Er wird gesäumt von einem Park und Naherholungsgebiet auf der einen Seite und einer Geschäftszone für den Einzelhandel mit dahinterliegendem Wohngebiet auf der anderen. Die autofreie Einkaufsstraße durchdringt und belebt den Stadtraum nach dem Vorbild der Altstadt. Diese Anordnung wird bewusst einem punktuellen Shoppingcenter vorgezogen, welches dem Stadtraum Frequenz entziehen würde.

Beidseitig der lärmbelasteten Bahntrasse sollen Büros, Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe angesiedelt werden, die als Schallpuffer zwischen Gleisen und Wohngebiet wirken.

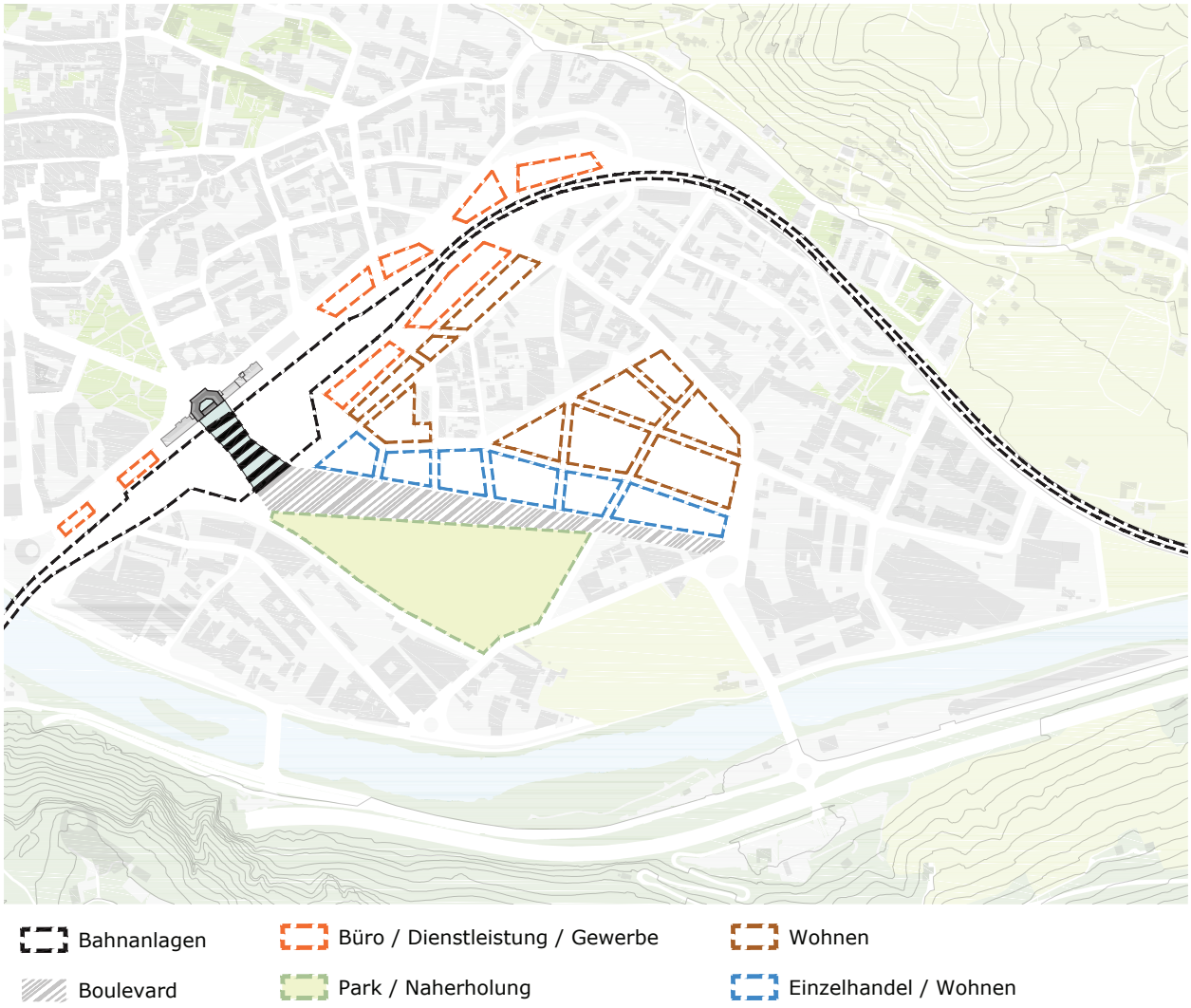


Abb. 37 Baufelder für die urbane Wiedergewinnung

7. Räumliches Konzept

Der Entwurf sieht vor, die Schleusenfunktion des Bestandsgebäudes aufzuheben und es vollkommen durchlässig zu gestalten. So wird der dahinterliegende neue Bahnhof direkt mit dem Stadtzentrum verknüpft.

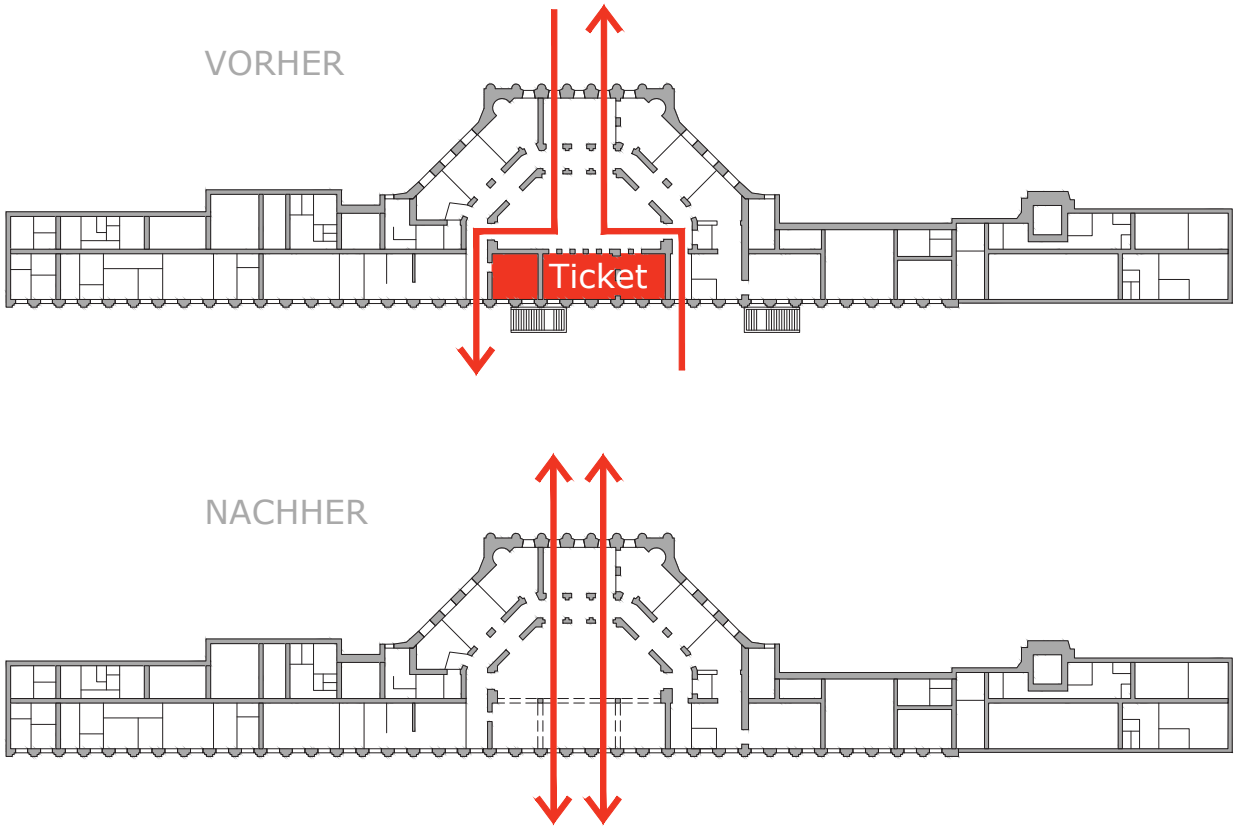


Abb. 38 Durchlässige Gestaltung des Bestandsgebäudes

Eine logische Abfolge einzelner Schritte beim Benutzen des Bahnhofs (Ankommen > Orientierung > Ticketkauf > Warten > Abfahren) ist nicht mehr feststellbar, wenn man den Bahnhof als differenziertes, multifunktionales Mobilitätszentrum und als Erweiterung des öffentlichen Raums betrachtet. Anstelle einer räumlich aufeinander folgenden Anordnung von Funktionen, sind alle Funktionen frei von einer zentralen Empfangshalle aus begehbar, die als Bindeglied zwischen den Stadtteilen fungiert.

Abb. 39 Funktionsdiagramm

Die klar strukturierte Organisation erlaubt eine einfache Orientierung im Gebäude. Durch die angehobene Position über den Gleisen hat man von der zentralen Halle aus Blickbeziehungen zu den Zügen, zum Bestandsgebäude und zum neuen Stadtteil Bozner Boden, sowie Ausblicke in die Landschaft.

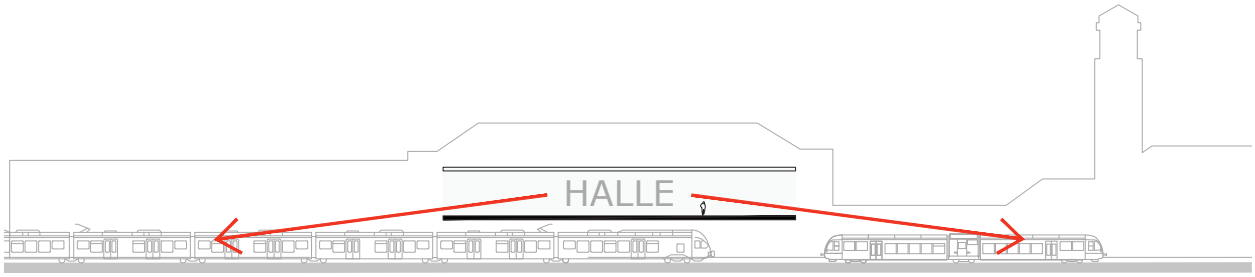


Abb. 40 Bezug zum Zug

Die Bahnsteige für den regionalen und städtischen Busverkehr werden im Anschluss an die Zugbahnsteige im gleichen Schema aufgereiht.

Formal entwickelt sich das Gebäude aus den streifenförmigen Überdachungen der Bahnsteige.

Dort wo der internationale Makrokosmos, definiert durch die Gleise, auf den urbanen Mikrokosmos trifft, heben sich die Bahnsteigüberdachungen und geben einen Tunnel frei, den der Stadtraum durchfließen kann.

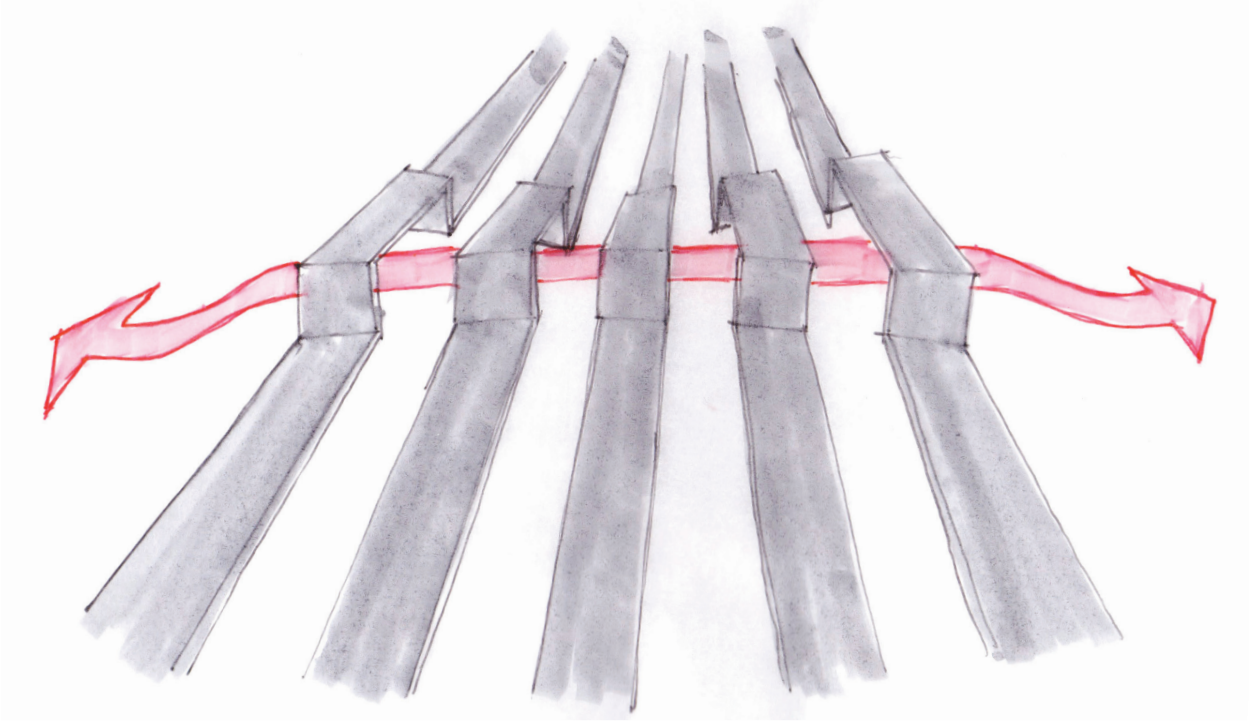


Abb. 41 Die Bahnsteigüberdachung entwickelt sich zum Gebäude

Das neue Gebäude bedient sich einer einfachen Formensprache und bleibt niedriger als der Bestand, es versucht nicht gestalterisch mit dem historischen Gebäude zu konkurrieren

Die Architektur öffnet sich trichterförmig zu den Stadtteilen, die sie verbindet. Mit dieser Geste wird die Funktion als Bindeglied weiter unterstrichen.

7.1. Modulares System

Das Gebäude ist in einem modularen System organisiert, ermöglicht hohe Flexiblillität und Adaptierbarkeit. Es können Funktionen ausgetauscht, oder das System erweitert oder verkürzt werden, falls zukünftige Anforderungen dies verlangen.

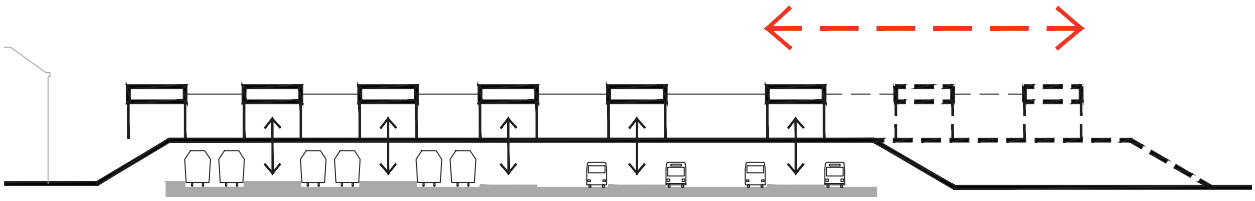


Abb. 42 Modulares und erweiterbares System

Die Bereiche für die verschiedenen Nutzungen sind zwischen die Zugänge zu den Bahnsteigen eingeschoben und sind flexibel bespielbar. Durch Schiebeelemente sind sie einzeln abtrennbar.

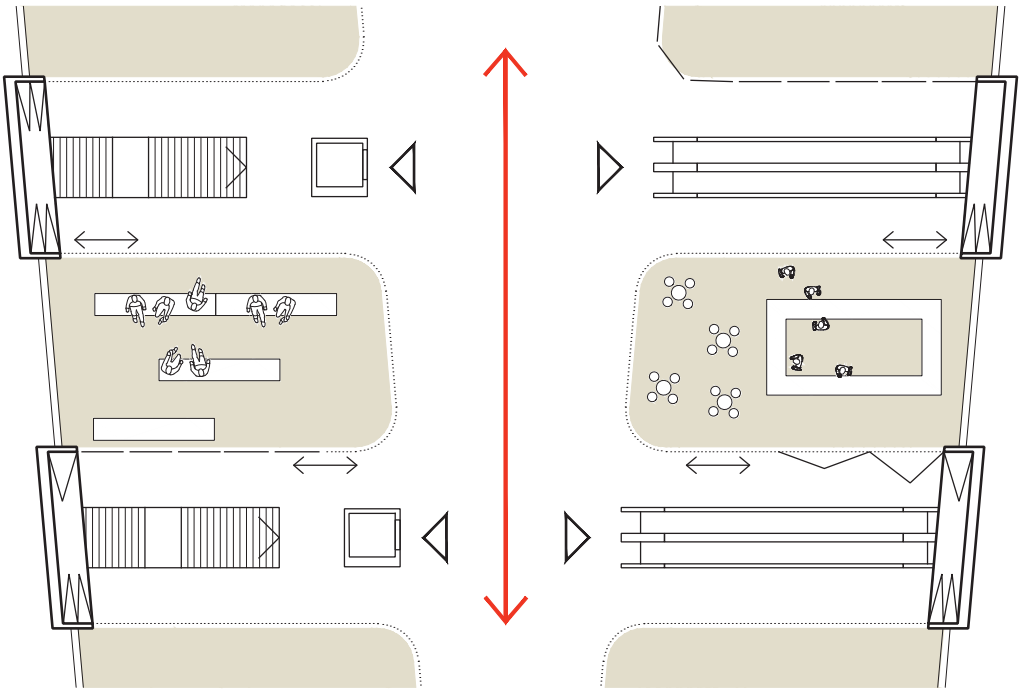


Abb. 43 Modulares System Funktionsbereiche

8. Nutzungskonzept

Der neue Bahnhof soll als Teil des Stadtraumes einen Mehrwert für die Bevölkerung bieten. Neben den für den Bahnhofsbetrieb notwendigen Einrichtungen und ergänzenden kommerziellen Nutzungen sollen auch vom Konsumzwang befreite Aufenthaltszonen und flexibel nutzbare Bereiche geschaffen werden. Eine solche Durchmischung soll den Bahnhof als öffentlichen Raum bereichern.

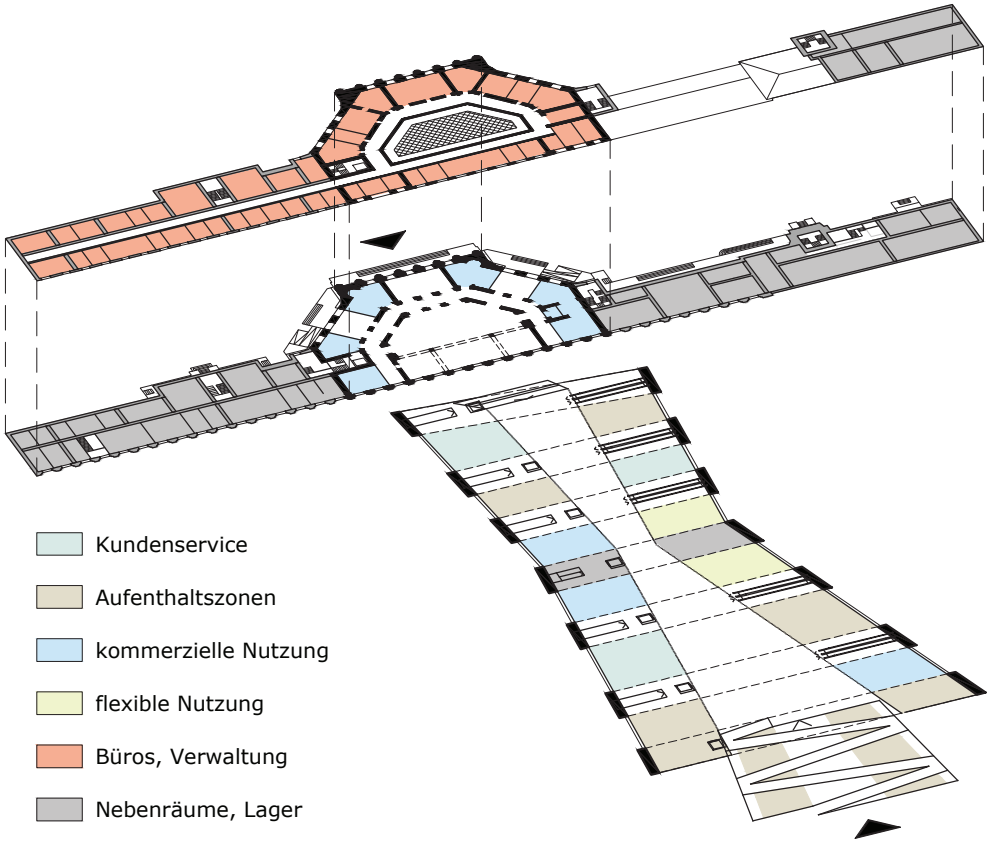


Abb. 44 Funktionsdiagramm

8.1. Photovoltaikdächer

Die Dächer der Bahnsteige und des Gebäudes werden mittels Photovoltaikanlagen für die Stromproduktion genutzt. Die so gewonnene Energie kann im Idealfall direkt in das Versorgungsnetz der Bahn eingespeist werden und bildet einen Beitrag zur energetischen Nachhaltigkeit.

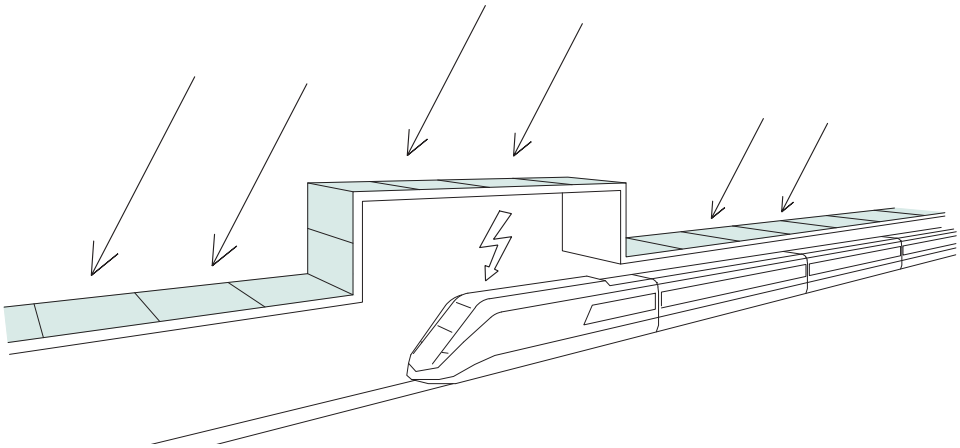


Abb. 45 Photovoltaikanlagen auf den Dächern

Entwurf

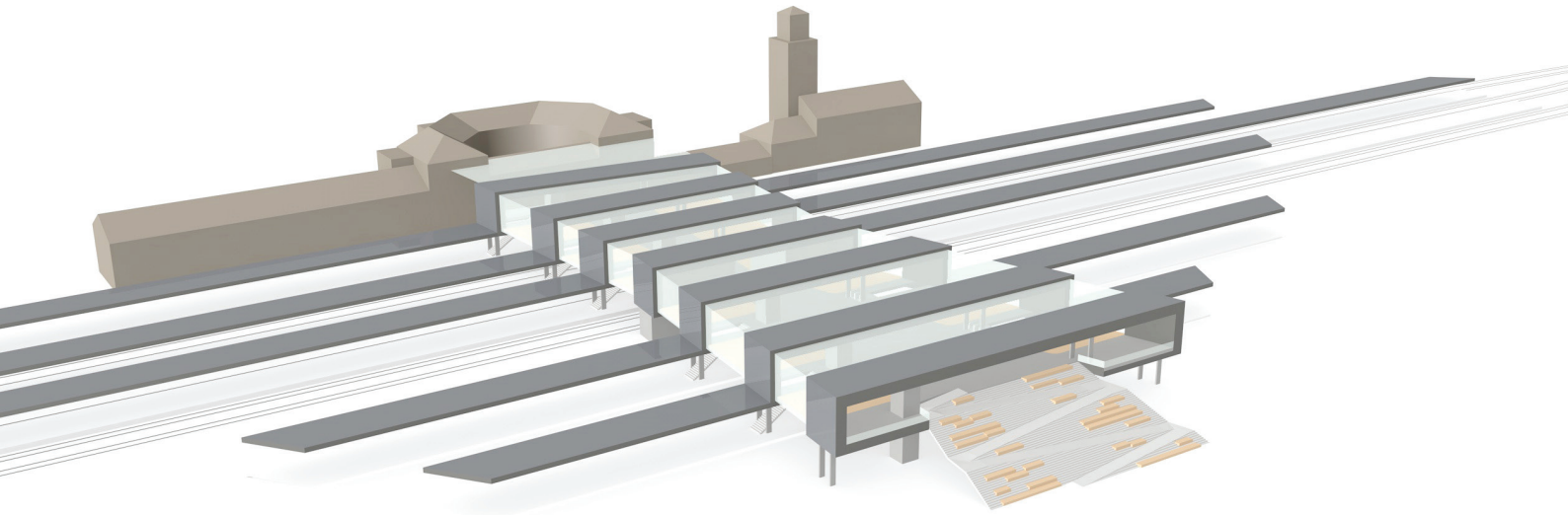
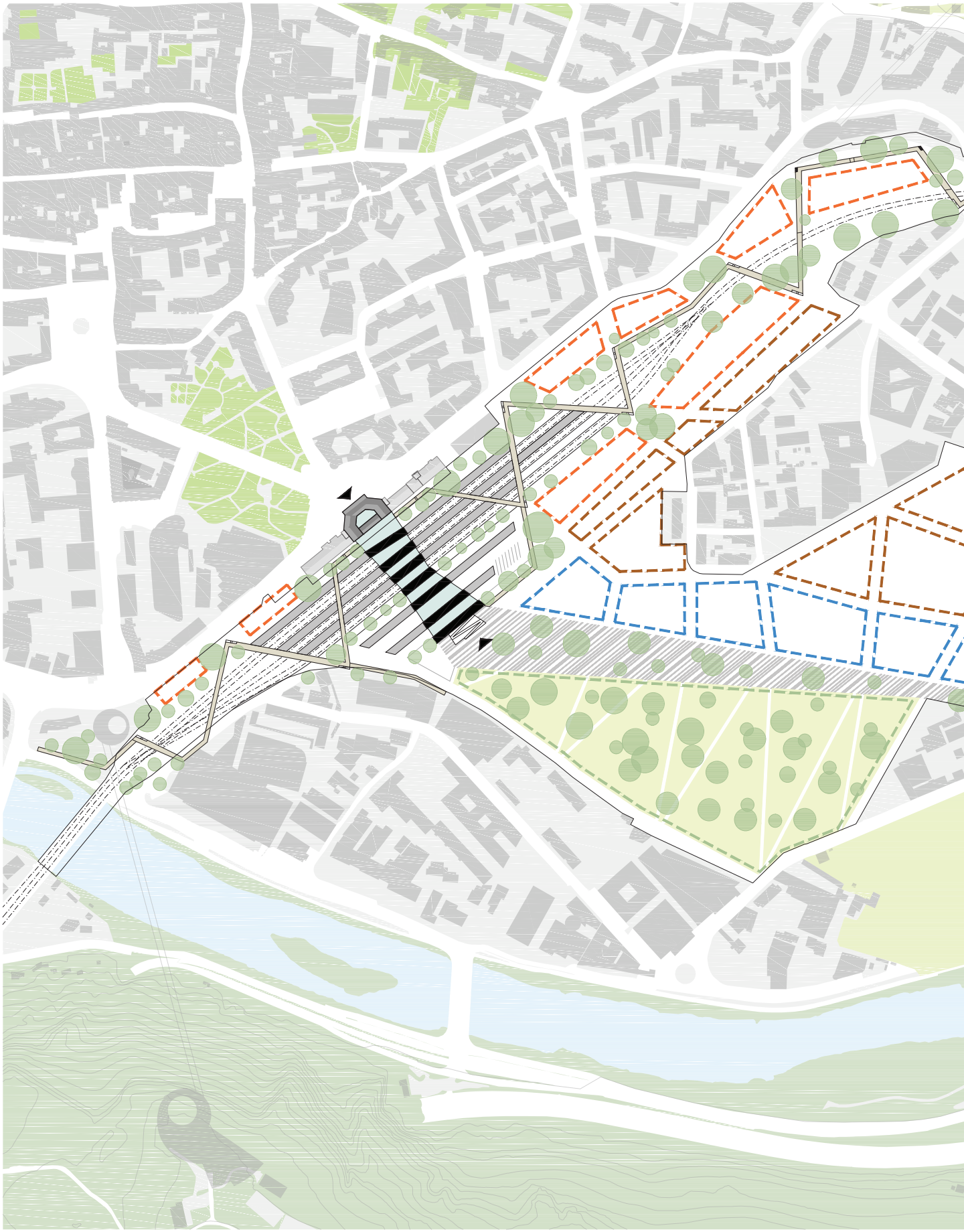


Abb. 46 Rendering Entwurf

9. Lageplan



Büro / Dienstleistung / Gewerbe

Einzelhandel / Wohnen

Wohnen

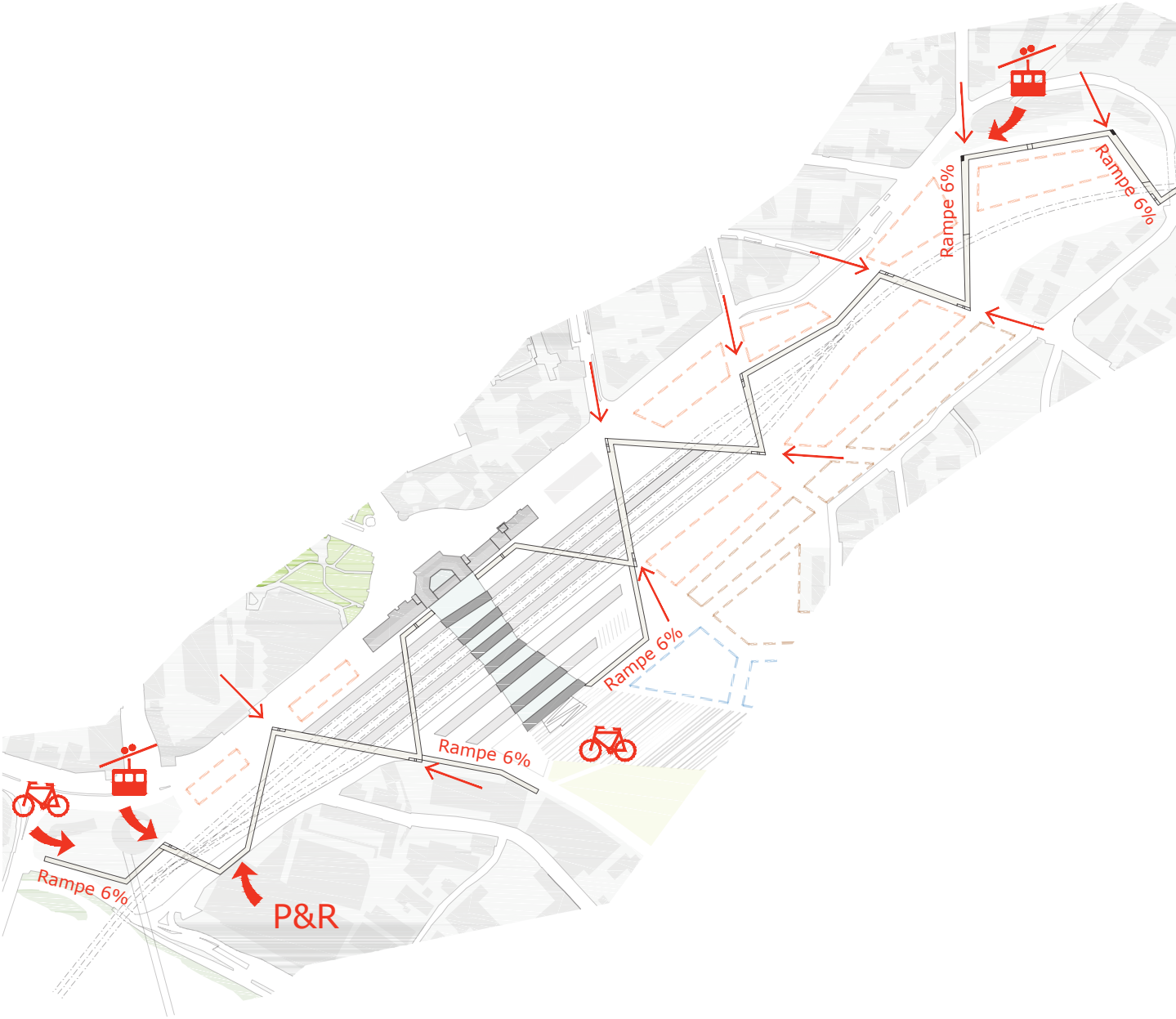
Park / Naherholung

Boulevard

0 50 100 200m

Abb. 47 Lageplan 1:5 000

9.1. Highline



0 50 100 200m

Abb. 48 Highline mit Anknüpfungspunkten

10. EG - Bahnsteigebene

1 Atrium
2 Geschäft
3 Bahnsteig Stumpfgleis 140m
4 Bahnsteig Regionalzug 210m
5 Bahnsteig ICE 405m
6 Anlieferung / Entsorgung
7 Bedienstetenparkplatz
8 Bahnsteig Regionalbusse
9 Bahnsteig Stadtbusse
10 Busparkplatz
11 Fahrradstellplätze
12 Kiss&Ride / Taxi

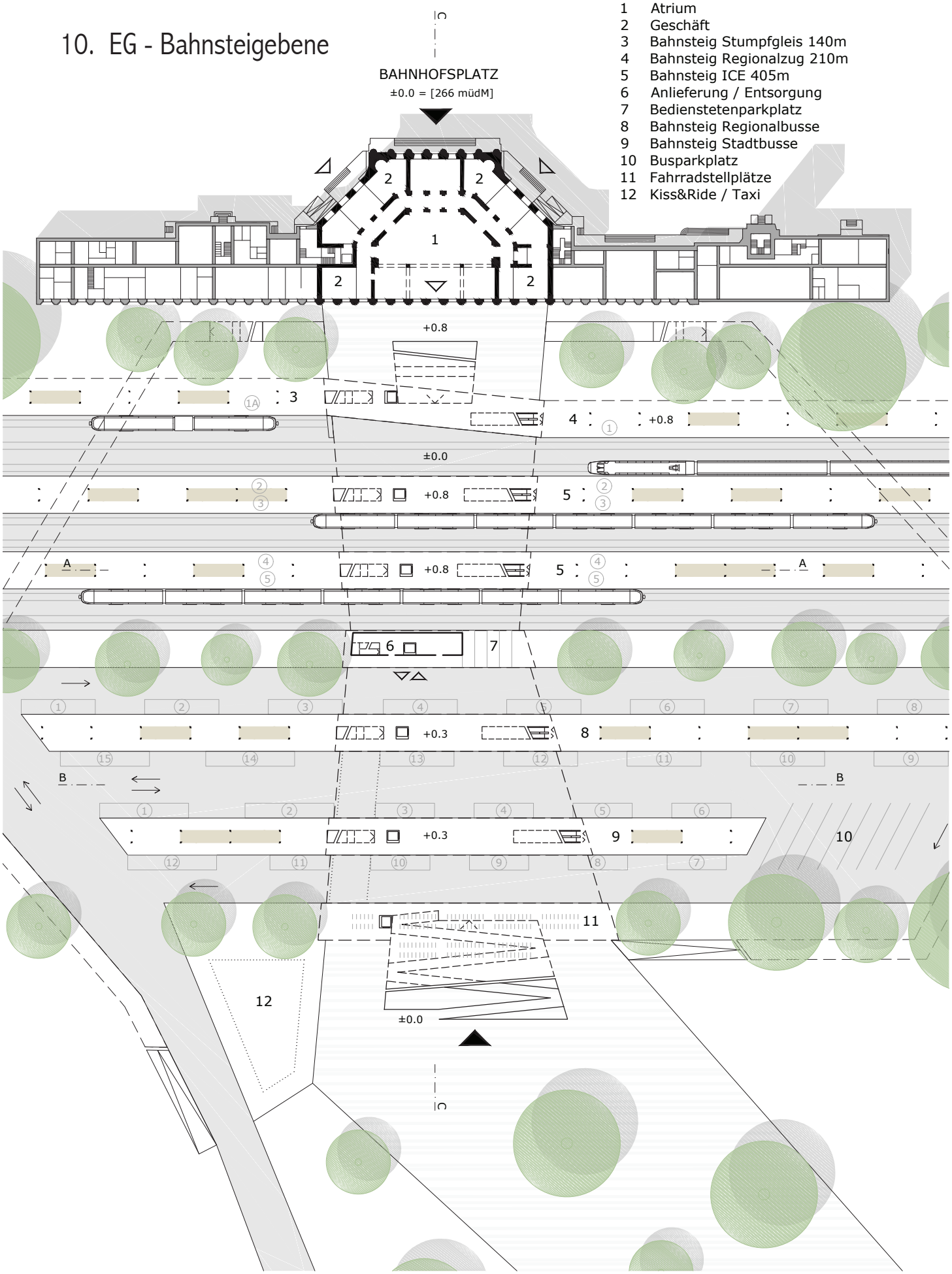


Abb. 49 Grundriss EG 1:1 000

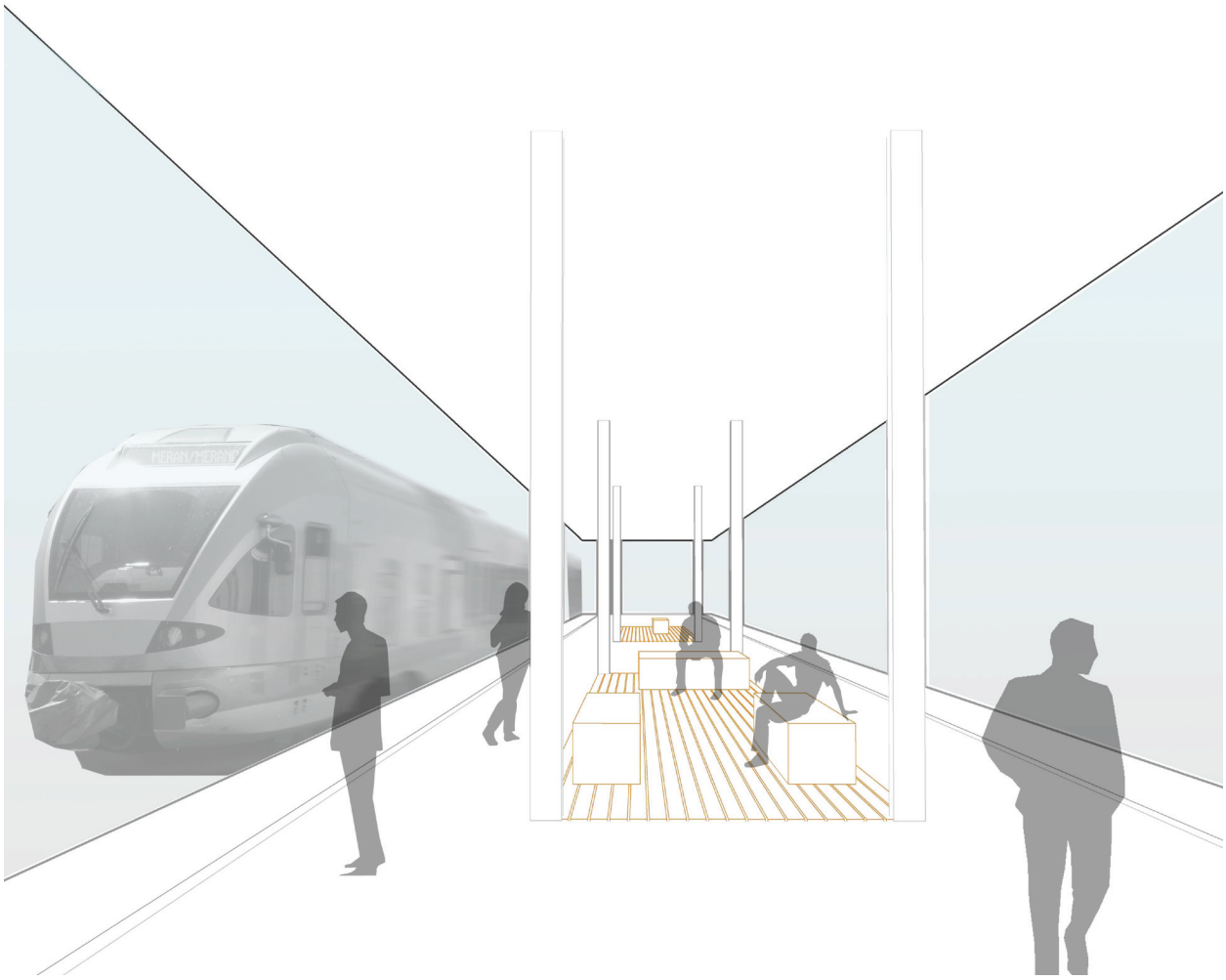
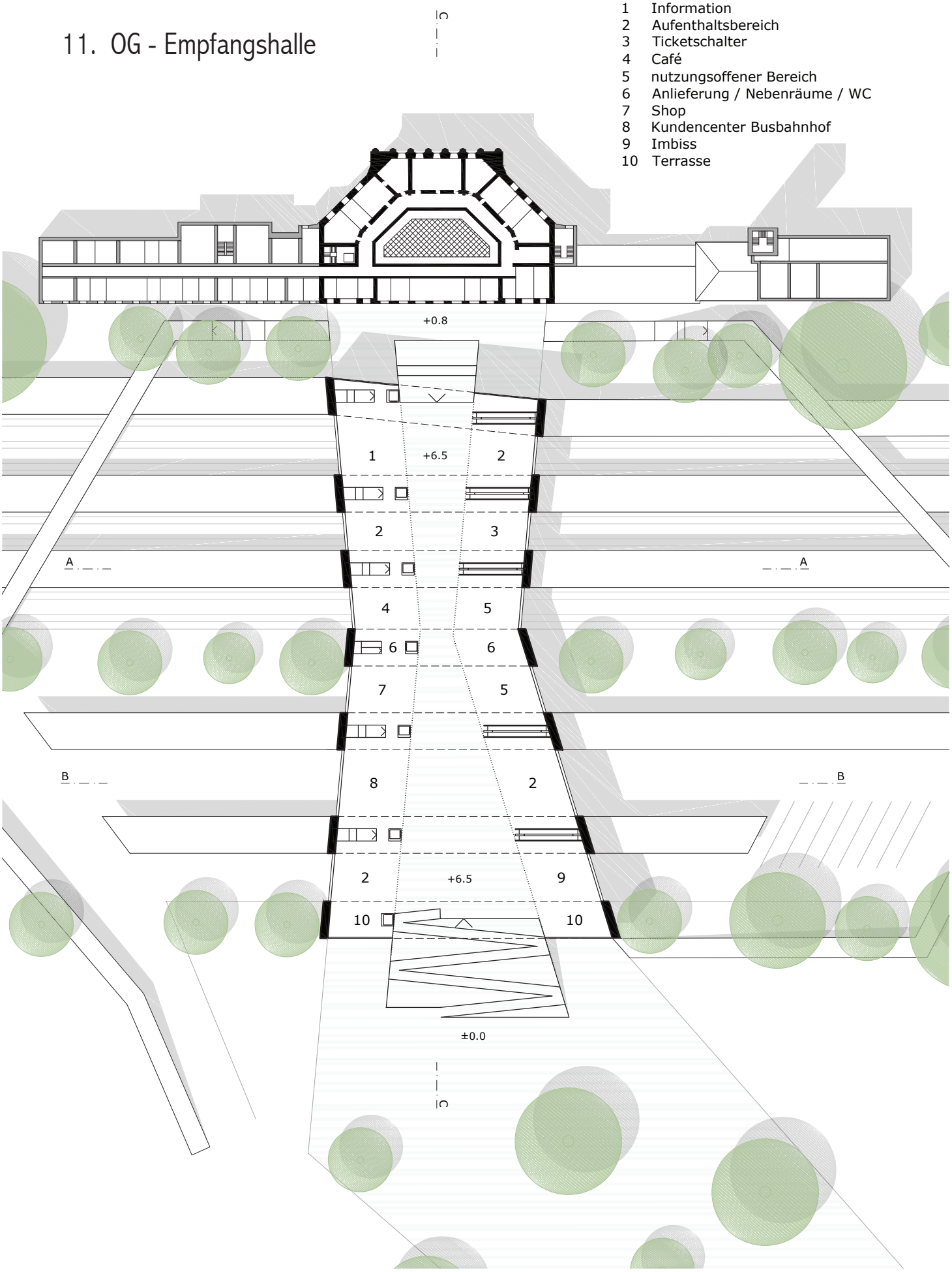


Abb. 50 Stimmungsbild: Zonierung Bahnsteige

11. OG - Empfangshalle

1 Information
2 Aufenthaltsbereich
3 Ticketschalter
4 Café
5 nutzungsoffener Bereich
6 Anlieferung / Nebenräume / WC
7 Shop
8 Kundencenter Busbahnhof
9 Imbiss
10 Terrasse



0 10 50m

Abb. 51 Grundriss OG 1:1000

Abb. 52 Grundriss OG 1:500

12. Schnitte

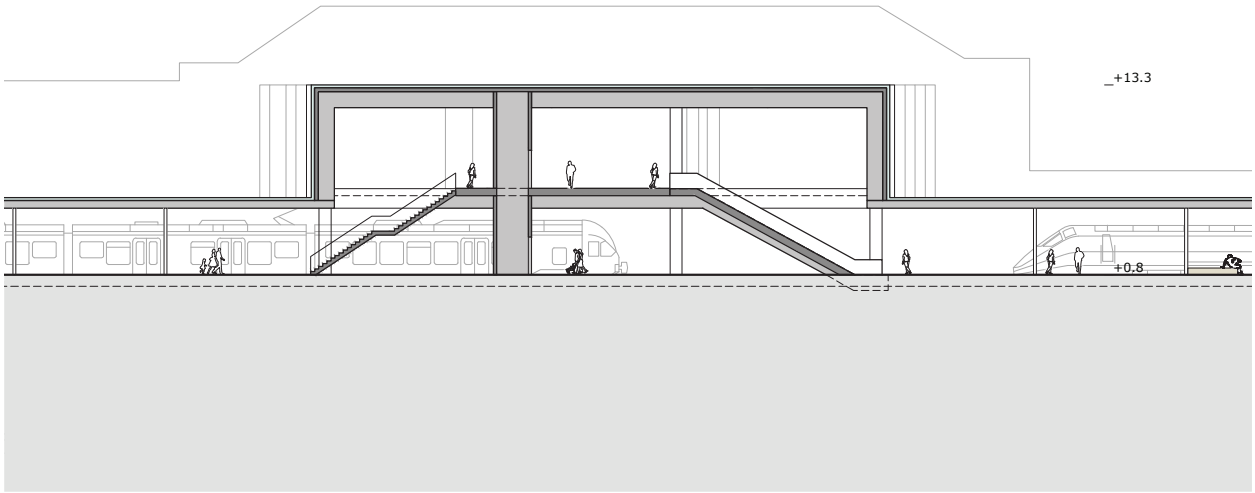


Abb. 53 Schnitt A-A 1:500

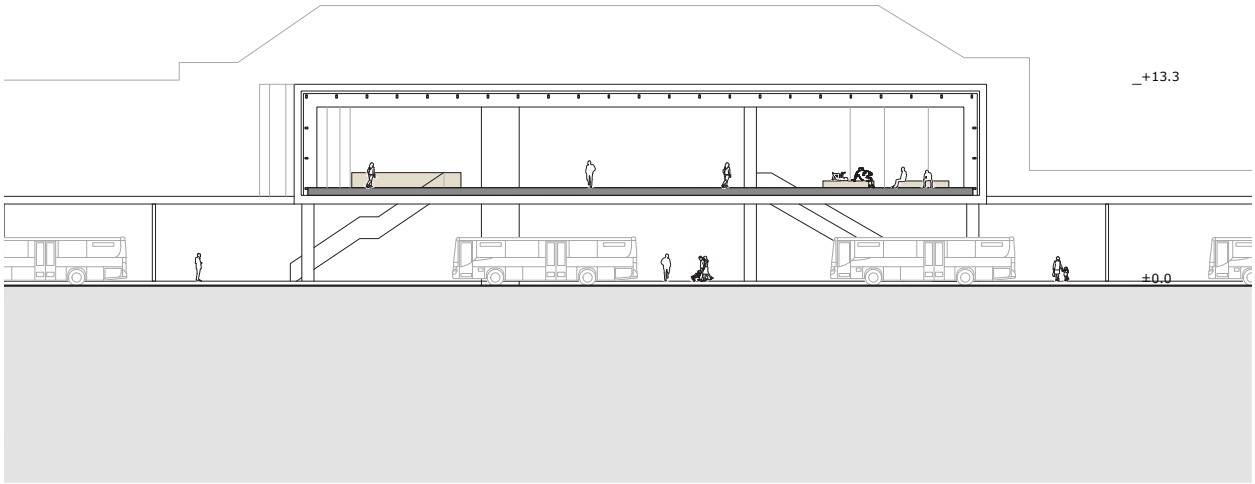
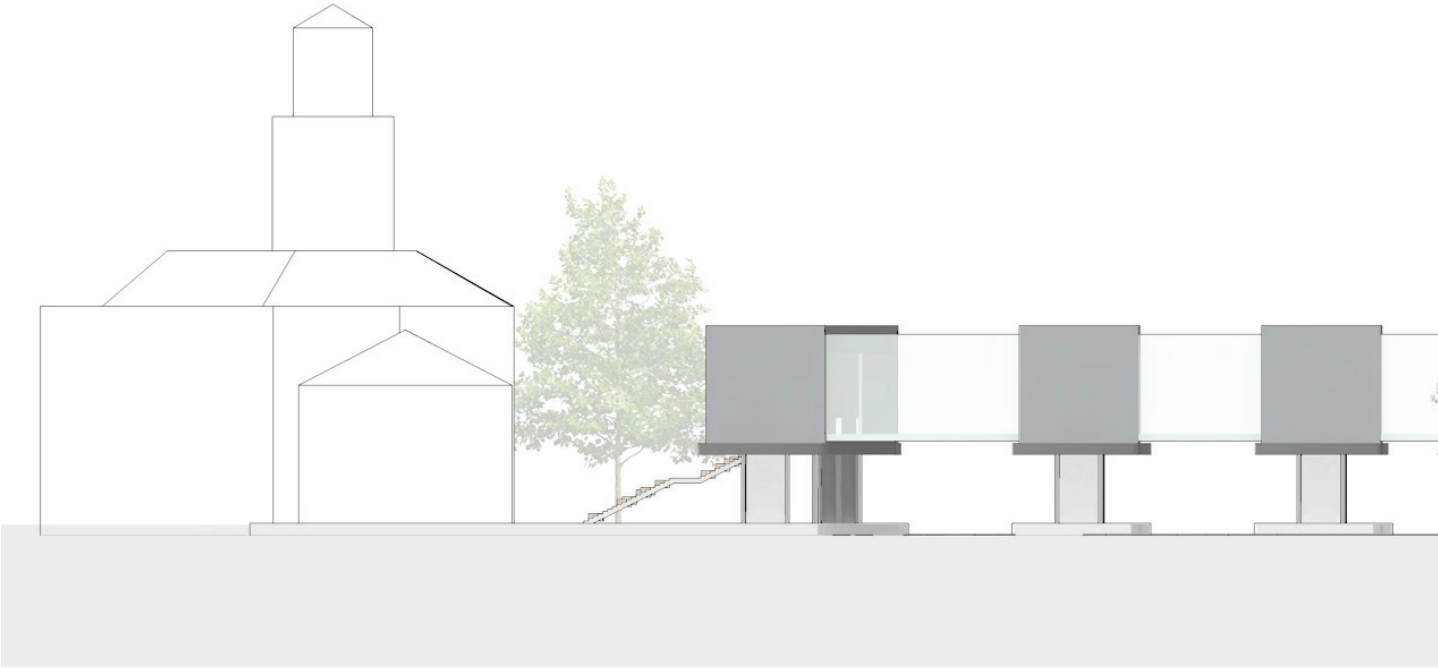


Abb. 54 Schnitt B-B 1:500

Abb. 55 Schnitt C-C 1:500

13. Ansichten

Abb. 56 Ansicht Süd-Ost 1:500



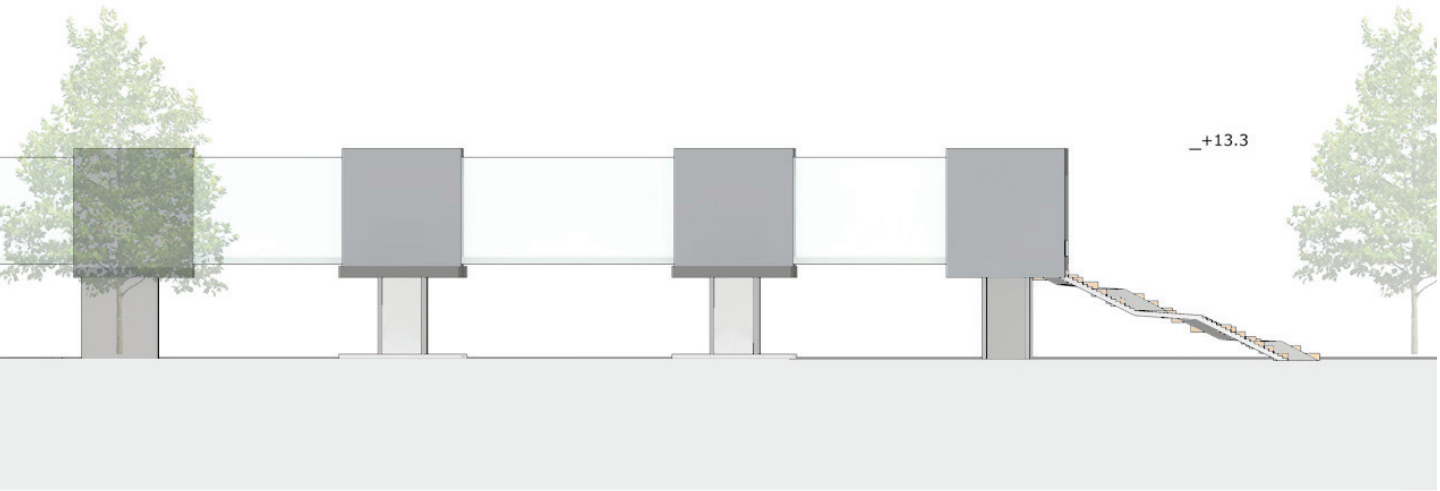


Abb. 57 Ansicht Süd-West 1:500

14. Statisches Konzept

Die geschlossenen Gebäudeteile über den Bahnsteigen bilden statisch autarke Module, in die die weiteren Gebäudeteile eingehängt werden. Sie werden von Rahmen aus Stahlbeton gebildet. Die Stützen sind um ein Drittel der Bahnsteigbreite eingerückt, sodass der Zugang zum Zug frei bleibt. Der Aufzugsschacht wirkt als Aussteifung für das Modul.

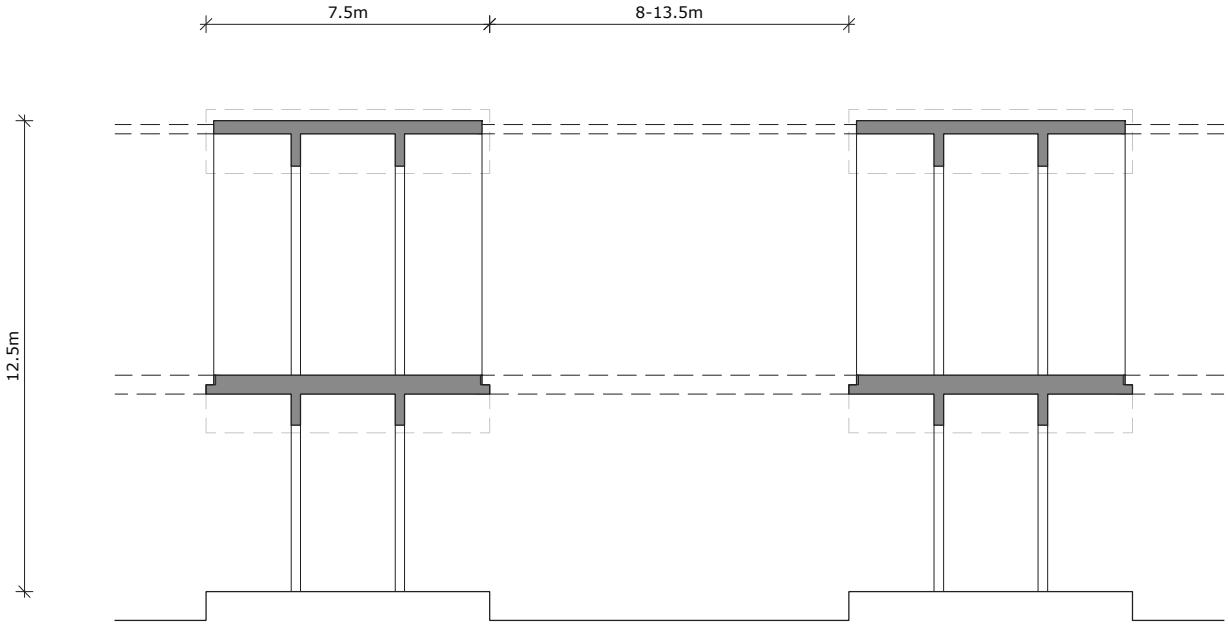


Abb. 58 Statisches Konzept, Schnitt 1:200

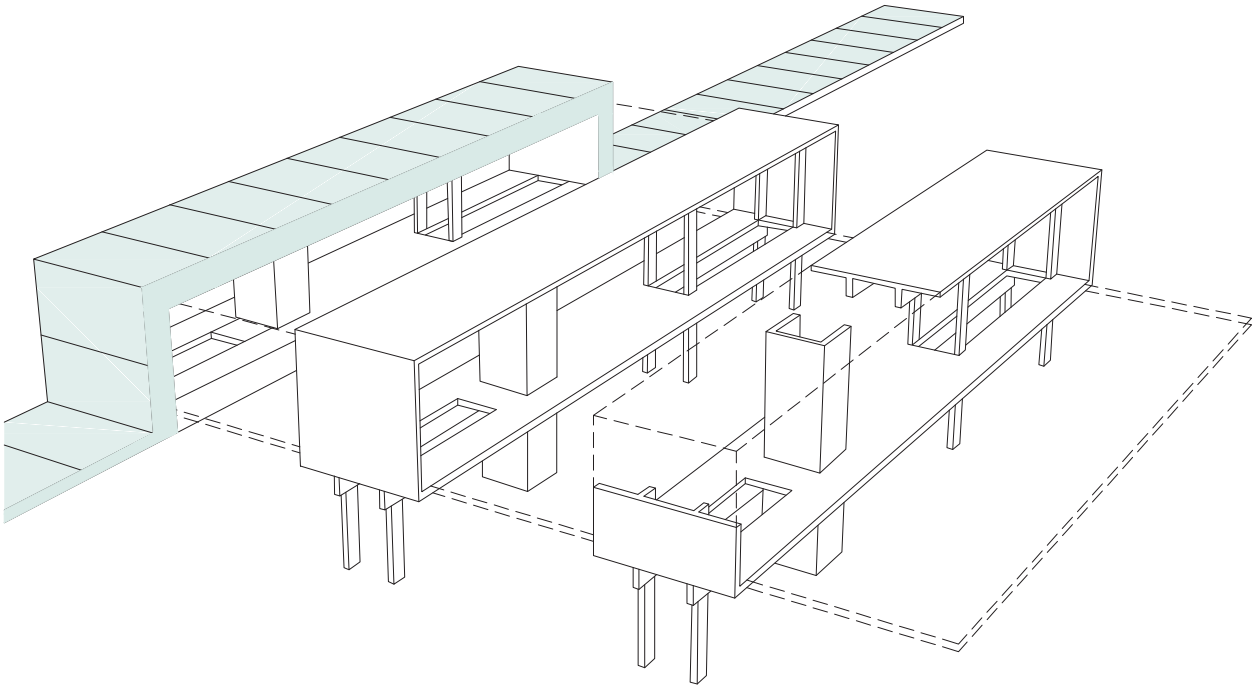


Abb. 59 Statisches Konzept, 3D-Darstellung

15. Renderings

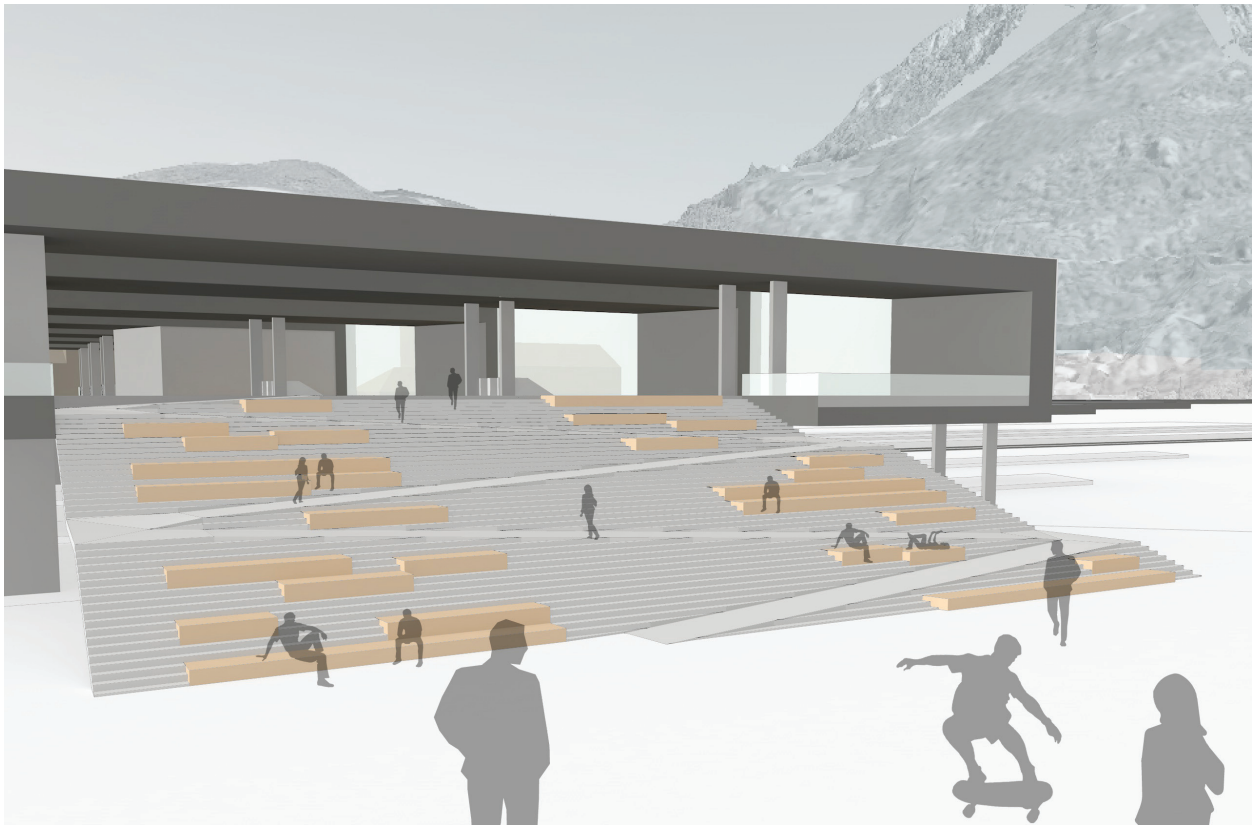


Abb. 60 Rendering Stiegenlandschaft

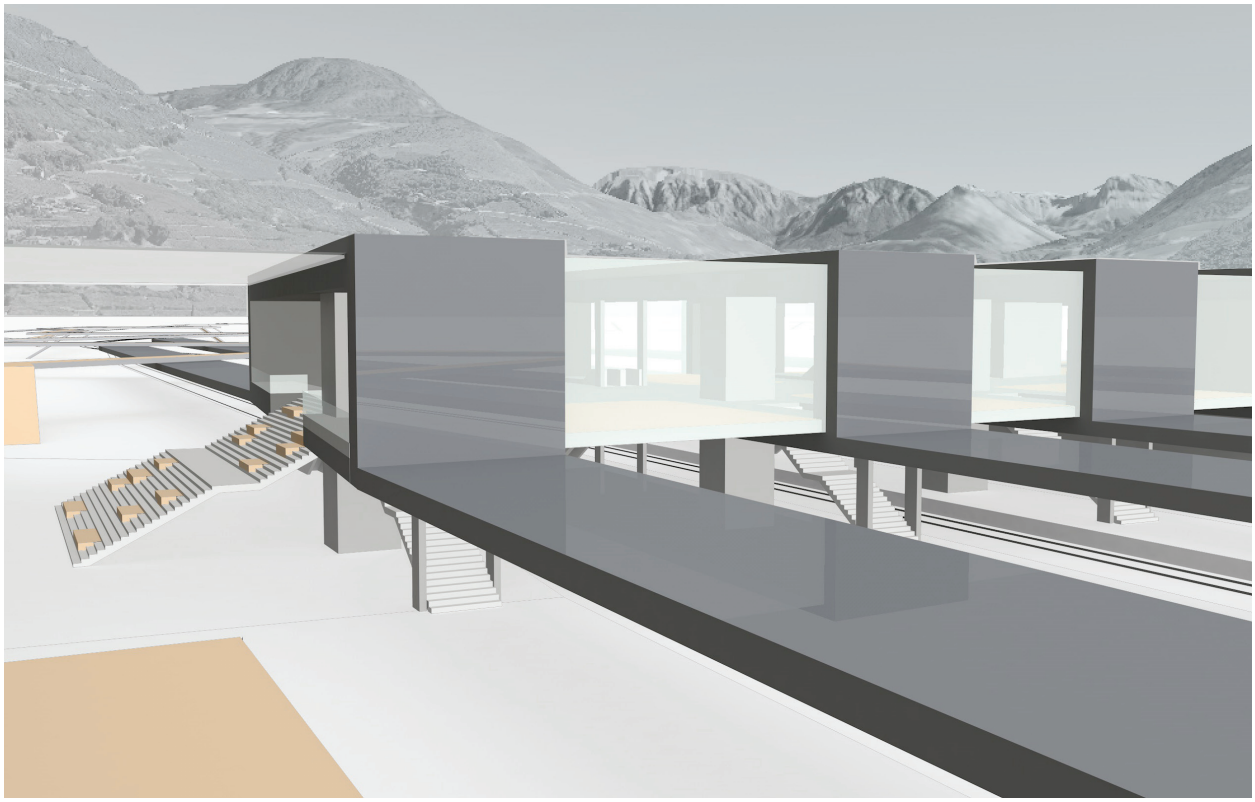


Abb. 61 Rendering

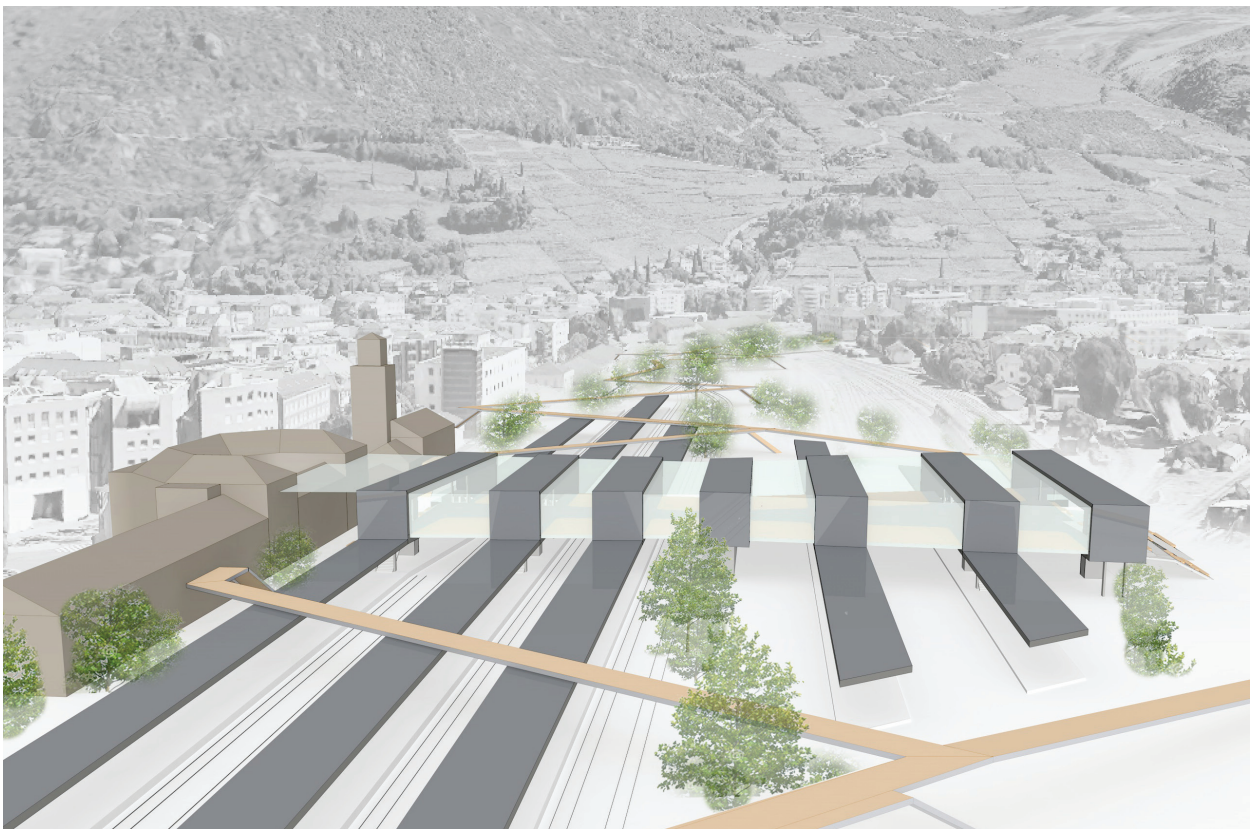


Abb. 62 Rendering

16. Modellfotos

16.1. Städtebauliches Modell 1:2000

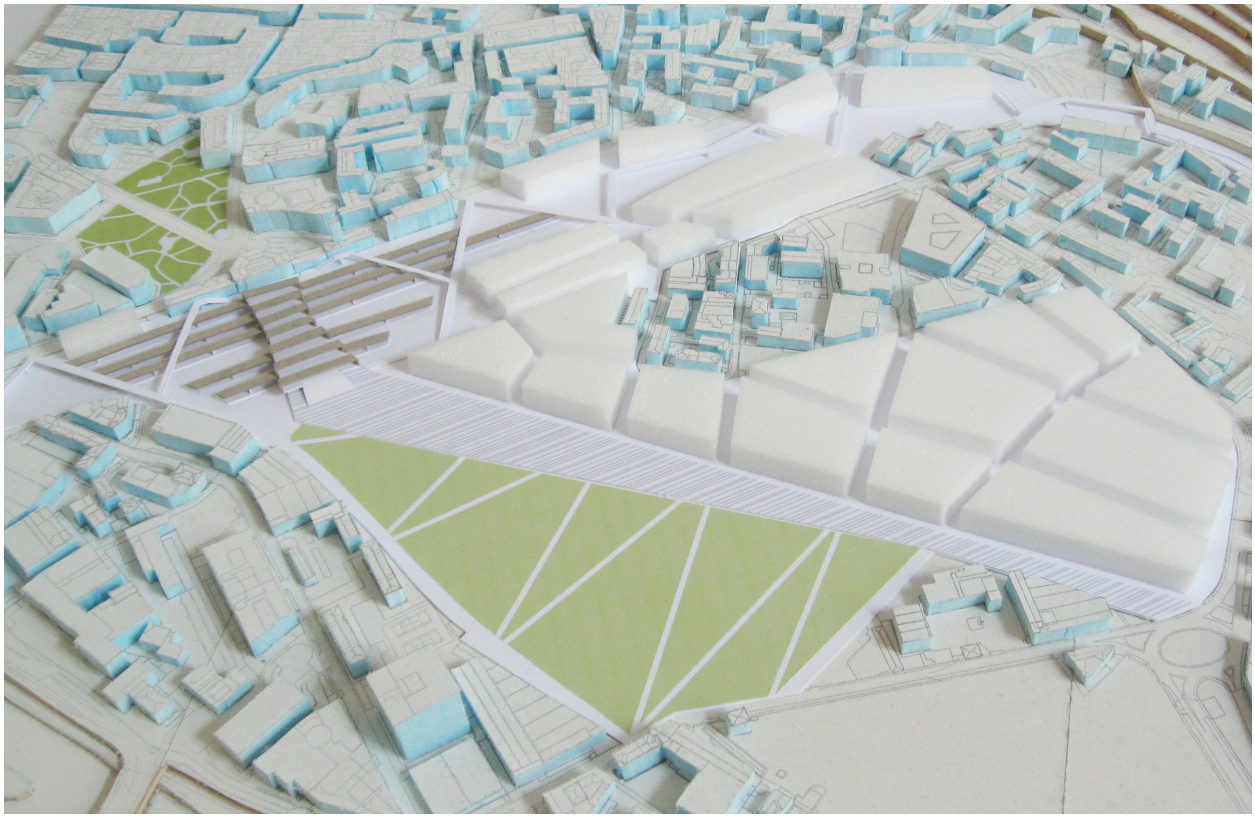


Abb. 63 Städtebauliches Modell 1:2000

Abb. 64 Städtebauliches Modell 1:2000

Abb. 65 Städtebauliches Modell 1:2000

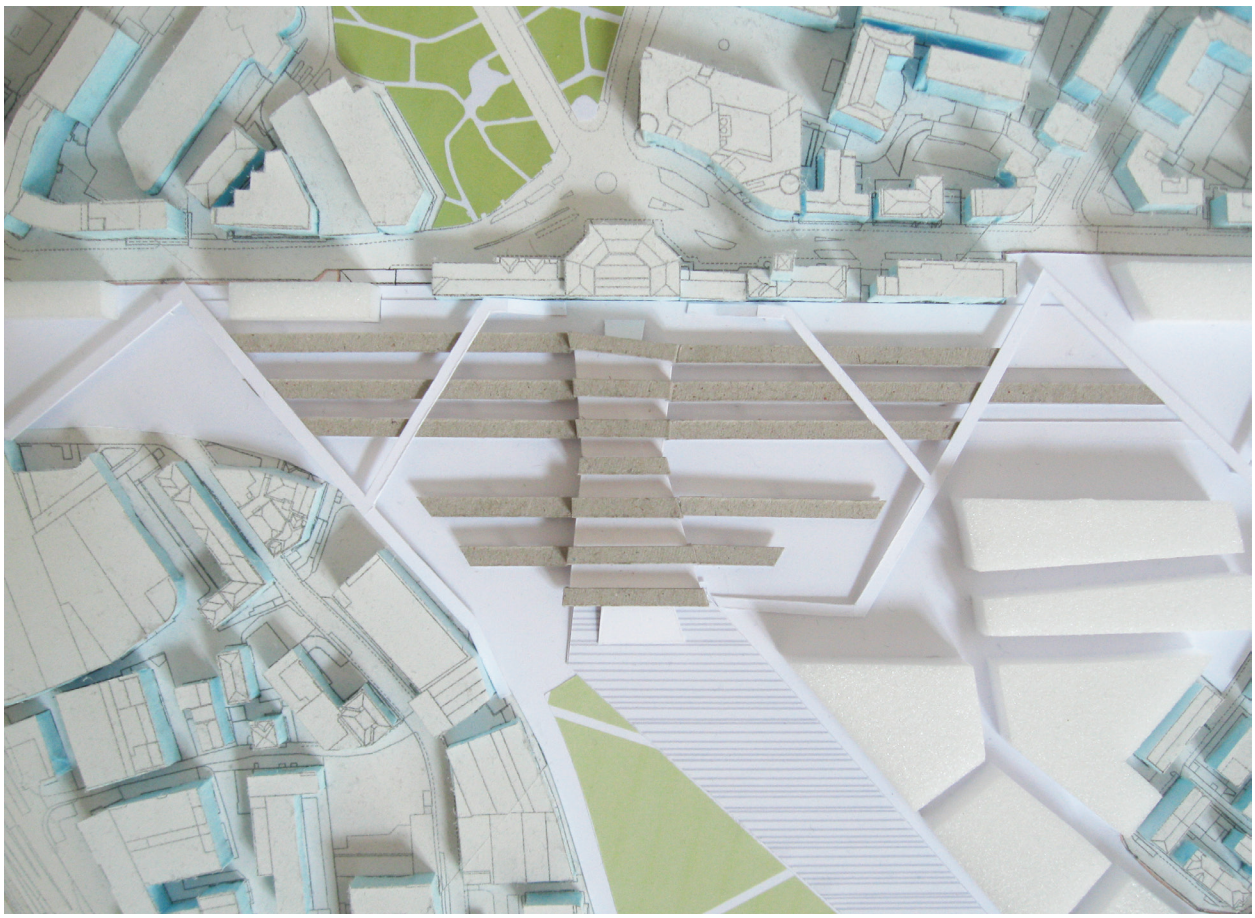


Abb. 66 Städtebauliches Modell 1:2000

Abb. 67 Städtebauliches Modell 1:2000

16.2. Modell 1:500

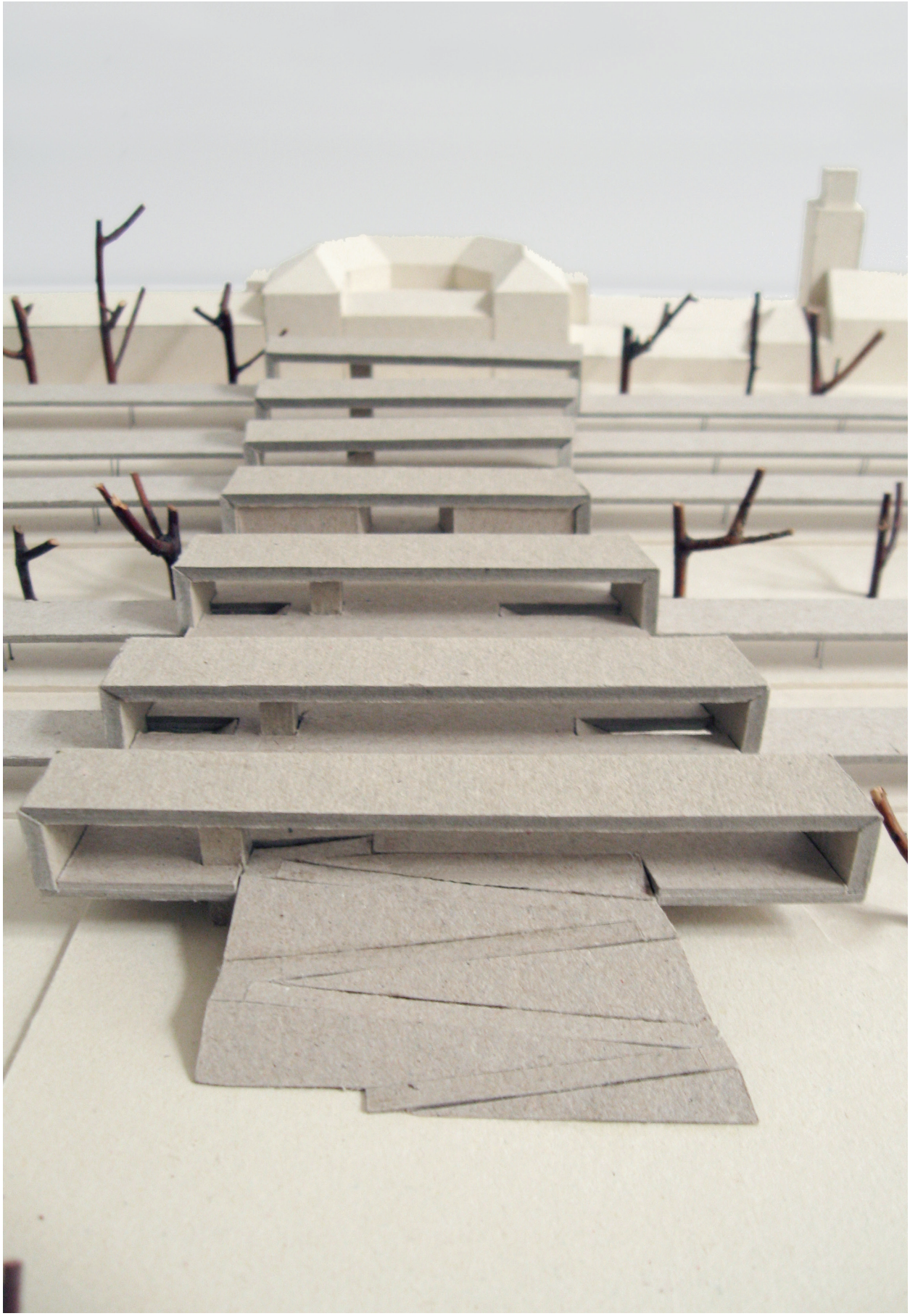


Abb. 68 Modell 1:500

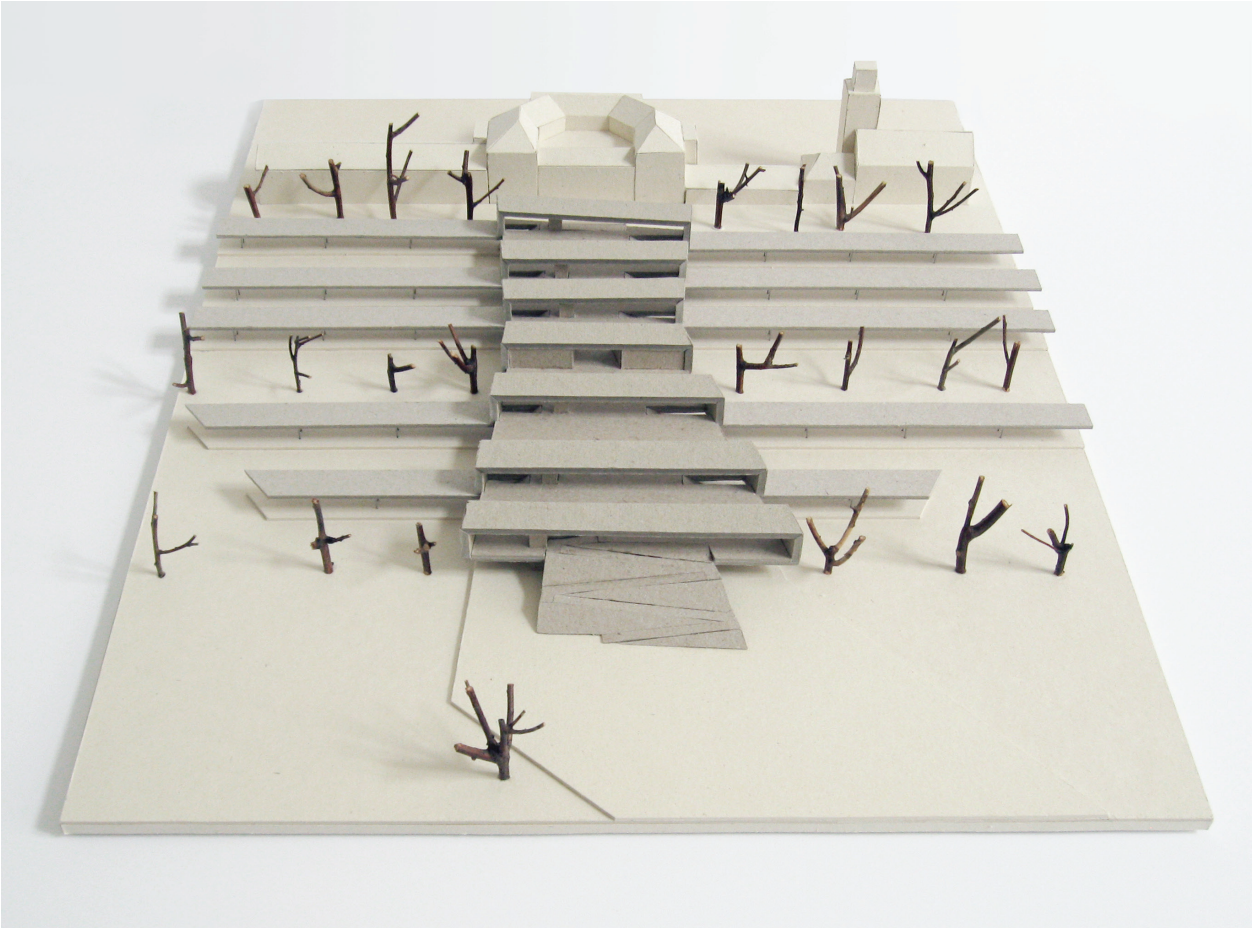


Abb. 69 Modell 1:500

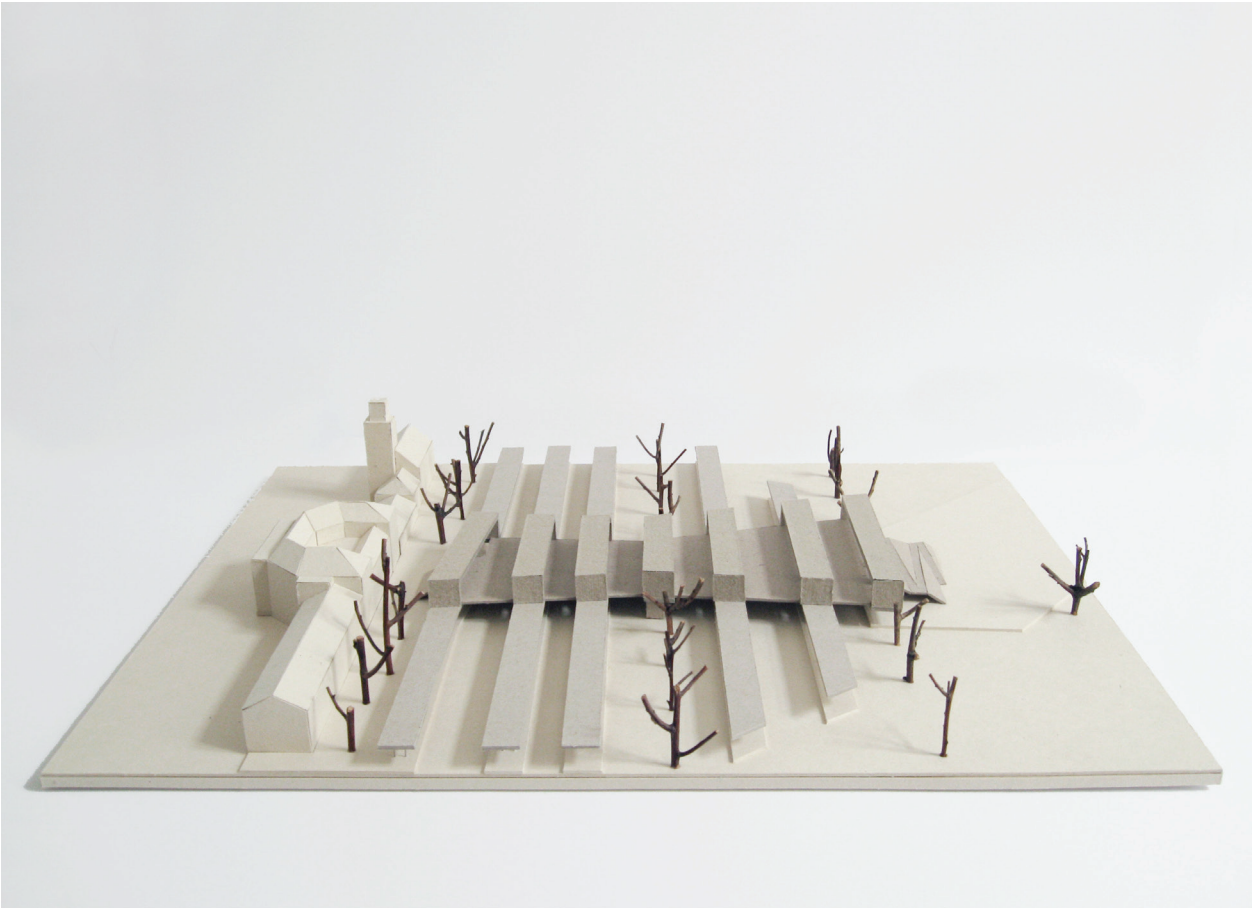


Abb. 70 Modell 1:500

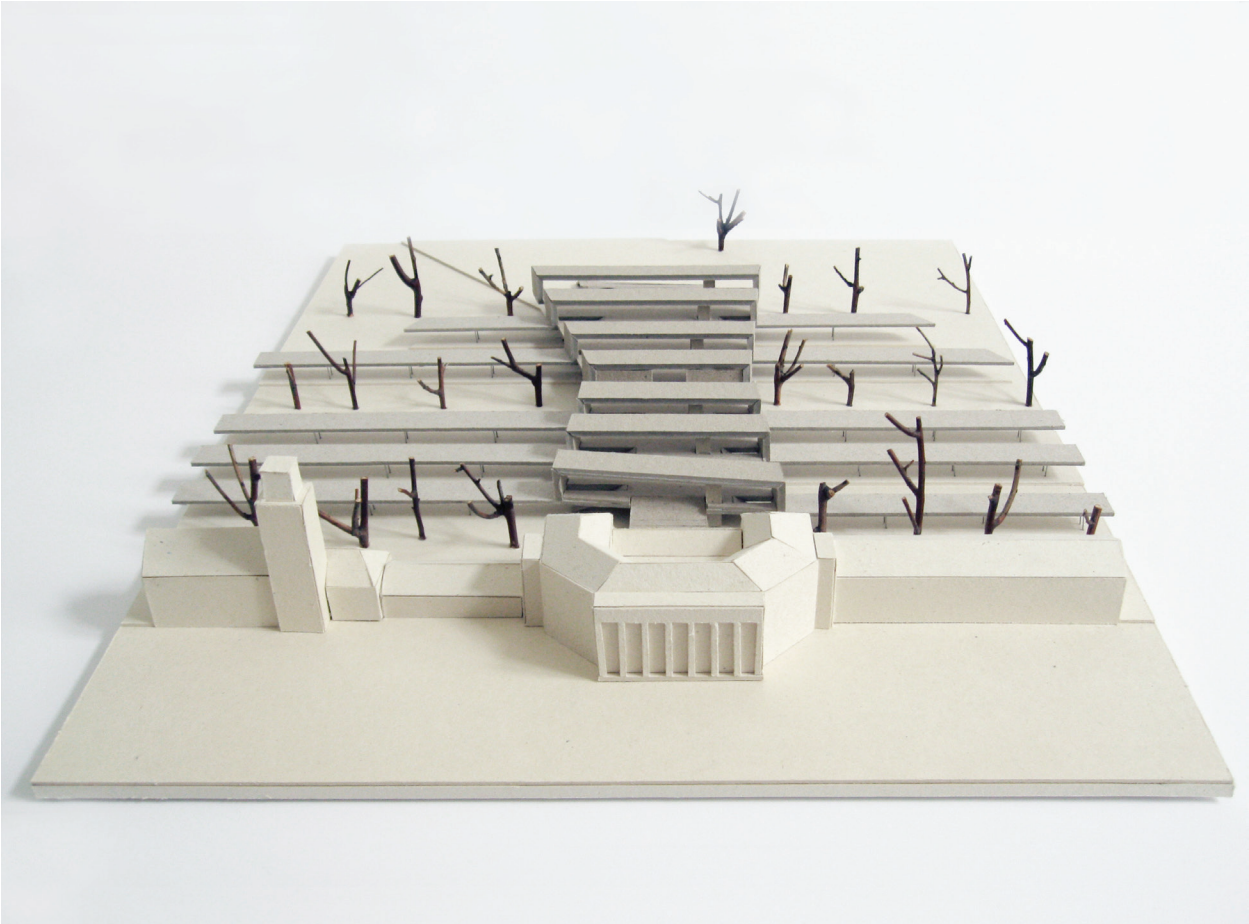


Abb. 71 Modell 1:500

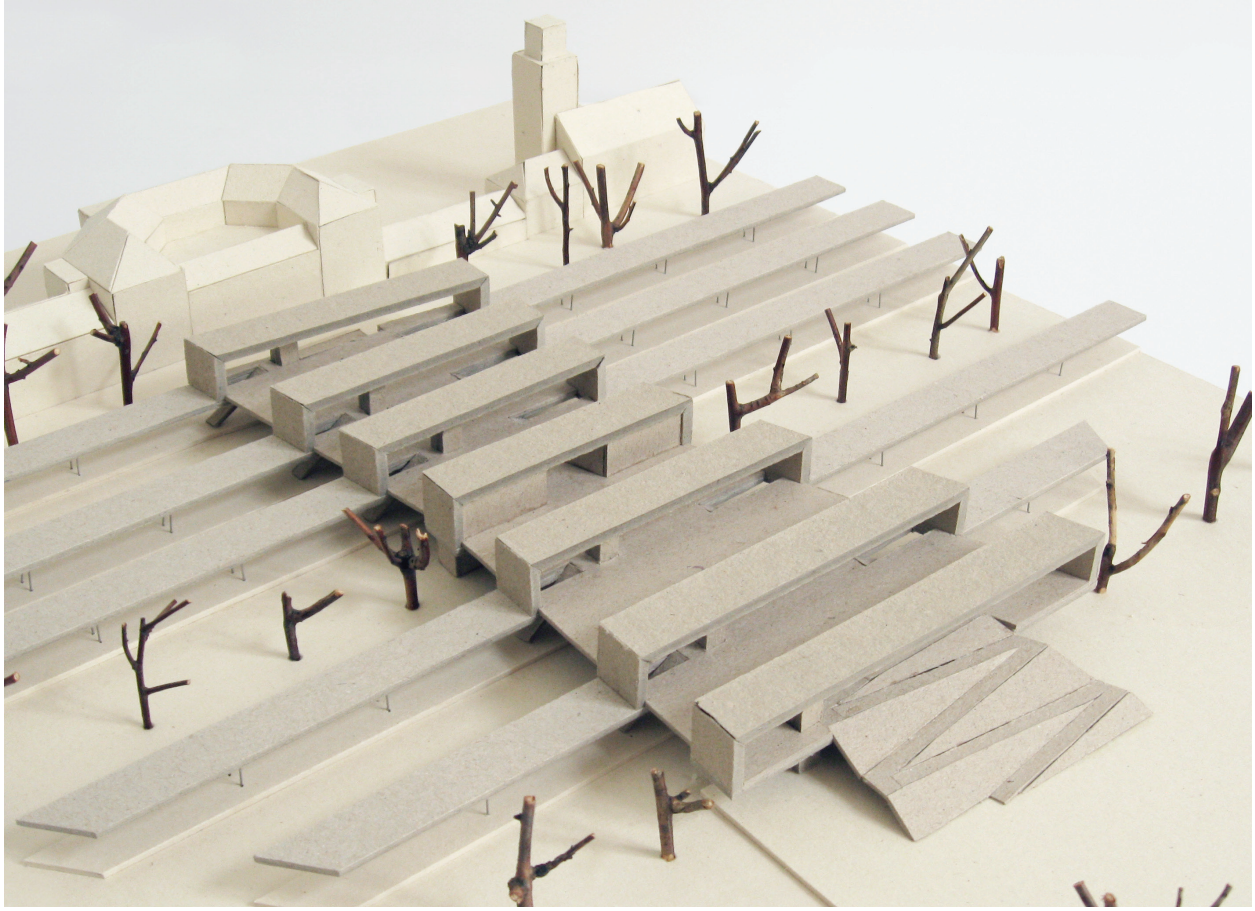


Abb. 72 Modell 1:500

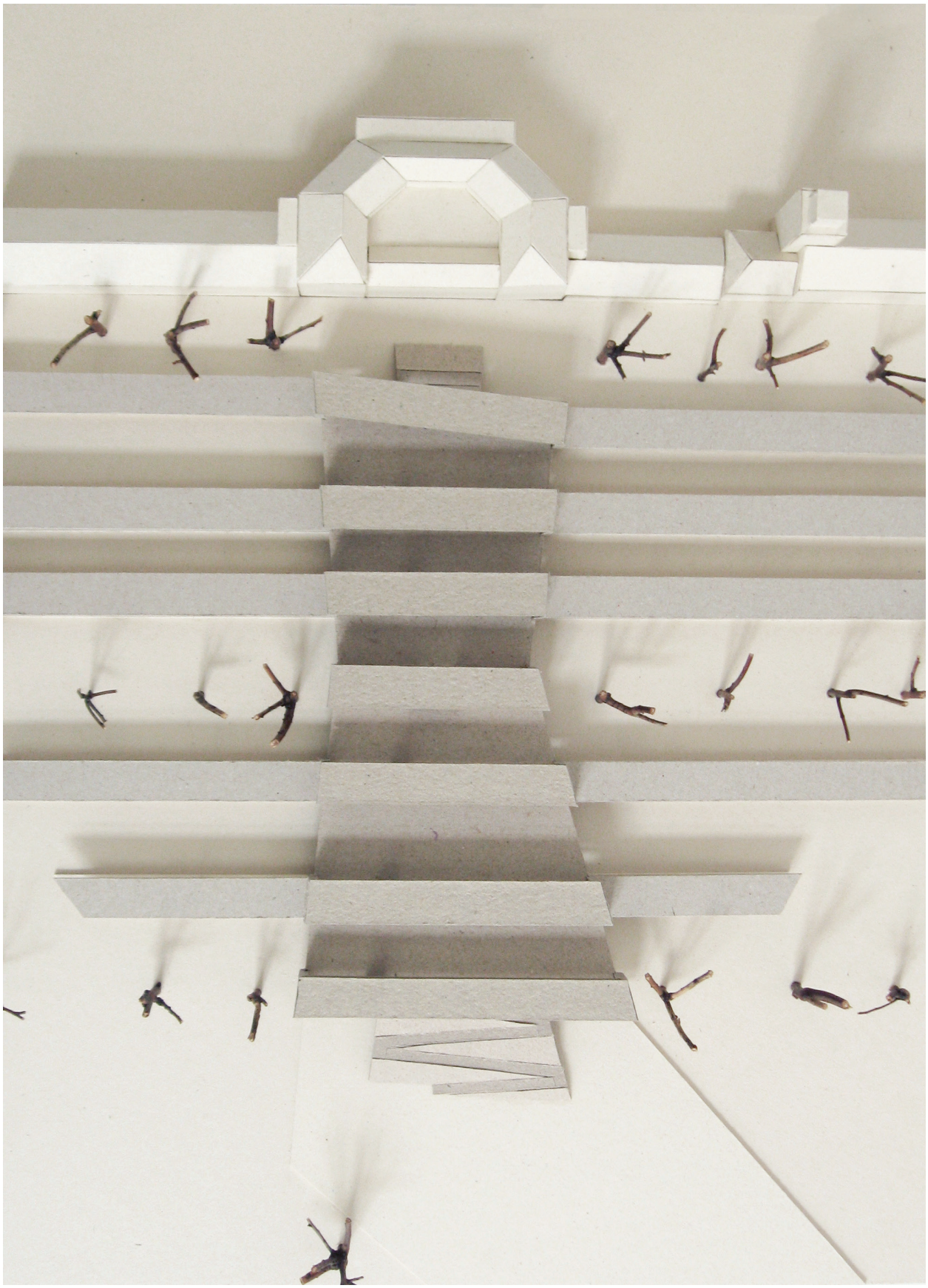


Abb. 73 Modell 1:500

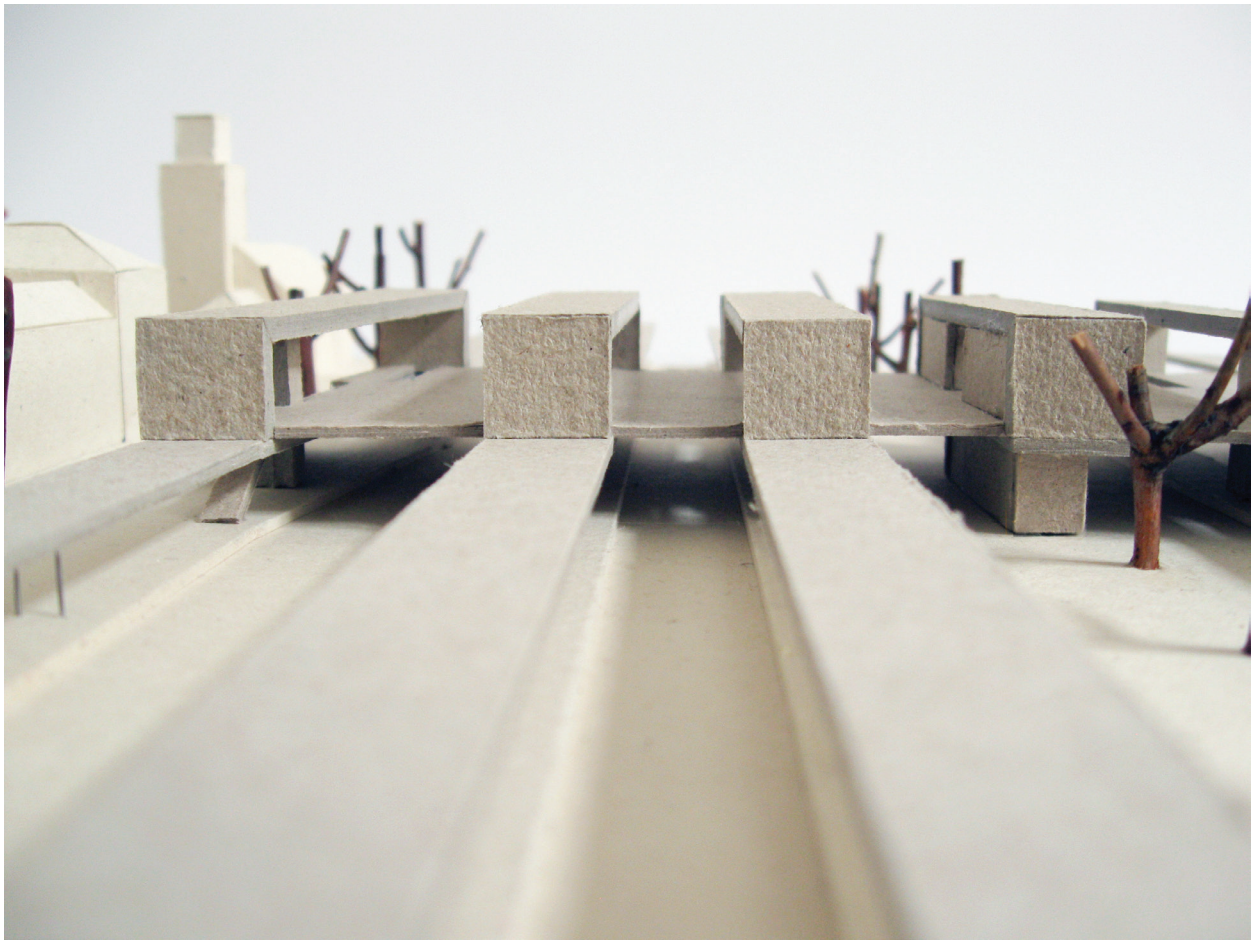
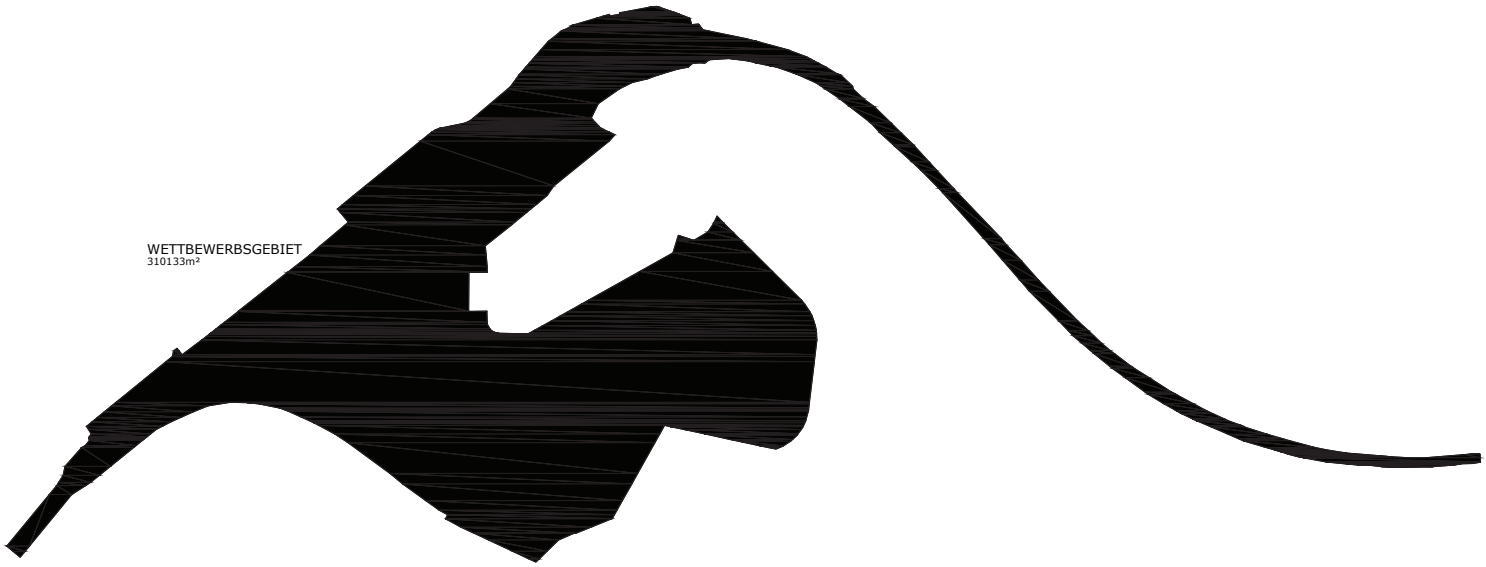


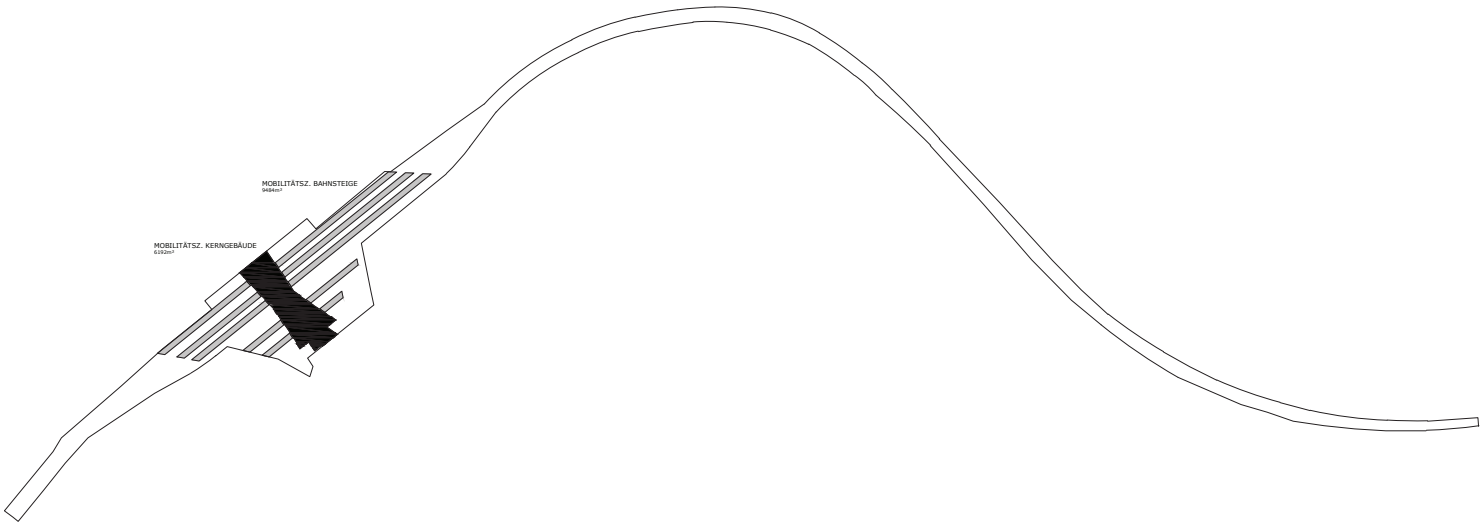
Abb. 74 Modell 1:500

Abb. 75 Modell 1:500 - Der Neubau verschwindet vollkommen hinter dem Bestand

17. Flächenaufstellung

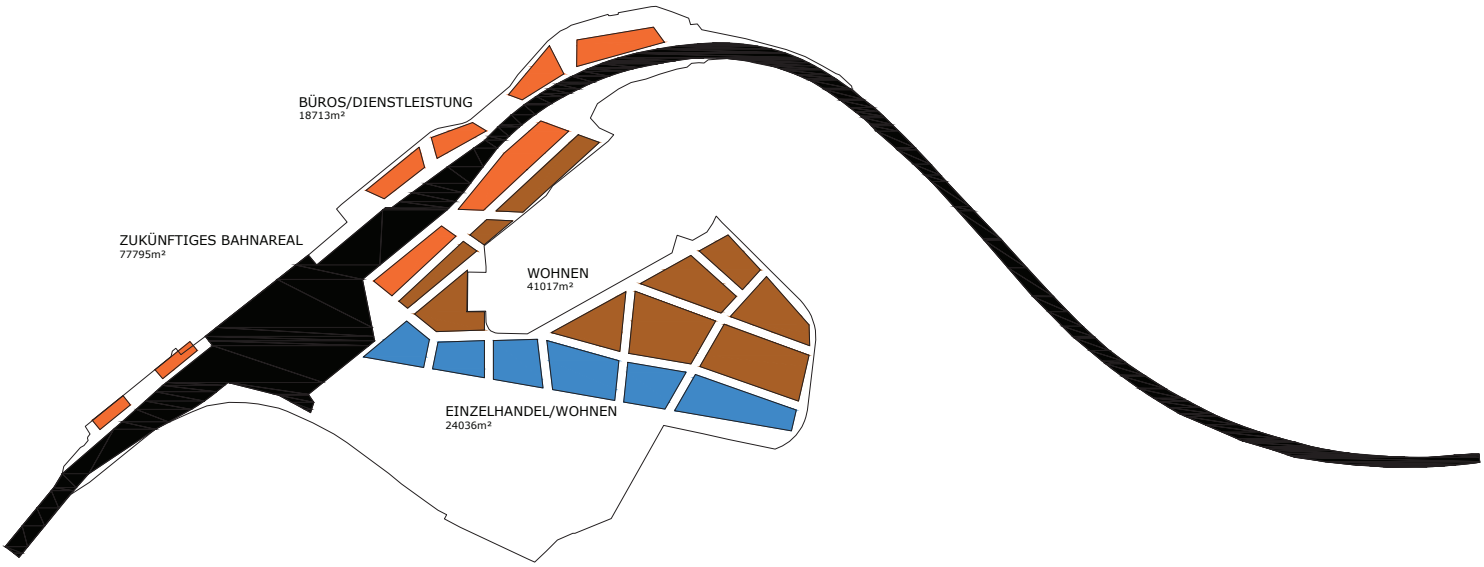


WETTBEWERBSGEBIET 310133m² = 31ha



BEBAUTE FLÄCHE (ohne Gleisanlagen):

MOBILITÄTSZENTRUM KERNGEBÄUDE	6192m²
MOBILITÄTSZENTRUM BAHNSTEIGE	9484m²
SUMME	**15676m²**



BAUFELDER:	
ZUKÜNFTIGES BAHNAREAL	77795m²
BÜRO/DIENSTLEISTUNG	18713m²
WOHNEN	41017m²
EINZELHANDEL/WOHNEN	24036m²
SUMME	**161561m²**

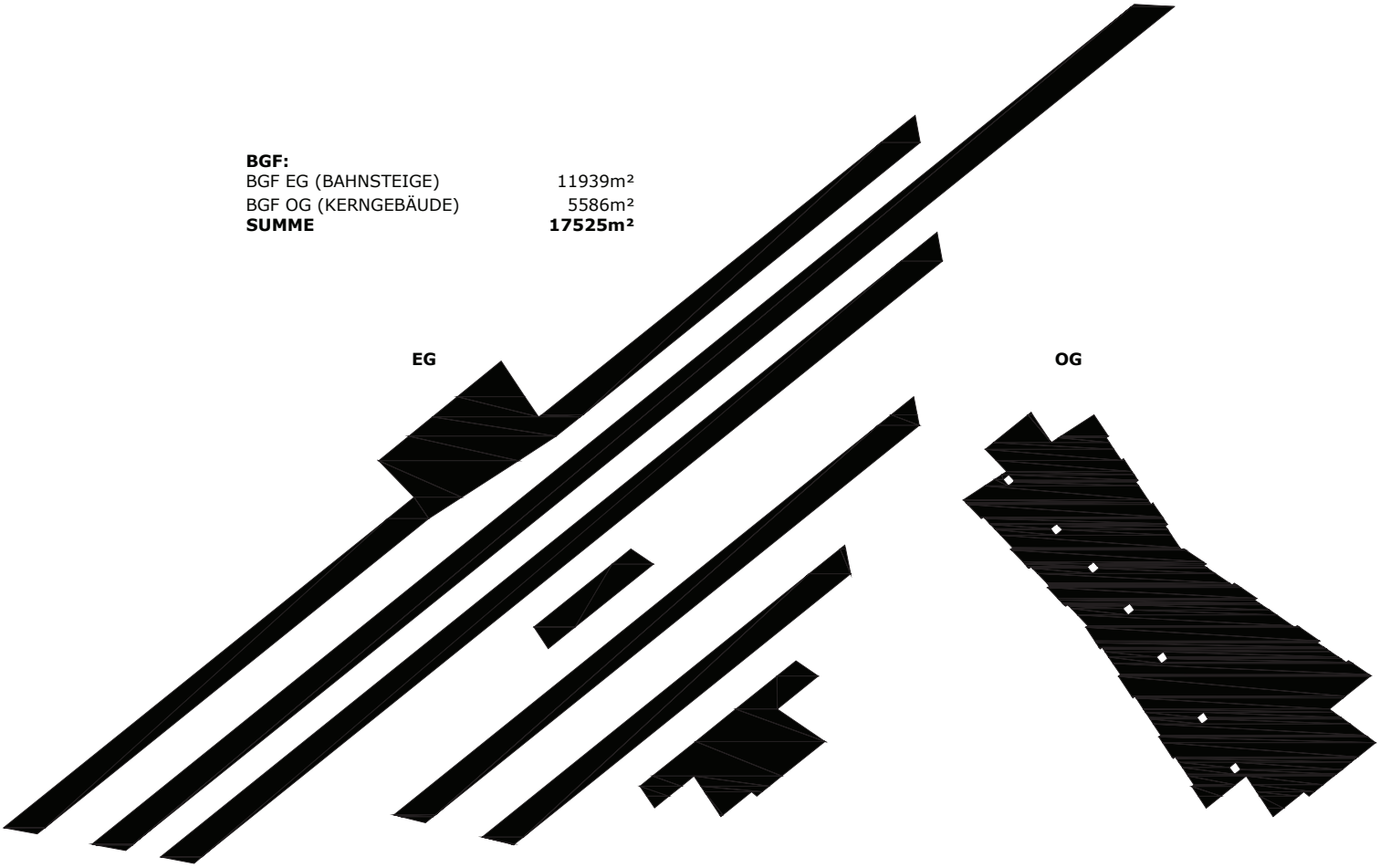
TERRITORIALE DICHTE bei 22m Bauhöhe und 50% Ausnutzung:
incl. Bahnareal 3.3m³/m²
excl. Bahnareal 4.0m³/m²

0 100 500m

Abb. 76 Flächenaufstellung Wettbewerbsgebiet

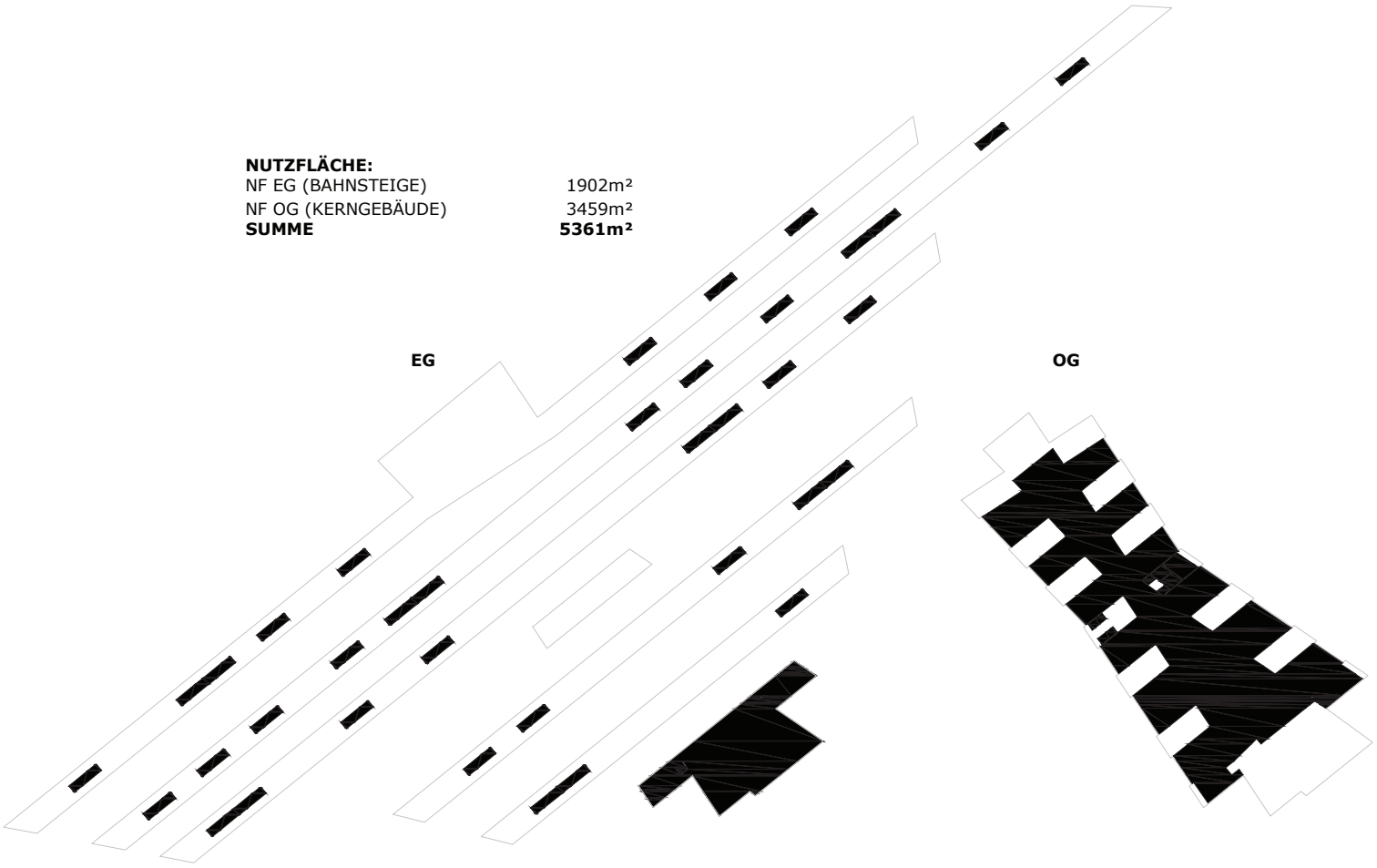
BGF:

BGF EG (BAHNSTEIGE)	11939m²
BGF OG (KERNGEBÄUDE)	5586m²
SUMME	**17525m²**



NUTZFLÄCHE:

NF EG (BAHNSTEIGE)	1902m²
NF OG (KERNGEBÄUDE)	3459m²
SUMME	**5361m²**



KONSTRUKTIONSGRUNDFLÄCHE:

KGF EG (BAHNSTEIGE)	40m²
KGF OG (KERNGEBÄUDE)	265m²
SUMME	**305m²**

EG

OG

VERKEHRSFLÄCHE:

VF EG (BAHNSTEIGE)	9997m²
VF OG (KERNGEBÄUDE)	1862m²
SUMME	**11859m²**

EG

OG

0 20 100m

Abb. 77 Flächenaufstellung Gebäude

Quellenverzeichnis

Wittfrida Mitterer, Kuratorium für technische Kulturgüter
Weichen & Wahrzeichen
Bahnlandschaft Bozen-Innsbruck
Verlagsanstalt Athesia AG, Bozen 2007

Wolfgang Kos und Günter Dinhobl
GROSSER BAHNHOF
Wien und die weite Welt
Czernin Verlags GmbH und Wien Museum, 2006

Bund Deutscher Architekten BDA, Deutsche Bahn AG, Förderverein Deutsches Architekturzentrum DAZ in Zusammenarbeit mit Meinhard von Gerkan
Renaissance der Bahnhöfe
Die Stadt im 21. Jahrhundert
Friedr. Vieweg & Sohn Verlagsgesellschaft mbH, Braunschweig/Wiesbaden 1996

Chris van Uffelen
Stations
Braun Publishing AG, 2010

Andreas Gottlieb Hempel
Architektur in Südtirol
Verlag Georg D.W. Callwey GmbH & Co. KG, München 2008

Ernst Neufert, Johannes Kister
Neufert Bauentwurfslehre, 38. Auflage
Friedr. Vieweg & Sohn Verlag/ GWV Fachverlage GmbH, Wiesbaden 2005

Auslobungsunterlagen
„ARBO" Ideenwettbewerb Bahnhofsareal Bozen, 2010

Publikation zu den Wettbewerbsergebnissen
Bozen; eine neue Dimension
Redaktion: Luca Dolmetta, H. Wolfgang Piller
verfasst von den Jurymitgliedern Wettbewerb ARBO

Statistik über die Stadt Bozen
Bozen 2015 - Die Stadt in Zahlen
Gemeinde Bozen - Amt für Statistik und Zeiten der Stadt

Internetquellen

http://www.vinschgauerbahn.it
(Herausgeber: STA Südtiroler Transportstrukturen AG , zuletzt aufgerufen am 28.10.2015)

http://www.sii.bz.it
(Informations- und Serviceprovider der öffentlichen Nahverkehrsbetriebe, 28.10.2015)

http://www.arealbozen.it
(Areal Bozen – ABZ AG, 28.10.2015)

http://www.bbt-se.com
(Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE, 28.10.2015)

https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Bozen
(Wikipedia - Bahnhof Bozen, 28.10.2015)

http://www.eurovelo.com
(ECF - European Cyclist Federation, 28.10.2015)

https://www.sad.it
(SAD - Nahverkehr A.G., 28.10.2015)

http://www.sasabz.it
(SASA SpA-AG, 28.10.2015)

http://www.gemeinde.bozen.it
(Stadtgemeinde Bozen, 28.10.2015)

Abbildungsverzeichnis

Alle Abbildungen ohne Quellenangabe stammen vom Autor

Abb. 01 (Titelseite) Entwurf für einen neues Mobilitätszentrum 6
Abb. 02 Geografische Lage Südtirols und Bozens. 11
Abb. 03 Die Laubengasse als belebte Einkaufsstraße in der Bozner Altstadt. 12
Abb. 04 Bahnverbindungen durch Südtirol 13
Abb. 05 Verlauf der Bahnstrecken durch Bozen. 13
Abb. 06 Garnitur des „Vinschgerzugs“ im Bahnhof Bozen 14
Abb. 07 Der bestehende Bahnhof Bozen mit Vorplatz und Uhrturm 15
Abb. 08 Der historische Bozner Bahnhof 1895 15
„Weichen & Wahrzeichen“, S. 160
Abb. 09 Blick vom Bahnhofsvorplatz auf das Rosengartenmassiv 16
Abb. 10 Bahnhofsfassade von 1928 und Detail 16
Abb. 11 Grundriss Bestandsgebäude mit den wichtigsten Funktionen 1:1 000 17
Abb. 12 Atrium im Bestandsgebäude 17
Abb. 13 Düstere Unterführung: Erschließung der Bahnsteige 18
Abb. 14 Blick Richtung Süden: hier soll ein neues Stadtviertel entstehen 19
Abb. 15 Zugang zu den Zügen: ein schmaler Gang 19
Abb. 16 Der Bahnhof von Bahnsteig 3 20
Abb. 17 Der Bestandsbahnhof in seiner Lage hat großes städtebauliches Potential 20
Abb. 18 Die Bahntrasse als trennendes Element einer wachsenden Stadt. 21
Abb. 19 Luftbild des Wettbewerbsareals 22
„ARBO“ Ideenwettbewerb Bahnhofsareal Bozen - Areal Bozen ABZ AG - Auslobungs-unterlagen 2010, Anlage B
Abb. 20 Das Siegerprojekt von Arch. Boris Podrecca, Lageplan 23
Bozen; eine neue Dimension - Areal Bozen ABZ AG - Publikation zu den Wettbewerbs-ergebnissen
Abb. 21 Das Siegerprojekt von Arch. Boris Podrecca, Rendering 23
Bozen; eine neue Dimension - Areal Bozen ABZ AG - Publikation zu den Wettbewerbs-ergebnissen
Abb. 22 Satellitenbild: Bozen mit Verortung des Bahnhofsareals 24
Google Maps - https://maps.google.com
Abb. 23 Situierung des Bahnhofsareals und Bahnlinienführung im Stadtgebiet 24
Abb. 24 Luftaufnahme Bahnhofsareal. 25
„ARBO“ Ideenwettbewerb Bahnhofsareal Bozen - Areal Bozen ABZ AG - Auslobungs-unterlagen 2010, Anlage P3
Abb. 25 Denkmalgeschützter Bestand und zum Abbruch zur Verfügung stehende Anlagen 1:10 000 . 25
Abb. 26 Lageplan 1:5 000 27
Abb. 27 Topografische Lage. 28
Abb. 28 Variante 1: Beibehaltung der bestehenden Bahntrasse 29
Abb. 29 Variante 2: Verlegung der Bahntrasse Richtung Süden 29
Abb. 30 Intermodaler Verkehrsknoten 30
Abb. 31 Übersichtsplan 31
Abb. 32 Vernetzung der angrenzenden Gebiete mit dem Areal 33
Abb. 33 Der neue Bahnhof als Brücke über die Gleise und Verbindung der Stadtteile 34

Abb. 34 Schema Highline und Strukturerweiterung . . . 34
Abb. 35 Skizze Highline . . . 35
Abb. 36 Grünverbindungen durch das Areal . . . 36
Abb. 37 Baufelder für die urbane Wiedergewinnung . . . 37
Abb. 38 Durchlässige Gestaltung des Bestandsgebäudes . . . 38
Abb. 39 Funktionsdiagramm . . . 38
Abb. 40 Bezug zum Zug . . . 39
Abb. 41 Die Bahnsteigüberdachung entwickelt sich zum Gebäude . . . 39
Abb. 42 Modulares und erweiterbares System . . . 40
Abb. 43 Modulares System Funktionsbereiche . . . 40
Abb. 44 Funktionsdiagramm . . . 41
Abb. 45 Photovoltaikanlagen auf den Dächern . . . 41
Abb. 46 Rendering Entwurf . . . 43
Abb. 47 Lageplan 1:5 000 . . . 45
Abb. 48 Highline mit Anknüpfungspunkten . . . 47
Abb. 49 Grundriss EG 1:1 000 . . . 48
Abb. 50 Stimmungsbild: Zonierung Bahnsteige . . . 49
Abb. 51 Grundriss OG 1:1000 . . . 50
Abb. 52 Grundriss OG 1:500 . . . 51
Abb. 53 Schnitt A-A 1:500 . . . 52
Abb. 54 Schnitt B-B 1:500 . . . 53
Abb. 55 Schnitt C-C 1:500 . . . 53
Abb. 56 Ansicht Süd-Ost 1:500 . . . 54
Abb. 57 Ansicht Süd-West 1:500 . . . 55
Abb. 58 Statisches Konzept, Schnitt 1:200 . . . 56
Abb. 59 Statisches Konzept, 3D-Darstellung . . . 56
Abb. 60 Rendering Stiegenlandschaft . . . 57
Abb. 61 Rendering . . . 57
Abb. 62 Rendering . . . 58
Abb. 63 Städtebauliches Modell 1:2000 . . . 59
Abb. 64 Städtebauliches Modell 1:2000 . . . 59
Abb. 65 Städtebauliches Modell 1:2000 . . . 61
Abb. 66 Städtebauliches Modell 1:2000 . . . 62
Abb. 67 Städtebauliches Modell 1:2000 . . . 62
Abb. 68 Modell 1:500 . . . 63
Abb. 69 Modell 1:500 . . . 64
Abb. 70 Modell 1:500 . . . 64
Abb. 71 Modell 1:500 . . . 65
Abb. 72 Modell 1:500 . . . 65
Abb. 73 Modell 1:500 . . . 66
Abb. 74 Modell 1:500 . . . 67
Abb. 75 Modell 1:500 - Der Neubau verschwindet vollkommen hinter dem Bestand . . . 67
Abb. 76 Flächenaufstellung Wettbewerbsgebiet . . . 69
Abb. 77 Flächenaufstellung Gebäude . . . 71

Lebenslauf

Wien, 28.10.2015

persönliche Daten

Name	Fabian Ladurner
Geburtsdatum	04.03.1985
Geburtsort	Meran (BZ), Italien
Anschrift	Hermanngasse 27/17, 1070 Wien
Mobiltelefon	+43 680 1104136
E-Mail	e0426948@student.tuwien.ac.at

Bildung

1991 - 2004	Grundschule, Mittelschule und Realgymnasium in Meran
2004	Staatliche Abschlussprüfung (Matura)
seit Okt 2004	Architekturstudium an der TU Wien
Nov 2007	1. Diplomprüfung für Architektur
Sept 2008 - Aug 2009	Auslandsaufenthalt in Barcelona, Studium an der „Escola Tècnica Superior d'Architectura de Barcelona" (UPC)

Ferialjobs

2000 - 2004	Arbeit in Handwerksbetrieben, Erntehelfer
2005 - 2008 u 2010	Campingplatzangestellter in Lazise (Italien)
2009	Kellner/Barkeeper in Canet de Mar (Spanien)

Architektur

seit 2011	Mitarbeit bei Frötscher Lichtenwagner Architekten, Wien