

# turrisbabel<sup>70</sup>

Trimestrales Mitteilungsblatt der Stiftung der Kammer der Architekten, Raumplaner, Landschaftsplaner, Denkmalpfleger der Autonomen Provinz Bozen  
Notiziario trimestrale della Fondazione dell'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti, Conservatori della Provincia Autonoma di Bolzano

Infrastrukturen  
Infrastrutture







Trimestrales Mitteilungsblatt der Stiftung der Kammer  
der Architekten, Raumplaner, Landschaftsplaner,  
Denkmalpfleger der Autonomen Provinz Bozen  
Notiziario trimestrale della Fondazione dell'Ordine  
degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti, Conservatori  
della Provincia Autonoma di Bolzano

Sparkassenstraße 15 via Cassa di Risparmio  
I — 39100 Bolzano / Bozen  
Tel. 0471 971741 <http://www.bz.archiworld.it>  
e-mail: [turrisbabel.bz@archiworld.it](mailto:turrisbabel.bz@archiworld.it)



Verantwortlich für den Inhalt / Direttore responsabile:  
Luigi Scolari

Redaktion / Redazione: Lukas Abram, Sandy Attia,  
Julia Brunner, Carlo Calderan, Melanie Franko,  
Carlotta Polo, Alessandro Scavazza,  
Alberta Schiefer, Alexander Zoeggeler

Diese Ausgabe wurde von Luigi Scolari betreut /  
Questo numero è stato curato da Luigi Scolari

Verantw. für die Werbung / Resp. per la pubblicità:  
Eva Ferrari, Tel. 347-2540001

Grafik / Grafica: [www.Lupe.it](http://www.Lupe.it) (BZ)

Druck / Stampa: Europunto (VR)

Für Wort, Bild und Zeichnungen zeichnen  
die jeweiligen Autoren verantwortlich.

Scritti, fotografie e disegni impegnano soltanto  
la responsabilità dell'autore.

Register der Druckschriften des Landesgerichtes Bozen  
Registro stampe del tribunale di Bolzano  
N./n. 22/97 vom/del 9.12.1997

Juli / Luglio 2006

Spedizione in A.P. – D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004  
numero 47), art. 1, comma 1, DCB Bolzano

Titelseite / Copertina:

Viadukt der Straße nach Jenesien (BZ) /  
Viadotto della strada per San Genesio (BZ)  
Foto © Ludwig Thalheimer

## Infrastrukturen / Infrastrutture

Editorial / Editoriale

- 2 Cambiare strada 1  
*Luigi Scolari*
- 4 Cambiare strada 2  
*Luigi Scolari*
- Infrastrukturen / Infrastrutture
- 8 Superstrada Pedemontana Veneta  
*di Renato Rizzi*
- 12 Il paesaggio come elemento del progetto stradale  
*di Raffaele Mauro*
- 16 Eine Brücke ist eben nicht nur eine Brücke  
*Melanie Franko*
- 24 Infrastrukturen im Lande  
*Benno Barth*
- 28 Die Vinschgauer Bahn und die Folgen  
*Andreas Gottlieb Hempel*
- 32 Fahrsicherheitszentrum „Frizzi Au“  
*Carlotta Polo und Thomas Brachetti*
- 36 Pustertaler Straße: Wohin?  
*Hans Peter Niederkofler und Stephan Lausch*
- 42 Deponie Riggertal  
*Irene Brait*
- 46 La costruzione del paesaggio urbano  
*a cura di Alessandro Scavazza*
- 50 Jedem Auto seine Landschaft  
*Lukas Abram*
- 52 Saisonstadt  
*M. Zinganel, H.-H. Albers, M. Sagadin, M. Hieslmair*
- 56 Piste ciclabili  
*Carlo Calderan*
- De Architectura
- 60 Una triangolazione morfologica di impianti  
*Claudio Lamanna*
- 66 St. Martin am Kofel  
*Arnold Gapp*
- 68 Hungerburgbahn und Nordkettenbahn  
*Zusammengestellt von Julia Brunner*
- 74 Mittelstation Seilbahn Sulden  
*Kurt Stecher*
- 76 Plaus – la stazioncina “fuori dai binari”  
*Alexander Zoeggeler*
- Design
- 78 Die bewegte Architektur  
*Alberta Schiefer*
- Rezension / Recensione
- 80 Architektur/Rezepte  
*Luigi Scolari*
- 83 Il Giornale dell'Architettura  
*Alberto Vignolo*
- Nachruf / In memoria
- 84 Hommage an Karl Spitaler  
*Oswald Zoeggeler*

Luigi Scolari

Editorial  
Editoriale

# Cambiare strada 1

Questo numero dedicato alle infrastrutture integra quello precedente sul paesaggio e descrive altre trasformazioni del territorio altoatesino. Le infrastrutture sono opere di servizio di utilità pubblica che incidono pesantemente sull'ambiente. Alcune strutture sono celate sotto il suolo o all'interno delle montagne, come condotte, gallerie, acquedotti, altre sono realizzate incidendo la superficie, o sono poste in elevazione. Nascoste o visibili, esse alterano il sistema naturale lasciando un segno indelebile nell'ambiente. Le infrastrutture vengono rinnovate, ampliate, a volte si realizzano nuovi tracciati, ma raramente si abbandonano quelli originali. I vecchi tracciati delle vie di montagna, che si inerpicano sinuosamente sui ripidi pendii, scavati con il duro lavoro artigianale e realizzati con materiali locali per sostenere le scarpate, sono storicizzati, fanno parte di una memoria collettiva. Essi sono ripresi anche dalle campagne pubblicitarie di promozione turistica e testimoniano dell'immagine pubblica dell'Alto Adige. Di recente gli oneri di manutenzione e gestione delle strade sono passati dallo Stato alla Provincia Autonoma, che subito si è attivata per sanare e rinnovare il suo parco stradale. Il cambiamento è stato sottolineato da un cambio di immagine. La Provincia si è dotata di un nuovo logo per il servizio strade ed agli effetti pratici di 47 nuovi punti logistici, frutto di un concorso di idee a livello europeo per il corporate design. Dalle idee concorsuali si è passati ai fatti. La nuova direttiva politica è quella di ren-

dere agevolmente e velocemente accessibili le nostre località, per cui i nuovi tracciati saranno, appunto, diretti, lineari e supereranno ogni ostacolo, di qualsiasi natura. I nuovi interventi utilizzano tecnologie moderne e sofisticate, e come quelli storici sono invasivi, ma più di questi sono evidenti ed aggressivi. Vecchie tratte strette, insicure, e tortuose vengono abbandonate e sostituite da vie rettilinee che consentono un traffico massiccio e veloce. L'immagine, la veste storica delle infrastrutture è soppiantata da una nuova "linea" contemporanea ed al passo con i tempi. Al momento è difficile fare propria questa immagine, sarà il tempo a verificare la correttezza di certe scelte strategiche e la qualità della loro esecuzione in rapporto al loro inserimento ambientale. Abbiamo portato a modello esempi vicini, come quello austriaco, dove coraggiose scelte per opere pubbliche, hanno realizzato un nuovo landmark di riconoscimento per la città di Innsbruck, promosso a livello internazionale, grazie ai progetti di architetti capaci. Le Infrastrutture, opere pubbliche, sono segni evidenti nel paesaggio e possono contribuire ad una sua emancipazione. La nostra provincia vive di turismo e della sua posizione strategica nel traffico internazionale. Non è più possibile considerare strade, ponti, viadotti, opere di consolidamento e le altre infrastrutture, come banali strutture tecniche. Quasi sempre, perseguendo una visione ed una progettazione modesta, finalizzate al solo scopo pratico/funzionale, si sono sottovalutate le potenzialità di

valorizzazione del territorio da parte di tali progetti, in cui sinora hanno prevalso gli aspetti quantitativi su quelli qualitativi. E' ora di cambiare strada! Abbiamo solo accennato ad alcuni degli effetti del grande traforo del tunnel del Brennero, che eventualmente meriterebbe una edizione appositamente dedicata. La riattivazione della ferrovia della Valvenosta da Merano a Malles con le annesse stazioni, la realizzazione di nuovi e più estesi percorsi ciclabili di connessione interregionale sono interventi importanti per alternare le tipologie di trasporto e differenziare i flussi di traffico. Questi interventi virtuosi e l'auspicio che si inizi ad interpretare le infrastrutture come opere che possono valorizzare l'ambiente, sono un buon motivo per iniziare a progettarle con più ambizione.

Das vorliegende Heft über Infrastrukturen ergänzt das letzte zum Thema Landschaft und behandelt weitere Formen von landschaftlichen Veränderungen in Südtirol. Infrastrukturen sind Bauten, die der Allgemeinheit dienen und deutliche Eingriffe in die Umwelt darstellen. Einige dieser Strukturen sind unter der Erde oder im Inneren von Bergen verborgen, wie Tunnels und Wasserleitungen, andere bedeuten Einschnitte in die Oberfläche oder ragen gar in die Höhe. Immer jedoch verändern sie die natürliche Situation und hinterlassen unauslöschliche Spuren in der Landschaft. Infrastrukturen werden auch erneuert, erweitert, manchmal werden neue Strecken realisiert, aber nur selten werden alte Abschnitte aufgegeben. Die alten Bergstraßen, welche sich kurvenreich steile Hänge emporwinden, in mühsamer Handar-

beit und mit den vor Ort vorhandenen Baumaterialien erbaut, sind Teil der Landesgeschichte. Sie tauchen auch in touristischen Werbekampagnen auf und sind fester Bestandteil des Bildes von Südtirol, wie es alle kennen. Kürzlich wurden Führung und Instandhaltung der Straßen vom Staat auf die Landesverwaltung übertragen, die sofort mit der Sanierung und Erneuerung des Straßennetzes begann. Der Übergang wurde noch unterstrichen durch einen Wechsel des Erscheinungsbilds. Ein neues Logo für den Straßendienst und für 47 Straßenzustützpunkte wurde entwickelt, Ergebnis eines europaweiten Corporate-Design-Wettbewerbs. Diese Ideen wurden inzwischen in die Tat umgesetzt. Gemäß der neuen Politik sollen unsere Ortschaften leichter und schneller zu erreichen sein, die neuen Streckenführungen werden dementsprechend geradliniger sein, um jede Art von Hindernis zu überwinden. Die neuen Bauten nutzen moderne und ausgefeilte Technologien, sie sind invasiv wie auch die historischen

Beispiele, aber mehr als diese sind sie auffällig und aggressiv. Alte, enge, unsichere und gewunden Abschnitte werden aufgelassen und ersetzt durch geradlinige Strecken, die ein höheres und schnelleres Verkehrsaufkommen ermöglichen. Das historische Bild der Infrastrukturen weicht einer neuen, zeitgemäßen Linie. Die Zeit wird zeigen, ob gewisse strategische Entscheidungen richtig sind und wie gut die Umbindung in unserer Landschaft erfolgt. Wir zeigen Beispiele aus der näheren Nachbarschaft, wie jenes aus Österreich, wo es durch mutige Entscheidungen möglich war, ein neues Wahrzeichen für die Stadt Innsbruck zu schaffen, international sehr beachtet und Ergebnis der Arbeit von fähigen Architekten. Infrastrukturen sind öffentliche Bauwerke, sie sind sichtbare Zeichen in der Landschaft und sie können zu deren Emanzipation beitragen. Unser Land lebt vom Tourismus und von der strategischen Lage im internationalen Reiseverkehr. Straßen, Brücken, Viadukte und andere Infrastrukturen

können nicht einfach als banale technische Strukturen abgetan werden. Bis heute wurde das Potenzial dieser Bauwerke hinsichtlich einer Aufwertung der Landschaft fast immer unterschätzt, weil durch kurzsichtige und oberflächliche Planung immer mehr auf quantitative als auf qualitative Aspekte geachtet wurde. Es ist an der Zeit, einen anderen Weg einzuschlagen! Zum Brennerbasistunnel berichten wir nur über einige Auswirkungen, dieses Thema würde wohl eine eigene Ausgabe verdienen. Die neu aktivierte Vinschgerbahn von Meran nach Mals samt den dazugehörigen Bahnhöfen, die Schaffung von neuen und ausgedehnten Radwegeverbindungen sind wichtige Maßnahmen um alternative Transportmöglichkeiten zu schaffen und um die Verkehrsflüsse zu differenzieren. Diese gelungenen Beispiele lassen darauf hoffen, dass man beginnt, Infrastrukturen als Aufwertung der Landschaft zu erkennen und dass sie fortan mit größerer Hingabe und größerem Anspruch geplant werden.





Luigi Scolari

## Cambiare strada 2

Questo numero anticipa la conclusione della mia esperienza come direttore di turrisbabel. Ho condotto la rivista per sei anni, per ventuno edizioni, dal numero 49 al numero 70. È stata una esperienza che mi ha arricchito sotto molti profili. Con turrisbabel ho potuto mettere al servizio dei colleghi il mio impegno per la promozione e diffusione dell'architettura in Alto Adige, intendo proseguire questo obiettivo con un nuovo strumento, la Fondazione dell'Ordine, di cui sono stato eletto presidente. Dirigere questo "notiziario", che con il tempo ha assunto la veste di una rivista, è stato un compito impegnativo e di responsabilità, ed ha garantito un riconoscimento diffuso all'operato dell'Ordine e

teplici e concomitanti. Da una parte la naturale stanchezza imputata ad un onere così pesante, gestito parallelamente alla libera professione. Quindi il riconoscimento che un avvicendamento alla direzione, dopo due serie di t-u-r-r-i-s-b-a-b-e-l, possa essere salutare e proficuo per la rivista stessa. Dall'altra l'incompatibilità nel rivestire ora, contemporaneamente il ruolo di direttore ed editore. Lascio volentieri il testimone a Carlo Calderan della redazione che, dal prossimo numero dedicato alle ville, proseguirà questa avventura editoriale. Nella redazione sono vive le energie e le spinte per proseguire con rinnovato *elan* la realizzazione della rivista. Il naturale ricambio dei collaboratori, legato ai so-

Ringrazio pertanto chi ci ha fornito informazioni e materiale per le pubblicazioni. Chi ci ha sostenuto e chi ci legge. Chi con le sue critiche e le sue proposte ci ha stimolato a continuare. Mi consento da ultimo una piccola cronistoria della rivista, per ricostruire la struttura e l'anima di questa pubblicazione, che è stata curata e cresciuta da più padri. Notiziario dell'Ordine degli architetti di Bolzano, turrisbabel nasce nel 1985 per iniziativa di Silvano Bassetti, che lo conduce per 26 fascicoli sino al 1991. Dopo le dimissioni della redazione con il suo direttore, segue una nuova fase inaugurata da Wolfgang Piller, condotta dal n. 27 al n. 33 per sette numeri e proseguita con una veste grafica aggior-



della sua Fondazione, che ne è ora diventata l'editore. Dovrei essere orgoglioso del risultato? Credo che la qualità della rivista debba essere valutata dall'esterno e da una prospettiva storica. Personalmente, mi manca il distacco dovuto, ma sono soddisfatto del risultato, di cui dobbiamo rendere merito anche alla attività della redazione e di tutti gli operatori che rendono possibile la produzione e l'uscita di ogni numero. I motivi di questo cambiamento al vertice della rivista sono mol-

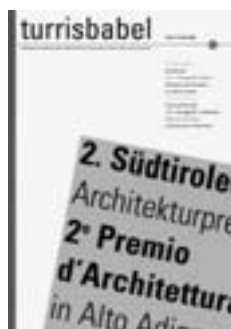
praggiunti impegni professionali, sia di stimolo ad allargare il dibattito e coinvolgere nella rivista nuove anime. I contributi dei colleghi, che con progetti e testi hanno colmato le pagine della loro rivista, sono stati determinanti per l'emancipazione dell'architettura in Alto Adige. Tramite turrisbabel abbiamo divulgato il loro operato con effetto virtuoso sull'opinione pubblica. Senza la collaborazione dei professionisti locali, amici e colleghi, molte pagine sarebbero rimaste in bianco.

nata personalmente dal nuovo direttore Benno Simma per cinque edizioni. Giovanni Dissegna subentra nel 1997 con il numero 39, a quel tempo la redazione impaginava ancora direttamente la rivista e solo dal n. 48 si decise di affidarne l'immagine grafica a dei professionisti. Sino ad oggi la stesura dei contenuti ed il coordinamento della rivista sono stati realizzati per volontariato. Nel 2000 la redazione ridotta ormai a tre collaboratori, Emil Wörndle, Umberto Bonagura e il sotto-

scritto, con l'imprimatur di Dissegna mi riconosce la responsabilità di proseguire nella direzione e consolidamento della rivista. Devo a Giovanni Dissegna ed al suo impegno intellettuale, professionale ed etico la motivazione a continuare il suo operato. Alle storiche rubriche (destinate ai concorsi, all'architettura, alle conferenze, ai viaggi, ed alle tesi di laurea) si aggiungono quindi quelle dedicate all'arte, alla letteratura con "Architetture di carta", all'intervento dei lettori con "mailto: bz@archiworld.it" e "Inter-nos" la pagina che recensisce siti internet relativi al tema del numero e poi ancora le rubriche dedicate alle mostre e recensioni bibliografiche. Dal n. 48, turrisbabel è presente in Internet ed è parzialmente scaricabile. Il cambiamento più incisivo, è stato quello di rendere la rivista monotematica, a partire dal numero 50. Turrisbabel ha nel tem-

giornata sul fare architettura in Alto Adige. Forte di questo riconoscimento pubblico, turrisbabel ha avviato una campagna di abbonamenti a pagamento, di cui si deve riconoscere il grande onere per una struttura redazionale basata sul volontariato. Un ampliamento sostanziale del ruolo della rivista, è stato impegnarsi per divulgare l'architettura tra i non addetti ai lavori e quindi sensibilizzare un più vasto pubblico al patrimonio culturale che la buona architettura rappresenta. Dal numero 62, ogni edizione è stata festeggiata e presentata in luoghi pubblici, coinvolgendo la popolazione per confrontarla sui temi trattati. Turrisbabel ha documentato a catalogo tutte le edizioni del Premio di Architettura in Alto Adige e sostenuto il programma di conferenze dell'Ordine, recensendo gli interventi. Le feste in piazza ed in altri luoghi pubblici, ma anche

del numero monotematico si è introdotta una rubrica, Focus, che consente di trattare argomenti non attinenti all'edizione, ma pertinenti al dibattito in corso a cui la programmazione per temi ed i tempi di pubblicazione della rivista non riesce a dare soddisfazione. Turrisbabel è la rivista degli architetti sudtirolesi. Essa è un servizio incluso dell'attività istituzionale dell'Ordine, ora della Fondazione che si occupa della promozione e valorizzazione culturale della nostra professione. La rivista ha raggiunto una veste e contenuti professionali, grazie alla collaborazione tra redazione, grafici e stampatore. Ringrazio i nostri grafici, l'Officina creativa Lupe per la pazienza e per il loro impegno a dare una veste elegante, fresca e sintetica alla nostra rivista. Altrettanto ringrazio lo stampatore, la ditta Europunto che ha sempre garantito la qualità di



po acquisito corpo e maggior definizione, è divenuta un osservatorio critico delle trasformazioni del nostro territorio ad opera dell'attività di progettazione architettonica, della pianificazione urbanistica e conseguente edificazione. Turrisbabel affronta con approccio multidisciplinare un'analisi del territorio antropizzato che indaga e scopre le molteplici valenze del costruito, svelandone il significato culturale. È divenuta così il principale strumento critico di documentazione ag-

il disvelare agli occhi del pubblico le architetture nascoste, le case degli architetti, sono state esperienze entusiasmanti, provocatorie e divertenti. Lo è stato il concorso indetto da turrisbabel per la nuova definizione della rotonda stradale all'ingresso di Bolzano sud, dove i partecipanti, anche i profani, o gli artisti hanno partecipato e si sono autotassati per formare il montepremi, quasi (!) come accade nel mondo reale della professione. Per ovviare alla stretta maglia

stampa e ci ha consentito assieme ai grafici di recuperare i tempi. Non si scordi il lavoro silenzioso e nascosto della segreteria di redazione, a cui dobbiamo la gestione dell'indirizzario e delle spedizioni. Sono grato ad Ulli Weger per non averci mai fatto mancare le pubblicità, unico mezzo di finanziamento per coprire completamente i costi di produzione e spedizione della rivista, sono convinto che la signora Eva Ferrari, che lo sostituisce, non sarà da meno. Assieme al

Consiglio dell'Ordine, essi sono stati sinora i garanti dell'autonomia ed indipendenza della rivista. Con il nuovo editore non sarà diversamente. Un augurio alla redazione ed al nuovo direttore, affinché migliorino ulteriormente questa nostra rivista! L'abbiamo tutti alimentata insieme e non mi defilo dal continuare a collaborarvi. Ah, dimenticavo... un'ultima novità. Con questo numero, a testimonianza dell'apertura della rivista alle collaborazioni multidisciplinari, esce il primo allegato di turrissabel, tb Extra. Buona lettura!

Mit dieser Ausgabe endet meine Tätigkeit als Direktor von turrissabel. Ich leitete die Zeitschrift 21 Ausgaben lang, von der Nummer 49 bis zur Nummer 70. Es war für mich in vielerlei Hinsicht eine bereichernde Erfahrung. Ich konnte mich im Interesse aller Berufskollegen für die Förderung und Anerkennung der Architektur in Südtirol einsetzen, ein

zeitlichen Abstand. Mir persönlich fehlt die nötige Distanz, aber ich bin mit dem Ergebnis zufrieden, – es ist auch der Tätigkeit der Redaktion und all jener zu verdanken, die an Produktion und Erscheinen jeder Ausgabe mitwirken. Der Führungswechsel hat mehrere Ursachen: Einerseits eine gewisse Müdigkeit nach dieser intensiven Tätigkeit, die ich parallel zu meiner freiberuflichen Arbeit ausübte. Dann die Erkenntnis, dass nach zwei Serien von t-u-r-r-i-s-b-a-b-e-l ein Wechsel an der Spitze für die Zeitschrift von Nutzen sein könne. Außerdem die Unvereinbarkeit, gleichzeitig zwei Positionen zu bekleiden, jene des Direktors und jene des Herausgebers. Gerne übergebe ich deshalb die Aufgabe an Carlo Calderan aus unserer Redaktion, – er wird ab der kommenden Nummer, welche Einfamilienhäuser zum Thema hat, unser verlegerisches Abenteuer fortsetzen. Innerhalb der Redaktion ist ausreichend Energie vorhanden, um mit neuem Schwung die Zeit-

tionen und Material zur Veröffentlichung geliefert haben. Jenen, die uns unterstützt haben, und allen, die unsere Zeitschrift lesen. Jenen, die uns mit Kritik und Anregungen ständig motivierten. In der Folge möchte ich kurz die Geschichte von turrissabel skizzieren, um die Struktur und den Geist dieser Zeitschrift zu erklären, die ja von mehreren Vätern großgezogen wurde. Turrissabel entstand als Mitteilungsblatt der Architektenkammer Bozen im Jahr 1985 auf Initiative von Silvano Bassetti, der als Direktor bis 1991 für 26 Ausgaben verantwortlich zeichnete. Nach dem Rücktritt von Redaktion und Direktor begann eine neue Phase mit Wolfgang Piller, von der Nummer 27 bis zur Nummer 33, danach erneuerte Benno Simma das grafische Erscheinungsbild und leitete die Zeitschrift für fünf Ausgaben. 1997 folgte Giovanni Dissegna, beginnend mit dem Heft Nr. 39; die Redaktion gestaltete zu dieser Zeit noch die Zeitschrift in Eigenregie, und erst ab der Ausgabe 48 wurde



Ziel, das ich auch weiterhin verfolgen möchte, – über die Stiftung der Kammer, zu deren Präsident ich gewählt wurde. Die Leitung dieses „Mitteilungsblatts“, welches sich inzwischen zu einer respektablen Zeitschrift entwickelt hat, war eine anstrengende und verantwortungsvolle Aufgabe, die mit dazu beitrug, dass die Tätigkeit der Kammer und der Stiftung, welche jetzt als Herausgeber fungiert, heute breite Anerkennung genießt. Soll ich auf dieses Ergebnis stolz sein? Die Qualität der Zeitschrift sollte von außen beurteilt werden und aus einem

schrift weiterzuführen. Die normale Fluktuation der Mitarbeiter kann die Auseinandersetzung mit Architektur beleben und neue Geister einbringen. Alle Kollegen, die mit Projekten und Textbeiträgen die Seiten dieser Zeitschrift füllten, haben entscheidend zur Emanzipation der Architektur in Südtirol beigetragen. Ihre Arbeit wirkte durch turrissabel bewusstseinsbildend auf eine breite Öffentlichkeit. Ohne die Mitarbeit der Südtiroler Planer, Freunde und Kollegen wären wohl viele Seiten weiß geblieben. Deshalb möchte ich all jenen danken, die uns Informa-

das Layout einem Grafikbüro anvertraut. Bis heute erfolgten alle redaktionellen Tätigkeiten auf ehrenamtlicher Basis. 2000 übertrugen mir Giovanni Dissegna und die Redaktion, inzwischen auf drei Mitarbeiter geschrumpft, Emil Wörndle, Umberto Bonagura und meine Wenigkeit, die Aufgabe, die Zeitschrift weiterzuführen. Giovanni Dissegna danke ich für seinen intellektuellen und ideellen Einsatz, der für mich Ansporn war, die Aufgabe in seinem Sinne weiterzuführen. Zu den bestehenden Rubriken (Wettbewerbe, Architektur, Vorträge, Reisen und Diplom-



arbeiten) gesellten sich neue dazu: Kunst, Literatur („Architettura di carta“), Leserbriefe (mailto:tb.bz@archi-world.it), „Inter-nos“ mit Verweisen auf Internetseiten und die Rubriken Ausstellungen und Rezensionen. Seit der Ausgabe 48 kann turrisbabel in Teilen auch aus dem Internet heruntergeladen werden. Die wichtigste Änderung bestand darin, ab der Nummer 50 jedes Heft einem Thema zu widmen. Im Lauf der Zeit gewann die Zeitschrift an Umfang und Qualität, sie wurde zu einem Gradmesser der Veränderungen und des architektonischen Schaffens in unserem Land. Die kulturelle Bedeutung von Architektur steht dabei stets im Mittelpunkt. Turrisbabel hat sich so zur wichtigsten Plattform für kritische Auseinandersetzung mit Architektur in Südtirol entwickelt. Bestärkt durch die allgemeine Anerkennung wurde eine Abo-Kampagne gestartet, was eine zusätzliche Bürde für eine ehrenamtlich tätige Redaktion bedeutet. Von großer Bedeutung war die Entscheidung, gute Architektur

der Architektenwohnungen vor einer breiten Öffentlichkeit, der Wettbewerb zur Neugestaltung eines Kreisverkehrs in Bozen Süd, der großes Medienecho fand. Die Rubrik „Focus“ ermöglicht es, das Korsett des Heftthemas zu sprengen und Argumente zu behandeln, die mit der jeweiligen Ausgabe nicht direkt zusammenhängen, aber mit aktuellen Debatten oder Themen zusammenhängen, welche sonst nicht berücksichtigt werden könnten. Turrisbabel ist die Zeitschrift der Südtiroler Architekten. Sie bildet einen Teil der Leistungen der Kammer und jetzt der Stiftung, deren Aufgabe es ist, unserem Beruf die nötige Aufmerksamkeit und kulturelle Akzeptanz zu garantieren. Die Zeitschrift ist von ihrer Optik und von den Inhalten her sehr professionell geworden, dank der Zusammenarbeit von Redaktion, Grafikern und Druckerei. Manchmal gab es Spannungen zwischen der ehrenamtlich arbeitenden Redaktion und den hauptberuflichen Dienstleistern. Aber es ist die Aufgabe des

verwalter und den Versand organisiert. Ich danke Ulli Weger dafür, dass uns nie die Werbung ausging, schließlich stellt sie die einzige Einnahmequelle dar, aus der sämtliche Kosten beglichen werden müssen. Ich bin überzeugt, dass Frau Eva Ferrari, die seine Aufgabe jetzt übernommen hat, ihre Arbeit ebenso gut erledigen wird. Zusammen mit dem Kammervorstand waren die Werbeverantwortlichen bis jetzt die Garanten für die finanzielle Sicherheit und Unabhängigkeit der Zeitschrift. Unter der Stiftung als neuem Herausgeber wird sich das nicht ändern. Der Redaktion und dem neuen Direktor wünsche ich alles Beste, mögen sie unsere Zeitschrift weiter verbessern! Wir haben sie alle gemeinsam großgezogen und ich werde auch weiterhin mitarbeiten. Eine letzte Neuigkeit noch: Mit dieser Ausgabe erscheint die erste Beilage zu turrisbabel, tb Extra, ein Signal unseres Interesses an einer bereichsübergreifenden Zusammenarbeit. Gute Lektüre!



einem größeren Publikum von Nicht-Fachleuten näherzubringen. Seit dem Heft 62 wurde jede Ausgabe an einem öffentlichen Ort im Rahmen eines Fests vorgestellt, um die ansässige Bevölkerung einzubeziehen und auch Laien die Thematik näherzubringen. Turrisbabel fungierte darüber hinaus als Katalog für sämtliche Auflagen des Südtiroler Architekturpreises und es berichtete über Rezensionen über alle kulturellen Veranstaltungen der Kammer. Es gab auch anregende, unterhaltsame und provokante Erfahrungen, die öffentlichen Feste, die Enthüllungen

Direktors, die Energien aller Mitarbeiter zu lenken und ein hochwertiges und pünktlich erscheinendes Produkt zu erzielen. Ich bedanke mich bei unseren Grafikern, der Werkstatt für Gestaltung Lupe, für die Geduld und das Bemühen um ein elegantes, frisches und akkurates Erscheinungsbild unserer Zeitschrift. Dank auch an unsere Druckerei Europunto, die immer eine gleichbleibend hohe Druckqualität und pünktliches Erscheinen ermöglichte. Nicht zu vergessen die stille und unsichtbare Arbeit des Redaktionssekretariats, welches die Adressen

Renato Rizzi

# Superstrada Pedemontana Veneta

## Forma e sapere: quantità e qualità

Le strade sono ormai un fatto ingegneristico. Ovvero, dipendono esclusivamente dal sapere tecnico-scientifico, il quale, avendo per scopo l'efficienza e non il valore non può altro che rispondere a questioni quantitative. Tutto ciò che comporta, invece, la *qualità* viene affidato ad un momento successivo: ad un sistema di norme astratto-burocratiche sempre più complesse e complicate. Ma poiché le norme, nel loro insieme, nascono dal mondo quantitativo non possono che essere incompatibili o incongrue con il mondo qualitativo (quello della forma). Infatti, mentre l'efficienza (la quantità) si può misurare, il valore (la qualità) si può solo contemplare. Quindi, le norme astratte o gli indici parametrici risultano essere, paradossalmente, inutili (1) a questo scopo. Il V.I.A., Valore d'Impatto Ambientale, è il tentativo estremo, macchinoso, costoso, ma altrettanto futile, per controllare "scientificamente" la qualità estetica di ogni grande opera (infrastrutturale e non). Un impossibile, trasformato in utopia culturale e sociale – con costi altissimi in termini di degrado ambientale – nei confronti del quale si incomincia a nutrire in maniera sempre più evidente l'inutile (2) sterilità. Una gogna legislativa alla quale bisogna obbligatoriamente sottoporsi per ottenere un inutile (3) salvacondotto. Inutile, allora, per tre volte consecutive, perché tutti sanno che queste opere incidono comunque negativamente sul paesaggio e sull'ambiente. Tant'è che progetti di tale natura si portano dietro lo strascico delle compensazioni, degli indennizzi, degli incentivi, delle mitigazioni. Termini che si traducono immediatamente in quantità di soldi da dare ad una comunità, ad un paese, ad una città, o di lavori da realizzare a risarcimento di un "danno estetico", è danno culturale e sociale. E la dimostrazione diventa subito palpabile: l'economia è un calibro perfetto per misurare

quel "negativo" che ogni opera infrastrutturale alla grande scala si porta dentro e dietro. Il negativo: la mancanza o l'assenza di *qualità* della forma. La mancanza del sapere della forma. Ogni "opera" è però "paesaggio", "forma" inevitabilmente e sempre "estetica". Brutta o bella che siano. Ma la differenza tra "brutto" o "bello" che appare in superficie è il riflesso languido di una differenza ben più radicale e profonda e compatta che scorre nel sottosuolo del nostro pensiero occidentale: l'imponente corrente del pensiero nichilista tecnico-scientifico (oggi dominante) che ha occultato la sorgente del pensiero classico simbolico-metafisico (ai margini, ma non certo estinto). Comunque due paradigmi culturali, due grandiose "visioni" del mondo, radicalmente opposte. La prima, vede il mondo come separazione, isolamento; la seconda, come unità e relazione. Dunque *quantità* e *qualità* non sono due parole semplici ed "equivalenti". Non si possono pronunciare indifferentemente. Sono il nome proprio di due "*uni-versi di-versi*": piatto, bidimensionale e individuale il primo; verticale, tridimensionale, universale, il secondo. Ma solo ora emerge la vera differenza tra i nomi: la *quantità* non può contenere la *qualità*, poiché è la seconda a contenere la prima. La dimostrazione è ovvia quanto banale. La *qualità* è il *modo* con cui la *forma* appare. La *quantità*, è invece il contenuto amorfo della forma. Contenitore e contenuto: lo stesso intimo rapporto tra la brocca e l'acqua. Dunque, la *quantità* non può aver cura del modo con cui la *forma* si mostra. Così che le conseguenze della *qualità* sulla *quantità* non sono affatto né scontate né indolori. Se e quando il sapere tecnico-scientifico volesse davvero riflettere sulla *qualità* dovrebbe abbandonare la contraddizione logica e ontologica nella quale è immerso e rifluire autenticamente nell'alveo del sapere metafisico-simbolico. Un cambio di rotta importante. Solo così arriveremo a com-

### Committente

Pedemontana SpA

### Progetto strada

Technical + Idroesne Infrastrutture

V.I.A. PRO.TEC.O

### Team del progetto paesag-

### gistico figurativo

 R. Rizzi

con R. Davanzo, R. Rossetto, K. Mayr, A. Rossetto, A. Gabatel, L. Stroszeck, W. Pavanello, A. Lorenzoni, A. Andreolli, E. Granzotto, A. Pennisi, S. Pauletto, D. Tiozzo, M. Orlandini, E. Forcelli, P. Scorzato, A. Galanti, E. Biffis, C. Pregazzi

Foto P. Savorelli e U. Ferro

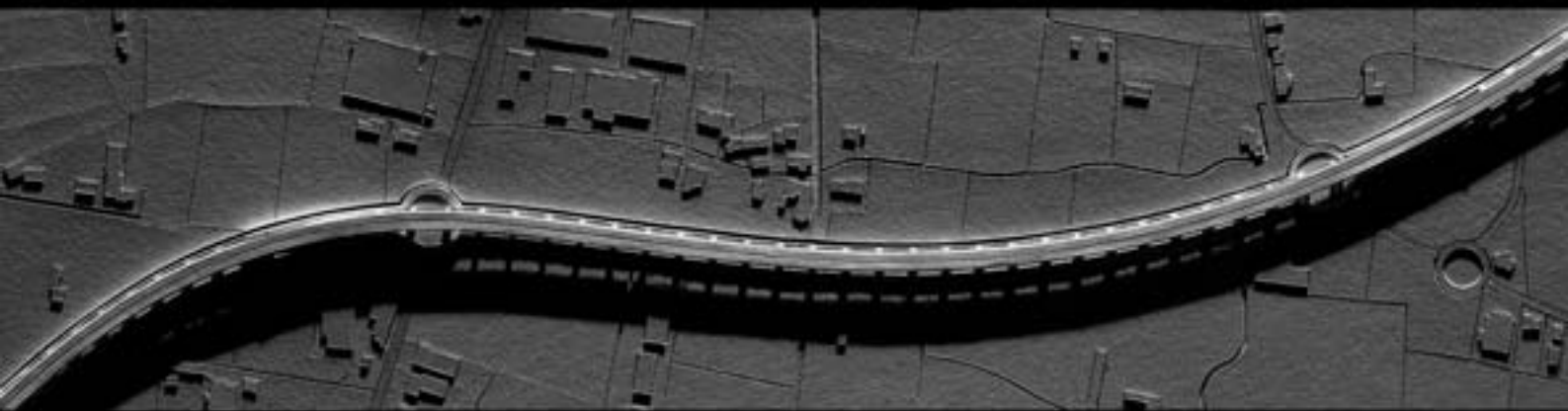
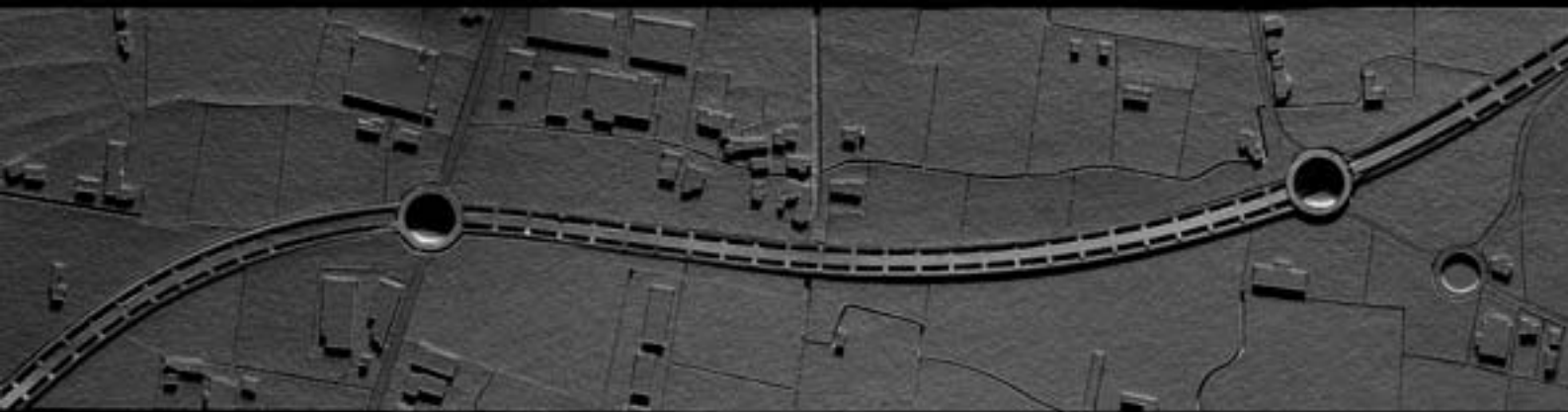
1 vista generale

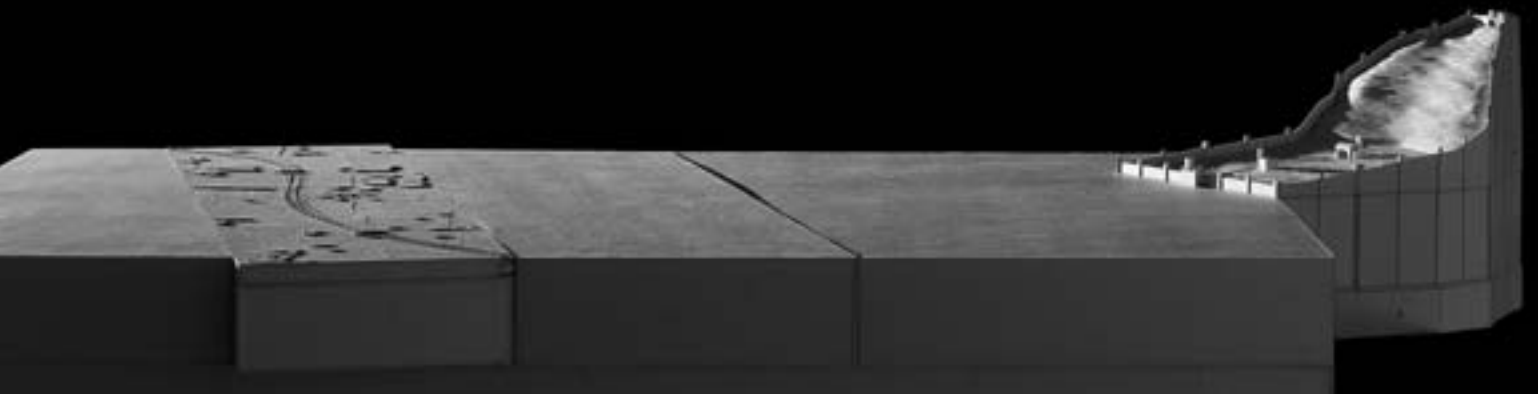
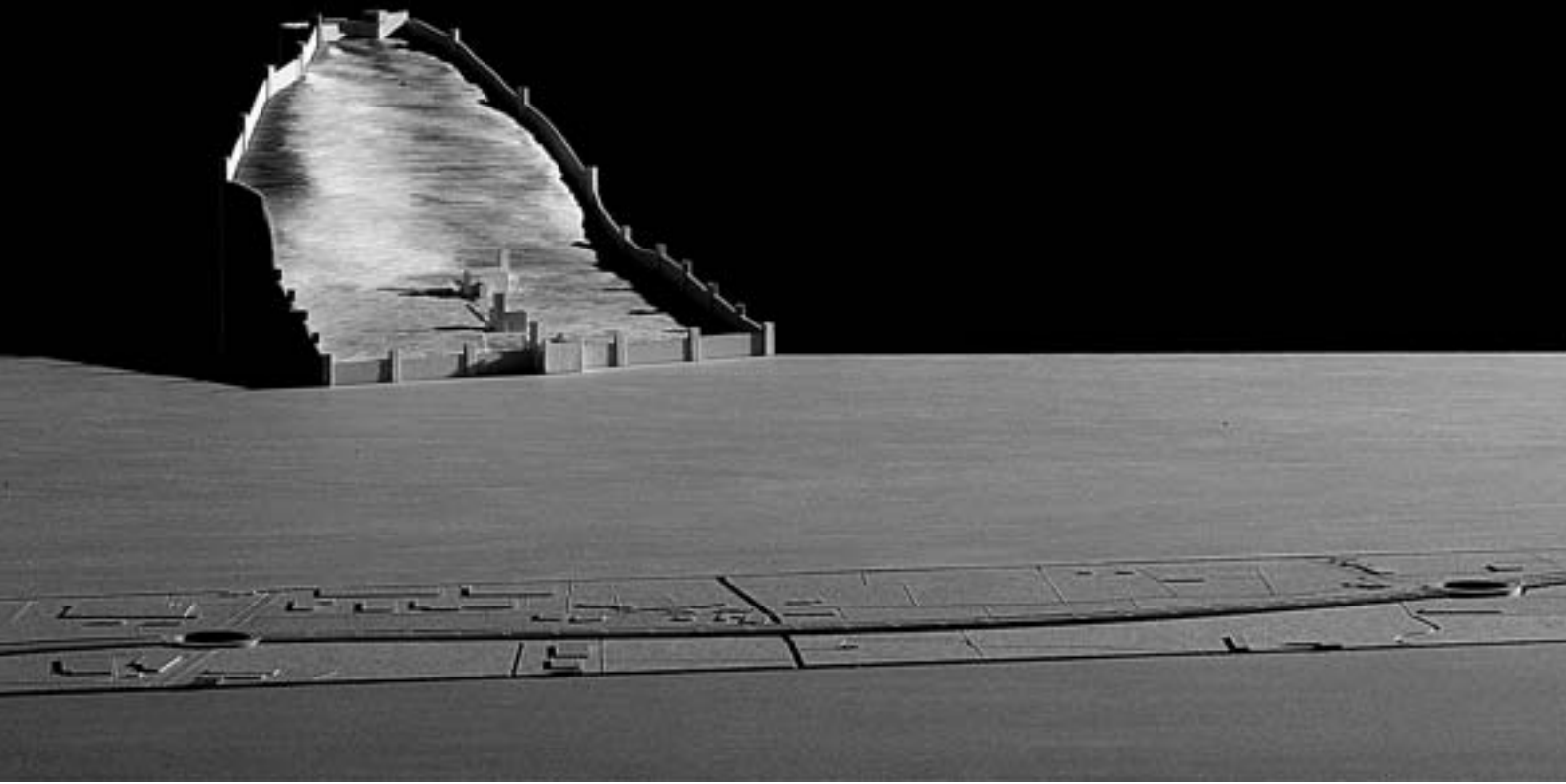
2 modello scala 1: 2000/

1: 1500 progetto A e B



1-2





3 - 4

- 3 modello scala  
1: 2000 / 1: 1500 vista  
da sud soluzione A
- 4 modello scala  
1: 2000 / 1: 1500 vista  
da est soluzione A
- 5 la pittura veneta, Gior-  
gione Pala di Castelfranco



piere una leggera rotazione del nostro *sguardo* (sapere): minima, ma essenziale. Lo studio d'impatto ambientale per il nuovo tracciato della Pedemontana (da Montecchio a Treviso, lambendo Thiene, Marostica, Bassano, Montebelluna) si dispone sullo sfondo di un duplice orizzonte: reale e teorico. "Reale", poiché siamo di fronte alla dissoluzione compiuta della forma del territorio. "Teorico", perché il nostro sapere tecnico-scientifico, ha abbandonato da tempo l'originaria fonte della nostra ricchezza estetica: il sapere metafisico-simbolico. Inoltre, bisogna ricordare che l'area veneta occupa una posizione importante nella storia della cultura italiana ed europea. Le aree di questo territorio paesaggistico appartengono alla grandiosa tradizione della cultura greco-latino-mediterranea. Tradizione nella quale si sono sviluppati attraverso l'arte in generale (letteratura, poesia, pittura, architettura) i codici formativi di una nuova sensibilità estetica (ed etica). In altre parole ciò che ha formato il "carattere", il "timbro" del nostro spirito, della nostra "identità". Il progetto ricerca, dunque, una strada "inusuale" per coerenza di temi, per gerarchie di scala, per posizione geografica, per dimensione temporale.

## I quattro tipi di sguardo

1 Lo sguardo teorico (il paesaggio a-storico della letteratura): il mondo classico-umanista ci viene incontro con tre straordinari capolavori. *L'Eneide* di Virgilio; *la Storia Naturale* di Plinio; *la Divina Commedia* di Dante. La scelta ha le sue interne ed oggettive giustificazioni. Tutti e tre sono "monumenti italiani". Le loro opere fanno specifico riferimento ai luoghi in esame. Tutti e tre fondano un'inizio. Virgilio, inaugura la stirpe e la sensibilità italiana. Plinio, inaugura il sapere enciclopedico. Dante, la nostra lingua. Ma da ciascuno dei tre emergono alcune particolari qualità: Da Virgilio: la reinvenzione mitica rispetto alla supremazia storica; la *pietas* (nei confronti del divino per comprendere l'umano) come superamento della *eris* greca (la contesa); il mito della bugonia (rigenerazione da cadavere) come rimedio alla degenerazione della natura. Da Plinio: la classificazione, anticipazione della specializzazione scientifica, è ancora avvolta nell'arcana maestà dei

principi: La conoscenza analitica non è ancora separata da *aidos* (pudore): la natura, (che è cultura) si manifesta attraverso il prodigioso, l'inatteso, il meraviglioso: dunque, il *pathos* del prodigioso, l'altra faccia della norma. Da Dante: la strutturazione gerarchica (delle tre cantiche) fa convergere nel fine teologico lo storico e l'eterno: radianza luminosa, densificazione estetica, compattazione visiva, chiarezza di immagini vergini: la "sintassi" della nuova lingua. Dunque: lo sguardo *teorico*, dove inizia la formazione del timbro, dell'intonazione della forma. Ovvero, la dimensione intellettuale delle grandi immagini, alla cui vastità corrisponde lo spazio storico dell'"astrazione". Ma questo è il vero luogo dove risiede e converge la ricchezza del mondo originario, fondativo e immaginativo (dell'arte, della letteratura).

2 Lo sguardo zenitale (il paesaggio rappresentativo delle iconografie storiche): il secondo tipo di sguardo procede per scalarità e gerarchie. Nel nostro caso l'avvicinamento si attua attraverso lo vista dall'alto delle iconografie. La lettura delle mappe storiche aiuta a riconoscere alcuni caratteri della forma del paesaggio, altrimenti illeggibili. Infatti la differenza tra mappe storiche e immagini aereofotogrammetriche è molto ampia ed altrettanto importante. Le prime contengono sempre una rappresentazione (una descrizione, un racconto), le seconde solo una presentazione. Le prime sono sempre "critiche" (perché estetiche), le seconde acritiche o neutre (poiché scientifiche).

3 Lo sguardo verticale (il paesaggio sacro della pittura veneta/XV, XVI sec.): cambiare piano di lettura implica un avvicinamento ed una direzione. La pittura "veneta" (ma meglio sarebbe dire tutta la pittura italiana che va da Raffaello a Giorgione, Bellini, Tiziano ecc.), offre uno straordinario repertorio figurativo. Per due ragioni fondamentali. La prima, poiché il tema della natura e dell'artificio è unito nella sacralità della rappresentazione. La seconda, per il tema compositivo figura/sfondo: la compresenza della doppia scalarità. Ma esiste una terza ragione, forse ancora più significativa: il duplice sguardo. Quello del soggetto (il sacro) e quello del paesaggio (la natura). Che i Greci chiamavano: *aidos* (pudore).

4 Lo sguardo interiore (il paesaggio idraulico della sezione): l'ultimo tipo di sguardo

entra proprio nel corpo del paesaggio. Una sorta di radiografia per mettere in evidenza le sue qualità costitutive. La possibilità di tale lettura viene offerta dallo studio idrografico ed idraulico. Ne emerge una grande figura. L'intero ambito della pianura veneta si suddivide in due grandi paesaggi. Quello pedemontano che si conclude con le grandi fasce argillose, da dove poi nascono le risorgive. E il paesaggio dei fiumi pensili che si estende fino alle coste lagunari. Una sorta di "inversione di paesaggio" che sta sotto il pelo delle acque fluviali, e la sua sopravvivenza è regolata millimetricamente da una grande quantità di pompe idrauliche. Innumerevoli sensori che stanno appena sotto la pelle del paesaggio. In questo caso, però, è la tecnica a tenere in vita la "natura".

La Superstrada Pedemontana Veneta non dovrebbe essere dunque lo scopo di se stessa, ma il mezzo per raggiungere uno scopo più nobile e sublime, esterno a lei, e che da sempre appartiene allo spirito di quei luoghi, come i nostri grandi predecessori ci hanno da lungo tempo ormai indicato: il "divino" del paesaggio.



5

L'architetto Renato Rizzi si è occupato per conto della PRO.TEC.O dello studio degli aspetti paesaggistico-figurativi dell'impatto ambientale della nuova Strada Pedemontana Veneta tra Montecchio e Treviso. Il progetto preliminare qui illustrato ha comportato modifiche del tracciato, degli svincoli, delle sezioni stradali.



Raffaele Mauro

# Il paesaggio come elemento del progetto stradale

In questa nota si illustrano tre interventi – due attuati e uno allo stato di progetto – particolarmente significativi per esemplificare sul tema del paesaggio come elemento del progetto stradale: 1) la “Voie suisse” che contorna, da Morschach a Brunnen, il lago di Uri, realizzata tra il 1987 e il 1991; 2) i tratti austriaci (Tirolo austriaco) dell’Autostrada del Brennero, costruiti tra il 1965 e il 1971; 3) alcuni lotti del collegamento viario Trento-Rocchetta, la progettazione dei quali è stata recentemente terminata (2003). I tre casi, di portata e significato del tutto diversi, hanno in comune la cifra che la via – come tracciato e come manufatto – è stata organicamente concepita in base anche alle valenze ambientali e morfologiche dei siti di impianto, tanto che esse ne hanno fortemente segnato le caratteristiche strutturali ed infrastrutturali.

La “Voie suisse” è un sentiero pedonale di ben 35 km altimetricamente movimentato che riporta costantemente l’asse ad “assecondare il terreno”, stabilendo con esso relazioni e connessioni per rimodellare e completare un lungo percorso attraverso uno dei paesaggi della Svizzera incontaminata. L’intervento è nella sua semplicità di grande complessità programmatica e ideativa: facendo proprio il punto di vista del cantoniere e del guardaboschi, dell’agrimensore e del naturalista, l’architetto Descombes ha disposto di sistemare drenaggi, rabbrecciare coronamenti e rinfianchi, marcare percorsi, consolidare gradini, muri di sottoscarpa e di controripa, ripristinando così il sedime originario di antiche strade ormai ridotte a solco impercettibile. Si tratta di interventi quasi subliminali, che soltanto l’effetto cumulativo di “accrescere e di essere paesaggio” rende palesi e percettibili. Per sottolineare lungo il tempo dell’incedere, e per contrasto, la intrinseca lineare spazialità del cammino, il sentiero è scandito ai margini da opere ed eventi che circoscrivono e producono luoghi che esso connette in un continuum di senso: sopra Mor-

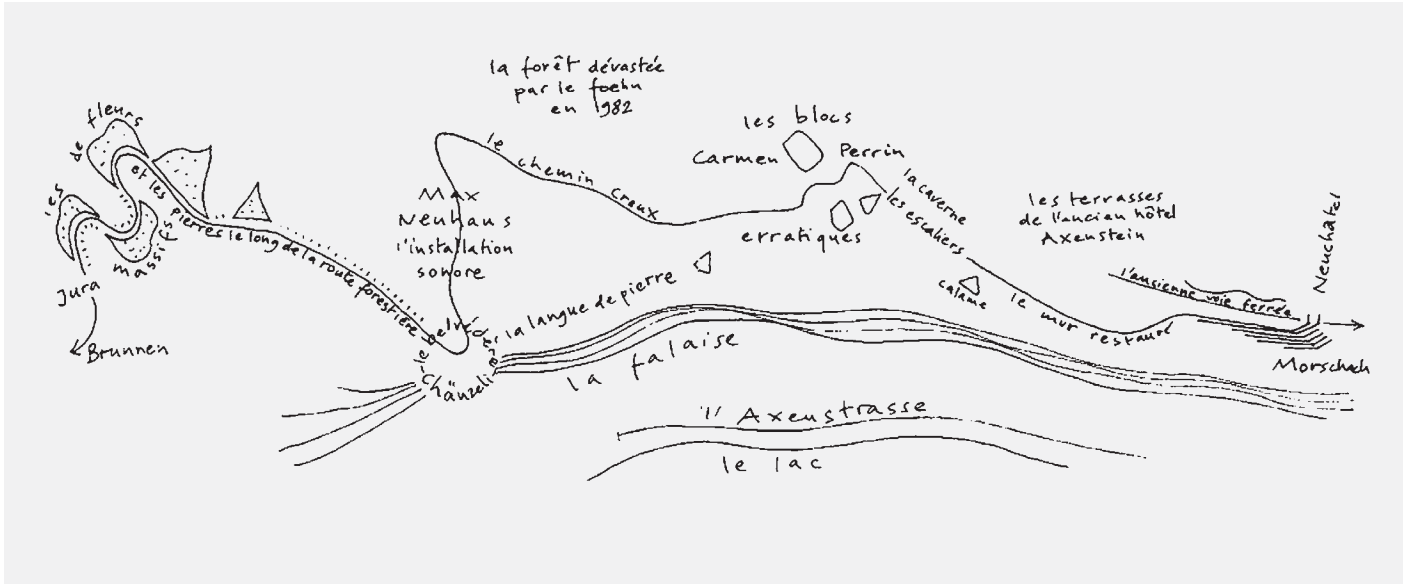
schach la scala gigante di legno e zolle a congiungere la strada sottostante alla massicciata dismessa della ferrovia; poi, via verso Brunnen, i massi erratici che la scultrice Perrin ha restituito ad un nitore primigenio ed ha disseminato nello spazio breve di due curve come contrappunto e ricordo del perenne tempo geologico; ancora, più avanti, l’installazione sonora che Max Neuhäus inventa per mescolare i suoni del sito a quelli dell’uomo, fino a farli congiuntamente isotropi a quello spazio fitto del bosco che si protende dai limiti del sentiero; quindi, il belvedere dello Chantzelei, inscritto in un cilindro di effimero verde, destinato a rinnovarsi e a perire scandendo il tempo della vita e delle stagioni, affacciato sul lago d’Uri e sul Grütli; infine, le rapide svolte successive della via tra le strette del Massifs de Fleurs, quasi una riemersione verso i boschi a rendere illusoria la meta della pur vicina Brunnen, nella indefinita durata del cammino. I tratti austriaci dell’Autostrada del Brennero hanno valore paradigmatico, perché dimostrano come, anche nel caso di una via di grande comunicazione, ovvero per gli impegnativi standard costruttivi che ad essa si associano, possa al meglio conseguirsi la corrispondenza tra la struttura formale del contesto e quella dell’opera. Si vuole qui sottolineare, tra le tante notevoli valenze delle soluzioni realizzative attuate, come la presenza di viadotti di grande sviluppo non costituisca elemento critico di sorta nella interazione con l’ambiente, data la oculata scelta di articolazione del tracciato e della localizzazione delle opere d’arte, tanto semplici nella tipologia strutturale e così controllate nelle caratteristiche geometriche da riunirsi in un nesso di compiuta continuità con la morfologia dei luoghi. Concepita per la maggior parte del suo sviluppo in prossimità, similarità e continuità con il territorio attraversato, l’Autostrada del Brennero nei tratti che qui consideriamo offre anche prove di riuscita risoluzione di situazioni non con-





1

2



trollabili con una precisa, per quanto complessa, assimilazione formale al circostante. È il caso del superamento delle gole e delle forre, operato con gli arditi ponti Maillart, a testimoniare di scelte non dettate solo dalla tecnologia, ma basate su decisioni tipologico-strutturali consapevolmente relazionate al contesto in un rapporto di diversità ed autonomia. Va rimarcato, infine, che l'impostazione progettuale appena richiamata ha comportato, con la disposizione di un andamento plano-altimetrico prevalentemente mistilineo, formato da curve circolari di grande raggio, da elementi di transito a curvatura variabile e da raccordi verticali di notevole sviluppo, il pieno rispetto delle regole ritenute ancora oggi valide per la realizzazione di tracciati stradali sicuri e funzionali. Per quanto attiene poi ai tratti Ponte Zambana Vecchia-Lavis e Ponte Zambana Vecchia-Svincolo di Fai del collegamento stradale Trento-Rocchetta progettate dall'ingegnere R. De Col del Servizio Opere Stradali della P. A. T. con la consulenza per gli aspetti viabilistici e geometrici di tracciato di R. Mauro, la particolarità naturalistica, paesistica, e nel senso più compiuto ambientale del territorio attraversato, ha motivato ad un attento studio preliminare dei rapporti sequenziali di connessione degli elementi orografici sull'area interessata dall'opera, così che esso ha costituito la base di tutta la prefigurazione progettuale dell'intervento. In particolare, nello scegliere le fasce in cui collocare la direttrice di tracciato e, poi, la completa geometrizzazione dell'asse e dei nodi, ha avuto ruolo determinante la interpretazione e l'assunzione della struttura anche simbolica dei luoghi, caratterizzata tra l'altro: dalla presenza dell'Adige e del Noce, dalle zone golenali, dal vincolo di un biotopo, dalle fasce di colture da frazionare, dai reciproci rapporti dimensionali di queste ultime. Questi elementi si presentano come il risultato di un evidente e consolidato equilibrio tra il contesto antropizzato e i densi scenari di natura, in una sintesi tanto peculiare da renderne proibitive anche le minime perturbazioni. I criteri compositivi dell'asse, il disegno delle intersezioni e delle opere d'arte minori sono state quindi ispirate al più cauto indirizzo conservativo del tessuto connettivo del territorio, senza però rinunciare all'esplicita sottolineatura dei manufatti più significativi

cui è stato programmaticamente affidato il compito di testimoniare con i segni e con i linguaggi evidenti della contemporaneità una ulteriore opera dell'uomo nella valle dell'Adige, dove il paesaggio palesa inequivocabilmente la sua natura di prodotto della storia. A guisa di conclusione si vuole evidenziare come già le sintetiche considerazioni fin qui esposte autorizzino a ritenere non ineluttabile l'improduttivo e dannoso atteggiamento, oggi purtroppo consolidato, che vuole l'inserimento della strada nel paesaggio affidato ad opere di mitigazione e di completamento successive alla realizzazione delle infrastrutture. Questa impostazione nasce come logica conseguenza della ideazione delle vie di comunicazione in base esclusivamente a criteri di tipo funzionalistico e tecnologico che non assumono il contesto nei suoi aspetti formali come un dato di ingresso del progetto. Questo atteggiamento è oggi, tra l'altro, favorito dalla natura cogente delle vigenti "Norme Funzionali e Geometriche per la Costruzione delle Strade". Per tentare una inversione di rotta e recuperare in pieno il retaggio di una Ingegneria Stradale che molti decenni prima della Valutazione di Impatto Ambientale aveva saputo – dandone, con il costruito, testimonianze ancora tangibili – integrare l'opera tecnica con l'attenzione per il paesaggio, è necessario oggi che l'infrastrutturista dei trasporti accetti di impegnarsi in un contesto multidisciplinare. E ciò anche lì dove egli ritiene di poter, forte della tradizione della sua disciplina e dell'avanzamento delle sue conoscenze specialistiche, affrontare e risolvere problemi che, di fatto, richiedono oggi la comprensione di altre ragioni e di altri punti di vista.

Raffaele Mauro è professore di ruolo di "Strade, Ferrovie ed Aeroporti", presso l'Università di Trento, dove insegna "Fondamenti di infrastrutture viarie".

1 Scorcio dell'andamento del tracciato stradale Trento-Rocchetta nel tratto Ponte Zambana Vecchia-Lavis  
2 La "Voie suisse"



Melanie Franko

# Eine Brücke ist eben nicht nur eine Brücke

Brücken gelten als die selbstverständlichste nächstliegende Lösung zur Überwindung von Hindernissen. Sie überqueren Gewässer und Täler, verbinden gar Kontinente und ganze Völker. Doch kaum ein Benutzer macht sich Gedanken über das Wesen dieser landschaftsprägenden Bauwerke.

In den Alpenregionen sind Brücken topografisch bedingt besonders häufig vorzufinden. Diese Konstruktionen sollten daher nicht nur rein praktische Kriterien erfüllen, sondern auch ästhetischen Ansprüchen genügen und sich feinfühlig in die Landschaft eingliedern. Brückenbauer treffen bei ihrer Planung nicht immer nur Natur an, fast immer ist diese Natur bereits dicht besetzt und zweckbestimmt, also Kulturlandschaft; auf die jeweiligen Randbedingungen nicht einzugehen würde nicht nur eine Rücksichtslosigkeit gegenüber diesen bereits bestehenden Orten bedeuten, sondern auch, vorhandene Kräfte und die damit verbundenen Möglichkeiten zu ignorieren. Im benachbarten Graubünden zeigt eine Reihe von aktuellen Beispielen, wie dieser Herausforderung begegnet werden kann.

2004 erhielt die „Glennerbrücke“ in Peiden Bad von Conzett, Bronzini, Gartmann den Holzbaupreis Graubünden. Eine 1892 erstellte Stahlfachwerkbrücke musste aufgrund

1



aufretender Korrosionsschäden ersetzt werden. Der Ort des Übergangs wird durch ein stattliches Gasthaus – letztes Überbleibsel einer größeren Bäderanlage – auf der einen Seite und einer kleinen Kirche als Vorbote des anschließenden Dorfs auf der anderen Seite definiert. Als Standortvariante wurde zuerst eine verkehrstechnisch günstigere Hochbrücke etwa hundert Meter oberhalb der alten Position geprüft, dann aber verworfen. Diese Lösung erwies sich als geotechnisch nicht ideal und sehr teuer. Außerdem geriet durch die Verlagerung der Straßenführung die Kirche ins Abseits; ohne Brücke wäre ihrem Standort der Sinn entzogen. Die Gestaltung der Brücke selbst war durch mehrere Vorgaben bedingt; diesen ist es zu verdanken, dass das neue Bauwerk räumlich nicht in Konkurrenz zur Kirche tritt. Seitens der Gemeinde Camuns bestand der Wunsch nach einer Holzbrücke, bekräftigt durch das Angebot von kostenlosem Holz aus dem gemeindeeigenen Wald. Aus Gründen der Verkehrssicherheit kam außerdem eine gedeckte Brücke nicht in Frage, denn die anschließende Kreuzung, eine knappe Einfahrt in die Hauptstraße, musste übersichtlich sein. Weiters forderte der bisweilen reißende Fluss ein hohes Raumprofil, was die Entscheidung zugunsten eines flachen Tragsystems nach sich zog. Die Wahl eines Sprengwerks mit obenliegender, schützender Fahrbahnplatte aus Beton erlaubte zudem die Nutzung der bestehenden Widerlager der alten Brücke. Das primäre Tragwerk ist einfach und außerordentlich anschaulich. Die einzelnen Stäbe des Sprengwerks gleichen Kraftlinien, deren Verlauf man ununterbrochen über die gesamte Spannweite verfolgen kann. In regelmäßigen Abständen nehmen Druckstäbe die Kräfte von der Fahrbahn auf und leiten sie zu den Knoten bei den beiden Widerlagern; aussteifende Stäbe führen senkrecht dazu vom untersten Gurt zu den geometrischen Knickpunkten unter der Fahrbahn und verbinden auch optisch die Schar der Druck-





glieder zu einer harmonischen Einheit. Dabei wurde die Kontaktfläche zwischen allen Hölzern auf ein Minimum beschränkt, eine konsequente Umspülung der gesamten Konstruktion mit Luft angestrebt und die Ausbildung von horizontalen Flächen bei bewitterten Bauteilen vermieden. Diese Maßnahmen machten es möglich, Schnittholz zu verwenden und auf zusätzlichen chemischen Holzschutz zu verzichten. Außerdem nimmt die Tragkonstruktion auf die zur Verfügung stehenden Holzlängen Rücksicht und erlaubte es, alle Arbeiten in der näheren Umgebung zu vergeben. Lange Transportwege konnten somit vermieden werden und die Wertschöpfung blieb in der Region.

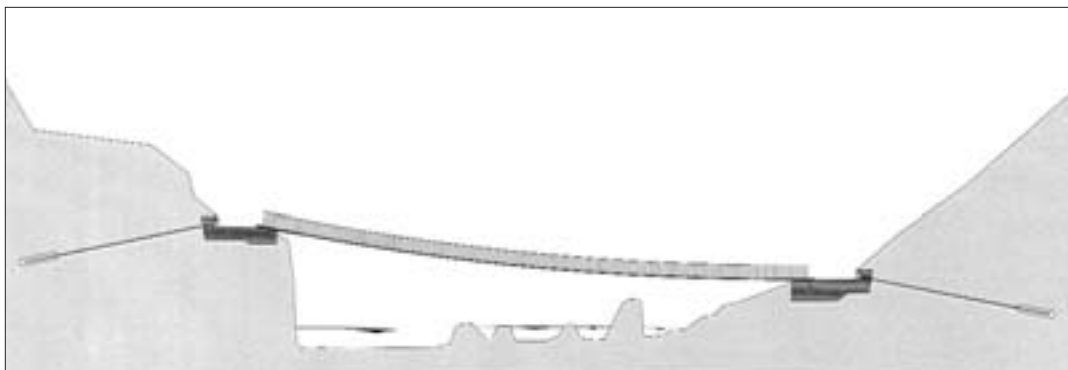
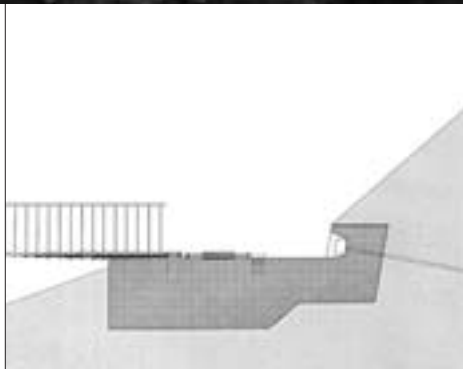
Im Fall der „Brücke Val Tgiplat“ bei Scheid bewog der schlechte Zustand der alten, kurvenreichen und nicht mehr wintertauglichen Straße den Kanton dazu, Teilstücke davon zu ersetzen. Daraufhin entstanden in den Jahren 1997/98 mehrere neue Tunnel und Brücken. Die Brücke Val Tgiplat fällt durch ihre Materialisierung bei gleichzeitiger Auslegung für sogenannt unbeschränkte Lasten auf. Da eine solche Brücke beliebig schwere Fahrzeuge tragen muss, ließe sich mit der hier angewandten Technik auch eine Autobahnbrücke bauen – eine Vorstellung, die mit dem gewohnten Bild einer Holzbrücke nur schwer zu vereinbaren ist. Der Grundgedanke des Entwurfs vom Churer Ingenieur Walter Bieler besteht in der perfekten Anpassung der Brücke an die topografischen Verhältnisse. Genau an der Stelle des Brü-

ckenschlags weitet sich das Tal, das es zu überqueren galt – also schlug der Ingenieur Walter Bieler eine trapezförmige Brücke vor, womit große Felsausbrüche einerseits respektive übermäßig hohe Stützmauern andererseits vermieden werden konnten. Die ungleichen Spannweiten lassen sich auch an den unterschiedlichen Trägerhöhen ablesen, welche dem Brückenquerschnitt ebenfalls eine Trapezform geben. Da die einzelnen Bestandteile der Brücke per Helikopter an den zukünftigen Standort transportiert werden mussten und daher in ihrem Gewicht beschränkt waren, besteht das Bauwerk einzig aus Primärträgern in Form einer engen Binderschar unter Verzicht auf Sekundärträger. Im Gegensatz zur traditionellen Form der Holzbrücke mit ihrem Überbau und dem Dach zum konstruktiven Schutz des Holzes vor Feuchtigkeit, bedeckte der

3



1 – 2 Glennerbrücke  
in Peiden/Bad  
**Bauherrschaft** Tiefbauamt  
des Kantons Graubünden  
**Projektverfasser** Conzett,  
Bronzini, Gartmann  
**Fotos** Conzett, Bronzini,  
Gartmann AG  
3 Brücke Val Tgiplat  
bei Scheid  
**Bauherrschaft** Tiefbauamt  
des Kantons Graubünden  
**Projektverfasser**  
Walter Bieler  
**Berater** Reto Zindel  
**Foto** Ralph Feiner



Ingenieur das Bauwerk mit einer wasserdichten Fahrbahnplatte, die außerdem der horizontalen Aussteifung der Brücke dient. Seitlich ist die Brücke mit einer Schalung aus Lärchenholz verkleidet. Von der Straße nicht einsehbar, entfaltet die Konstruktion erst bei der Begehung des steilen Terrains ihre formale Kraft.

1992 beschließt der Verein Kulturraum Viamala, das Gebiet der Viamalaslucht mit ihren beeindruckenden Landschaften, Burgen und Kirchen in Form von Wanderwegen für den Tourismus zu erschließen und das alte römische Wegnetz der Veia Traversina wiederzubeleben. 1999 gibt er die „Fußgängerbrücke Pünt da Suransuns“ in Auftrag, welche ein Jahr später eröffnet wird. Sie stammt aus der Feder von Jürg Conzett und erhielt bereits mehrere Auszeichnungen, so 2000 den Schweizer Heimatschutzpreis und den Preis der Internationalen Ford Motor Company, 2001 die Auszeichnung für gute Bauten Graubünden und 2003 in Verona den Preis „International Award Architecture in Stone“. Der Steg misst eine Länge von 40 Metern und verläuft in leichter Steigung. Er ist unterhalb der Nationalstraße gelegen und erscheint als elegant geschwungene Linie in der Landschaft. Es handelt sich dabei um eine Spannbandkonstruktion, beste-

hend aus vier rostfreien Flachstahlbändern, welche mit mörtellos aneinander gefügten Steinplatten aus Andeerer Granit belegt sind. Die Brücke funktioniert wie ein umgekehrtes Gewölbe. Ein geschlossener Steinweg entsteht, indem sich die stark gespannten Bänder, bedingt durch die leichte Steigung, nach oben bewegen und die sechs Zentimeter dicken Platten gegeneinander drücken und verkeilen. Der Handlauf ruht auf fein proportionierten Edelstahlpfosten und gibt dem Wanderer auf dem gut einen Meter breiten Steg Halt über dem rauschenden Fluss.

Ebenfalls von Ingenieur Jürg Conzett stammt der Entwurf des bereits 1996 in der Viamalaslucht erstellten „Traversinasteges“. An einer besonders exponierten Stelle erwies es sich als sinnvoll, die alte Route der Veia Traversina zu verlassen und eine Brücke zur anderen Seite zu schlagen. Voraussetzung war eine Konstruktion von höchstens 4,3 Tonnen, die mittels eines Hubschraubers eingeflogen werden konnte. Ein besonders leichtes Fachwerk aus Dreigurtträgern erfüllte diese Bedingungen. Das statische System besteht aus einem unterspannten Parabelträger mit hölzernen Druckgurt und den Brüstungsträgern aus Dreischichtplatten, durch welche Torsionsbewegungen der Brücke vermieden

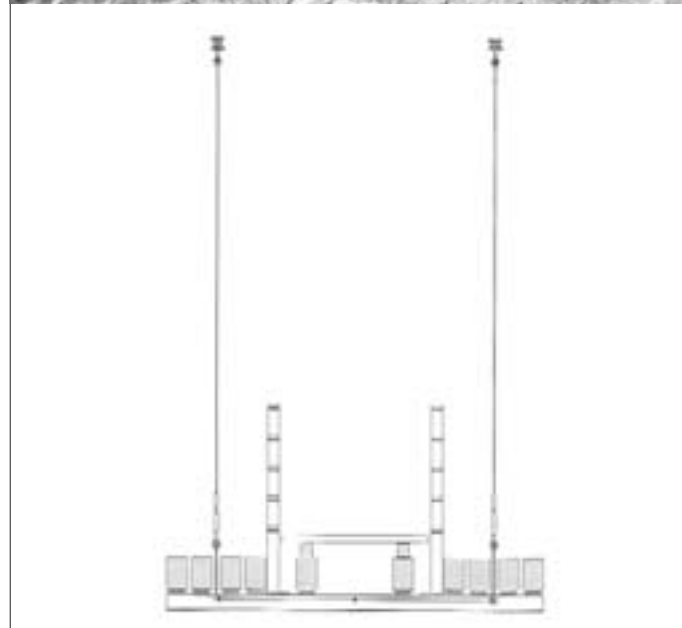
7



4 – 6 Fußgängerbrücke  
Pünt da Suransuns,  
Viamala  
**Bauherrschaft** Verein  
Kulturraum Viamala:  
**Projektverfasser** Conzett,  
Bronzini, Gartmann  
**Foto** Conzett, Bronzini,  
Gartmann AG  
7 Traversina Steg I,  
Viamala  
**Bauherrschaft** Verein  
Kulturraum Viamala  
**Projektverfasser** Branger,  
Conzett & Partner  
**Foto** Anna Lenz







8 – 9 Traversina Steg II,  
 Viamala  
**Bauherrschaft** Verein  
 Kulturraum Viamala  
**Projektverfasser** Conzett,  
 Bronzini, Gartmann  
**Fotos** Wilfried Dechau,  
 aus: „Traversinersteg.  
 Fotografisches Tagebuch  
 14. April–16. August 2005“  
 Verlag Ernst Wasmuth,  
 Tübingen



werden sollen. Eine H-förmige Konstruktion, die gleichzeitig als Geländerpfosten dient, verbindet diese beiden Elemente. Oberhalb des Druckgurts wurde ein Versteifungsträger aus Lärchen-Brettschichtholz angebracht und mit bitumierter Pappe abgedeckt. Der Gehbelag schließlich ist eine Nut- und Federschalung, die wie alle übrigen Teile leicht auszuwechseln ist.

Als die Brücke im März 1999 durch einen Felssturz zerstört wurde, beauftragte man Jürg Conzett mit der Planung eines neuen Stegs. Etwa 80 Meter von der alten Stelle entfernt und außerhalb der Gefahrenzone schließt heute eine hängende Treppe die entstandene Lücke. Eine identische Rekonstruktion der zerstörten Brücke und die Wiederverwendung unbeschädigter Bauteile waren aufgrund der größeren Spannweite und der unterschiedlichen Höhenquoten der beiden Brückenenden nicht möglich. Beim "Traversinasteg II" handelt es sich um ein auf zwei vertikalen Ebenen vorgespanntes Seilfachwerk. Der Gehweg besteht aus einzelnen Holzstufen, die auf eine Unterkonstruktion geschraubt wurden. Der in sich steife Unterbau besteht aus stählernen Querträgern, welche wiederum an Hängeseilen befestigt und durch Brettschichtholzträger in Lärche miteinander verbunden sind. Ein Verband aus diagonal angeordneten Zugstäben erhöht die horizontale Aussteifung. Punktuell wirkende Einzellasten werden über diese Platte gleichmäßig auf die Hängeseile verteilt und entstehende Schwingungen klein gehalten. Zusätzlich wird die Steifigkeit durch ein Vorspannen der Hauptseile und der daraus entstehenden Druckbeanspruchung der Träger erhöht. Die zwei Widerlager für die Hauptseile wirken infolge ihrer Masse als Gegengewichte zu den Seilkräften. Das wesentlich leichter gebaute Widerlager am anderen Brückenende nimmt die Druckkräfte der Stegplatte auf und leitet sie in den Boden ab. Die leichte Krümmung des Steges erzeugt im Betrachter eine optische Täuschung und lässt das zu überwindende Gefälle kleiner erscheinen. Aufgrund der seitlich stark vortretenden Holzträger ist dem Benutzer zudem der direkte Blick ins Tal verwehrt, was zum Sicherheitsgefühl schwindelanfälliger Personen beiträgt. Eingeweiht wurde der neue Traversinasteg im August 2005.

Für einige Brückenprojekte, oft in Verbindung mit größeren territorialen Eingriffen, werden Wettbewerbe ausgeschrieben. Die Lösung für die Umfahrung Saas im Prättigau in Graubünden wurde anhand eines zweistufigen Gesamtleistungswettbewerbs entschieden. Die Linienführung, die sehr eng an das steil abfallende Gelände angepasst ist, war durch die Bauherrschaft zwingend vorgegeben. In der zweiten Phase des Wettbewerbs (Angebot mit konkreten Kostenangaben) ging 2004 das "Projekt Ypsilon" als Sieger hervor. Ausschlaggebend für den Zuschlag war primär nicht das tiefste Preisangebot, sondern laut Jurybericht die hohe gestalterische Qualität und „ein gutes Gespür für das räumliche Taktmaß im lokalen Landschaftsausschnitt“. Kern des Projekts sind zwei, durch eine Hügelkuppe getrennte Lehnbrücken mit längs vorgespannten Durchlaufträgern und Spannweiten von bis zu 32 Metern. Der Überbau ist als zweistufiger Plattenbalken mit bis zu 1,5 Metern ausladenden Konsolen ausgebildet. Die Fahrbahnplatte weist in der Mitte der 9 Meter breiten Fahrbahn eine minimale Stärke von 0,26 Metern auf. Die Stege sind als Fortsetzung der V-Stiele der Stützen gegen außen geneigt. Sie verjüngen sich von unten nach oben und bilden die gestalterische Fortsetzung der sich verjüngenden V-Stiele der Stützen. Da der Brückenträger auch über den Stützen keine Querträger aufweist, ist der Raum zwischen den Längsträgern über die gesamte Brückenlänge durchgehend offen. Der Ausführung der Brückenuntersicht wurde große Aufmerksamkeit geschenkt, denn aus der unmittelbar darunter verlaufenden, touristisch stark frequentierten Rhätischen Bahn werden die neuen Brücken aus geringer Distanz zu sehen sein. Die Untersicht präsentiert sich, abgesehen von einzelnen Entwässerungs- und Werkleitungen, als glatt, sauber gestaltet und elegant gekrümmt. Der Fahrbahnrand ist als 0,7 Meter hohe Leitmauer in Ortbeton mit aufgesetzter Leitschranke ausgebildet, welche über der Hügelkuppe dazwischen durchgezogen wurde, so dass die beiden Brücken eine optisch durchgehende Einheit bilden. Sämtliche Pfeiler sind monolithisch mit den Längsträgern verbunden; nur an den Brückenenden sind die Durchlaufträger beweglich aufgelagert. Die Widerlager sind als einfache,



10 – 11

**10 – 11** Umfahrung Saas im Prättigau  
**Bauherrschaft** Tiefbauamt des Kantons Graubünden;  
**Projektverfasser** Grignoli Muttoni Partner, Studio d'ingegneria SA, Lugano;  
**Wepf Ingenieure AG, Flawil**  
**Berater** Prof. Dr. A. Muttoni; Dr. Vollenweider AG, Zürich (für geotechnische Aspekte)  
**Fotos** Tiefbauamt Graubünden



12 – 13

12 – 13 Sunnibergbrücke bei Klosters

**Bauherrschaft** Tiefbauamt des Kantons Graubünden

**Projektverfasser**

Christian Menn, Chur, Bänziger + Köppel + Brändli + Partner, Chur

**Beratung** Andrea Deplazes, Chur

**Fotos** Tiefbauamt Graubünden

begehbbare Konstruktionen mit möglichst kleinen Dimensionen ausgebildet und gegen außen zurückhaltend gestaltet. Die Fertigstellung ist für Ende 2006 geplant.

Am 9. Dezember 2005 eröffnet worden ist hingegen die „Sunnibergbrücke“, ebenfalls im Prättigau. Sie ist Teil der neuen Umfahrung von Klosters und durchschneidet das Tal genau in Sichtweite des touristisch gut besuchten Dorfs. Der Entwurf stammt unter anderem von Ingenieur Christian Menn, dem Planer der Leonard P. Zakim Bridge in Boston, der breitesten Kabelbrücke der Welt. Bei der Sunnibergbrücke handelt es sich um eine 526 Meter lange, aus fünf Feldern bestehende Schrägseilbrücke mit extrem schlankem Fahrbahnträger. Außergewöhnlich sind die besonders niedrig gehaltenen Pylone auf den bis zu 60 Meter hohen schlanken Pfeilern, welche nach oben hin breiter werden und sich leicht nach außen neigen. Die flach gespannten Schrägseile sind nicht an einem Punkt aufgehängt, sondern verlaufen beinahe parallel – eine ästhetische und nicht statische Maßnahme: fächerförmig angeordnete Kabel wirken bei der Fahrt über die Brücke unruhiger als Parallelkabel. Die

Kabelenden sind an Stahlmanschetten in den Schlitzen der Pylonköpfe verankert und wie alle übrigen Anschlüsse sichtbar ausgeführt. Die Brücke selbst weist weder Fugen noch Lager auf. Der Fahrbahnträger besteht aus einer durchgehenden Platte mit schlanken Randverstärkungen und bildet mit Pfeiler und Pylon statisch und konstruktiv eine Einheit. Dank der Krümmung im Grundriss können seine Längenänderungen durch horizontale Radiusänderungen aufgenommen werden. Die Gesamtkosten der Sunnibergbrücke liegen etwa um 15% höher als die der wirtschaftlichsten Standardlösung; sie sind aber aus gestalterischen Gründen in dieser landschaftlich exponierten Lage gerechtfertigt. In einem Interview mit der „NZZ am Sonntag“ betont Christian Menn, dass künstlerische Freiheit und persönlicher Geschmack in seinem Metier nichts verloren hätten. Er spricht vielmehr von einer „physikalischen Ästhetik“ oder „konstruktiven Wahrheit“, die sich bei Berücksichtigung der technologischen, örtlichen und funktionalen Parameter einer Aufgabe jeweils automatisch einstelle, von einer Balance zwischen der Ökonomie des Aufwands und der nach physikalischen Gesetzen notwendigen Konstruktion.

Benno Barth

# Infrastrukturen im Lande

*Dio è la perfezione / la perfezione stà nel dettaglio / dio stà nel dettaglio*

MvdR Mies van der Rohe

*Shit happens*

Tom Hanks in »Forrest Gump«

*Ich verlange von einer Stadt, in der ich leben soll: Asphalt, Straßenspülung, Haus-torschlüssel, / Luftheizung, Warmwasser-leitung. / Gemütlich bin ich selbst.*

Karl Krauss: Aphorismen

Gemeinhin verstehen wir unter Infrastrukturen Bauwerke des Tiefbaus: Versorgungs- und Entsorgungsnetze (Wasserleitungen, Kanalisierungen, Elektro-, Telefonverkabelungen, Glasfaserkabel...) und Verkehrswege. Alles Dinge, die das Leben in unseren zivilisierten Dörfern und Städten so annehmlich machen. Nachdenken und Schreiben über Infrastrukturen ist schwierig, sie entziehen sich und ihre Funktions- und Wirkungsweise einer einfachen Analyse. Sie liegen oft unter der Erde und meistens unter (*infra-*) der Wahrnehmungsschwelle:

*»Der Strom kommt aus der Steckdose.«*

Die Funktionszusammenhänge von großen Ingenieurbauten sind nicht offensichtlich: Die Waale für die Bewässerung des Vinschgau und des Burggrafenamts verlaufen auf der ganzen Strecke oberirdisch und können ergangen werden. Die Stollen für die Wasserzuleitungen zu den großen Wasserkraftwerken verlaufen komplett im Berg, nur Wasserfassung bzw. Staumauern und Kraftabstiege und Turbinenhaus bleiben evtl. sichtbar. Zwischen ihnen liegen große Distanzen, die es erschweren, sie in einen gedanklichen Zusammenhang zu bringen. Die folgenden Gedanken sind unzusammenhängend und werden deshalb in einigen, unscharfen Bildern zusammengefasst.

*»Der Begriff Tiefbau bezeichnet im Bauwesen das Gebiet, das sich mit der Planung und Errichtung von Bauwerken befasst, die an oder unter der Oberfläche liegen, zum Beispiel Straßenbau, Kanalisations-, U-Bahn- und Rohrleitungsbau. Auch Brücken- und Hafengebäude gehören zum Tiefbau. Hervorgehobene Gebiete sind das Bauen unter*

*Tage (Tunnelbau) und der Spezialtiefbau. Planer des Tiefbaus sind im wesentlichen Bauingenieure. Architekten werden nur bei speziellen gestalterischen Aufgaben hinzugezogen (zum Beispiel besonderen Brücken). Ausführende sind die verschiedenen Gewerke des Bauwesens.«* (entnommen aus: <http://de.wikipedia.org/wiki/Tiefbau>)

**1. Bild: Die sichtbare Oberfläche der Erde, die Landschaft.** Weite Ausblicke auf den Höhen, eingeschränkter Horizont in den Tälern, schwierige Anstiege und leichte Abfahrten sind Wesensmerkmale von Bergregionen.

**2. Bild: Infrastrukturen, Tiefbauten, Kunstbauten.** Infrastrukturen erschließen die Landschaft, sie sind landschaftsverändernd und landschaftsprägend, sie verändern die Struktur und die Nutzung der Landschaft sowie der urbanen Strukturen. Damit sind sie Gegenstand und Werkzeuge der Gestaltung.

**3. Bild: Funktion und Form.**

Ingenieurbauten werden üblicherweise nur auf ihre Funktion hin entworfen und optimiert. Wechselwirkungen werden selten untersucht.

Kunstbauten gehorchen ästhetischen Gestaltungsprinzipien wie jedes andere Bauwerk.

*Kunstbauten: So werden üblicherweise im Tiefbau sämtliche Bauwerke genannt, die nicht mit Erdbewegungsarbeiten, Frostkoffer und Straßendeckschicht errichtet werden können, also Durchlässe, Stützmauern, Steinschlaggalerien, Tunnels, Brücken usw.).*

**4. Bild: Infrastrukturen im Gebirge.**

Infrastrukturen, Versorgungsbauten im gebirgigen Land: Hier gelten andere Voraussetzungen als in der Ebene, als am Meer, als sonst wo. Beispiel Verkehrswege: Gebirgsstraßen sind etwas anderes als Wüstenpisten. Straßen und andere Verkehrsgebäude sind im Gebirge teurer zu errichten, u.a. weil sie einen höheren Teil an Kunstbauten aufweisen. Der große Auf-





wand für Erdbewegungen bei Bergstraßen verteuert sie zusätzlich. Breite Fahrbahnen und große Kurvenradien steigern den Aufwand für die Erdbewegungen und machen zusätzliche Kunstbauten notwendig. Regelwerke und Standards für die einzelnen Kategorien (Landes-, Gemeinde-) der Straßen sollten dies berücksichtigen.

#### 5. Bild: Planen von Infrastrukturen.

Infrastrukturen sind Ergebnisse von technischen Planungsprozessen. Auf die Machbarkeit und das einwandfreie Funktionieren der Anlagen wird großes Augenmerk gelegt. Viele Infrastrukturen haben in unserer komplexen Welt Auswirkungen in andere Bereiche; Verkehrsplanungen z.B. haben immer Auswirkungen auf die Stadt- oder Landschaftsentwicklung, Stauseen und Schottergruben verändern das Mikroklima, Tunnelbauwerke die hydrogeologischen Verhältnisse.

#### 6. Bild: Bauen von Infrastrukturen.

Wir bauen Infrastrukturen, legen Bypässe, sogenannte Umfahrungen, oder komplett neue Adern. Wir bauen sie selten zu früh. Meist sind es große komplizierte Operationen, die noch dazu ohne Narkose durchgeführt werden. Der Patient leidet. Meist werden sie zu spät angesetzt, der Ausgang ist ungewiss, die Dimensionierung schwierig, weil der zukünftige Strom in den neuen Adern nur prognostisch und damit spekulativ ermittelt werden kann.

#### 7. Bild: Groß- und Größtbauten

Brennerbasistunnel und ähnliche Großeingriffe, sprich Umfahrungen von Dörfern und Städten, Neutrassierung von Talzufahrten: Generell gilt für alle diese Großbauten: Diese Bauten sind notwendig, um die widerspenstige Landschaft im Gebirge zu zähmen und einer ähnlich komfortablen Nutzung und Verkehrserschließung zuzuführen, wie es z.B. in der Ebene oder im Hügelland möglich ist (dies ist auch notwendig, weil wir heute und morgen noch stärker mit solchen Regionen wirtschaftlich konkurrieren (müssen)).

Infrastrukturen sind als technische Bauwerke »Krücken« (Baudrillard), aber sie fördern den Wohlstand (ist gleichbedeutend mit »Bequemlichkeitsniveau«) in unseren

Bergregionen. Üblicherweise findet bei der Entscheidungsfindung für neue Infrastrukturen keine Abwägung zwischen dem Bauen (Hardware) oder der Änderung des Nutzungsverhaltens (Software) statt.

#### 8. Bild: Brennerbasistunnel.

*„Verkehrsplanung hat wenig mit praktischer Vernunft zu tun, hingegen viel mit der Jagd auf Bundesgeld. Klug ist, was der Bund zahlen muss.“* B. Loderer, Schweiz Finanzierung, Bau und Betrieb sind derzeit illusorisch und wirtschaftlich nicht abgesichert.

*»Die Kosten für den Haupttunnel sind auf 5 Milliarden Euro, die Kosten für die Zulaufstrecken auf 12 Milliarden Euro veranschlagt worden.« (weitere Informationen siehe auch: <http://de.wikipedia.org/wiki/Brennerbasistunnel>) Genauere und aktuellere Kostenschätzungen variieren ja nach Quelle: 4,5–5,4 Mrd. Euro (Unterlagen für Europäische Investitionsbank, Sommer 2005), 7,4 Mrd. Euro (EU Koordinator van Miert, September 05), 9,0 Mrd. Euro (ÖVizekanzler Gorbach, Jänner 05), 15,0 Mrd. Euro (Verkehrsplaner Harry, März 05) (Quelle: ff 29.05.2005).*

Und damit braucht der BBT den Vergleich mit den größten Bauwerken der Welt nicht zu scheuen:

*Brücke Viaduc Millau: 400 Mio. Euro, Hochhaus Taipei 101 1,5 Mrd. Euro, Channel Tunnel: »At completion, it was estimated that the whole project cost around £10 billion (10 Mrd. £ = ca. 15 Mrd. Euro)« (entnommen aus: [http://en.wikipedia.org/wiki/Channel\\_Tunnel](http://en.wikipedia.org/wiki/Channel_Tunnel); <http://de.wikipedia.org/wiki/Euro-tunnel>) Gotthard-Tunnel CHF 8.011 Mio. (Stand der Schätzung 2005), NEAT (Neue Alpen-Transversale): »Die Prognose der bis Projektende anfallenden Gesamtkosten liegt per Ende 2004 bei 16,3 Milliarden Franken (Preisstand 1998) = 12 Mrd. Euro.« Staudamm Itaipu: 16 Mrd. Euro (1.350 km<sup>2</sup> Seefläche).*

Betrachtet man das BBT-Projekt als »vorsichtiger Kaufmann« oder als »buon padre di famiglia«, stellen sich zwei Fragen: Was kostet es, was bringt es bzw. was kann es bringen? Die erste Teilantwort ist derzeit nicht sehr befriedigend (s.o.), die zweite ist auch nur interessant, wenn man das Poten-



zial des schienengebundenen alpenquerenden Verkehr erkennt: Schadstofffrei und (zumindest in den Tunnelstrecken) lärmfrei den ganzen Lastentransport durch die Alpen transportieren. Bei geringerem Energieverbrauch als derzeit über die Brennerpassstrecke. *Diese Utopie gilt es zu verwirklichen!* Und dann ist der BBT sein Geld auch wert. Die Realität ist – wie immer – weit von der Utopie entfernt: Es ist nicht klar, wird der BBT als Schnellbahnstrecke für den Personenverkehr oder als zusätzliche Achse für den Lastentransport gebaut? Die Aussagen, die man letztthin vernimmt, sind widersprüchlich. Vor allem für den Betrieb des BBTunnels gibt es noch keine gültigen Szenarien, vor allem was das Verhältnis Straße – Schiene betrifft. Im Gegensatz zur Schweiz, wo der Schienentransport verfassungsmäßigen Vorrang vor der Straße hat, gibt es für den Brenner keinerlei politischen Willensbekundungen, geschweige denn wurden rechtlich verbindliche Normen erlassen. Es sind also zwei Entwicklungen möglich:

**A** Es werden keine regulativen Maßnahmen vorgenommen, straßen- und schienengebundener Verkehr werden sich in freiem Wettbewerb gegeneinander um das Frachtaufkommen bemühen: Die Straße wird gewinnen.

**B** Es wird ein »Kyoto-Protokoll« für den Brennerverkehr oder ein Brenner-Verkehr-Paket vereinbart und die Finanzierung des BBT über sofortigen Zuschlag auf die Straßenmaut: Deckelung des Straßenverkehrsaufkommens bis Inbetriebnahme des BBT und anschließend schrittweise Reduktion auf Stand 1990 (oder früher).

Hier gibt es noch große Möglichkeiten für die Politik, sich um die Lebensbedingungen im Alpenraum nördlich und südlich des Brenners verdient zu machen.

**9. Bild: Collateral Cultural Damage.** Infrastrukturen sind notwendig, um den Umbau der (Südtiroler) Gesellschaft zu beschleunigen: 1960 konnte man Südtirol als bäuerliche Bergregion kennzeichnen, 1980 hielten sich Tourismus und Landwirtschaft die Waage, seit 1990 schwappen europäische Phänomene immer schneller in die Bergregionen, 2005 ist Südtirol ein Schlaraffenland im Kontext der europäischen Misere und Immigrationsziel von Ausländern und Touristen, die Wirtschaftszweige genießen den

warmen Regen öffentlicher Förderungen, 2025 werden *Shrinking Society and Economy* auch uns Probleme bereiten. Umgekehrt verursacht der Bau von Infrastrukturen Veränderungen in der realen, der sozialen und der kulturellen Landschaft. Üblicherweise werden Infrastrukturen nicht auf ihre vielfältigen Auswirkungen untersucht: Die UVP beim erstmaligen Bau von Infrastrukturen bildet die Ausnahme; bei Nutzungsänderungen oder Änderungen der quantitativen Nutzung, wie zum Beispiel die Zunahme des Brennerverkehrs in den letzten fünf Jahren, unterbleibt auch diese.

**10. Bild: Alte Infrastrukturen / Nach- bzw. Umnutzungen.** Franzensfeste, Bunker, Bergwerke: Im Grunde alles Fehlinvestitionen der jeweiligen Zeit, im letzten Fall bezieht sich die Aussage auf den Karlstollen – Bergwerk Schneeberg: 1,7 km Stollen, 90 Jahre Bauzeit, angefahren um erhoffte riesige Erzlager zu erschließen. Erst in den letzten hundert Metern wurden Erzadern gefunden). Diese »Infrastrukturen« werden heute einer Zweitnutzung (Museum, Tourismus u.ä.) zugeführt. Es wäre interessant, spekulative, utopische Studien anzustellen, wie die Infrastrukturen, die im ausgehenden Erdölzeitalter errichtet werden, in einigen Jahrzehnten, –hundertern zweitgenutzt werden.

**11. Bild: Über den Umgang mit alten Infrastrukturen, alten Sicherungs- und Versorgungsbauten am Beispiel der Eisackstützmauer im Bereich Neustift, Brückenwirt.** Das Kloster Neustift nutzte für seine verschiedenen Betriebe die Kraft des wilden Eisacks. Dieser wurde in einer Wehranlage nördlich des Brückenwirts gestaut und teilweise zur Säge, Schlosserei abgeleitet. Die verschiedenen Kanäle wurden mit Mauern aus sorgfältig behauenen Granitquadern errichtet. Im Rahmen der Eisackregulierung nach den verheerenden Überschwemmungen im Brixner Talkessel wurde der Eisack in der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts zwischen Brixen und Neustift verbaut. Die Bauzeit betrug wenige Jahre. Die Bauweise der Ufermauern: Aus örtlichem Granitgestein wurden Trockenmauern aus großen sogenannten Kubiksteinen mit geringer Fugenweite errichtet. Jahrzehntlang wurden diese Ufermauern nicht gewartet, die wuchernden Weiden zwängten

und klemmten ihre Wurzeln zwischen die Steine der Mauern, die dadurch an Stabilität verloren. Fallweise und meist mit anderen Baumaßnahmen kombiniert wurden diese Mauern ausgebessert. Flickwerk. Auf wenigen hundert Metern kann man das Ergebnis besichtigen. Neustift, südlich und nördlich der Brücke. Ein Kaleidoskop an Ausbesserungsmethoden, Fugenbildern, Texturen (siehe Abbildungen). *Und* ein Kompliment an die Erbauer, die eine so gutmütige Bauweise gewählt haben (ob unser »Stein der Weisen«, der Beton das auch aushalten wird?). Auf einem Spaziergang flussabwärts findet man weitere Relikte der intensiven Nutzung des Eisacks als Energiequelle für Mühlen, Sägewerke usw. Alle sind durch den Ersatz der Wasserkraft durch die elektrische Energie und den Bau von Kraftwerksanlagen obsolet (unbequem?) und mittlerweile stillgelegt worden.

**12. Neuere Baugeschehnisse längs des Eisacks.** *man weis nicht/ob man/den deontologischen Regeln / folgend/schweigen soll/oder als steuerzahler / sich erzürnen soll.../nun zorn und rage sind / schlechte ratgeber/ man frage nur / den stier nach der corrida //* Zwischen Neustift und Albeins sind für Fahrradweg bzw. Südeinfahrt Brixen-Albeins mehrere Querungen des Eisacks im Bau. Die Pendelbewegung des Fahrradwegs zwischen den Ufern des Eisacks innerhalb weniger hundert Meter war bereits Gegenstand eingehender politischer Erörterung und Empörung. Wesentlich erscheint mir folgender Aspekt: Der Brixner Talkessel wurde in den letzten hundertfünfzig Jahren unabhängig von urbanistischen Planungsinstrumenten zweigeteilt: Im Westen der Verkehr, im Osten Landwirtschaft bzw. Grünraum. Diese Aufteilung gerät nun augenscheinlich ins Wanken, wohl weil die Landwirtschaft ihre Gründe nicht mehr nach deren Ertrag bewertet, sondern nach einem spekulativen Verkaufserlös. Damit verliert der Grünraum, die Landschaft die wichtigste Lobby und vor allem jene mit dem größten Einfluss. Für eine Bewertung der obengenannten Bauwerke ist es noch zu früh, nach Fertigstellung sollte im Rahmen einer Begehung/Befahrung der Verkehrswege eine Diskussion stattfinden.

Andreas Gottlieb Hempel

# Die Vinschgauer Bahn und die Folgen

Während vieler Jahrhunderte war Tirol ein Durchgangsland für die Verbindungen aus dem Norden in den Süden. Als die ersten Eisenbahnstrecken gebaut wurden, rückten die wichtigsten Verkehrsachsen von den kürzesten Linien ab. Tirol, insbesondere Südtirol, geriet verkehrstechnisch ins Hintertreffen. Erst mit der Eröffnung der Brennerbahn 1867 und der Bahn durch das Pustertal 1871 änderte sich die Situation grundlegend. Dies war innerhalb des sich entwickelnden europäischen Fern Eisenbahnnetzes jedoch nur eine Teillösung. Für den schwer zugänglichen Alpenraum mit seiner schwachen Agrarstruktur und seiner ungünstigen Möglichkeit der Industrialisierung war der Fremdenverkehr die einzige Entwicklungschance. Sie erforderte jedoch ebenfalls gute Verkehrsverbindungen mit Fernverbindungen, die kompatibel mit den Schienennetzen der anderen europäischen Länder sein mussten. Die Schweiz hatte es mit der Eröffnung der Gotthardbahn 1882 vorgemacht, wie durch geeignete Verkehrsverbindungen der Fremdenverkehr gefördert wurde und damit auch Handel, Gewerbe und Landwirtschaft einen ungeahnten Aufschwung nehmen konnten. In Südtirol, wo inzwischen die Eisenbahnverbindung Bozen-Meran als Normalspurstrasse gebaut worden war, erkannte man sehr wohl, dass zwischen Italien und Tirol ein volkswirtschaftlicher Wettkampf zu den Verbindungen in die Schweiz und nach Deutschland entbrannt war und Nordtirol sicherte sich mit der 1884 eröffneten Arlbergbahn seinen Anschluss nach Westen. Wieder war Südtirol – insbesondere der arme und agrarisch bestimmte Vinschgau – von der großräumlichen Entwicklung abgehängt. Hilflosigkeit machte sich breit, und ein Bericht gibt dies wieder: „Jede Unternehmung ist ausgeschlossen und es wird bei den gegenwärtigen Verhältnissen und bei der herrschenden Entmutigung der Bevölkerung sogar eine Entwertung des Grundbesitzes eintreten...“ (Begleit-

bericht zum Vinschgaubahnprojekt 1891). 1894 forderten die Vertreter von Deutsch- und Welsch-Südtirol die Regierung in Wien auf, sich an der Finanzierung einer Bahnlinie durch den Vinschgau über das schweizerische Chur oder den Reschenpass zu den nordwestlichen Handelsplätzen zu beteiligen. Als Perspektive wurde sogar eine Trans-Europa-Strecke von Paris nach Istanbul (Orientexpress) genannt. Wien dagegen erkannte die damit verbundenen eigenen Interessen nicht und lehnte ab. Man muss der Regierung in Wien hier ein historisches Versäumnis vorwerfen, dass seine Auswirkungen bis heute hat. Nach 1900 verschärfte sich die wirtschaftliche Situation für den Vinschgau: Durch die Fertigstellung der Tauernbahn und der Albulabahn und den Versuchen Italiens, den Anschluss über den Malojapass zu finden, geriet die Exportwirtschaft von Wein und Obst aus Südtirol in die Schweiz immer mehr ins Abseits und der Fremdenverkehr konnte sich nur schleppend entwickeln. Deshalb ergriffen die Städte Bozen und Meran mit kommunalen Mitteln zur Selbsthilfe. Auch der Tiroler Landtag stellte Kapital zur Verfügung. Nun beteiligte sich auch Wien an einem Projekt für den Teilstreckenausbau zwischen Meran und Schluderns, der schließlich auf Mals ausgedehnt wurde. Die entgeltliche Trassierung der Vinschgaubahn unterstand schließlich dem Staat, der auch die Projektierung der Bahn und der Etschregulierung übernahm. Die Konzession für die Vinschgaubahn wurde am 7. Juli erteilt. Die Etschregulierungen waren die Voraussetzungen für eine ungefährdete Bahntrasse. Sie bedeuteten tiefgreifende Veränderungen im Talboden und waren bereits der erste einschneidende Schritt weg von der Urlandschaft der Auböden zur Kulturlandschaft der späteren Obstplantagen. Die 59,825 km lange Vollspurstrasse von Meran nach Mals wurde schließlich nach zweijähriger Bauzeit am 1. Juli 1906 feierlich eröffnet. Trotz aller Planungen für die Splügenbahn, das Fernpass-





Ortlerprojekt und die Mittenwaldbahn und deren möglicher Anschluss an die Vinschgaubahn über den Reschenpass blieb diese durch den Ausbruch des Ersten Weltkriegs ein Fragment. Auch das Kriegsprojekt einer Reschen-Scheideck-Bahn für das Militär blieb Planung. Zu spät. Die Anfang 1918 angelaufenen Bauarbeiten wurden vom Kriegsende im Herbst des gleichen Jahres überholt – ebenso wie übrigens die im Zweiten Weltkrieg noch Anfang 1945 in Angriff genommenen Arbeiten für die gleiche Strecke. Die Vinschgaubahn blieb bis heute unvollendet. Dennoch leistete die Strecke vor allem für die Landwirtschaft und den Transport des Laaser Marmors wertvolle Dienste – zunächst mit Dampf-, später mit Dieselloks, die insgesamt einen Höhenunterschied zwischen Meran und Mals von 689,30 m zu überwinden hatten. Drei Tunnelbauwerke (Marlinger Tunnel, 598 m; Josefsbergtunnel, 581,5 m; Tölltunnel, 684 m), eine Steinschlaggalerie von 80 m Länge, sechs Brücken (Forster Etschbrücke, 62 m; Plimabrücke bei Latsch, 25 m; Etschbrücke bei Göflan, 127 m; Brücke über die Gadriaschlucht, 25 m; Brücke über das Gadriagerinne, 25 m) und drei Viadukte (am Josefsberg, 46 m; bei Schlanders, 48 m; Kortscher Viadukt, 46 m) waren für die eingleisige Streckenführung erforderlich. Sie bedeuteten mit den zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen des baulichen Umfelds und ihrer optischen Wirkung eine erhebliche Veränderung des Vinschger Landschaftsbilds. Aber auch die „Funktionen“ des Tals veränderten sich ganz entscheidend durch die neue Verkehrserschließung. Der Vinschgau, insbesondere der mittlere Vinschgau um Latsch, war bis dahin die Kornkammer Südtirols, so merkwürdig dies angesichts des teilweise extremen Klimas auch anmuten mag. Missernten wegen

großer Trockenheit oder Frost waren an der Jahresordnung. Die Armut der Vinschger Bevölkerung war geradezu sprichwörtlich. Obdachlose „Karrner“ zogen als Tagelöhner durchs Tal, und Bauernkinder im „arbeitsfähigen“ Alter (6 Jahre) wurden an die reichen Viehbauern in Schwaben vermietet oder verkauft („Schwabenkinder“). Diese trostlosen Zustände des „Armenhauses“ von Südtirol dauerten bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts. Erst durch den Bau der Vinschgerbahn 1906 änderte sich das.

Die Steigerung des Lebensstandards der Bevölkerung durch das moderne Transportmittel der Eisenbahn ging mit großer Veränderung der ursprünglichen Landschaft des Vinschgauer Tals einher. Durch die Etschregulierung für den Bau der Eisenbahntrasse verschwanden fast alle Auenlandschaften. Nur bei Prad, wo sie heute von Kiesgruben und hässlichen Gewerbebauten umzingelt werden und im Etschgraben unterhalb der großen Gandriamure sind kümmerliche Reste erhalten. Die Auenlandschaften waren der Lebensraum für eine vielfältige Flora aus Schwarzerlen, Pappeln, Untergehölz und den sogenannten „Mösern“, moorige Flächen mit Wasserläufen, die während der Schneeschmelze immer wieder überschwemmt wurden. Hier konnte nicht gesiedelt werden, die Dörfer im Tal entstanden an den Hängen der Schwemmkegel. Die Auen bildeten für eine buntgemischte Tierwelt aus Insekten, Amphibien, Kleintieren und Vögeln aller Art den Lebensraum. Alles das änderte sich dramatisch. Der Getreideanbau wurde eingestellt. Dafür wurde der Apfelanbau intensiviert. Auf den nun flurbereinigten Murkellen und auf den Flächen der trockengelegten Auen wachsen heute über 13 Millionen Apfelbäume in Reih und Glied. Wer die Baumblüte bewundert, steht vor einer gigantischen Monokultur. Der Vinschgau verfügte über das größte ausgeklügelte Bewässerungssystem der Alpen – fast 400 km Waale sorgten einst dafür, dass der steppenartig trockene Sonnenberg aus den Bergbächen bewässert werden konnte. Für die Apfelkulturen musste aber sehr viel mehr Wasser in Rohrleitungen herangeführt werden. Die meisten Waale wurden geschlossen und damit auch die Streifen grüner Oasen entlang der Waale am sonst wüsten Sonnenberg. Erst als man erkannte, dass



die Touristen die Wanderungen entlang der Waalwege sehr schätzten, wurden einige davon wieder instand gesetzt. Mit dem Apfel kam der Wohlstand und mit den Transportmöglichkeiten der Bahn auch die Steigerung des Marmorabbruchs bei Laas. 1934 wurde dort der landschaftsbestimmende „Bremsberg“ – ein Schrägaufzug zum Transport von Marmorblöcken eingerichtet. Und man begann auf den ehemals unbesiedelbaren Flächen des Talgrunds zu bauen, meist ziemlich hässliche Gewerbebauten und Lagerhallen für die Apfelproduktion. Hinzu kamen zahlreiche Bauten für den rasch aufblühenden Tourismus. Hier waren anfänglich die anmutigen Bahnhöfe stilbildend, die Baurat Konstantin Ritter von Chabert im Auftrag des Eisenbahnministeriums in Wien 1906 errichten ließ. Kleine charmante Bahnhöfe im Stil von Landhäusern, die hohe und höchste Herrschaften vor dem

Ersten Weltkrieg in die Stimmung von Sommerfrische versetzen sollten. Das war beispielhaft und heute noch kann man diese noble Atmosphäre im Hotel „Post Hirsch“ am Bahnhof von Spondinig bewundern. Im Zuge der Reduzierung unwirtschaftlicher Teilstrecken stellten die Italienischen Staatsbahnen FS den Betrieb der Vinschgauerbahn am 2. Juni 1961 ein. Damit begann eine unglückselige Phase verfehlter Verkehrspolitik, in welcher der Verkehr von der Schiene auf die Straße verlegt wurde. Erst am 5. Mai 2005 wurde die Vinschgerbahn wieder eröffnet, in der Hoffnung, damit eine Alternative zum unerträglich gewordenen Fahrzeugverkehr im Tal anzubieten. Die Veränderungen des Tals durch den Fahrzeugverkehr mit Tunnels, Rampen, Brücken, Kreiseln, Stützmauern und vor allem Emissionen sind ein eigenes Thema und würden den Rahmen dieses Beitrags sprengen.



Carlotta Polo und Thomas Brachetti

# Fahrsicherheitszentrum

## „Frizzi Au“



Im Jahr 2003 wurde, mit Beschluss der Landesregierung, eine Zone für übergemeindliche öffentliche Einrichtungen für die Errichtung eines Fahrsicherheitszentrums, Motocrossanlage und Gokartanlage, sowie das Iveco-Testgelände für Militärfahrzeuge, im Gebiet südlich vom Bozen, die so genannte „Frizzi Au“, ausgewiesen. Dieses Gebiet entlang der Etsch, von den Berghängen im Osten und der Mülldeponie im Norden begrenzt, ist wegen der komplexen bürokratischen Prozeduren jahrelang ungenutzt geblieben und allmählich von den Einwohnern als Freiraum wahrgenommen und genutzt worden. Die lange Überwucherung führte außerdem dazu, dass auch verschiedene Tierarten das brachliegende Gelände bewohnten. Die „Frizzi Au“ ist somit langsam im Gedächtnis der Leute zu einem Symbol der Freiheit geworden: „Ein Ort, wo Menschen und Natur im Einklang stehen, ohne dass jegliche Regelung für das gemeinschaftliche Zusammenleben nötig wären“, so erzählte ein junger Mann, den ich während des Lokalausgleichs zufällig am Ort getroffen habe. In dieser Hinsicht ist die „Frizzi Au“ ein positives Beispiel für respektvolles Zusammensein in einer unregelmäßig freien Zone, wo unerwartete Nutzungen spontan und problemlos erfolgt sind.

Die Abänderung der Bauleitpläne wurde von Amts wegen beschlossen und im Jahr 2003 endgültig genehmigt. Die betroffenen Gemeinden (Leifers, Bozen und Pfatten) hatten damals in den Stellungnahmen das Problem der Lärmentwicklung im Fahrsicherheitszentrum und die daraus folgende Beeinträchtigung der Lebensqualität der Anrainer sowie die Zunahme des Verkehrs unterstrichen und gefordert, dass eine geeignete Anbindung an das Verkehrsnetz hergestellt wird und dass der größtmögliche Schutz der Dämme des Flusslaufs und des Fahrradwegs gewährleistet werden. Die Naturwissenschaftler hingegen hatten

diesen Ort als ein potenzielles Feuchtbiotop erkannt, das einerseits das Überschwemmungsrisiko an der unteren Etsch verringern könnte und andererseits als Erholungsgebiet mit wenig Aufwand an das Freiraumsystem gut angebunden werden könnte. Somit gingen mehrere Proteste an, die im Jahre 2005 in die Initiative „Retten wir die Frizzi Au“ gemündet sind. Trotz dieser großen Mobilisierung, die in mehreren Veranstaltungen und Demonstrationen Ausdruck fand, konnte die Bevölkerung bei den Entscheidungen nicht mitwirken. Von der Landesverwaltung wird heute entgegenesetzt, dass die große Mobilisierung schon im Jahr 2003 während den 30 Tagen gleich nach der Veröffentlichung der Resultate der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) stattfinden hätte sollen, in jener Zeit also, in der die Bürger Einspruch erheben können, und nicht erst jetzt, da die Arbeiten schon ausgeschrieben und auch schon vergeben sind. Informationsveranstaltungen werden zur Zeit von der Gemeinde Pfatten organisiert, um eine sachliche Information über das Fahrsicherheitszentrum zu erteilen, wobei das Projekt des Zentrums nachträglich und nur noch im Detail besprochen werden kann. Es gibt noch einen weiteren Aspekt, unter dem sich dieses Projekt kritisieren lässt. Große Eingriffe in der Landschaft werden in der Regel von Büros geplant, die sich mehr mit den technischen Aspekten befassen und die rücksichtvolle Einfügung in die Landschaft nicht als das wichtigste Element des Planungsprozesses sehen. Um höhere Qualität in der Anpassung von solchen Infrastrukturprojekten zu erzielen, ist ein Projektierungswettbewerb das geeignete Mittel. Projektierungswettbewerbe ermöglichen außerdem, innovative Ideen zu sammeln, um anscheinend widersprechende Nutzungen, wie Naturraum und Fahrsicherheitszentrum, durch neue Architekturtypologien funktionell und ökologisch optimal lösen zu können. Projektierungswettbewerbe haben auch





2-3



den Vorteil, Aufmerksamkeit zu wecken; es ist mittlerweile klar geworden, dass ohne die Zustimmung der Bevölkerung die Projekte nur schwer zu realisieren sind. Man sollte von Anfang an in Dialog mit den Bürgern treten, gemäß der neuen Tendenzen der Urbanistik auf internationaler Ebene, um die Vorhaben besser zu erläutern. Somit können die Projekte objektiver wahrgenommen und entsprechend akzeptiert werden. Sich auf die Veränderungen einstellen zu können, sollte das neue Ziel für das zukünftige Zusammenleben sein. Die soziale Bedeutung der „Frizzi Au“ liegt vor allem darin, dass die Menschen sich mit dieser freien Zone identifiziert und ihre potentielle gemeinschaftliche Funktion wahrgenommen haben. Gerade jetzt, wo die Gemeinde Bozen mit der Überarbeitung des Bauleitplans beginnt, könnte man die Gelegenheit nutzen, um die Verfügbarkeit derartiger „freier Zonen“ und die Förderung ihrer spontanen Nutzung als eines der Ziele festzusetzen.

### Landschaftliches Potenzial

Man muss die Frizzi Au in folgendem Kontext einordnen. Als erstes muss man erkennen, dass die Etsch als Rückzugsgebiet, Brutplatz, Nahrungsspender und für viele Zugvögel als Orientierungshilfe dient. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Etschtalsole in Südtirol bis ins beginnende 18. Jahrhundert von dichten Auen und einer verzweigten Flusslandschaft geprägt war. Die Etsch zieht sich heute, nach umfangreichen Regulierungsarbeiten, als künstliches Gerinne



4

von Meran bis Salurn durch ein Tal mit intensivem Obstanbau, vielen Siedlungen und Gewerbegebieten. Diese mono-kultiivierte Landschaft wird nur durch einige letzte kleinere Auwald- bzw. Aubusch-Abschnitte unterbrochen. In diesem Zusammenhang kann man schon das einzigartige Potenzial des Standorts Frizzi Au mit seinen nahezu 20 ha Brachland erkennen. Mit nicht besonders großem Aufwand könnte dieses Gebiet renaturiert werden und so zu einem natürlichen Auwald zurückfinden. Dabei ist der Berghang an der rechten Seite als natürlicher Damm von besonders großem Nutzen. Des Weiteren hätten wir hier als Besonderheit für die Etschauen auch eine Verzahnung zwischen dem eventuellen Auwald und dem natürlichen Hangwald, was zu einer besonders hohen Biodiversität führen dürfte. Als strategisch sehr wichtig kann dabei auch die Nähe des Biotops am Kalterersee gesehen werden, da eine ökologische Verbindung zwischen diesen beiden Gebieten durchaus gegeben wäre und dies insgesamt zu einer Bereicherung der Biodiversität beider Biotope führen dürfte. Es ist dies praktisch das letzte

5





Gebiet dieser Größenordnung, zwischen Meran und Salurn, das für so ein Projekt geeignet wäre. Schon das sehr viel kleinere Gebiet, das direkt an die Frizzi Au angrenzt (Fischerspitze), lässt das einmalige Potenzial dieses Gebiets erkennen. Es ist anzunehmen, dass der große Teil der Fauna und Flora aus diesem Gebiet sich in das eventuell renaturierte Gebiet ausdehnen dürfte, und noch viele andere Arten hinzukommen könnten. Unter den vielen Tierarten, die in diesem renaturierten Gebiet ideale Bedingungen finden dürften, möchte ich nur einige von besonders hohem ökologischen Wert nennen: Unter den Vögeln den nur selten im Gebiet anzutreffenden Weiß- und Schwarzstorch, Wespenbussard, Schwarzer Milan und Schlangendler, Zwergdommel, Rohrweihe, Fischadler, Wanderfalke, Tüpfelsumpfhuhn, Kampffäufer, Bruchwasserläufer, Uhu, Eisvogel, Seggenrohrsänger, Neuntöter. Hinzu kämen noch viele Amphibienarten wie der Grasfrosch, der Wasserfrosch, die sehr gefährdeten und geschützten Würfelnattern und Ringelnattern. Ganz zu schweigen von den unzähligen Insektenarten, die hier ihr Zuhause finden könnten. Aus all diesen Gründen kann man aus naturwissenschaftlicher Sicht nur die einmalige Gelegenheit unterstreichen, die das Gebiet der Frizzi Au für die Biodiversität unserer Heimat darstellen würde. Dabei sollten sich alle Verantwortlichen genau vor Augen halten, dass die große Mehrheit aller Arten von gefährdeten Tieren (in Südtirol sind es ungefähr 40% der gesamten Fauna) direkt mit den Flüssen und deren natürlicher Umgebung (z.B. dem Auwald) zusammenhängen. Während es für höher gelegene Gebiete schon gute Schutzmaßnahmen gibt, ist in den Talsohlen wenig gemacht worden. Daher sollte man sich diese Gelegenheit auf keinen Fall entgehen lassen, ein Stück natürliches Südtirol zurückzugewinnen zu können.

Liste der Vereine, die die Aktion „Retten wir die Frizzi Au“ unterstützt haben: Bürgerkomitee Leifers – Pfatten, WWF, Verbraucherzentrale Südtirol / Centro Tutela Consumatori Utenti, Italia Nostra, Legambiente / Umweltbund, Comitato di solidarietà Los Quinchos Barrilete – Bolzano, Dachverband für Natur- und Umweltschutz in Südtirol, Heimatpflegerverband Südtirol, Vereinigung Südtiroler

Biologen, Transitinitiative Südtirol – Südtirol, Plattform Pro Pustertal, südtiroler hochschulInnenschaft – associazioni studenti/esse universitari/e sudtirolesi, Initiativgruppe für eine lebendigere Kirche / per una Chiesa più umana / pur na dljia plü via, AVK – Arbeitsgemeinschaft für Vogelkunde und Vogelschutz Südtirol, Umweltgruppe Kaltern, ASM – Arbeitskreis südtiroler mittel-, ober- und berufsschullehrer/-innen, Südtiroler Schützenbund, VKE – Verein für Kinderspielplätze und Erholung / Associazione campi gioco e ricreazione, Lilliput Netzwerk für eine gerechte Wirtschaft – Rete Lilliput per un'economia di giustizia, OEW – Organisation für Eine solidarische Welt / Organizzazione per Un mondo solida-le, Umweltschutzgruppe Vinschgau, Emergency, Pax Christi – Punto Pace di Bolzano **Chronologie** Projekt gestartet 2001, eingereicht von der Landesregierung; UVP 2003, negatives Gutachten für Gokart- und Motocross-Rennbahnen; erste Proteste 2001; 17.09.05 Protestkundgebung am Kornplatz; 24.09.05 Protestradfahrt Frizzi Au; 26.09.05 Protest vor Landhaus; 10.10.05 Vorführung des Dokumentarfilms über die Protestkundgebung am Kornplatz; 15.10.05 Protestkundgebung Kornplatz; 30.10.05 Protest in der Frizzi Au; 30.10.05 Beobachtungslager Frizzi Au; 05.–07.11.05 Protestkonzert und Beobachtungslager in der Frizzi Au; Letzter Stand: Projekt genehmigt durch Landesregierung; 12.10.05, Bauarbeiten bereits begonnen. **Bibliographie** <http://www.umwelt.bz.it/frizzi> (Infos über Protestveranstaltungen, Infostands und Fotos, Download verschiedener Dossiers über die Problematik des Motorsportzentrums in der Frizzi Au).

6



Hans Peter Niederkofler und Stephan Lausch

# Pustertaler Straße: Wohin?

## Eine lange Geschichte

Die Auseinandersetzungen um den Ausbau der Pustertaler Straße haben eine lange Vorgeschichte. Oft wird behauptet, man habe die letzten 20 Jahre nur geredet und nichts getan. Neben einer Reihe von kleineren Eingriffen, Verbreiterungen und Ausbauten sind aber bereits vier große Neubauabschnitte verwirklicht worden: Der Zubringer von der Autobahnausfahrt bis Schabs, die Südumfahrung Bruneck, die Umfahrung Mühlbach, die Umfahrung Welsberg und die Umfahrung Niederdorf. Damit ist bereits ein Viertel der Straße zwischen der Autobahnausfahrt und Winnenbach durch Neutrassierungen ersetzt worden, die größtenteils Schnellstraßencharakter haben. Diese Neubauten haben wesentlich mit dazu beigetragen, dass der Verkehrsdruck immer weiter gestiegen ist. Schon wenn man ihre Länge mit jener der Ortsdurchfahrten vergleicht, wird klar, dass vor allem der Straßenausbau und weniger die Entlastung der Bevölkerung das Ziel dieser Eingriffe war: In Bruneck misst die Ortsdurchfahrt knapp 2 km, die Umfahrung über 4 km. In Mühlbach stehen 900 m Ortsdurchfahrt dreieinhalb Kilometern Umfahrung gegenüber, an der Ostzufahrt (Stausee/Mühlbacher Klause) wurden in unbewohntem Gebiet 2 km überbreite Straße unter schwerster Beeinträchtigung der Landschaft neu gebaut. In Welsberg misst die Ortsdurchfahrt 600 m, die Umfahrung das Sechsfache. In Niederdorf steht einer Ortsdurchfahrt von knapp 1 km eine Umfahrung von über 4 km gegenüber, die wie in Welsberg die bisher ruhige Südseite des Tals schwer in Mitleidenschaft zieht.

## Und weiter im gleichen Stil

2003 hat die Landesregierung einen Planungswettbewerb für den Ausbau der Unterpustertaler Straße im Abschnitt Schabs-St. Lorenzen ausgeschrieben. Die Jury hat keinen Sieger ermittelt, die Planung der einzelnen Abschnitte wurde an die beiden zweitplatzierten Teilnehmer vergeben. Die

wichtigsten Vorhaben sind: **A** Eine Großumfahrung für Niedervintl, Obervintl und die Weiler Dörfel und Karrnergasse, die mit knapp 5 km die bisher längste Neutrassierung entlang der Pustertaler Straße darstellt. Dazu ist vorgesehen, in Niedervintl die Eisenbahn unterhalb des Wasserspiegels der Rienz zu unterqueren, den Fluss auf einer Länge von einem halben Kilometer um mindestens 20 m zu verlegen (was dem Landesgesetz zum Gewässerschutz widerspricht) und die Straße ca. 4 km direkt am Rienzufer entlang zu führen, auch hier an der Südseite des Tals, für Vintl die einzige zu Fuß erreichbare Naherholungszone, wo auch der Pustertaler Radweg verläuft. **B** Eine zweite Straße im Bereich St. Sigmund mit aufwändigem Kreuzungsbauwerk und eine Untertunnelung des Bereichs Gisse. **C** Die Umfahrung von Kiens war bisher im Süden vorgesehen, was die zweifache Querung der Rienz und den Bau von zwei Tunnels erfordert hätte, da auch die Bahnlinie hätte verlegt werden müssen. Mittlerweile scheint man bereit zu sein, diese Lösung durch eine weniger aufwändige an der Nordseite des Tales zu ersetzen. **D** Kreuzung mit der Gadertaler Straße: Hier ging man davon aus, die Gadertaler Straße in einem Tunnel westlich an Pflaurenz vorbei zu führen und mit einer Brücke und einem großen Kreuzungsbauwerk direkt am Sonnenburger Hügel an die Pustertaler Straße anzubinden. Infolge der Proteste – es handelt sich um ein landschaftlich und historisch äußerst sensibles Gebiet und eine Bannzone – wird mittlerweile überlegt, die Kreuzung weiter westlich anzusetzen. Aufwand und landschaftlicher Eingriff würden damit aber nicht wesentlich reduziert.

## Welche Zielsetzung?

In einer vom Land in Auftrag gegebenen Vorstudie (Gretzer/Kauer/Seehauser 2002), die den Kriterien des Planungswettbewerbs zugrunde liegt, sind die Zielsetzungen klar auf den Punkt gebracht: Die Grenz-Leistungsfähigkeit der Straße soll von aktuell ca. 20.000 auf 23.000 Fahrzeuge/Tag erhöht



1-2

3





werden, durch durchgehende Verbreiterung auf 7,50 m Fahrbahnbreite (Kronenbreite 10,5 m) und Einhaltung eines minimalen Kurvenradius von 250 m und einer Höchststeigung von 3 %. Die durchschnittliche Reisesgeschwindigkeit soll um ca. 5 km/h erhöht werden, was klarerweise mit einer wesentlich größeren Erhöhung der möglichen Spitzengeschwindigkeiten einhergeht. Ziel ist es, eine Straßeninfrastruktur zu verwirklichen, die die prognostizierte und als gegeben betrachtete Verkehrszunahme bewältigen kann. Im selben Dokument wird aber auch eingestanden, dass, sollte die prognostizierte Verkehrszunahme eintreffen, die ausgebaute Straße bereits 2011 wieder an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt sein wird. Deshalb werden neben dem Straßenausbau dringend „begleitende Maßnahmen“ zur Einbremsung des Verkehrswachstums empfohlen. Was diese Studie nicht berücksichtigt, ist die verkehrssteigernde Wirkung des Straßenausbau selbst. Die Verkehrsmengen sind schließlich keine gegebenen Größen, sondern in erster Linie das Ergebnis der Infrastruktur-, Verkehrs- und Raumordnungspolitik. Ein verkehrsplanerischer Ansatz sollte hingegen nicht einfach nur Projektierungskriterien für die Straße festlegen, sondern zuallererst klare Zielsetzungen bezüglich vertretbarer Verkehrsmenge, angestrebter modaler Verteilung und möglicher Steuerung der Mobilitätsnachfrage.

### Das Resultat

Die vorgegebenen technischen Eigenschaften machen es in vielen Fällen schwer möglich, dass die Straße wie bisher der Landschaft angepasst bleibt. Die Kriterien erzwingen praktisch großzügige Neutrassierungen zur Umgehung aller Siedlungsgebiete und führen zu einer starken Beschleunigung und Attraktivierung der Straße sowohl für den lokalen als auch den Langstreckenverkehr. Insbesondere wird eine Zunahme des Schwerverkehrs begünstigt, da für diesen jegliches Hindernis beseitigt wird.

### Mögliche Folgen

Ein Hauptargument für Straßenausbauten sind die Zeitersparnisse, die durch die Beschleunigung zu erreichen sind. Kurzfristig und im Einzelfall mag es auch zu Zeit-

ersparnissen kommen, mittelfristig und für die Summe der Verkehrsteilnehmer führt die Beschleunigung aber zwangsläufig zu einer Erhöhung der Kilometerleistung und einer weiteren Verschlechterung des Modalsplits zugunsten des Autos. Im Endeffekt kann damit die im Auto verbrachte Zeit sogar weiter ansteigen. Straßenbeschleunigung führt damit zur Zementierung unserer autoorientierten Gesellschaft und erschwert eine Verkehrspolitik zugunsten kurzer Wege sowie menschen- und umweltverträglicher Bewegungsformen. Eingriffe in die Infrastruktur ändern auch die wahrgenommene Geografie. Entferntere Orte rücken näher, werden leichter erreichbar und deshalb öfter angefahren. Für periphere Orte und kleinteilige Strukturen hat das nicht nur Vorteile. Man mag es als positiv empfinden, wenn die nächste größere Stadt mit ihrem Angebot an Arbeitsplätzen, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten näher rückt. Andererseits setzt das die peripheren Orte aber auch einem verstärkten Konkurrenzdruck aus und zieht Arbeitsplätze und Kaufkraft in Richtung der Zentren ab. Im konkreten Fall riskiert das Pustertal, das heute ein relativ eigenständiger Wirtschaftsraum mit dem Zentrum Bruneck ist, verstärkt in die Sogwirkung der großen Zentren entlang der Brennerachse zu geraten. Zudem betreffen die eigentlichen Überlastungsprobleme vor allem die Hauptorte wie Bruneck, Brixen und Bozen und weniger die Straßen zwischen ihnen. Maßnahmen zur „Verkehrsverflüssigung“ auf den Talstraßen riskieren, die Verkehrsprobleme in den Zentren nur noch zu verschärfen.

### Keine klare Verkehrspolitik

Für den Straßenausbau im Pustertal sind die Planungen weit fortgeschritten und es gibt einen definierten Finanzierungs- und Zeitrahmen. Für den angestrebten Ausbau der Bahnverbindungen und die Investitionen in die Qualität des öffentlichen Verkehrs sind die Perspektiven aber weit weniger klar. Die Verkehrspolitik des Landes verläuft über zwei verschiedene Ressorts, mit unterschiedlichen Prioritäten, Mitteln und Geschwindigkeiten. Es kommen deshalb Zweifel auf, ob es wirklich gelingen kann, das volle Potenzial der Pustertaler Bahnlinie im Personen- und Güterverkehr nutzbar



zu machen und damit den Verkehrsdruck auf der Straße zu reduzieren, oder ob nicht vielmehr der Straßenausbau vollendete Tatsachen schafft, Ressourcen verbraucht, die dann für den Bahnausbau fehlen und die negative Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahrzehnte weiter zementiert.

### Selbstverwaltete Volksbefragung zur Verkehrszukunft im Pustertal

Infolge der Zweifel an der Verkehrspolitik im Pustertal und unter dem Eindruck, dass die Bevölkerung bezüglich Straßenausbau praktisch vor vollendete Tatsachen gestellt wird, ergriff ein Promotorenkomitee aus Vertretern verschiedener Vereinigungen im Frühjahr 2005 eine besondere Initiative: Eine Volksbefragung in den 11 Gemeinden des Haupttales. Da die Landesgesetzgebung keine Möglichkeit vorsieht, eine derartige Befragung offiziell abzuhalten, wurde sie in Eigenverwaltung durchgeführt. An der Abstimmung am 20. März 2005 beteiligten sich 26 % der Stimmberechtigten, was für eine nicht offizielle Veranstaltung auch angesichts der ablehnenden Haltung wichtiger politischer Vertreter ein mehr als bemerkenswertes Ergebnis ist. Zur Wahl standen vier Möglichkeiten der Verkehrspolitik, die im folgenden kurz erläutert werden:

*Möglichkeit 1A* (Ausbau und Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs, kleine Eingriffe auf der Pustertaler Straße). Dieser Ansatz setzt auf gezielte, begrenzte Eingriffe an der Pustertaler Straße mit dem Ziel, die Wohngebiete zu entlasten und die Verkehrssicherheit zu verbessern. Dabei soll aber die Straße möglichst nicht schneller und damit attraktiver werden und ihren Charakter als regionale Verbindungsstraße beibehalten. Im konkreten Fall bedeutet das z. B. für Vintl, dass keine Großumfahrung in Frage kommt, sondern nur lokale Eingriffe in Nieder- und Obervintl, z. B. kurze Unterflurabschnitte. Gleichzeitig soll massiv in die Bahninfrastruktur und die öffentlichen Verkehrsdienste investiert werden, um eine Trendwende in der Verkehrsentwicklung einzuleiten und weitere Straßenausbauten in Zukunft vermeiden zu können. Diese Möglichkeit erhielt mit 53,6 % die mit Abstand größte Zustimmung.

*Möglichkeit 1B* (Ausbau des öffentlichen Verkehrs, kein Ausbau der Pustertaler Straße).

Dieser Ansatz sieht an der Straße keine Neutrassierungen vor, die Ortsdurchfahrten bleiben bestehen, werden aber durch ein sog. Dosiersystem entlastet, das durch Ampeln vor den Ortseinfahrten Staus innerhalb der Siedlungsgebiete vermeidet und die Verkehrsflüsse besser verteilt. Gleichzeitig wird massiv in den öffentlichen Verkehr investiert. Obwohl diese Lösung einen durchaus radikalen Ansatz der Verkehrsbegrenzung verfolgt, wurde sie von immerhin 25,9 % der Abstimmenden befürwortet.

*Möglichkeit 2A* (durchgehender Ausbau und Beschleunigung der Pustertaler Straße, Ausbau des öffentlichen Verkehrs). Diese Wahlmöglichkeit entspricht dem Ansatz der Landesregierung. Die Straße soll auf ihrer gesamten Länge einheitlichen straßenbaureisenden Kriterien entsprechen und einen gesteigerten und beschleunigten Verkehrsfluss aufnehmen können. Gleichzeitig soll die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs das Verkehrswachstum in Grenzen halten. Dieser Möglichkeit gaben 16,9 % der Abstimmenden den Vorzug.

*Möglichkeit 2B* (Bau einer Schnellstraße, kein Ausbau des öffentlichen Verkehrs). Dieser Ansatz sieht einen weiteren Verkehrszuwachs als unvermeidlich und notwendig für die wirtschaftliche Entwicklung an und will geeignete Infrastrukturen dafür schaffen. Dem öffentlichen Verkehr wird nicht zugetraut, die Straße maßgeblich entlasten zu können, es wird deshalb auf größere Investitionen in diesem Bereich verzichtet. Dieser Ansatz erhielt die Zustimmung von 3,6 % der Abstimmenden.

Summiert man die Prozentsätze von 1A und 1B, so haben sich 79,5 % für eine Verkehrspolitik ausgesprochen, die der Bahn und dem öffentlichen Verkehr klare Priorität einräumt und deutlich bescheidenere Eingriffe im Straßennetz vorsieht, als diese von der Landesregierung geplant werden. 20,5 % der Abstimmenden befürworten hingegen die Straßenausbaupläne des Landes, bzw. können sich auch weiter gehende Ausbauten vorstellen.

### Wie geht es weiter?

Die Landesregierung ließ verlauten, das Ergebnis der Volksbefragung ernst nehmen zu wollen. Die konkreten Straßenausbaupläne im Unterpustertal hingegen wurden inzwischen zwar in Detailspekten verbessert, aber nicht substantiell abgeändert bzw. reduziert. Man besteht auf einem möglichst raschen Baubeginn. Die Organisatoren der Volksbefragung haben bei einer Großveranstaltung an der Pustertaler Straße bei St. Lorenzen („Meilensteingespräche“) am 27. August nochmals die Respektierung des Abstimmungsergebnisses eingefordert. Der UVP-Beirat hat sich am 5. Oktober 2005 mit dem Straßenausbau im Unterpustertal befasst und wesentliche Teile des Vorhabens abgelehnt. Insbesondere wurde verlangt, dass für Vintl, Kiens und die Kreuzung ins Gadertal nochmals alle Alternativen geprüft und umweltverträglichere Varianten ausfindig gemacht werden. Damit wurden wichtige Argumente der Ausbaukritiker von kompetenter Seite anerkannt.

4



Welche Folgen das auf die weitere Entwicklung der Angelegenheit haben wird, ist zum Zeitpunkt der Abfassung dieses Textes (6. November 2005) noch nicht klar.

Hans Peter Niederkofler > Volkswirt, freiberuflich tätig als Berater im Bereich öffentlicher Verkehr, engagiert bei verschiedenen Verkehrs- und Umweltinitiativen.

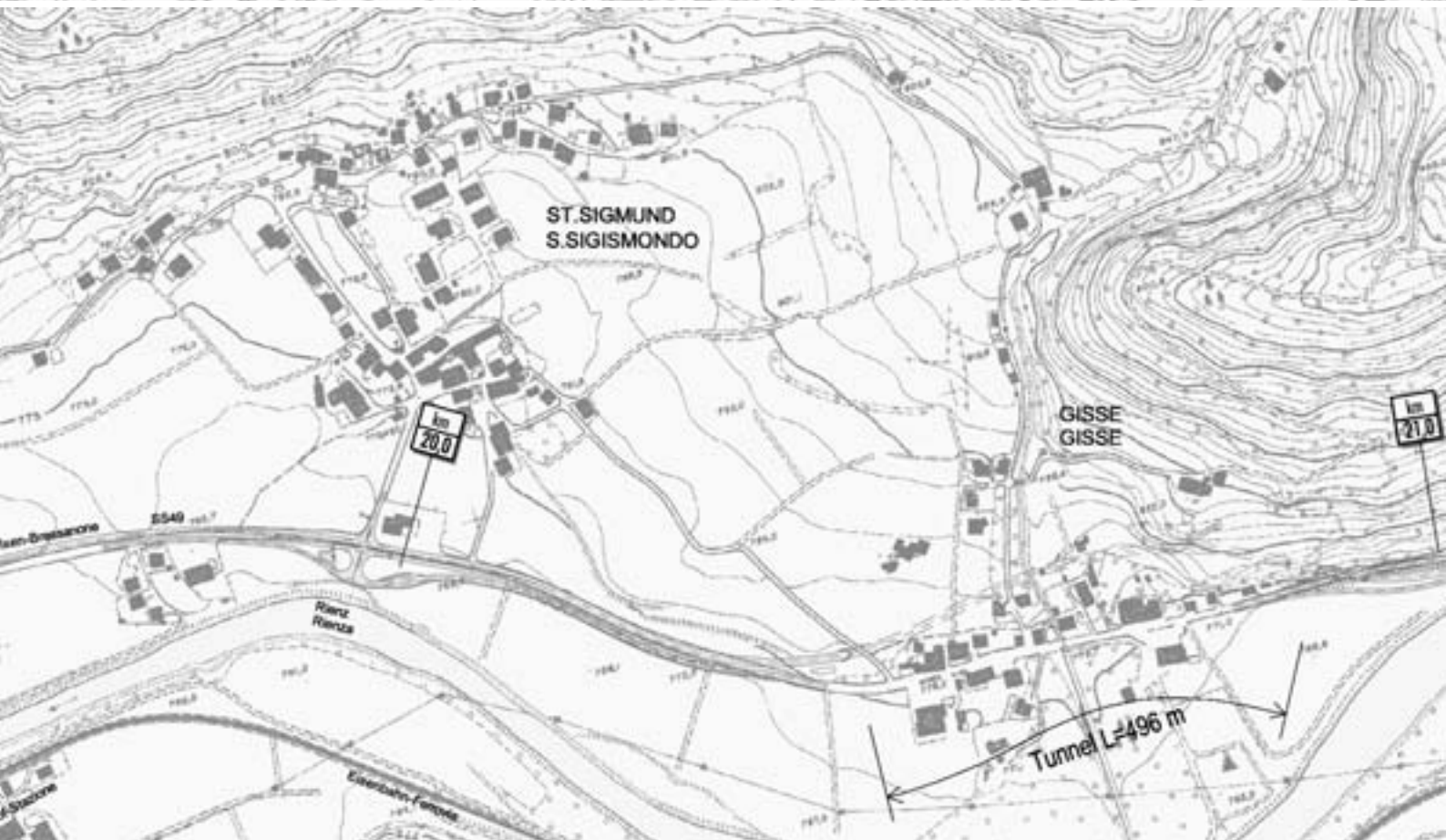
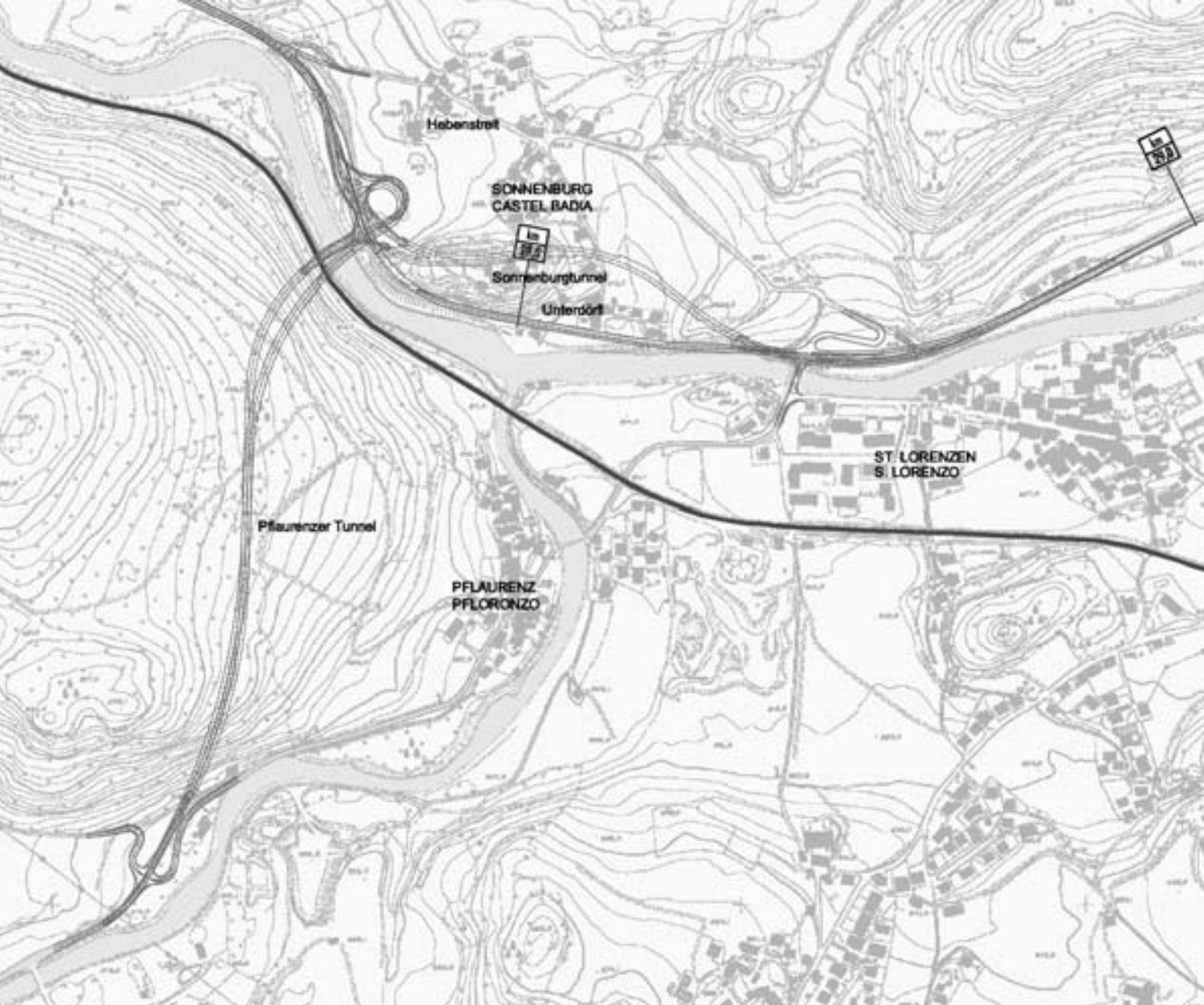
### **Die „Selbstverwaltete Volksbefragung über die Verkehrszukunft im Pustertal“ – ein Modell für verantwortliche politische Mitbestimmung**

Ist die „Selbstverwaltete Volksbefragung über die Verkehrszukunft im Pustertal“ wirklich eine neue Form der Entscheidungsfindung? Ja, sagt die Jury, die 39 in dieser Kategorie eingegangene Beiträge zum Wettbewerb „Zukunft in den Alpen“ der CIPRA-International zu bewerten hatte, und sogar eine, die hervorragend geeignet ist, eine nachhaltige, das heißt sozial- und umweltverträgliche Entwicklung im Alpenraum voranzubringen – und hat ihr den ersten Preis dafür verliehen. Nicht also nur eine Volksbefragung in der bekannten Form, mit der Möglichkeit, eine Meinung über ein bestimmtes Vorhaben zu äußern, sondern, wie es in der Laudatio heißt, ein Projekt, das „auch die Gratwanderung des Verzichtes auf billigen Populismus und der echten Fürsorge für die eigene Talgemeinschaft geschafft hat.“ Das heißt, hier wurde eine Form der politischen Mitbestimmung gewählt, mit der nicht eine Position gegen die andere durchgesetzt wird, sondern Positionen gleichberechtigt nebeneinander gestellt werden und die verlangt, dass die Positionen objektiv in den dafür nötigen Maßnahmen und mit ihren Wirkungen beschrieben werden, um sie zur Auswahl zu stellen. Zur Anwendung gekommen ist jene Interpretation, die die „Initiative für mehr Demokratie“ in ihrem Volksbegehren zur gesetzlichen Regelung der Direkten Demokratie für das im Autonomiestatut vorgesehene „referendum consultivo“ geliefert hat. Zweck dieses Instrumentes ist es, die Willensorientierung der Bevölkerung in einer bestimmten Sachfrage zum Ausdruck kommen zu lassen, bevor die politische Vertretung eine endgültige Entscheidung trifft. Es bietet deshalb die Möglichkeit der Auswahl unter mehreren

möglichen Antworten auf eine Frage (in diesem Fall war die Frage: „Welche Verkehrszukunft für das Pustertal“), oder auch der Festlegung einer Prioritätenfolge. Auf diese Weise können Erwartungen in wichtigen Fragen klar an die Politik herangetragen werden. Wenn die Frage nur die Bevölkerung eines bestimmten Landesteils betrifft, dann kann sie auf diesen beschränkt werden. Eine solche Volksbefragung kann landesweit mittels Unterschriftensammlung von 5.000 Bürgerinnen und Bürgern zustande kommen, auf Bezirksebene von mindestens 2% der Wahlberechtigten in den interessierten Gemeinden, von der absoluten Mehrheit des Landtages oder von zwei Dritteln der Mitglieder der Landesregierung erwirkt werden. Der Ausgang der Abstimmung ist nicht verbindlich, Landtag oder Landesregierung, je nach Zuständigkeit, müssen aber Stellung beziehen und fassen dazu einen begründeten Beschluss. Einen Monat vor einer solchen Abstimmung erhalten alle stimmberechtigten Bürgerinnen und Bürger ein Abstimmungsheft, in dem der Gegenstand der Abstimmung sachlich beschrieben wird und die unterschiedlichen Positionen objektiv einander gegenübergestellt werden. So die Regelung des Volksbegehrens.

Genau nach diesen Regeln ist die „selbstverwaltete Volksbefragung“ im Pustertal trotz knappster Mittel mit der Beteiligung von über einem Viertel der Stimmberechtigten erfolgreich durchgeführt worden. Umso mehr darf es wundern, dass der Landtag vier Monate später ein Gesetz zur Direkten Demokratie verabschiedet hat, das nichts, aber auch rein gar nichts, von dieser Ausgestaltung des „referendum consultivo“ an sich hat. In unverständlich einschränkender und wenig sinnvoller Weise kann die Durchführung einer Volksbefragung über einen Gesetzentwurf nur von der absoluten Mehrheit der Mitglieder des Landtages beschlossen werden, bevor er diesen endgültig verabschiedet.

Stephan Lausch > Initiator des Ökoinstituts Südtirol und der „Initiative für mehr Demokratie“ und seit dem Jahr 2000 deren Koordinator; Koordinator der „Initiative für mehr Demokratie“ (gegründet 1995 als Komitee und im Jahr 2000 als ehrenamtlich tätige Organisation).





Irene Braito

# Deponie Riggertal

Die Problematik der Beziehung zwischen Infrastruktur und Landschaft war noch nie so wichtig wie in der heutigen Zeit. Die stetig steigende Mobilität der Gesellschaft erfordert den Neubau oder Ausbau von Verkehrswegen, was oft eine starke Veränderung der Landschaft mit sich führt. Dieser Artikel nimmt das Projekt des Ausbaus der Brennerbahnlinie und ganz spezifisch einen besonderen Teil dieses Bauvorhabens als Grundlage, um das Thema der Beziehung zwischen Landschaft und Infrastruktur zu untersuchen. Ausgangspunkt sind die sehr grobzügigen Vorprojekte des Streckenausbaus, auf dessen Grundlage die Umweltverträglichkeitsprüfungen durchgeführt wurden. Die momentan laufende Einreichplanung steht kaum in der Öffentlichkeit, da jede neue Entwicklung in diesem Jahrhundertprojekt gerade aufgrund dessen überaus großen Auswirkungen auf die Landschaft heiße Diskussionen nach sich zieht.

## Das Bauvorhaben

Der Streckenausbau der Brennerbahnlinie soll die Verlegung des stetig ansteigenden Transitverkehrs von der Straße auf die Schiene ermöglichen und somit das bereits erschreckende Verkehrsszenario auf den Straßen der Nord-Südachse verbessern. Der Ausbau beinhaltet den Bau des Brennerbasistunnels von Innsbruck nach Franzensfeste und die Erweiterung der Zulaufstrecken im Norden und Süden. In Südtirol sollen im Zuge des Ausbaus der Zulaufstrecke Süd weitere Tunnel gebaut werden. Die geplante Fertigstellung des gesamten Projekts sollte im Jahr 2015 erfolgen, wobei dieses Ziel aus der Sicht des heutigen Planungsstands als nicht realistisch erscheint. Die Verwirklichung einer Infrastruktur von solcher Größe und auch der vielen dazugehörigen Sub-Infrastrukturen, welche den Bau und die anschließende Benützung der erweiterten Strecke ermöglichen, werden entlang der Strecke starke landschaftliche Veränderungen hervorrufen. Teil dieser Sub-Infrastrukturen sind die Deponien, die zur endgültigen Ablagerung des nicht wieder

verwertbaren Tunnelausbruchmaterials dienen werden. In Südtirol sind mehrere Deponien entlang der Brennerbahnlinie geplant. Sie werden sowohl während der Bauphase als auch nach Fertigstellung des Ausbaus das Landschaftsbild sehr stark prägen. Deshalb sollte bei der Planung die Definition dieser Deponien in der Landschaft ein sehr wichtiger Aspekt sein. Landschaftlich spielt diese Art von Infrastruktur eine besondere Rolle, da sie schlussendlich, nach Ende einer voraussichtlich langjährigen, ständige Veränderungen mit sich bringenden Betriebsphase, selbst wieder zu einer – wenn auch künstlichen – Landschaft wird.

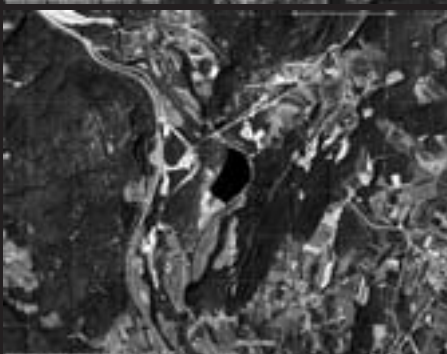
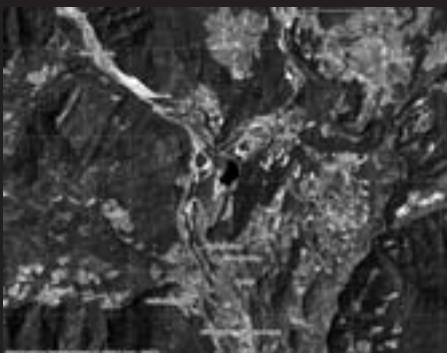
## Die Deponie

Bei der Suche nach Informationen im Internet stößt man auf Fotomontagen, welche das mögliche endgültige Szenario an der größten aller für dieses Bauvorhaben geplanten Deponieflächen, die im Riggertal nördlich von Brixen angelegt werden soll, darstellt. Diese Bilder machen deutlich, wie stark die Veränderung der Landschaft in diesem Gebiet sein wird. Sie zeigen, wie groß die Bedeutung und Notwendigkeit der intensiven Auseinandersetzung mit diesem Thema ist. Das Riggertal, das sich von Neustift aus nach Norden bis unter den Stausee von Franzensfeste erstreckt und 70 bis 100 m unter dem umgebenden Gelände liegt, entspricht derzeit dem gesellschaftlichen Landschaftsideal, in dem Sehnsucht nach Natürlichkeit eine große Rolle spielt. Es wird deshalb sehr gerne als Erholungsgebiet genutzt. Dass das Riggertal, aufgrund seiner uneinsichtigen Lage und seiner Nähe zu den Verlaufslinien von Brennerbasistunnel und Zulaufstrecke, der ideale Standort für die Deponie ist, wird von der Umweltverträglichkeitsprüfung bestätigt. Durch Zugangstollen, welche vom Tal aus direkt zu den beiden Tunnelröhren führen, kann ein großer Teil des LKW-Verkehrs auf den Straßen der Umgebung vermieden werden. Auf einer 23 ha großen Fläche im Riggertal, welche derzeit landwirtschaftlich genutzt wird, sollen eine Baustelle sowie

1 Die für die Deponie Riggertal vorgesehene Fläche wird derzeit landwirtschaftlich genutzt.

2 Blick von der Brücke der Staatsstraße SS 49 auf die Deponie.





1-2



3 – 4

Flächen für temporäre Ablagerung von wieder verwertbarem Schutt und für definitive Deponierung von unbrauchbarem Material eingerichtet werden. Auf diesen Ausschnitt des Tals wird eine drastische Metamorphose zukommen: Aus der bestehenden Naturlandschaft wird eine sich ständig verändernde Deponielandschaft, die schließlich in eine endgültige, künstliche Landschaft übergeht. Das gesamte Volumen des endgültig zu deponierenden Materials soll sich auf 4,2 Millionen m<sup>3</sup> belaufen. Ein Teil der Fläche wurde als Schottergrube ausgewiesen. Diese soll bis auf 10 m Tiefe ausgehoben werden und nimmt anschließend einen Teil des zu deponierenden Materials auf, um die Höhe der Ablagerungen zu reduzieren. Nach Auflassung der Deponie soll die Baustelle entfernt und das endgültig abgelagerte Material auf die gesamte Fläche verteilt werden. Dabei soll eine möglichst „natürliche“ und wieder landwirtschaftlich nutzbare Landschaftsform entstehen. Die erwünschte landwirtschaftliche Nutzung setzt voraus, dass eine möglichst flache Ebene entsteht. Diese wird sich mindestens 15 m über dem derzeitigen Talboden befinden.

### Die Deponielandschaft

Wie während der langjährigen Betriebsphase der Deponie mit dieser Situation umgegangen werden soll, scheint sich derzeit niemand zu fragen. Eine enorme Schotterlandschaft mit riesigen Maschinen, Staub und Lärm wird das Tal vollkommen dominieren. Politik und Planer versuchen, dieses nicht dem Landschaftsideal entsprechende Bild zu ignorieren und möglichst zu ver-

stecken, um weitere Diskussionen zu vermeiden. Eine Landschaft wie jene, die während des Deponierungsprozesses entstehen wird, in der die Natur vollkommen ausgeschaltet und nur mehr die Handschrift des Menschen zu lesen ist, wird als zerstört bezeichnet. Wenn man jedoch aus dem traditionellen Wahrnehmungsmodell hervortritt und das menschliche Handeln nicht nur als zerstörerisch sondern auch als produktiv erachtet, kann man auch diesen „durchwühlten“ Ort als Landschaft erkennen. Der Eingriff des Menschen bringt einen neuen, andersartigen Landschaftstyp hervor, der trotz oder gerade aufgrund seines zerstörten Zustands besondere Qualitäten und auch Nutzungspotenzial besitzt. Die Mondlandschaft – Wüstenlandschaft – Maschinenlandschaft, die dort entstehen wird, sollte nicht vor der Öffentlichkeit versteckt, sondern von der Bevölkerung erlebt werden können; die Metamorphose dieses Orts sollte verfolgt und erfahren werden können.

### Die Flusslandschaft

Eine sicherlich sehr bedeutende Metamorphose wird im Riggertal unter anderem auf die Flusslandschaft zukommen. Auch wenn der Lauf des Eisacks vom Bauvorhaben unberührt bleiben muss, wird das entlang eines 1700 m langen Gewässerabschnitts liegende Deponiegelände eine drastische Veränderung des Flussraums hervorrufen. Der Fluss fließt am Rande des Tals und liegt sehr nahe am steilen Hang. Auf der gegenüberliegenden Flussseite befindet sich das relativ flache, landwirtschaftlich genutzte Gelände, das für die Deponie vorgesehen

3 – 4 Erlebte Mondlandschaft, erfahrbare Maschinenlandschaft

5 Der Aushub und die anschließende Aufschüttung des Geländes verändern den Flussraum.

6 Das enorme abgelagerte Materialvolumen hinterlässt eine künstliche Landschaft.



5

ist. Die Metamorphose dieser Fläche, die anfänglich ausgehoben, wieder aufgefüllt und dann überhöht werden soll, wird sich stark auf den Flussraum auswirken. Dieser wird sich im Laufe des langjährigen Deponiebetriebs ständig verändern und immer neue Raumsituationen hervorbringen. Durch die Ablagerung des Ausbruchmaterials auf der angrenzenden Ebene wird der Eisack mit der Zeit in einem Canyon zwischen dem Hang und der Deponie versinken. Nach Auflassung der Deponie wird eine mindestens 15 m hohe, künstliche Deponieböschung dem natürlichen Hang auf der anderen Flussseite gegenüberstehen. Dieser Teil des Gewässers nimmt vollkommen neue Eigenschaften an, die durchaus positiv und spannend sein können. Die Blickbeziehungen werden eingeschränkt, Sichtachsen verändern sich. Fußgänger und Radfahrer nehmen nicht mehr die Weite des Tals, sondern eher den bogenförmigen Verlauf des Flusses wahr. Der entstandene, von Menschenhand geschaffene Canyon könnte in Zukunft gerade aufgrund seiner erfahrbaren und erlebbaren Künstlichkeit und Einzigartigkeit zu einem spannenden, viel besuchten Ort werden.

### Die künstliche Landschaft

Dass die Landschaft, welche nach Deponieauflassung im Riggertal entstehen wird, eine künstliche Landschaft sein wird, ist Tatsache. Ziel der Politik und der Planer ist es jedoch, einen möglichst natürlichen Zustand wiederherzustellen. Da trotz angestrebter Verringerung der landschaftlichen Auswirkungen eine Metamorphose des Geländes nicht zu verhindern sein wird, sollen die sichtbar gebliebenen Eingriffe durch unterschiedliche Maßnahmen möglichst verborgen werden. Die absurde Aussage scheint zu sein, dass früher oder später Gras darüber wachsen – im wörtlichen und übertragenen Sinne – und später niemand mehr etwas von dem Eingriff bemerken wird. Selbst wenn die neu entstandene Fläche wieder landwirtschaftlich genutzt werden wird und die Hänge der Deponie mit standorttypischen Pflanzen besetzt werden, wird die Rückführung des Areals zu einer gänzlich natürlich scheinenden Landschaft nicht umsetzbar sein. Der starke Eingriff in das Gelände und die so entstehenden antropo-

genen Formen werden stets auf irgendeine Weise sichtbar und spürbar bleiben und das landschaftliche Formenspiel dominieren. Es stellt sich jedoch die Frage, ob diese neue Landschaft wieder zurück zur Natur geführt und dieser drastische menschliche Eingriff in die Landschaft verborgen werden soll. Eine Antwort auf diese Frage gibt zum Beispiel eine Aussage von Martha Schwartz, eine der aufregendsten und bekanntesten Landschaftsarchitektinnen der Vereinigten Staaten: Sie sagt, man solle weder Ersatznaturen noch Paradiesmetaphern schaffen und in aller Deutlichkeit zeigen, dass das Paradies verloren sei und man eigene, neue Orte schaffen müsse. Diese Tendenz in der Landschaftsarchitektur kann im Falle der Deponie Riggertal angewandt werden. Die einzigartigen Qualitäten der künstlichen Landschaft müssen erkannt, verdeutlicht und ausgenutzt werden.

Der von der Politik und den Planern gewählte Weg mit der Situation umzugehen – Ausschluss der Bevölkerung während der Betriebsphase der Deponie, um ihr nach einer langen Zeit des „Durchwühlens“ eine scheinbar natürliche, der verlorenen ähnelnde Landschaft zurückzugeben – ist wahrscheinlich jener, der auf den ersten Blick der einzig mögliche scheint. Er scheint vor allem der einzige, welcher von der leider viel zu wenig miteinbezogenen und informierten Bevölkerung akzeptiert werden wird. Es ist aber sicherlich nicht die einzige und die beste Richtung, die man einschlagen kann. Die Entstehung des neuen Raums in der Deponie Riggertal sowohl während als auch nach der Betriebsphase kann die Möglichkeit einer ganz neuen Landschaftstypologie mit besonderem Nutzungspotenzial bieten. Es geht nur darum, den Mut zu haben, in und aus den künstlichen Landschaftsräumen etwas Neues zu machen. Anstelle eines Strebens nach dem Verbergen und Ignorieren des Geschehenden und nach einer eigentlich nicht möglichen Rückkehr zum Ursprung muss es progressivere Visionen für das Projekt geben: Die Vision einer neuen Zukunft für eine neue Landschaft.

Irene Braitto ist 1980 in Brixen geboren. Sie wird in diesem Jahr das Architekturstudium in Innsbruck mit der Diplomarbeit mit dem Titel „Deponie Riggertal – Metamorphose einer Landschaft“ abschließen.



6

a cura di Alessandro Scavazza

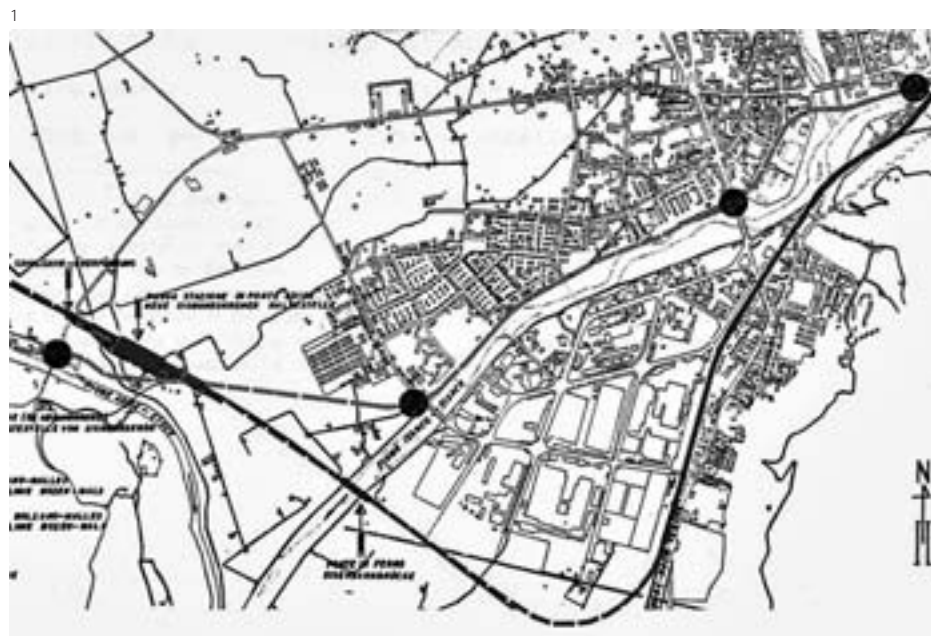
# La costruzione del paesaggio urbano

Nel Piano urbanistico redatto dall'architetto Luigi Piccinato nel 1964, la struttura dei principali flussi di traffico della città di Bolzano fu appoggiata su un unico sistema lineare - assiale posto lungo la sponda sinistra dell'Isarco. Vista la particolare morfologia del capoluogo e la difficoltà a realizzare strade anulari o circonvallazioni, tale sistema avrebbe riassunto tutte le grandi comunicazioni extraurbane per distribuire i vari flussi di penetrazione alla città. Con riferimento alle grandi infrastrutture ferroviarie e stradali, il nuovo piano prevedeva inoltre: il trasferimento dello scalo merci da Bolzano in località Bronzolo e il riutilizzo dell'area liberata per strutture ricettive; lo spostamento della linea ferroviaria per Merano, consentendo così di eliminare i numerosi passaggi a livello sulla linea; il completamento dell'Autostrada del Brennero; il raccordo fra la strada statale per Merano e quella per il Brennero. Sotto al tracciato autostradale e con lo scopo di deviare il traffico extraurbano dal quartiere di Oltrisarco, dopo più di trenta anni è stata inaugurata la cosiddetta Strada Arginale, la quale fin da subito ha evidenziato alcuni limiti dovuti a frequenti immissioni, cambi di carreggiata e ingressi non propriamente

agevoli per gli automezzi pesanti. Inoltre, in seguito all'unica corsia realizzata si è dovuta rivedere gran parte della viabilità della Zona Industriale, la quale, fra una selva di cartelli stradali e lavori in corso, attende ancora oggi una sistemazione definitiva.

Al di là degli aspetti viabilistici, s'intende però porre l'attenzione su quegli spazi considerati come residuali nella progettazione delle infrastrutture e che invece potrebbero contribuire ad elevare la qualità dell'involucro urbano se adeguatamente progettati. Si schematizzano quindi alcune aree di intervento alle quali seguiranno esempi di "nuovi paesaggi urbani" realizzati.

Area 1\_ Lo spazio sottostante il viadotto autostradale in prossimità dell'imbocco della galleria si conforma come una vera e propria cerniera fra la struttura degli spazi aperti lungo il fiume, la Zona Industriale e l'edificato circostante. Considerato che il previsto raddoppiamento della Strada Arginale non migliorerà la condizione di marginalità in cui si trova il quartiere di Oltrisarco (già fortemente penalizzato dalla presenza della Zona Industriale, del viadotto autostradale e dalla ferrovia Verona - Brennero), tale spazio, se adeguatamente attrezzato, potrebbe divenire elemento di



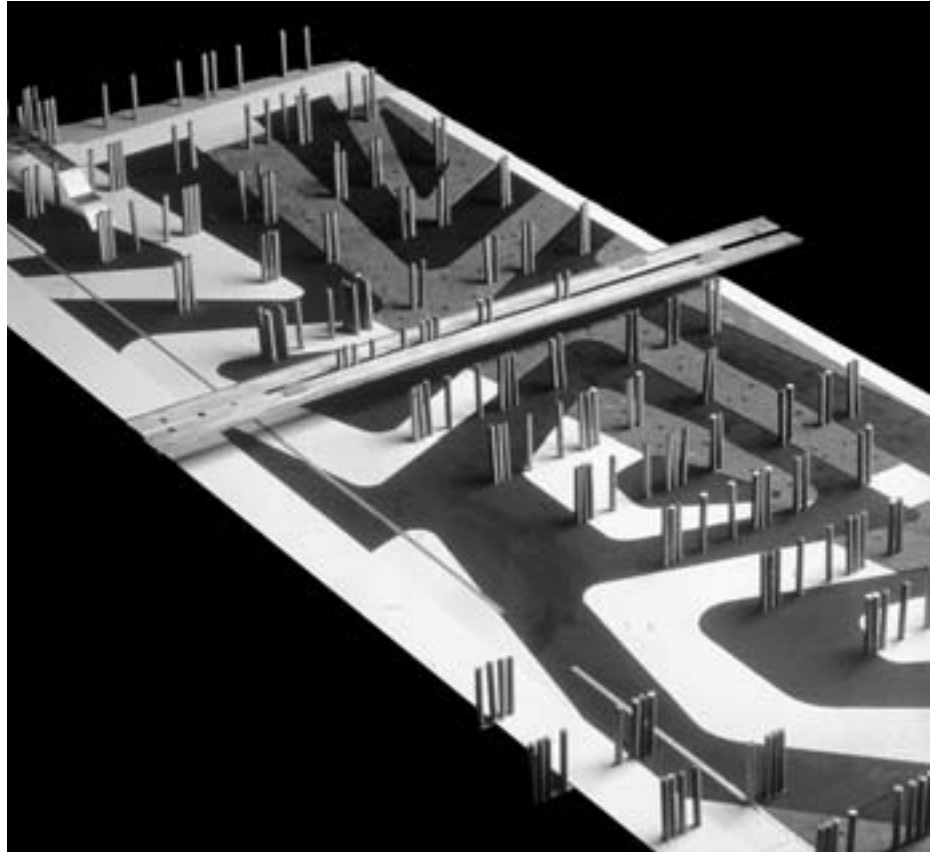
- 1 Lo spostamento della ferrovia Merano-Bolzano
- 2 Il viadotto autostradale
- 3 Il lungoisarco sinistro





2-3





4-5

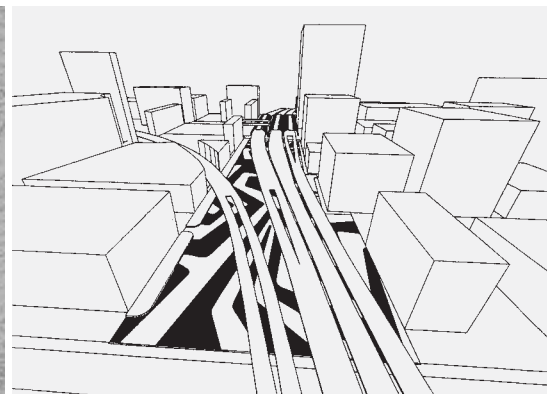


mediazione fra la città consolidata e luoghi in cerca di una maggiore identità urbana. Area 2 \_ Il “Parco ferroviario”: ordinato lungo l’asse Verona - Brennero, potrebbe costituirsi come luogo singolare all’interno della nuova città industriale. Questo spazio, dove attualmente giacciono binari inutilizzati da qualche tempo, potrebbe essere valorizzato grazie alla sistemazione di vecchi locomotori o tramite vagoni ristrutturati a locali di ristoro.

assicurando l’accessibilità di pedoni – cui è prioritariamente dedicata – ma anche di biciclette, auto, tram e metropolitana. Il progetto, fortemente segnato dalla presenza della rete ferroviaria e di quella viaria sopraelevata, dai pilastri di sostegno e dagli edifici circostanti, si configura come “surrealistico affresco di asfalto ed erba” costruito sull’uso di materiali che rappresentano ed insieme inventano se stessi. Il primo livello del progetto è definito nel gioco di strisce



6



7

Area 3 \_ la sponda sinistra del fiume Isarco: se da un lato lo spostamento del tracciato ferroviario ha permesso di realizzare una comoda pista ciclabile, alla quale di recente è stata affiancata la sistemazione del lungofiume destro, lo stesso non si può dire per quanto riguarda la sponda opposta. Quest’ultima potrebbe costituire il naturale prolungamento della sistemazione ciclabile e pedonale già completata nel tratto immediatamente a nord (Viale Trento - Ponte Loreto). Questo percorso, localizzato in coincidenza del sistema Autostrada sopraelevata e Strada Arginale, renderebbe fruibile uno spazio caratterizzato dalla relazione con il sistema fluviale e scandito dal ritmo regolare dei piloni dell’autostrada.

### Piazza Carrasco ad Amsterdam

L’esigenza di garantire la coesistenza di flussi diversi e di differenti modalità di movimento, ma soprattutto di dare vita e carattere agli spazi urbani di risulta, è per esempio risolta dal gruppo di architetti “West 8” nella Piazza Carrasco ad Amsterdam. Posta in prossimità della stazione ferroviaria di Amsterdam-Sloterdijk (a metà strada fra Schiphol ed il centro città), la piazza è parte del parco Teleport e si sviluppa in lunghezza a fianco del canale Haarlemmertekvaart

di asfalto nero e zone a prato che costruiscono il dipinto bidimensionale. Il secondo livello è legato funzionalmente ai diversi attraversamenti, per questo la continuità ideale del disegno è garantita da piccole eccezioni quali la presenza di punteggiatura bianca nell’asfalto. Il terzo livello è caratterizzato dalla verticalità della foresta di pilastri in calcestruzzo – in un caso un sostegno è modellato ad albero grazie all’utilizzo di un apposito calco – e dai fasci di luce rossa proiettati sotto il viadotto da ceppi in ghisa.

### Louisville Waterfront Park

Il parco lineare, che interessa un’area lungo il fiume Ohio, si propone come nuovo spazio pubblico della città di Louisville e come elemento di filtro e connessione fra il lungofiume e la città consolidata, la quale si trova oltre un raccordo viabilistico in gran parte sopraelevato. Gli interventi si articolano attorno al grande prato, centro dell’intervento, dal quale si muovono percorsi pedonali e ciclabili sia sotto le infrastrutture sopraelevate che verso un’area naturalistica, dove un’attenta riforestazione conserva e potenzia il caratteristico ecosistema del fiume.

(Testo: Alessandro Scavazza, Francesco Lussignoli, Giovanna Michielin)

- 4 Louisville Waterfront Park, George Hargraves
- 5 Plastico Piazza Carrasco
- 6 I nuovi paesaggi urbani
- 7 Piazza Carrasco



Lukas Abram

# Jedem Auto seine Landschaft

„Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten.“

Dieser Satz des Systemtheoretikers Frederic Vester ist heute wohl schon Allgemeingut und wird von Aktivistengruppen von Robin Wood bis zum Transitforum gern und bis zum Abwinken wiederholt und als Aufhänger jeder zweiten Veranstaltung benutzt. Natürlich, Autos und Straßen gehören zusammen und bedingen sich gegenseitig. Dass Straßenbauten dem Landschaftsbild nicht unbedingt zuträglich sind, ist auch klar, dass die Landschaft andererseits stets als erstes geopfert wird, wenn es um die Verbesserung der Standortfaktoren bzw. der Wirtschaftsleistung geht, wissen wir auch. Was allerdings manchmal etwas verloren geht, ist nicht die unmittelbare Auswirkung von Verkehr auf die Landschaft, sondern sozusagen die „Umwegsbeeinflussung“ der Landschaft durch das Auto im Vergleich zur gern zitierten Umwegsrentabilität neuer Straßenprojekte für das Land. Die Erfindung des Automobils und dessen flächendeckende Verbreitung hat auf unsere Lebensweise, damit auf unsere Siedlungsformen, Gewohnheiten und unsere Umgebung massiven Einfluss ausgeübt. Die erste befestigte Straße in unserer Gegend entstand in der Folge des römischen Feldzugs zur Unterwerfung des südlichen Alpenraums unter Drusus 15 v. Chr.. Sie blieb lange Zeit die einzige, wie überhaupt die Straßen vor Erfindung des Autos sternförmig, linear das Land bedeckten. Ebenso wie das erste Massenverkehrsmittel, die Eisenbahn. Erst der PKW forderte ein kleinschichtiges, flächiges Netz an Wegen. Verkehrswege waren seinerzeit eben schwieriger zu haben als nur durch einen Besuch beim Landeshauptmann um 6 Uhr morgens. Im Frühstadium einer gering technisierten Gesellschaft sind Größe und Abstand der Siedlungsgebilde relativ starr mit der natürlichen Fruchtbarkeit der umliegenden Agrarlandschaft verknüpft, bedingt durch den Transportwiderstand, der beim Heranschaffen der Nahrungsmittel zu überwinden ist. Die Maßstäblichkeit einer von Menschenhand und nicht mit Maschinengewalt errichteten gebauten Umwelt in Ver-

bindung mit natürlich gewachsener Umgebung entspricht scheinbar unserem Urbedürfnis nach Sicherheit und Nahrung. Wobei man die natürlich gewachsene Umgebung in unseren Breiten als durchaus von Menschenhand geschaffen ansehen muss. Im ständigen Wettkampf mit den Naturgewalten und -gesetzen wurde der Abdruck dieser Hand aber abgeschliffen und kaschiert. Erst heute ist es uns möglich, die Natur dauerhafter zu manipulieren. Der Umgang mit dem Boden war genauso ein dementsprechend skrupulöser, da der Untergrund ja erst urbar gemacht werden musste. Dadurch entstand die klare Abgrenzung von Gebautem und Gewachsenem, die uns heute so reizvoll scheint. Mit dem freien Zugang zu individueller Mobilität, speziell mit der Verbreitung des Autos, können wir die lebensnotwendige Verbindung zu „Versorgungskernen“ aufrecht erhalten, ohne auf physische oder psychische Nähe angewiesen zu sein. Durch diese Entwicklung verliert auch das traditionell enge Verhältnis zwischen Nachbarn die Bedeutung. Man sucht sich seine Freunde und Ansprechpartner innerhalb eines weit größeren Umkreises als der unmittelbaren Nachbarschaft aus. Der Standort der eigenen Sesshaftigkeit wird deshalb kaum mehr von sozialen Komponenten als viel mehr von wirtschaftlichen Überlegungen gesteuert. Die Streusiedlungsform, wie wir sie heute kennen, wurde erst durch die flächendeckende Verbreitung des Autos und die Zunahme von immer weniger ortsgebundenen Arbeitsplätzen ermöglicht. Die Verhüttelung der Landschaft bringt massiv versiegelte Flächen mit sich. Die Wegelängen, Straßenbreiten und die Infrastruktur, wie Kanalisation, Strom und Gas stehen in keinem Verhältnis zur Menge der versorgten Haushalte. Der Naturbezug fällt häufig weg, weil Vorgartensiedlungen und geteerte Wege den unmittelbaren Weg ins Freie über Kilometer verwehren. Jede grüne Freifläche ist hinter Mauern oder Hecken verborgen. Leben im Grünen heißt heute ja nichts anderes, als dass man zwar dem Nachbarn von der Küche aus ins Klo schau-







en kann, aber von jeglicher Nahversorgung durch kilometerlanges Autofahren abgeschlossen ist. „Auf der Fahrt im Auto vom suburbanen Heim ins Stadtzentrum plagt am meisten der Gedanke, wo denn ein Parkplatz zu finden sei, für den man möglichst nicht bezahlen muss.“ (Bernd Hamm) Frederic Vester hat die Folgen dieser Tendenz bereits 1983 erkannt und beschrieben: „Hier schaukeln sich Verkehrsbedarf und Zersiedelung gegenseitig auf. Die Trennung in Wohnen, Arbeiten und Erholen führen zu immer längeren Wegstrecken und steigendem Verkehrsbedarf, der sich ständig selbst multipliziert. Der Anteil an Verkehrs- und Parkflächen wächst an – auch in den Städten, wo immer weniger Platz zum Wohnen ist. Noch mehr Leute ziehen aus der Stadt und sind auf ein Auto angewiesen. Das führt zu weiterer Zersiedelung, zu mehr Verkehr, zu mehr Straßen, zu mehr Parkplätzen, zu weiteren Satellitenstädten und zum Wegfall von Naherholungsgebieten.“ In der Entwicklung höherer Organismen gibt es ein Gesetz, welches besagt, dass die erfolgreichere Strategie nicht auf bloßem Wachstum basiert, sondern auf besserer Organisation der einzelnen Komponenten.

Die Dinosaurier sind ausgestorben, die zu Dinosaurierzeiten noch winzigen Säugetiere gibt's immer noch. Menschliche Intelligenz basiert nicht auf unbegrenztem Wachstum der Hirnzellen, sondern im Gegenteil auf einer optimierten Vernetzung der einzelnen Zellen, was erst durch das abgeschlossene Hirnwachstum ermöglicht wird. Das gleiche gilt für die Verkehrsverbindungen. Nicht großflächige neue Verbindungen braucht es, sondern eine Optimierung der Bestehenden, bessere Vernetzung und ein Überdenken der Produktionsprozesse. Die tendenziell flächendeckende Erreichbarkeit durch das Auto macht zunehmend auch jegliche Landschaft gleich. Zwischen Stadt und Land ist nur noch durch die angesiedelten Funktionen zu unterscheiden. Die Altstadt- und Dorfkerne veröden zu Fußgängerzonen, während rundherum Gewerbe- und Industriezonen sprießen. Was einige Südtiroler Tallagen vom Ruhrpott unterscheidet, ist oft nur noch der allem menschlichen Treiben gleichmütig gegenüberstehende Berg, welcher zwischen Produktionshalle und Bauschuttlager hervorlugt. Der aber reißt uns ganz schön aus der Misere, haben wir noch mal Glück gehabt.

M. Zinganel, H.-H. Albers, M. Sagadin, M. Hieslmair

# Saisonstadt

*„Weg nach Tirol!“ heißt es inzwischen nicht nur für Erholung und Unterhaltung suchende deutsche Touristenströme – auch eine wachsende Zahl von Arbeitskräften im touristischen Dienstleistungssektor der alpinen Skiregionen rekrutiert sich aus den neuen deutschen Bundesländern. Saisonale Arbeitsmigration oder Pendelmigration als Handlungsoption im Kontext „schrumpfender Städte“ bildet den Ausgangspunkt einer Untersuchung neuer temporärer Nutzungsszenarien und wechselseitiger Entwicklungsstrategien innerhalb der „Saisonstadt“ und ihrem inversen Gegenüber.*

Neue Deutsche Bundesländer: Wenn die Arbeitsplätze weniger werden, folgt Abwanderung, Entleerung, Schrumpfung. Ein Kreislauf, an dessen Ende entleerte Städte mit überalterter und konsumschwacher Bevölkerung stehen. Schrumpfung ist jedoch nur ein Aspekt einer geographischen Verlagerung klassischer Wachstumsszenarien. Wenn die damit einhergehenden Arbeitsangebote definitiv in andere Regionen, Staaten oder Kontinente verzogen sind und auf absehbare Zeit auch nicht mehr zurückzugewinnen sein werden, wird den Arbeitssuchenden eine erhöhte Flexibilität abverlangt. Die Alternative zu Abwanderung oder Langzeitarbeitslosigkeit heißt Pendeln. Verbleibszeit in der gewohnten Umgebung, bei Familie und Freunden wird dabei um den Preis ihrer quantitativen und oft auch qualitativen Einschränkung erworben. Einige suchen dafür bloß den Nachbarort auf, andere nehmen täglich bis zu drei Stunden Fahrzeit in Kauf oder kehren überhaupt nur mehr an den Wochenenden heim. Pendeln – die Gestaltung des eigenen Lebens zwischen Bleiben und Gehen – ist Alltag gewordener Ausdruck ökonomisch vorangetriebener Flexibilität. Die Flexibelsten pendeln saisonal, in weit entfernte Orte: Bis in die hochgelegenen Täler Tirols. Das Pendeln in die Alpen ist dabei insofern besonders signifikant, als dass sich nun immer öfter in den Hotels Salzburger, Tiroler oder Vorarlberger Bergdörfer auf beiden Seiten der Theken Deutsche gegenüberstehen:

sowohl als Touristen als auch als (gelernte oder ungelernete) SaisonarbeiterInnen. Für beide stellen die alpinen Tourismusregionen Sehnsuchtsdestinationen dar: Während der eine Teil des deutschen Mittelstandes für die Erfüllung seines Urlaubsstraums bezahlt, lässt sich der andere Teil bezahlen, nicht nur, um ersteren zu ‚bedienen,‘ sondern vor allem, um überhaupt irgendeinen (Wieder-)Einstieg ins Berufsleben erlangen zu können. Interessant ist, dass es damit in den alpinen Tourismusregionen allmählich zu einer signifikanten Veränderung der Mobilitätsbewegungen kommt: Während die TouristInnen bislang aus dem Nordwesten, vorrangig aus Deutschland, anreisten und die DienstleisterInnen aus dem Südosten, ändert sich das nun: Die Konsumkraft des deutschen Mittelstandes sinkt, seine Anteile an den Touristenzahlen gehen zurück, stattdessen kommen die neuen Eliten der südost- und osteuropäischen Länder. Umgekehrt werden die Saisoniers aus den traditionellen Quellregionen nun von den Deutschen abgelöst. Die Konsequenzen aus diesen saisonal bedingten Schwankungen sollen nun die Grundlage einer näheren Betrachtung bilden:

## Soziale und technische Infrastrukturen im saisonalen Kontext

Die „modernsten“ saisonalen Urbanisierungs- und Deurbanisierungsprozesse finden sich jeweils an den Talstationen von Liftanlagen oder Seilbahnen, mit denen schneesichere Skigebiete erschlossen werden. Als Kennzahl für die Intensität des Tourismus gilt dabei das Verhältnis von EinwohnerInnen zu Gästen. Die vorliegende Untersuchung der saisonalen Wachstums- und Schrumpfungsprozesse orientiert sich an der Tourismus-Destination Sölden im Ötztal – die Gemeinde mit den höchsten Nächtigungszahlen außerhalb von Wien und neben Ischgl die alpine Event- und Fun-Destination schlechthin: Sölden wies zusammen mit den eingemeindeten Agglomerationen Hochsölden, Vent, Ober- und Hochgurgl im Jahr 2003 insgesamt 3.695



EinwohnerInnen auf. Die Gesamtzahl der Gästebetten in Sölden wurde im selben Jahr für die Wintersaison mit 14.362 plus 637 Fremdenunterkünften und für die Sommersaison mit 12.170 Betten plus 607 Fremdenunterkünften angegeben. Offensichtlich haben auch in Sölden im Sommer einige der Hotels geschlossen, während zu den kurzen Spitzenzeiten im Februar den 3.700 Einheimischen an die 15.000 Gäste gegenüberstehen. Das ergibt (wie in Ischgl) ein Verhältnis von etwa 4 : 1, die Saisoniers noch nicht mitgerechnet.

Die Auslastung der Beherbergungsbetriebe ist jedoch überraschend gering. So lag sie für ganz Tirol (inkl. Sölden und Innsbruck) im Winter 2003/04 bei 40,1 Prozent und im Sommer 2004 gar bei nur 26,6 Prozent. Selbst Topdestinationen, die tagsüber als hochfrequentierte Terminals und nachts als Eventzonen für ein Massenpublikum gelten, wie Ischgl und Sölden, kommen auf das gesamte Jahr umgerechnet auf weniger als 50 Prozent Auslastung. Die bauliche touristische Infrastruktur steht demnach im Durchschnitt zur Hälfte leer. In Tourismusgemeinden ohne Gletscheranbindung oder ohne Sommersaison ist der Leerstand noch viel höher. Die saisonalen Schwankungen sind daher in vielen Tiroler Gemeinden bei weitem größer als in Regionen, in denen viele Berufstätige auspendeln, etwa in den neuen deutschen Bundesländern.

Auch die technische Infrastruktur muss auf die maximale Belastung ausgelegt sein, vor allem die Seilbahnen und Liftanlagen: Im Winter stehen in Sölden den TouristInnen 35 Anlagen und 147,4 Kilometer Piste zur Verfügung, im Sommer reduziert sich das Angebot auf neun Anlagen und 36 Kilometer, wobei die modernen Umlaufbahnen noch je nach Bedarf unterschiedlich stark mit Gondeln oder Sesseln bestückt werden können. Dementsprechend sind die Schwankungen im Stromverbrauch enorm: Je tiefer im Tal, desto höher der Stromverbrauch zu Spitzenzeiten. Die Querschnitte der Stromleitungen sind für urbane Ballungsräume ausgelegt, obwohl die Agglomeration im Sommer wieder zu einer beschaulichen Dorfgemeinschaft zurückschrumpft. Und auch von den 24 Bussen, die im Winter als Skibusse, Zubringerbusse für Touris-

tinInnen, für den Regionalverkehr und als Schulbusse im Tal benötigt werden, sind im Sommer nur sieben permanent und zwölf gelegentlich im Einsatz. Weil naturgemäß auch der Lebensmittelverbrauch radikalen saisonalen Schwankungen unterliegt, sind die Hersteller, Zulieferer und der Einzelhandel ebenfalls betroffen. Ja, selbst auf den ersten Blick tourismusfremd erscheinende Dienstleistungen wie Frisörläden siedeln sich saisonal an und wieder ab oder decken den Bedarf zu Spitzenzeiten mit Saisoniers. Infolge des großen Materialverbrauchs in den Gaststätten und der hohen Zahl temporärer BewohnerInnen in den Hotels und Pensionen wächst die Abwasser- und Müllproduktion in der Hochsaison exorbitant. Das ungleiche Verhältnis von Winter- und Sommersaison zeichnet sich auch in der Leistung der Kläranlage und der Müllentsorgung ab: Beim täglich anfallenden Rohschlamm beträgt das Verhältnis etwa 60 : 1, beim anfallenden Biomüll ungefähr 30 : 1. Die Müllabfuhr in Ischgl beispielsweise holt im Winter den Müll zweimal wöchentlich ab, im Sommer nur alle zwei Wochen. Die dazu angestellten Gemeindebediensteten werden im Sommer in der Straßenreinigung und im gemeindeeigenen Bauhof eingesetzt.<sup>1</sup>

Effektiv werden bei Zweisaisonen-Destinationen die kurzen Nebensaisonen (bei Einsaisonorten auch die tourismusfreie Jahreszeit) stark dazu genutzt, die bauliche und technische Infrastruktur, aber auch die Landschaft entsprechend zu erneuern: Zum einen müssen die Schäden von Lawinenabgängen und Überschwemmungen beseitigt oder auch die Gletscherspalten und -zungen manikürt werden. Zum anderen werden die Liftanlagen modernisiert, die Hotels mit neuen Attraktionen nachgerüstet und die Bühnenbilder der alpinen Erlebnislandschaften den neuen Bedürfnissen entsprechend adaptiert.

Ebenso wie der saisonale Dienstleistungsbedarf zu Saisonbeginn DienstleisterInnen anzieht und nach Saisonende wieder abstößt, produziert die zeitlich limitierte Umbauzeit einen Bedarf an Bauarbeitern, die nach der Umbauphase wieder freigesetzt werden. Das zeichnet sich auch in der Arbeitslosenstatistik ab: Von 21.355 unselb-

<sup>1</sup> In Sölden hingegen wurde aufgrund der extrem ungleichen Produktion von Müll in großen Hotels und kleinen Pensionen die Entsorgung des Mülls gemäß dem Verursacherprinzip an die HausbesitzerInnen zurückdelegiert: Sie führen den Müll nun mit privaten Fahrzeugen selbst in die Deponie, wo ihr Wagen vor der Entladung gewogen und die Deponiegebühr nach dem Gewicht des abgegebenen Mülls berechnet wird.



ständig Beschäftigten im Bezirk Imst im Jahr 2004 waren 9.500 (!) zumindest einmal im Jahr – meist saisonal – arbeitslos gemeldet. Weil viele der Männer aber in der Wintersaison wieder im Tourismus oder in tourismusnahen Betrieben arbeiten und die allermeisten Frauen und Männer bereits über eine Arbeitszusage für die jeweils nächste Saison verfügen, ergibt sich im Jahresdurchschnitt für den Bezirk Imst eine Arbeitslosigkeit von nur 7,4 Prozent – mit diesem Prozentsatz liegt die Tourismusregion dennoch weit über dem österreichischen Durchschnitt. Es sind vor allem EinpendlerInnen, österreichische und vor allem ausländische SaisonarbeiterInnen, die den Bedarf während der Saisonen decken. Bereits ohne die Saisoniers kommt Sölden auf einen Ausländeranteil von 30 Prozent, einschließlich der Saisoniers auf über 35 Prozent. Und wie im Tourismus generell ist auch hier der Anteil der Frauen (60%) überdurchschnittlich hoch. Österreichweit betrachtet war 2001 etwa die Hälfte der 150.000 Beschäftigten im Gaststätten- und Beherbergungswesen inländisches Stammpersonal, 17,7 Prozent waren inländische Saisoniers. Von 50.000 ausländischen Saisoniers kamen 43.000 aus den EU-15-Nationen. Mit ca. 10.000 Saisoniers stellen die Deutschen seit Jänner 2005 die Mehrheit unter den Ausländern und Ausländerinnen – Tendenz steigend! Bei einer fortgesetzten Arbeitsmigration von ostdeutschen Saisoniers kann davon ausgegangen werden, dass ein Tiroler Tourismusdorf und die Heimatgemeinde der Saisoniers sich zunehmend als einander füllende und entleerende Gefäße darstellen – zumindest was die Wanderbewegungen der Arbeitskräfte (und TouristInnen) betrifft. Ein Großteil der EinwohnerInnen verbringt die Saison in Tirol und kehrt in der Nebensaison in die Heimat zurück. Und auch die Ressourcen und technischen Infrastrukturen, die an einem Ort „hochgefahren“ werden müssen, werden im anderen Ort „heruntergefahren“. Dem Typus der Saisonstadt in den Alpen entspricht demnach eine „inverse“ Saisonstadt im Osten Deutschlands.

### Coming Home

Haben die Saisoniers die Arbeit im Tourismusort hinter sich gebracht, wird das eigen-

tliche Zuhause zur neuen Urlaubsdestination, in der neue Erwartungen durch Kapital- und Know-how-Zuwachs befriedigt werden wollen. Alle beteiligten Akteure in diesem Prozess (VermittlerInnen, UrlauberInnen und Saisoniers) importieren nicht nur souvenirartige Objekte aus der Zielregion, sondern auch kulturelle Rituale, Wertesysteme und ästhetische Codes. Die traditionellen Lebensbereiche im Osten könnten demnach von den Ikonen des mittelständischen alpinen Wohlstands und den entsprechenden Alltagsritualen in gewisser Weise überformt werden (wie beispielsweise der Erfolg des Tirolerhauses im restlichen Österreich belegt). Noch mangelt es den Saisoniers an Kapital, um diese Transfers auch in signifikanter Form umsetzen zu können – im Gegensatz zu potenteren Unternehmen: Denn tatsächlich gibt es auch in den neuen Bundesländern bereits Themen-Gastronomiebetriebe, die sich an Après-Ski-Bars orientieren, Ferienhäuser, die unverwechselbar die Zeichen Tiroler Rustikalität tragen, und eine Indoorskihalle, deren Piste mit gebrauchten, aus Österreich importierten Pistengeräten präpariert wird und in der SkilehrerInnen unterrichten, die genau dieselben Uniformen tragen wie jene in Salzburg oder Tirol. Zusätzlich zum Transfer des Wertesystems und seiner ästhetischen Repräsentanten kann aber auch die Erfahrung in den durchwegs mittelständischen oder vielfach noch bäuerlich geprägten alpinen Familienbetrieben die Saisonkräfte ermutigen, aus der passiven Rolle „inverser TouristInnen“ herauszutreten und ihre neu erworbenen Kenntnisse, ihre Erfahrungen und ihr gestärktes Selbstbewusstsein aktiv in die Gestaltung von Entwicklungsprozessen in der Heimat einzubringen.

„Saisonstadt“ ist ein Beitrag von Michael Zinganel (Kulturwissenschaftler, Architekturkritiker und Künstler, Wien), Hans-H. Albers (Architekt und Urbanist, Graz), Marusa Sagadin (Künstlerin, Wien) und Michael Hieslmair (Architekt und Künstler, Wien) zu „Shrinking Cities“, einem Initiativprojekt der Kulturstiftung des Bundes, dessen abschließende Ausstellung am 25. November 2005 in der Galerie für Zeitgenössische Kunst in Leipzig eröffnet wurde. Ein ausführlicher Katalog „Saison Opening“ ist Anfang 2006 erschienen.

Carlo Calderan

## Piste ciclabili

Seguendo il corso delle vallate principali, una rete di percorsi ciclabili collega oggi i centri maggiori della provincia. Rispetto ad altri interventi riguardanti le infrastrutture della mobilità può sembrare un intervento di modesta entità. Tuttavia se pensiamo il paesaggio non come sinonimo di territorio, ma come il modo con cui esso è percepito, legato ad una velocità, ad un tempo e ad un uso, il modo cioè con cui alcuni suoi elementi si compongono nello sguardo a formare immagini caricate di senso, l'apertura di nuovi percorsi che lo attraversano rende allora possibile la nascita o lo svelamento di nuovi paesaggi. Le stesse cose, naturali o costruite, aggregandosi in modo diverso, formano cioè differenti e sovrapposti paesaggi. Nel tempo libero siamo abituati a

mondo incontaminato delle cime, potremo così misurare esattamente la distanza dal centro successivo e, forse per la prima volta, percepire la natura e la dimensione della città lineare altoatesina. In più ci sarà poi il piacevole spaesamento che si prova nel vedere le scene di un film già conosciuto, perché quotidianamente visto dai finestrini del treno o dell'automobile, ripreso con telecamere ed ad una velocità però inusuali. La sezione di pista ciclabile che a valle di Albes arriva a Chiusa, in una delle porzioni paesaggisticamente più compromesse della Val d'Isarco, è quasi paradigmatica per la varietà di situazioni ambientali che attraversa. Ad un lungo tratto parallelo all'Isarco segue l'attraversamento di un bosco ripariale e di una serie di "stanze" nate dal



muoverci lungo sentieri o piste d'alta montagna, in spazi illimitati ed aperti; scendendo in fondovalle però il nostro territorio è imbragato, irregimentato, affollato e ci è solo a tratti conosciuto. Le nuove reti ciclabili spezzano questi recinti, scavano varchi che ci permettono di riappropriarci di frammenti di territorio prima irraggiungibili: anse di fiumi tagliati da viadotti autostradali, retri d'aree artigianali, boschi interclusi tra strade e ferrovia. Partendo dalle nostre case per una gita in bicicletta ci inoltriamo nello spazio vago che separa le nostre città dal

tracciato indifferente dell'autostrada che taglia ripetutamente i meandri del fiume con lunghi ponti e terrapieni. La porzione più "eroica" del percorso è il superamento di un tratto in cui il fiume è stretto tra la ripida sponda orientale lungo cui corre la linea ferroviaria ed una parete rocciosa ad ovest che un tempo cadeva precipite nelle acque dell'Isarco, sopra la quale si appoggia l'autostrada. Per consentire il passaggio della pista ciclabile è stato necessario incidere e ridisegnare il fianco della montagna e mettere in sicurezza per un centinaio di metri







l'intera parete. Solo alcuni "scogli" verso il fiume sono stati mantenuti per ricostruire il profilo della topografia originaria. Pur con innegabili effetti scenografici, come l'ingresso di taglio attraverso il portale autostradale, o scelte formali precise, come la completa artificializzazione del relitto roccioso avvolto in un'armatura metallica, rimane la sensazione di una sproporzione tra le esigenze del percorso ed i mezzi impiegati per realizzarlo. In questo come in molti altri punti della rete altoatesina le piste ciclabili paiono essere considerate come autostrade in miniatura piuttosto che percorsi usati, nei tratti extraurbani, perlopiù per scopi ludici, e soffrono per questo dei limiti di cui soffre da noi la stessa progettazione stradale che esclude ogni intervento di architetti e paesaggisti. Non si tratta unicamente della mancanza di interventi di riparazione ambientale o del bisogno di allargamento dell'ambito progettato ad una fascia più ampia di quella del semplice manto asfaltato

ti che andranno raggiunti, decide dove aderire alle linee della topografia originaria e dove sia necessario invece staccarsene misurandone le effrazioni, seleziona le viste e le ordina in sequenze. Immaginare un percorso come composizione di quadri è certo un dispositivo proprio del disegno dei giardini naturalistici, eppure non mancano applicazioni al progetto della strada. Restando in ambito alpino, ce ne offre un esempio storico Walter Zschokke nel libro "Die Strasse der vergessenen Landschaft" (Zurigo 1997), in cui dà una lettura quasi filmica della salita allo Sustenpass. Si tratta di una strada di passo costruita in Svizzera tra le due guerre e pensata, come altri esempi analoghi, non a caso agli albori della motorizzazione di massa, più in funzione turistica che di trasporto. Un'arte del tracciato cui varrebbe la pena ancor oggi ricollegarsi, qualsiasi sia la scala dell'intervento: quella di una pista ciclabile, di un nuovo casello autostradale o di una nuova circonvallazione.



o ancora della necessità di considerare la strada come architettura unitaria e riconoscibile (evitando ad esempio di impiegare elementi di protezione continuamente variabili, come tra Albes e Chiusa dove sono di cinque tipi diversi). Ciò che manca è anche la capacità di considerare la costruzione di una nuova strada ed ancor più di una nuova pista ciclabile come il progetto di un movimento consapevole attraverso un territorio. Scegliendo tra le alternative tecnicamente possibili, il tracciato scrive, infatti, la "sceneggiatura" della strada: fissa i pun-

Claudio Lamanna

De Architectura

# Una triangolazione morfologica di impianti

Nella teoria e nella prassi del progetto contemporaneo sono sempre più frequenti i rapporti fra architettura e paesaggio e l'architettura si confronta in modo sempre più consapevole con il contesto naturale. In molti progetti il terreno, la superficie del suolo, non sono più solamente un'area fabbricabile, un supporto fisico per gli edifici ma entrano in relazione con le architetture suggerendo forme che non hanno riscontro nel repertorio tipologico consueto. Il ruolo decisivo della conformazione del sito, l'attenzione ai segni topografici naturali e artificiali segnalano una nuova sensibilità alla progettazione dell'architettura come parte della forma visibile del territorio: una attenzione tanto più esplicita quanto più il progetto si misura con siti caratterizzati da una orografia complessa. Il continuo intervento di antropizzazione del suolo che ha caratterizzato nel tempo l'attuale morfologia del paesaggio montano, per usi agricoli, abitativi o altro, attraverso livellamenti del suolo, terrazzamenti, sistemazioni di ripe e ridisegno di alvei dei corsi d'acqua costituisce un valore paesaggistico che, nel sentire comune, è assimilata ad immagine "naturale". Su questo crinale tra natura e artificio si muove l'insieme dei progetti e delle realizzazioni di A<sup>2</sup>studio per le attrezzature sciistiche di Cavalese che bene esprimono la tensione tra condizioni necessarie della figura tecnica – gli impianti meccanici di una cabinovia, gli stazi di un parcheggio, una passerella pedonale per il superamento di un torrente – con le ragioni specifiche di un paesaggio montano. Ciò che lega tra loro i progetti realizzati a Cavalese non è tanto una riconoscibile coerenza stilistica degli edifici ma l'unità territoriale costruita con la triangolazione degli interventi a cavallo del torrente Avisio, anche attraverso importanti modificazioni morfologiche delle sezioni "naturali". Infatti gli interventi stanno ai vertici di una triangolazione, come capisaldi geodetici entro i quali scorre la valle dell'Avisio, una valle la

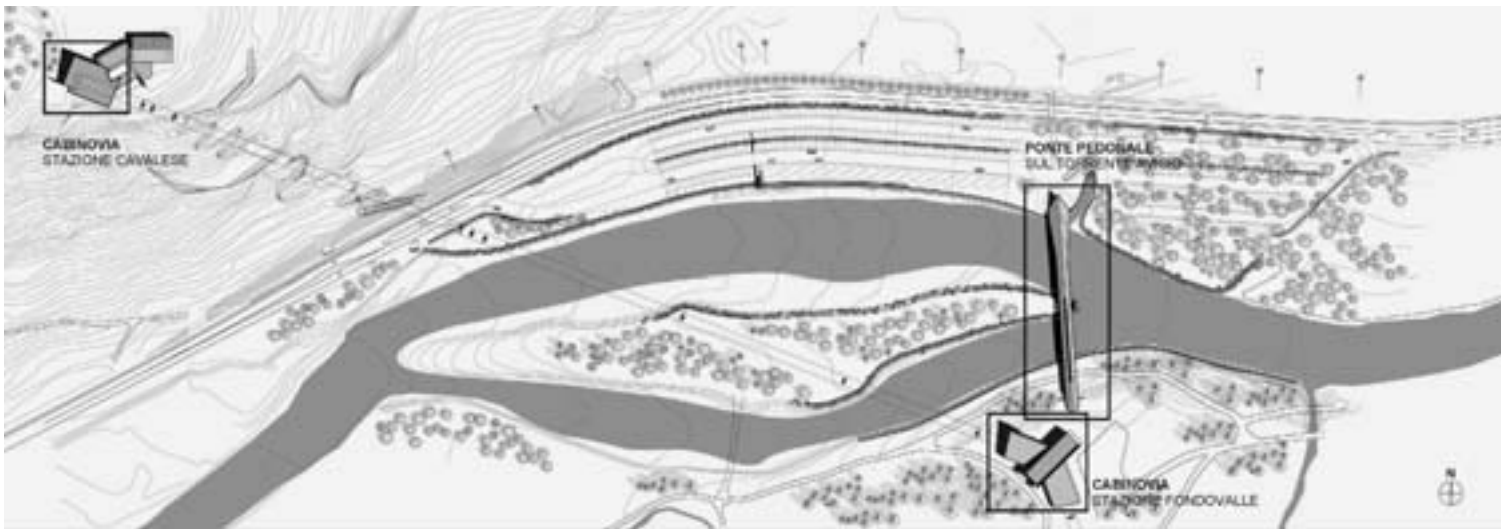
cui sezione è ridisegnata con nuove forme "naturali". La qualità della realizzazione sta proprio nel tema svolto dai progettisti, che compongono tra loro elementi chiaramente riconoscibili come antropici, in una geometria di relazioni con gli interventi di carattere paesaggistico ambientale. Le linee di questo impianto progettuale sono il tracciato obliquo dell'impianto a fune – ipotenusa di un ideale triangolo equilatero sovrapposto al torrente – il ponte per i pedoni che attraversa ortogonale il torrente e i parcheggi lungo la riva nord. Gli elementi puntuali ai vertici di questa triangolazione sono su quote tra loro differenti e in condizioni ambientali diverse: la stazione in paese del nuovo impianto a fune, nel luogo di partenza della vecchia funivia (q. 972 m/slm); la stazione intermedia (q. 858 m/slm), in una radura del pendio boscoso oltre il torrente e il nodo tra l'arrivo automobilistico e la partenza del ponte pedonale (q. 852 m/slm). Le geometrie razionali degli edifici – la cabinovia e l'asta del ponte coperto – fissano e sembrano misurare la posizione delle forme fluide del corso d'acqua e delle rive in una nuova topografia: nuova sagoma delle sponde, la costruzione di un nuovo ramale del torrente entro l'alveo e conseguente creazione di una nuova isola sono gli elementi che non rivelano la loro natura artificiale entro un sistema architettonico in cui la chiara qualità degli edifici è solo una parte.





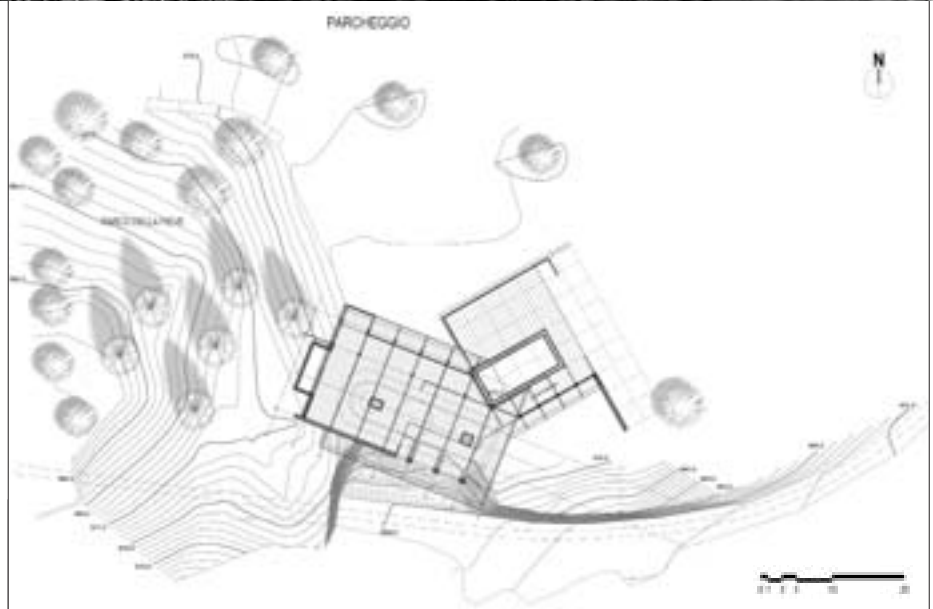


1

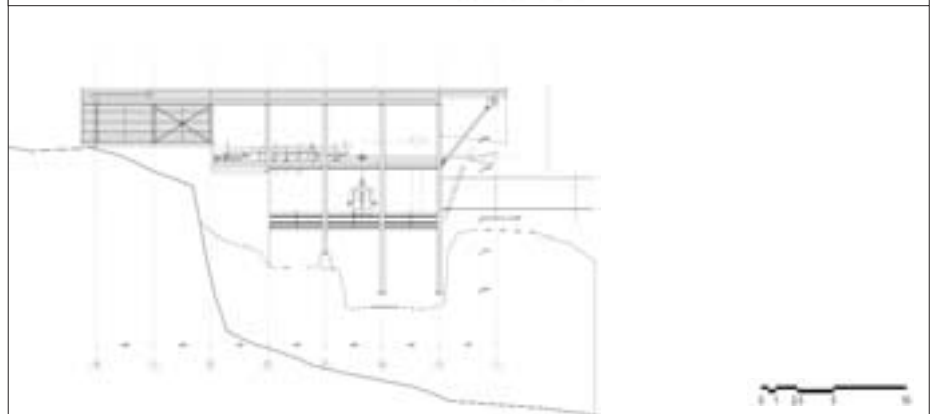


2



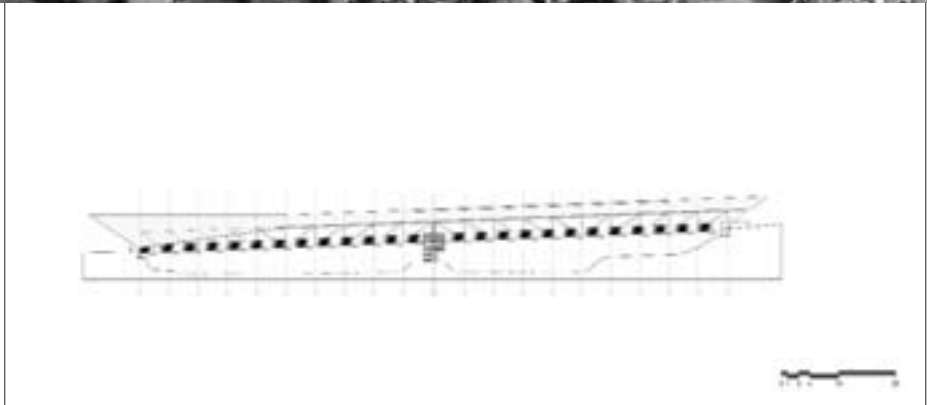


3



4

- 1 Vista panoramica del nuovo tracciato  
(Foto: Cesare Micheletti)
- 2 Nuova cabinovia del Cermis e ponte pedonale sull'Avisio
- 3 Stazione Cavalese, planimetria cabinovia
- 4 Stazione Cavalese, prospetto sud cabinovia

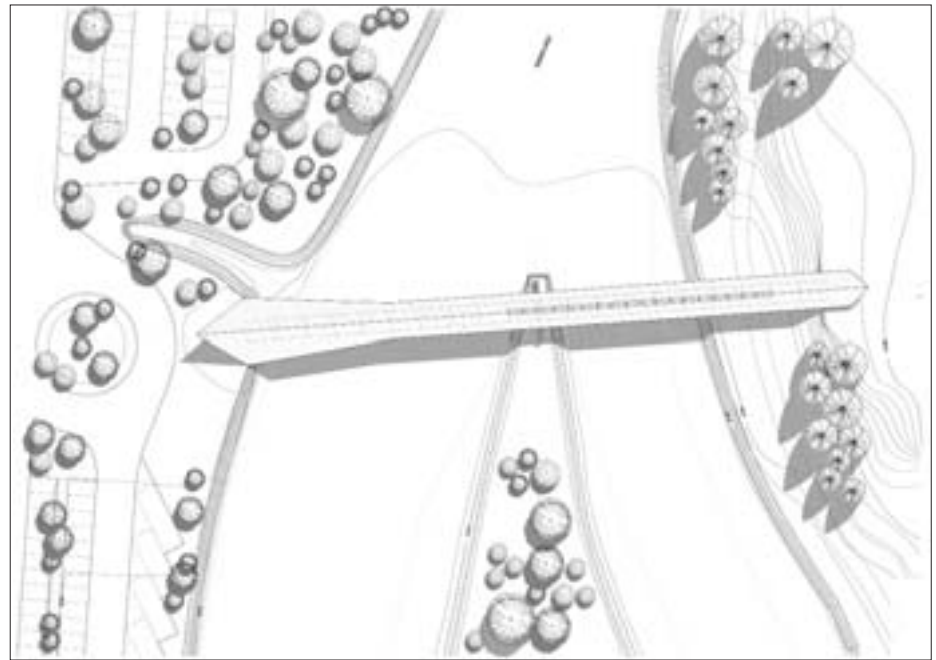


5

6

7

- 5 Ponte fondovalle, fianco verso ovest
- 6 Prospetto
- 7 Vista da nord (Foto: Paolo Sandri)
- 8 Planimetria
- 9 Staz. fondovalle, pianta
- 10 Vista fronte posteriore (Foto: Cesare Micheletti)



8

9 - 10

**Committente**

Comune di Cavalese, Provincia Aut. di Trento – Servizio Opere Stradali (passerella); Funivie Alpe Cermis spa, Cavalese (cabinovia)

**Località** Cavalese

**Progetto architettonico e paesaggistico** A²studio

**cabinovia+stazioni:**

Cesare Micheletti

Loredana Ponticelli

**passerella+parcheggio:**

Cesare Micheletti

Claudio Micheletti

Marco Piccolroaz

**Strutture passerella**

Alfonso Dalla Torre

**Strutture cabinovia**

Lucio Zeni, Premetal spa

**Direzione lavori**

Cesare Micheletti

**Imprese passerella**

Casarotto Costruzioni srl,

Villa Agnedo, Holzbau AG,

Bressanone (strutture in legno),

Misconel srl, Cavalese (opere edili)

**Imprese cabinovia**

Leitner spa, Bressanone (impianto telecabina),

Premetal spa, Rovereto (strutture in acciaio,

facciate e rivestimenti),

Misconel srl, Cavalese (opere edili)

**Dimensioni passerella**

104,5 m lunghezza totale,

52 m singola campata, 3 m larghezza, 4% pendenza

**Dimensioni cabinovia**

2711 m lunghezza totale

impianto con 2000 pp. di portata oraria, 532 m dislivello (partenza 972 m/slm,

intermedia 858 m/slm, arrivo 1276 m/slm)

**Cronologia passerella**

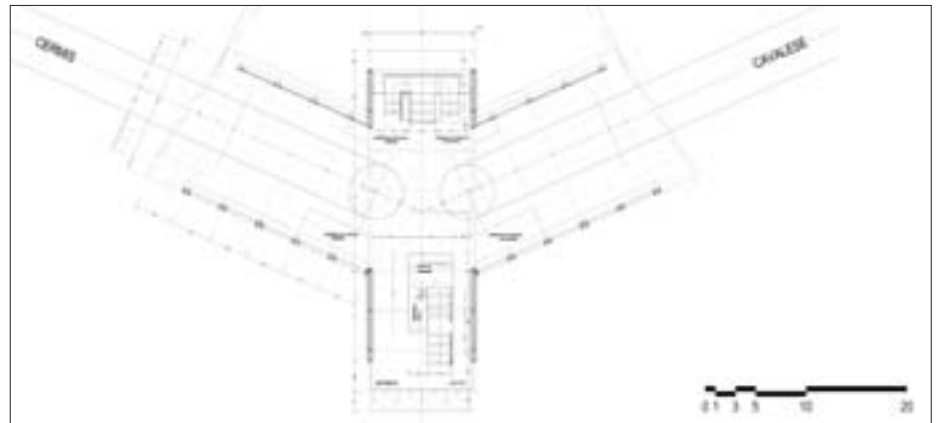
1999: progetto

2001-2002: realizzazione

**Cronologia cabinovia**

1998: progetto

1998-2002: realizzazione





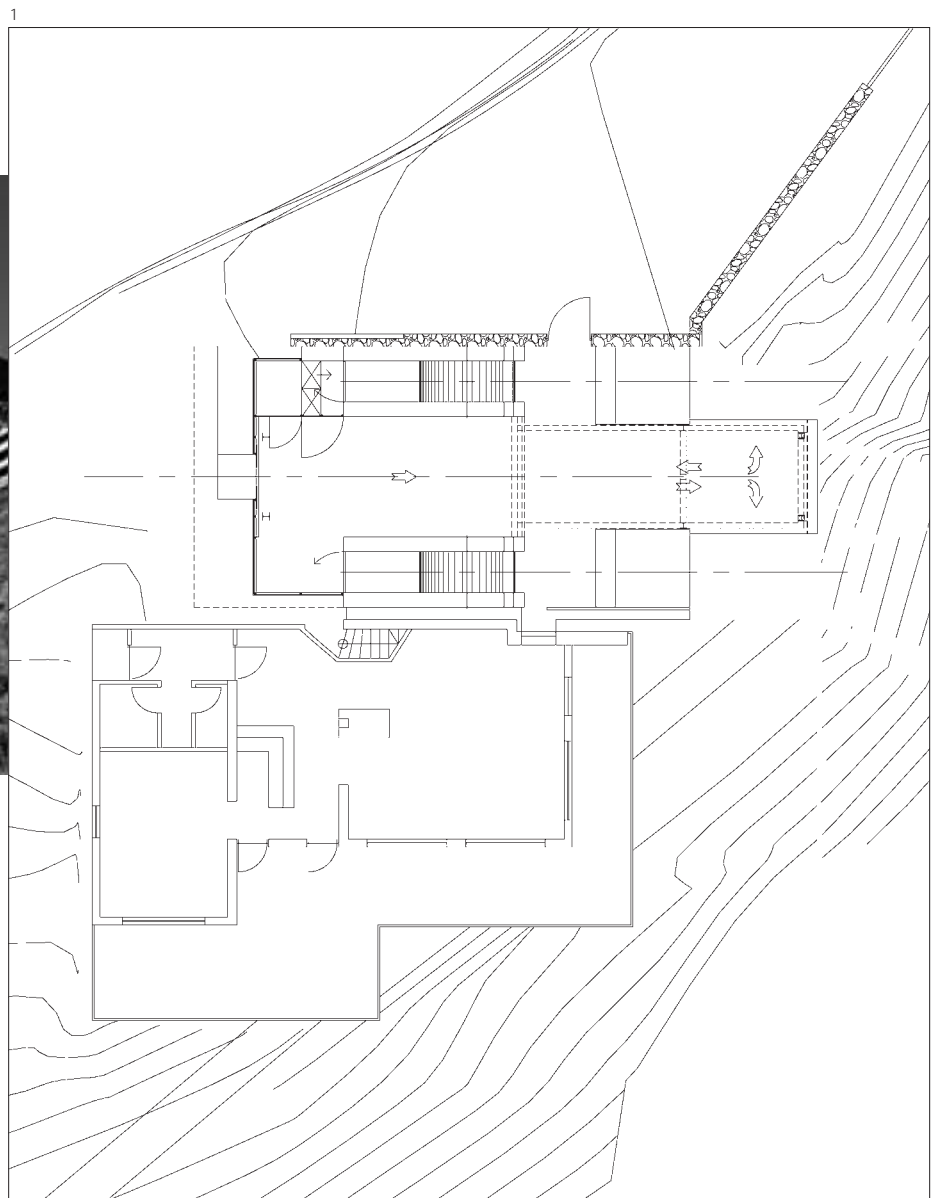
Arnold Gapp

# St. Martin am Kofel

**Projekt** Bau der Personenseilbahn Latsch, St. Martin am Kofel  
**Bauherr** Gemeinde Latsch  
**Planung und Bauleitung** Arch. Arnold Gapp  
**Statik** Ing. Siegfried Pohl  
**Generalunternehmer** Hölzl Seilbahnbau GMBH  
**Farbkonzept** Manfred Mayr  
**Planungszeit** 2001  
**Errichtungszeit** 01. – 10. 2002  
**Nutzfläche** 155 m<sup>2</sup>  
**Umbauter Raum** 980 m<sup>3</sup>  
**Baukosten** 439.200 Euro

**Ausgangslage:** Eine alte Seilbahnstation, Hauptverbindung des kleinen Weillers St. Martin am Kofel zum Talboden in unmittelbarer Nähe zu dem sensationell in den steilen Hang eingefügten Kirchlein St. Martin. Aus technischen Gründen musste die Seilbahn umgebaut werden, größer, 25er-Gondeln an Stelle der 8er-Gondeln, größer und höher auch die neue Bergstation, da es der Wunsch war, dass die Station überdacht wird. Es war von vorneherein klar, dass die neue Station in keiner Weise in Konkurrenz zum Kirchlein stehen darf. Nachdem die Lage nicht verändert werden konnte, musste für die Station eine neue technische Lösung gefunden werden, um die Ausmaße – hauptsächlich die Höhe – reduzieren zu können.

In Zusammenarbeit mit der Erbauerfirma Hölzl wurden die gängigen Lösungen für Antriebsstationen – komplett überdacht oder total freie Station – vermischt und eine Mittellösung für diese Bauaufgabe gefunden, d.h. die Benutzer bewegen sich durchwegs in wettergeschützten Bereichen, die Technik bleibt ungeschützt. **Resultat:** Eine kleine kompakte Bergstation, die die Wünsche der Betreiber erfüllt, die Kirche bleibt weiterhin das dominierende Bauwerk auf St. Martin am Kofel, eine Mauer aus vor Ort gefundenen Natursteinen kontrastiert zur Technik der Seilbahnstation und vermittelt zwischen dem technischen Bauwerk und dem Kirchlein, dem der Ort seinen Namen verdankt.







Zusammengestellt von Julia Brunner

# Hungerburgbahn und Nordkettenbahn

Bettina Schlorhauser betont im Buch „Stadtflucht 10m/sec“, dass bereits im 19. Jahrhundert die Wünsche nach hoher Ästhetik bei der Anlage von Bahnverläufen von Stand- und Schwebeseilbahnen durch die Landschaft da waren, diese aber aufgrund von technisch-konstruktiven Problemen nicht immer erfüllt werden konnten. Die technischen Fortschritte unserer Zeit erlauben es uns nun aber, auch bei infrastrukturellen Anlagen architektonische Qualität zu integrieren. Ein gutes Beispiel dafür liefern die Hungerburg- und Nordkettenbahn in Innsbruck.

Die Hungerburgbahn erschloss mit der Nordkettenbahn die Nordkette (Seegrube und das Hafelekar) und diente zum Teil als öffentliches Verkehrsmittel von den höher gelegenen Wohngebieten der Hungerburg in das Zentrum. Der Neubau der Bahn bzw. deren Entfernung vom Stadtzentrum wurde bereits seit den 40er Jahren diskutiert. Nach einem intensiven Arbeitsprozess konnte das Siegerprojekt im Rahmen eines „Private Public Partnership“-Vorhabens zwischen der Innsbrucker Nordkettenbahnen GmbH, Tochtergesellschaft der Stadt Innsbruck, Strabag und Leitner mit Planung, Erneuerung und Betrieb der Anlagen auf die Nordkette mit einer Anbindung an das zentral gelegene Kongresshaus die Stadt Innsbruck überzeugen.

Die Einstiegstelle der neuen Standseilbahn wird im nordöstlichen Bereich des Congress Innsbruck situiert sein. Die Trasse führt zunächst unter dem Rennweg bis zum Löwenhaus, um dann nach der Fahrt über eine neu zu errichtende Brücke beim Wiesele wieder im Berg zu verschwinden. In die Brücke wird die Haltestelle Löwenhaus integriert, die die bestehende Promenade nicht beeinträchtigt wird. Die Stützen der Nordkettenbahn müssen abgetragen werden und werden praktisch an den selben Stellen identisch wieder errichtet. Die neue Nordkettenbahn wird eine Pendelbahn sein. Für die ers-

te Sektion von der Altstadt Innsbruck über das Löwenhaus und den Alpenzoo bis zur Hungerburg hat die Südtiroler Firma Leitner eine teils unterirdisch verlaufende Standseilbahn vorgesehen. Bei den beiden oberen Sektionen der Hungerburgbahn auf die Seegrube und von dort weiter auf das Hafelekar lag die Herausforderung darin, ein möglichst modernes, leistungsfähiges Bahnsystem in die bereits bestehenden Stationsgebäude zu integrieren. Im Besonderen galt es dabei, die denkmalgeschützte Baumann-Architektur in den Tal- und Bergstationen der Nordkettenbahn zu erhalten und das Projekt anzupassen. Diese werden vom Tiroler Architekturbüro Schlögl & Süß dem neuen Projekt angepasst. Die Architekten beschreiben ihr Projekt wie folgt:

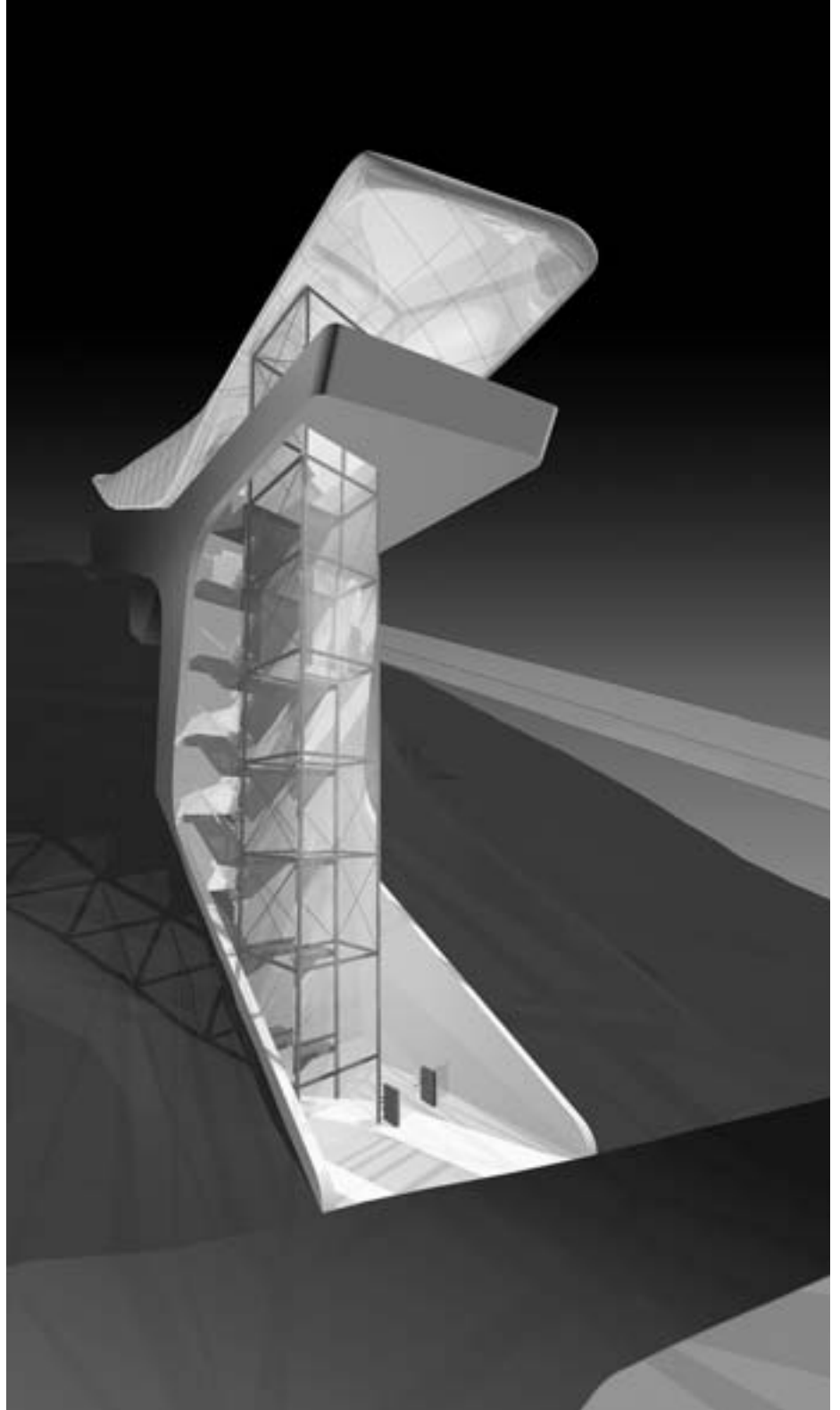
„Einbindung der Zubauten in die bestehenden Stationsbauwerke.“

Die drei Stationen der Nordkettenbahn, Hungerburg-Talstation, Seegrube und Hafelekar, wurden 1927–1928 nach den Plänen von Architekt Franz Baumann errichtet und stellen trotz einiger Um- und Zubauten eines der wichtigsten aus dieser Zeit erhaltenen Bauwerke der Moderne in Tirol dar. Die markante, im Umgang mit dem Berg höchst sensible Architektur Baumanns wird von uns als ein bis heute gültiges Beispiel für alpines Bauen gesehen. Die geplante Steigerung der Kapazität der Nordkettenbahn bringt eine Reihe funktionell bedingter baulicher Änderungen in den Stationen mit sich. Die architektonische Umsetzung, aber auch die kritische Diskussion der notwendigen Maßnahmen zusammen mit dem Denkmalamt und dem Generalplaner, sehen wir als unsere Aufgabe.

Grundhaltung:

Wesentliche Neusetzungen werden in Form und Material bewusst als solche gezeigt und durch klare Schnitte von der alten Bausubstanz abgesetzt, im Maßstab und in

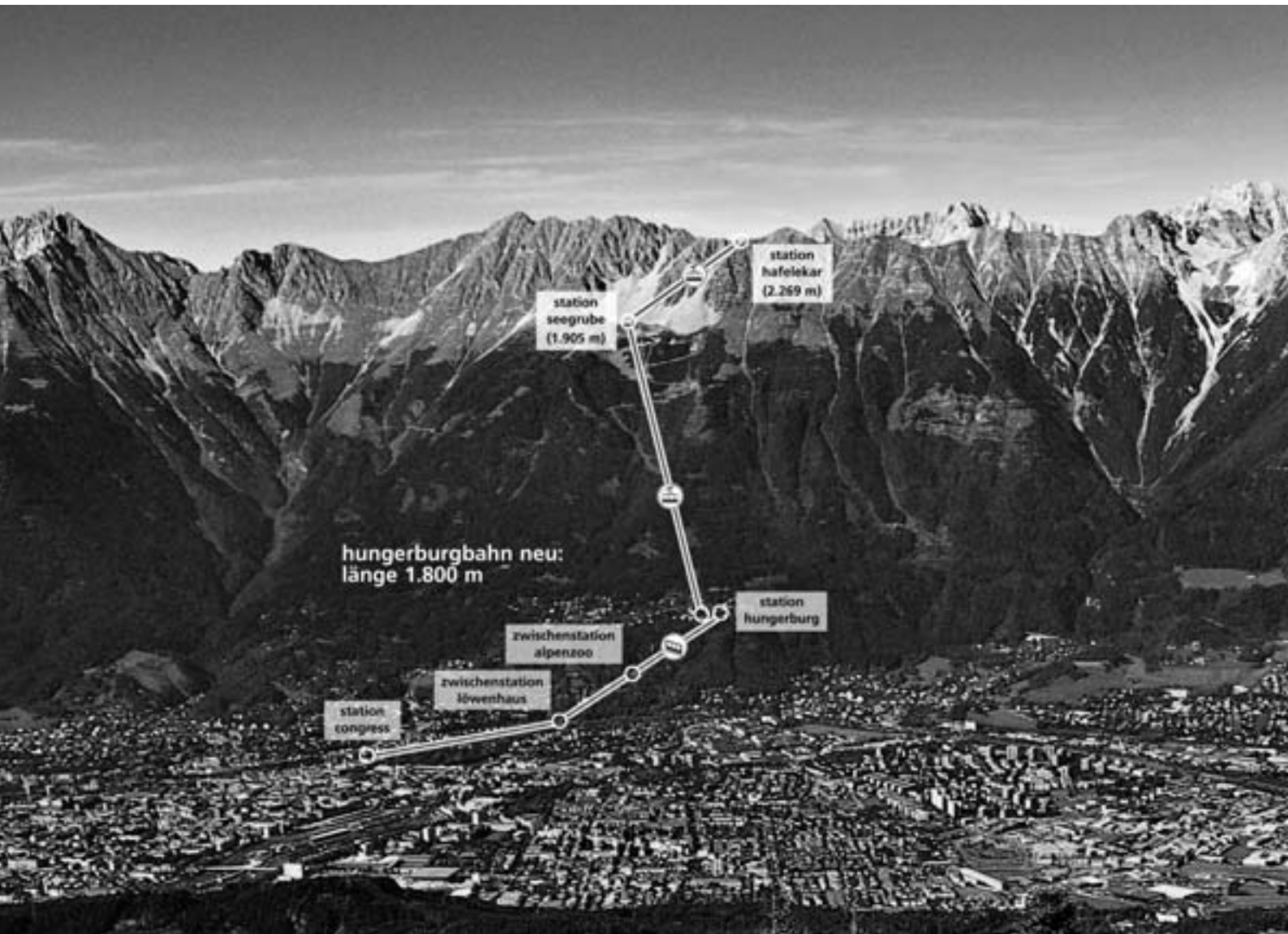
1 Talstation der Standseilbahn beim Congress Innsbruck (Zaha Hadid)  
2 Station Alpenzoo (Zaha Hadid)



1



2



3

der Grundhaltung dem Gesamtgebäude jedoch untergeordnet. Der wesentliche Altbestand wird konsequent auf den Urzustand rückgebaut, funktionsbedingte Änderungen zurückhaltend in Material und Ausprägung vorgenommen.

#### Die Stationen

##### Hungerburg Talstation:

Die notwendige Vergrößerung der Wartehalle wird durch Abbruch der nordseitig angelegten Nebenräume erzielt. Die neu entstandene Raumerweiterung setzt sich insbesondere durch Ausbildung der Oberflächen architektonisch klar von der bestehenden Halle ab, wodurch deren Dimension und Raumeindruck spürbar bleiben. Später eingebaute Fensteröffnungen in der West- und Nordfassade werden geschlossen. Der vorgeschriebene Fluchtweg führt an der Nordseite, parallel zur bestehenden Stützmauer über einen Stahlsteg und eine Stahlterrasse

ins Freie. Zur Erschließung des Obergeschosses muss im Bereich des ostseitigen, überdachten Abgangs eine schmale Treppe angeordnet werden. Als Einhausung ist eine leichte Glaskonstruktion vorgesehen. Der Zugang zur neu geplanten Toilettenanlage im Untergeschoss erfolgt im Eingangsbereich quer zur Haupteinfahrt, ohne die Südfassade wesentlich zu verändern.

##### Seegrube:

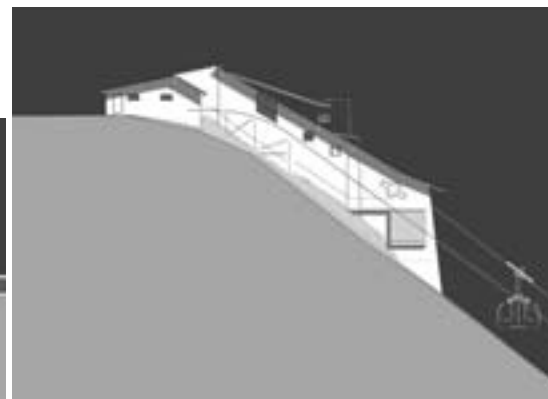
Im Gebäudekomplex der Seegrube kommt es zu den stärksten Veränderungen der Bausubstanz. Die wesentlichen Zubauten betreffen die Vergrößerung der südöstlichen Wartehalle und den nordseitigen Küchenanbau. Die Erweiterung der Wartehalle wird durch die angestrebte Steigerung der Kapazität der Seilbahnanlage notwendig. Bei einer in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts durch Baumann selbst vorgenommenen Vergrößerung der Halle parallel zur Bahnachse Seegrube-



Hafelekar wurde das Hauptdach angehoben und östlich durch eine in der Höhe abgesetzte Dachfläche ergänzt. Der neue Entwurf sieht ein Erhalten der Dachlandschaft vor. Der geplante Zubau schiebt sich als eigenständiger, horizontaler Sichtbetonkörper unter die bestehenden Dachflächen. Zum Tal hin ist eine vollflächige, zurückversetzte Verglasung vorgesehen. Der Küchenzubau an der Nordseite des Gebäudes wird als notwendiger Lawinenschutz sowie zur Ausformulierung einer klar abgesetzten Neusetzung in Form eines eingeschossigen, durchlaufenden Sichtbetonwinkels vorgeschlagen. Der bisher verwendete hölzerne Lawinenschutz für die Fenster der Obergeschosse wird in Stahl neu interpretiert. Das Restaurant: Die durch verschiedene Umbauten früherer Jahre veränderte Gaststube wird auf den Urzustand rückgebaut und nordseitig durch eine zeitgemäße Free-flow- und Schauküchenzone ergänzt.

Zaha Hadid beschreibt folgendermaßen das Designprinzip ihres Projekts:

„Die architektonische Aufgabenstellung, entlang der neuen Hungerburgbahn-Trasse vier Stationen zu entwickeln, die einer gestalterischen Gesamtidée untergeordnet sind und gleichzeitig auf die unterschiedlichen Anforderungen der jeweiligen Orte eingehen, wird mit einem innovativen Gestaltungskonzept gelöst: ‚Schale & Schatten‘ lautet der Arbeitstitel des Projekts. Gemeint ist das Zusammenspiel von zwei kontrastierenden baulichen Elementen, die den Raum der Stationen aufspannen. Eine hell lackierte Dachschaie wölbt sich über eine Stahlbetonlandschaft, die als modulierte Oberfläche Besucherströme aufnimmt und leitet. Die komplexe Dachschaie



4 – 5

**Hafelekar:**  
Bei der Station Hafelekar werden sämtliche Zubauten im Eingangsbereich, einschließlich des von Architekt Baumann in der ersten Umbauphase eingefügten Kiosks abgebrochen, wodurch die Gebäudehülle des ersten Entwurfs wieder hergestellt wird. Der ursprüngliche Ausgang wird durch einen Windfang ergänzt und anstelle des einstigen Fensters ein zweiter Eingang eingebaut. Die an der Westfassade notwendige Erweiterung des Ausstiegsbereichs wird formal als Teil der die Fassade nicht unwesentlich prägenden, vorgelagerten Seilbahntechnik behandelt.“

lengengeometrie ist ein Beitrag zum derzeitigen internationalen Architekturdiskurs und unterstützt insofern das Nordkettenbahn-Projekt mit einer zukunftsweisenden Architektursprache. Die Stationsgebäude erhalten durch die Hervorhebung des skulpturalen Dachs eine schillernde Ästhetik mit Ahnlehnungen an Industriedesign-Produkte. Die freie Form der Dachtragflächen nimmt in einer weiteren Lesart Bezug auf landschaftliche Phänomene wie Gletscher-, Eis- oder Schneelandschaften. Der jeweilige Kontext der einzelnen Stationsgebäude bestimmt die Form dieser Schalen, die sich den natürlichen und technischen Gegebenheiten des Orts anpassen. Die Trassengeometrie als übergeordnete Bewegungslinie ist in die Schalenform ebenso eingeschrieben wie die jeweilige topografische oder städtebauliche Situation. In der Gesamtschau der Dachschaie erkennt man eine starke formale Verwandtschaft, die allerdings nicht repetitiv ist. Durch den Kon-

Die Entwürfe für alle neuen Bauten stammen von der Architektin Zaha Hadid, die damit den ausgeschriebenen Wettbewerb gewinnen konnte. Nach der Bergiselschanze soll Innsbruck nun eine weitere Sehenswürdigkeit der Architektin erhalten: Die Neue Innsbrucker Nordkettenbahn.

- 3 Trassenverlauf der neuen Nordkettenbahn (Leitner AG)
- 4 Schlögl & Süß, Ansicht Süd
- 5 Schlögl & Süß, Schnitt

trast der Materialoberflächen (Schale: glatt / Beton: rau) wird der Eindruck des Schwebens und der Leichtigkeit dieser frei stehenden Schalenkonstruktionen unterstützt. Das schützende Dach wird als Thema in vielfältiger Weise variiert und ermöglicht eine klar ablesbare Identität in der Zusammenschau der einzelnen Stationsbauwerke.

Und weiter alle anderen Stationen

Station Kongress:

Als Anfangspunkt der ‚Perlenkette‘ Hungerburgbahn stellt diese Station gleichzeitig das städtischste der Hungerburgbahn-Bauwerke dar. Die unterirdische Führung der Trasse in diesem Bereich führt ein weiteres Niveau in den Verkehrsfluss um das Kongresszentrum ein. Das Kongresszentrum, der Rennweg als auch die Europaratsallee wird an die Hungerburgbahn angeschlossen. Vom Innsbrucker Zentrum kommend wird der Besucher über eine Rolltreppe komfortabel auf das Plattformniveau hinuntergeführt. Die Dachschaale unterstreicht diesen diagonalen Bewegungsfluss, indem sie als annähernd vertikal ausgerichtetes Stützelement ausgebildet ist und natürliches Licht über eine schlitzartige Öffnung in der Schalenhaut an diesem Stützelement hinuntergeführt wird. Horizontale Raumbzüge werden hier betont und die Straßenebene kontinuierlich mit der Untergrunde ebene verwoben. In der Dachdraufsicht lässt sich das ‚Einschmiegen‘ der weichen Form in den städtischen Raum ablesen. Der Radius der Straße wird in die Kontur der Schale eingeschrieben und als dynamisches Element erfahrbar gemacht.

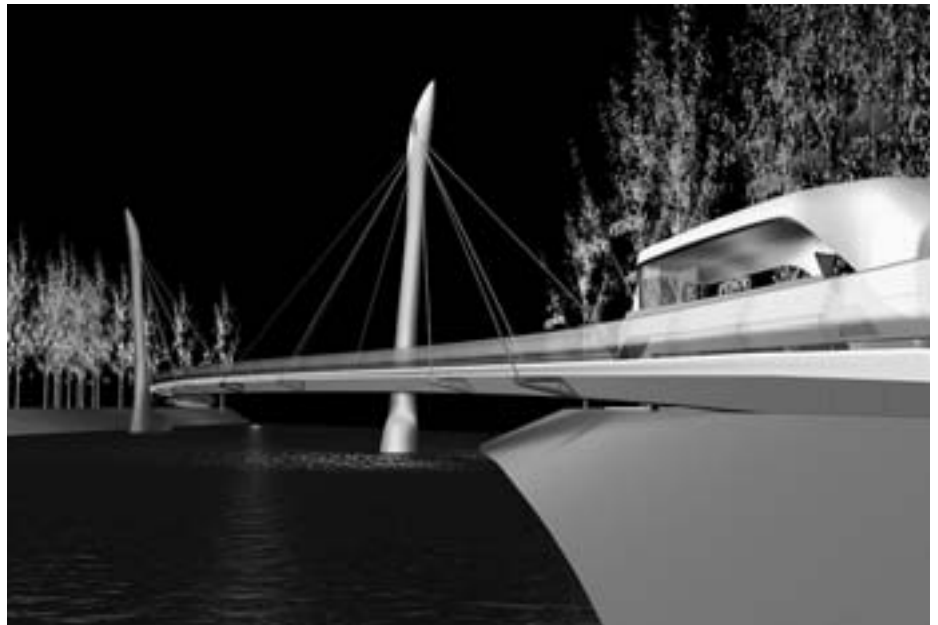
Station Löwenhaus:

Die Lage der Station Löwenhaus zwischen der Uferkante des Inns und der parkseitigen Uferpromenade stellt die städtebauliche Aufgabe dar, wie eine Durchlässigkeit für Radfahrer und Fußgänger in der Nord-Südrichtung erhalten werden kann bei gleichzeitiger Okkupation des Uferstreifens auf einer Breite von 5 m. Ebenso wird eine möglichst hohe Transparenz zum Innfluss hin angestrebt, die den Ausblick auf die gegenüberliegende Uferseite minimal beeinträchtigt. Durch die erhöhte Lage der Trasse ergibt sich ein Bahnsteigniveau von ca. 3,5 m. Die Bahnsteigsplattform bildet

somit eine Überdachung der Uferpromenade in diesem Bereich. Das kann sowohl im Hinblick auf größtmögliche visuelle Transparenz zum Innfluss hin als auch Durchlässigkeit für promenierende Parkbesucher ausgenutzt werden: Fahrradfahrer queren unterhalb der Plattforme ebene parallel zum Inn. Gleichzeitig wird ihnen ein überdachter Raum zum Abstellen der Räder angeboten. Die auskragende Betonebene wird über eine aufgelöste Stahlbetonscheibe gehalten, die in einer Flucht mit der Wandscheibe des Tunnelportals steht. Somit sind gerahmte Durchblicke auf den Innfluss möglich. Diese Ebene ist über eine großzügige Treppe mit der Parklandschaft verbunden. Sie faltet sich aus der Bahnsteigebene hinunter zum Parkniveau und formt dort ein kurvilineares Bankelement parallel zur geschwungenen Trassenböschung. Die Dachschaale wölbt sich über der doppelgeschossigen Station und nimmt die Bewegungsrichtung des Trassenverlaufs auf. Sie übersetzt die Dynamik des Innflusses in eine ondulierende architektonische Form.

Innbrücke:

Die Innbrücke fügt sich in das Gesamtdesign der Standseilbahnstationen ein. Die formale Artikulation der Pylone als auch des Trassenquerschnitts ist verwandt mit der komplexen Dachschaalengeometrie. Die Pylone sind aus Stahlbeton gefertigt. Ihre fluide Eleganz eröffnet einen formalen Dialog mit der in unmittelbarer Nähe liegenden Löwenhaus-Station. Eine ‚Nadelöse‘ im Bereich der Seilabspannung ermöglicht es, das Detail der Spannvorrichtung so zu reduzieren, dass keine zusätzliche Form die Außenkontur der skulpturalen Pylone stört. Die Präsenz des Trassenkörpers als S-förmig geschwungene Linie in der Tallandschaft Innsbrucks wird dadurch verstärkt, dass der Trassenquerschnitt über eine kontinuierliche Oberfläche definiert wird. Im unteren Bereich des Querschnitts ist diese Oberfläche in Stahl ausgebildet, der die gleiche Lackierung erhält wie die Dachschaalen der Standseilbahnstationen. Oberhalb der Gleise vervollständigt ein Stahlnetz die Form. Unterschiedliche Transparenzen tragen zur optischen Raffinesse der Erscheinung dieses gekurvten Trassenabschnitts bei. Eine Effektleuchtung innerhalb des Stahlnetzes animiert nachts das Spiel der Transparenzen.



6

#### Station Alpenzoo:

Der Kilometrierungspunkt dieser Station fällt in den Bereich eines steilen Hangs des Nordkettenmassivs, der dicht mit Mischwald bewachsen ist. Der Trassenverlauf folgt diesem Gefälle, allerdings mit einer unterschiedlichen Steigung. Daraus ergeben sich drei Hauptrichtungen, die bei dieser Station architektonisch übersetzt werden: Die Trassenneigung, die Topografie und die horizontale Landungsplattform. Aus der Grundrisspositionierung des vertikal gestellten Erschließungsturms bei der Weiherburggasse/Schillerweg und des aus der Trasse abgeleiteten Gefälles der Bahnsteige ergibt sich eine elegant geschwungene Form, im Aufriss als auch im Plan. Die Dachschale zeichnet diese Richtungen mit einer kontinuierlichen Gestenach. Sie scheint in Höhe der obersten Baumkronen über der Stahlbetonkonstruktion zu schweben. Das Zurücksetzen des Erschließungsturms auf Straßenniveau lässt die Landungsebene auf Höhe der untersten Bahnsteigplattform zum Tal hin hervorspringen und erzeugt ein spannendes räumliches Erleben. Der geheimnisvolle Eindruck eines horizontal gelegten Turms entsteht bei der Vorbeifahrt an der Station Alpenzoo. Die Auffahrt zum Bahnsteig über eine frei auskragende Liftkapsel hat Erlebnischarakter und dient auch als Magnet für Besucher des naheliegenden Alpenzoos.

#### Station Hungerburg:

Als letztes und größtes Bauwerk der Kette Hungerburgbahn stellt diese Station eine Art gegenüber zur Innsbrucker Landmark

„Bergisel-Schanze“ dar. Die Umsteigesituation zur Weiterfahrt auf die Nordkette drückt sich architektonisch im verbindenden Element der S-förmigen Schale aus. Die sanft geschwungene Schale überdacht zwei großzügige kurvilineare Rampen zum Ein- und Ausstieg. In diesem Fall wird die Schale aus dem bergseitigen Terrain ‚herausgezogen‘ und entwickelt sich somit wie ein artifizielles landschaftliches Element natürlich aus der Topografie der Hanglage heraus. Die Sichtbetonlandschaft dehnt sich über den Hang in Richtung Tal aus. Die Dachkontur wird schräg über die jetzige Geländekante hinausprojiziert und erzeugt auf diese Weise den Umriss für eine ausladende Aussichtsterrasse auf Straßenniveau. Die Umrisslinie dieser Terrasse ist aufgeschürzt. Plastische Sichtbetonbalustraden schützen den Besucher vor Wind und unterstreichen den reliefartigen Charakter der Sockelzone.“

Kurt Stecher

# Mittelstation Seilbahn Sulden

Le stazioni di arrivo e partenza degli impianti di risalita, soprattutto di quelli più semplici, skillift, seggiovie, sono oggi più oggetti di design di dimensioni dilatate che architetture vere e proprie. Simili un po' dappertutto, con la loro carrozzeria aerodinamica a schermare il passaggio della fune, "arredano" quella strana forma di spazio urbano che sono le piste da sci. Chiamato a distribuire i non facili flussi di questa sorta di piccola stazione della metropolitana d'alta quota, lo studio Stecher ritorna all'opposto alle origini dell'architettura in ferro: rinunciando ad ogni mascheramento, l'intera costruzione cresce a partire dal pilone centrale a cui si aggrappano le piattaforme di sbarco e le tettoie di protezione degli impianti. Il risultato è un aereo groviglio metallico, di cui sembrano far parte le stesse cabine, in cui affiora appena accennata la sagoma di una figura capace di segnare il passaggio tra la conca di Solda ed i campi da sci d'alta montagna.

(Testo: Carlo Calderan)

Die bestehende Seilbahnanlage von Sulden (1910 m) zur Schaubachhütte (2610 m) ist durch eine neue Anlage an derselben Stelle ersetzt worden. Die von Doppelmayr geplante und neu errichtete Seilbahnanlage ist wie die alte Anlage eine Pendelbahn, bei der vier Gondeln zwischen den Stationen (Berg-, Mittel- und Talstation) verkehren. Sie werden dabei vom Zugseil auf zwei Tragseilen bewegt. Die bestehenden Gebäude der Tal- und Bergstationen wurden wiederverwendet, mit entsprechenden Umbauten und Erweiterungen. Die Mittelstation auf 2.002 m Meereshöhe wurde hingegen an derselben Stelle wie die vorhergehende komplett neu errichtet. Die architektonischen Gestaltung und Bauleitung der Tal-, Mittel- und Bergstation wurde vom Architekturbüro Stecher betreut. Die Errichtung der Mittelstation war notwendig, um den Zustieg der Skifahrer zur Mittelstation bei der Talabfahrt weiterhin zu ermöglichen. Unter Berücksichtigung der entsprechend hohen Schneedecke ist das Einstiegsplateau um 5–6 m höher gelegen als das Terrain. Die Mittelstation steht an der äußersten Felskante, verankert auf einem Betonsokkel, in welchem Lager- und Technikräume untergebracht sind. Darauf steht die fast überdimensional wirkende tragende Stahlstruktur

aus feuerverzinkten Stahlsäulen, Längs- und Querschwertern und Verstrebungen, welche die enormen Kräfte der Tragseile sowie der Umlenkrollen der Zugseile aufnehmen und in die Fundamente ableiten müssen. Der Zugang der Skifahrer zum Einstiegsniveau erfolgt über die Gitterrostaußentreppe bzw. über den verglasten Aufzug im Treppenaug zum verglasten geschlossenen Warteraum, in dem auch der Umstieg von der Tal- zur Berggondel bzw. umgekehrt erfolgt. Der Bereich der Umlenkrollen und Seilaufschuhe samt Kabinen ist durch eine Überdachung von Regen und Schnee geschützt und erleichtert auch die notwendigen Wartungen. Die ausragenden Außenpodeste hingegen sind nicht überdacht, da diese ausschließlich zum Umsteigen dienen. Die Podest- und Treppengeländer sowie der Aufzug sind transparent mit VSG ausgeführt, um die „technische Struktur“ nicht noch mehr zu überladen.

(Text: Architekturbüro Stecher)

1 Grundriss

2 Ansicht

Foto: Büro Kurt Stecher

**PROJEKT****Bauherr** Seilbahnen Sulden G.m.b.H.**Planung und Bauleitung architektonischer Teil**

Arch. Kurt Stecher

**Planung, Bauleitung Seilbahnanlage und Elektroplanung**

Doppelmayr Italia G.m.b.H.

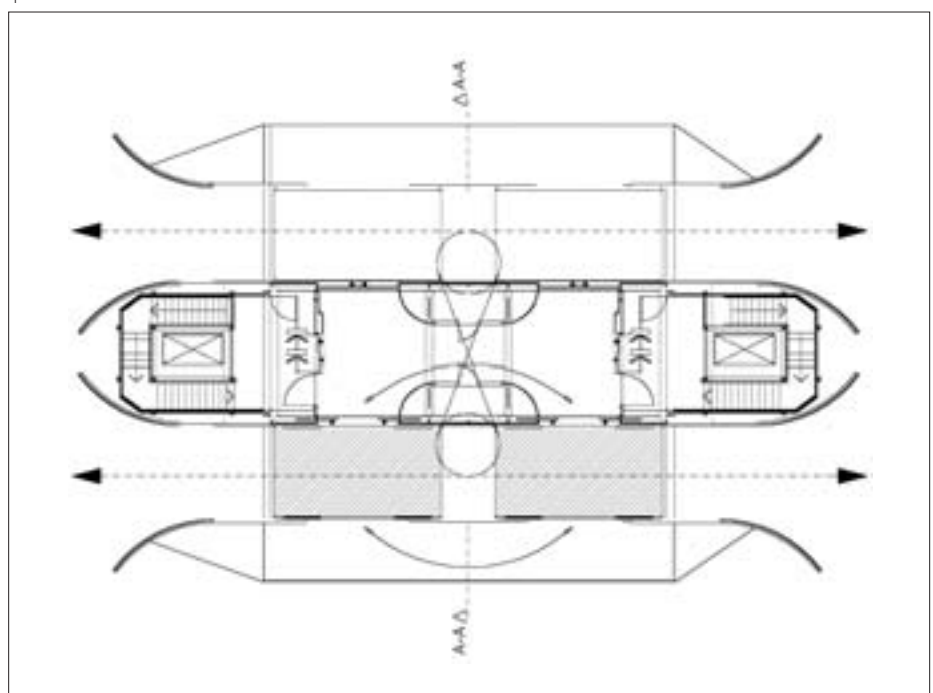
**Statik und Sicherheitskoordination** Ingenieurbüro Holzner**AUSFÜHRUNG****Erdarbeiten** Seilbahnen Sulden G.m.b.H.**Bauunternehmen** Alpintec**Metallbau und Elektriker** Doppelmayr Italia G.m.b.H.**Schlosser, Fenster und Türen** Metallbau Glurns G.m.b.H.**Aufzug** Lenzi AG**Autom. Türen**

Wunderer Markus

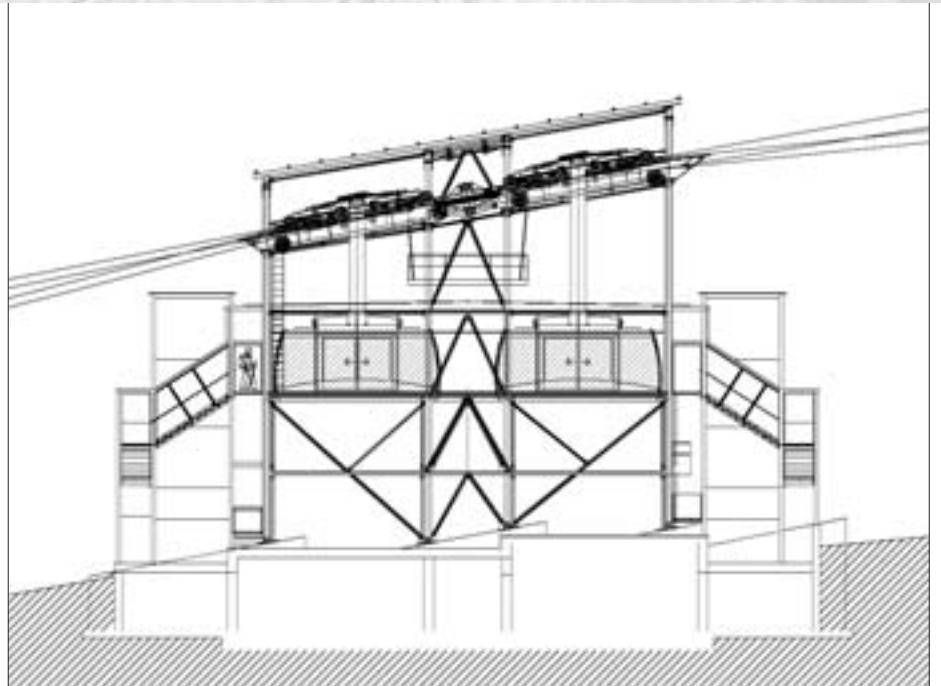
**BAUSTELLE****Bauzeit** 5 Monate**Überbaute Fläche** 170 m<sup>2</sup>**Unterird. Kubatur** 550 m<sup>3</sup>**Urbanist. Kubatur** 390 m<sup>3</sup>**Art der Baukonstruktion**

Feuerverzinkte Stahlkonstruktion; verglaste Alufassadenelemente; Treppenverzinkte Stahlkonstruktion; Geländer verzinkte Stahlstruktur mit VSG

1





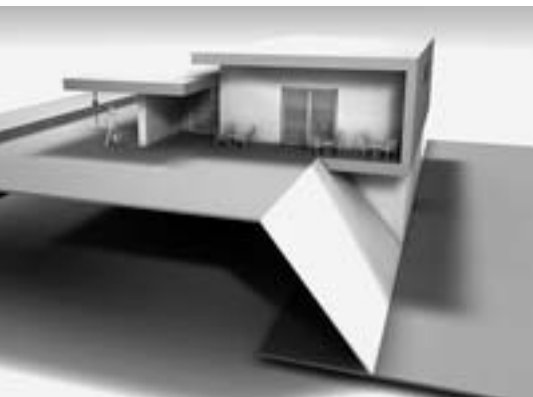


Alexander Zoeggeler

# Plaus – la stazioncina “fuori dai binari”

La prima idea di fare un collegamento su rotaia che passava per la Val Venosta era del 1830, si voleva trovare la via più breve per “collegare” l’Inghilterra all’India passando per il Passo Resia. Solo nel 1906, il 1° luglio, dopo due anni e mezzo di lavori fu inaugurata la tratta Venostana, che diede alla valle la possibilità di espandersi sia in campo turistico, con gli innumerevoli alberghi che furono costruiti all’epoca, che in campo economico: finalmente il trasporto del marmo di Lasa era divenuto più semplice. Durante la 1ª Guerra mondiale la rotaia era utilizzata per il trasferimento al fronte di armi, munizioni e soldati. Nel 1918 la tratta passò alle ferrovie dello stato e si cercò di estenderla, ma la 2ª Guerra mondiale stoppò i lavori che non furono poi più ripresi. Fino all’anno 1991 vi era ancora una corsa settimanale a locomotiva a vapore che collegava Merano a Laces, ma nel giugno dello stesso anno venne soppressa. Nel 2000 iniziarono i lavori per il ripristino del “trenino” e furono progettate e realizzate tutte le stazioni nei vari paesi della Val Venosta. Quasi tutte le stazioni ferroviarie, in realtà si tratta di pensiline: tettoie con panchine e macchinette automatiche per biglietti ferroviari, sono state realizzate dall’architetto Walter Dietl. Per l’intervento di Plaus ci si era invece rivolti allo studio D3 di Bolzano (arch. Kathrin Gruber e arch. Richard Veneri), che in precedenza aveva avuto l’incarico di progettare uno spazio per un circolo giovanile al posto del vecchio edificio ferroviario. Il linguaggio usato dallo studio D3 si differenzia dalle restanti pensiline, riprende una sorta di *Leitmotiv*, sia per quanto riguarda i materiali, che per quanto riguarda le tecniche di utilizzo e lo stile, adottati sempre dallo stesso studio in altre loro opere in paese (Info-stand e la piazza della chiesa). La questione aveva creato non poche polemiche nei confronti dei D3, che con il loro progetto non rispettavano il linguaggio comune delle pensiline. Per fortuna, con il totale

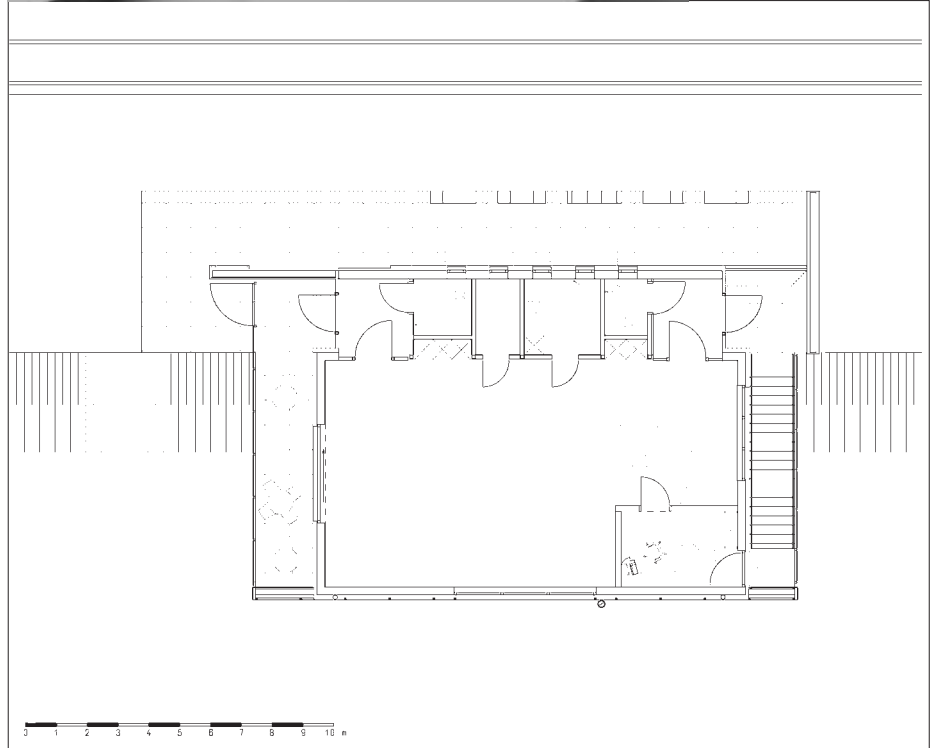
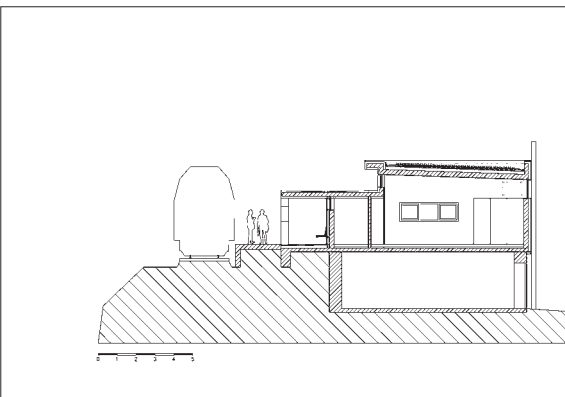
appoggio del comune, sono riusciti comunque a far valere la loro proposta e a portare a termine il loro progetto. L’edificio preesistente viene abbattuto fino al livello dei binari, dando la possibilità ai progettisti di creare un doppio affaccio con il nuovo edificio collocato sul solaio preesistente. Due telai ad “L” in cemento armato segmentano l’edificio e lo presentano come due fabbricati distinti. Il primo, verso i binari, funge da pensilina ed è caratterizzato dalla scritta “PLAUS” a lettere cubitali alte un piano intero. La parete interna è invece rivestita in larice: listellini stretti orizzontali che si mutano in panchine. Nel secondo, la parte sul retro, viene creato uno spazio adibito a circolo giovanile. Il piano inferiore è stato ristrutturato e vi sono alloggiati cantine, vani tecnici e depositi. L’intervento, a mio avviso molto interessante e forse anche divertente, è riuscito probabilmente anche grazie a quest’idea di creare una sorta di distacco e di zona filtro tra i binari e la “sala d’aspetto” con la scritta “PLAUS” – che, fortunatamente, come dice l’architetto Veneri, era abbastanza corta per permettere questo gioco, e non aveva problemi di bilinguismo.



1 Sezione

2 Pianta

Foto Richard Veneri



Alberta Schiefer

## Design

## Die bewegte Architektur

Vor einiger Zeit blätterte ich mit großem Vergnügen durch meine Marie Claire. Die Enthüllung! Das Geheimnis ist gelüftet, was ich mit meiner wertvollen Freizeit anfangen. Ich gebe es offen zu, vielleicht zur Empörung anderer, dass gerade solch schwache Momente Augenblicke höchster Inspiration sein können. Nach den ersten zehn Seiten gut platzierter Werbemaschinerie kann man, jeweils auf der linken Seite des Heftes positioniert, ein oder zwei kurze Artikel über wissenswertes Neues im Bereich Architektur finden. In diesen flott dahin geschriebenen paar Zeilen fand ich den zündenden Funken für den nun folgenden Artikel über das flexible Wesen der Architektur.

Heutzutage lautet der Wunsch des modernen Häuslebauers: Ich möchte meine eigenen vier Wände, mit Blick aufs Meer, keine lästigen Nachbarn, und mein Budget ist limitiert. Die Lösung präsentiert sich in montagetfertigen Lofts oder als in Rekordzeit gefertigten kleinen Villen, welche ausgehend von einem Baupaket basierend auf der Aneinanderreihung von Fertigteilen und mit Hilfe einer Montageanleitung errichtet werden. Wo auch immer das Traumhaus seinen endgültigen Platz finden soll, den Wünschen sind keine Grenzen gesetzt. Die neue Generation von Haus ist praktisch, handlich, positionierbar je nach Bedarf. Dieser Meinung ist auch eine junge Gruppe von lateinamerikanischen Architekten mit dem sonderbaren Namen UR01.ORG, welche sich mit ihrem Prototypen M7 den Traum vom perfekten Haus aus Fertigteilen erfüllten. Die einzelnen Holztafeln sowie alle für die Montage nötigen Konstruktionselemente können in jedem herkömmlichen Baumarkt erworben werden. Die grafische Darstellung der Einzelteile von UR01.ORG ist in erster Linie die Anleitung für die Montage, welche an den zuständigen Tischler auf Anfrage weitergeleitet wird. Die unterschiedlichen Module bieten schier unendliche Kombinationsmöglichkeiten, und durch die möglichen Wiederholungen ein und derselben Tafel ergibt sich eine neue Logik des Rollentausches der Bauelemente.

Somit können Teile sowohl Wand-, Decken- oder Bodenelemente sein und ermöglichen so eine starke Wahrnehmung der Kohärenz der Innenräume. Es gibt also keine Trennung zwischen Einrichtungselementen und tektonischer Konstruktion, da die Position und Form von tragenden Elementen unweigerlich bestimmt, ob dabei im Innenraum eine Sitzgelegenheit oder ein Regal entsteht. Banale Zwischenfrage: Ist gute Architektur also zwangsläufig einzig und alleine an das Werk eines Architekten gebunden?

Das Sinnbild des Nomadentums scheint sich wie ein roter Faden durch die neue Bausituation zu ziehen. Besonderer Beliebtheit erfreut sich heutzutage der Gebrauch vom „Haus auf Rädern“. In den großen Metropolen werden auf unzähligen Dächern containerartige Lofts positioniert. In einer einmaligen Anfahrt wird der Zubau termingerecht und ohne die lästigen, nie enden wollenden Bauarbeiten geliefert. Für die einen bedeutet dies die Erweiterung der eigenen bereits zu eng gewordenen Wohnung, für die anderen die Erfüllung des Wunsches nach einer Zweitwohnung. So mancher kreiert daraus auch eine individuelle Lösung für seinen Arbeitsplatz. Was will man mehr? Einen eigenen Raum zum sich verwirklichen mit großzügigen Fensterflächen und ein Office, welches nicht jeder hat. Mögen auch böse Zungen diese Arten von Nomadenhäusern als simple und primitive Behausungen beschimpfen, so haben sie auch Recht. Aber das Wort „simple“ verbindet sich mit dem Begriff der Einfachheit und dem Genialen und das Primitive mit dem Essenziellen. Denn in einer mit unzähligen von Häusern zugestrandeten Großstadt findet der kleine, private Bauherr den nötigen Freiraum fast ausschließlich nur mehr hoch oben über den Dächern. Doch diese Plätze, so wie es scheint, bleiben nicht lange unentdeckt. Die neue Form des Landscape Design reißt sich den noch verbliebenen Platz nahe der Sonne unter den Nagel zur Wiedergewinnung von grünen Zonen. Doch dies ist Stoff für einen anderen Artikel. Es lässt euch alle herzlich grüßen.



1-2





3



4

Luigi Scolari

Rezenion  
Recensione

## Architektur/Rezepte

L'associazione gokart.kunstabüro insieme alla scuola professionale provinciale alberghiera ed alimentare hanno promosso un invitante incontro dal titolo Architektur/Rezepte. Sapientemente sono stati approntati gli ingredienti per un dibattito sul tema dell'ospitalità, del turismo, della gastronomia. Si è sottolineato ancora una volta di più, come l'architettura sia una componente indispensabile per promuovere il turismo e creare un'atmosfera di accoglienza a misura d'uomo. Gli ospiti intervenuti, si sono succeduti in ordine di portata, come si conviene alla buona tavola. Per gokart.kunstabüro, Benno Barth ha servito il sostanzioso antipasto di Benedikt Loderer, fondatore e redattore della rivista di architettura Hochparterre di Zurigo, che vi riportiamo integralmente nella prima edizione dell'allegato di turrisbabel. Con pungente ironia e raffinata intelligenza Loderer ha raccontato i malintesi da cui trae origine la falsa interpretazione sul nostro ambiente o paesaggio. Con quattordici assunti sistematici, alcuni da correggere e proposti provocatoriamente, altri da adottare a principio di verità, egli circoscrive il campo di indagine e propone la ricetta per comprendere la natura ed il paesaggio, il nostro ambiente in termini corretti. Riporto i quattordici assunti in modo didascalico, perché vi involino alla lettura del suo testo ed ispirino conseguenti meditazioni:

- 1) La costruzione sia armoniosa, fedele al contesto locale ed al paesaggio;
- 2) Il paesaggio è caritatevole, genuino e buono;
- 3) La tradizione è un metodo, non una visione;
- 4) L'etichetta 'autentico' nasconde sempre un inganno;
- 5) La povertà è la condizione economica naturale delle popolazioni di montagna;
- 6) Il turismo è sempre colonizzazione;
- 7) La tradizione è morta;
- 8) La costruzione sia complessa, legata al contesto ed innovativa;
- 9) La costruzione sia decorativa, ricca di sentimento e rassicurante;
- 10) Chi non è povero in montagna vive da cittadino;
- 11) Le alpi sono un sistema per lo sport;
- 12) La natura si paga con la rinuncia;
- 13) Imparate meglio il decoro!;
- 14) Date una nuova misura alle

vostre Stübele! "Kargisch" e "Dekoro" sono i linguaggi antitetici con cui i sostenitori di due visioni agli antipodi esprimono il loro modo di interpretare l'ambiente. Turrisbabel ha trattato questi argomenti nel numero 59 dedicato al Turismo.

Loderer, nel piccolo saggio allegato a questa edizione, è riuscito a riassumere le problematiche insite nella "turistizzazione" forzata delle alpi e quali saranno i suoi epiloghi: urbanizzazione delle montagne – trasformazione del paesaggio in infrastruttura sportiva – superdecoro.

L'architetto Philip Lutz ha guarnito questa introduzione con le immagini di alcuni alberghi/Gasthäuser a conduzione familiare, i cui progetti di chiara impronta contemporanea dialogano con l'esistente. Si tratta di nuovi edifici o di ampliamenti, attenti ad interpretare la tradizione tecnico-costruttiva e tipologica locale in modo innovativo. Questi piccoli interventi si integrano nel contesto e garantiscono il fiorire dell'economia locale, ovviando a strutture imprenditoriali di più grande dimensione, che spesso alterano il precario equilibrio economico e sono di forte impatto ambientale (rifugio sciistico Schneggarei, Lech, progetto con Allmeinde Architecture – Ampliamento Landhotel Martinsmühle presso Lindau (26 stanze) – Gasthaus Schiffl presso Dornbirn). Johanna Fink dello storico ristorante Fink di Bolzano e gerente dell'albergo Briol a Tre Ciese di Barbiano ha testimoniato della sua esperienza ed esposto la saga familiare da cui trae origine il piccolo albergo Briol. La "leggenda" narra che una madre accorta avesse disposto per la nascita di ogni figlio l'acquisto di un terreno, su cui costruire una casa, da gestire secondo ferree regole in difesa di qualsiasi tipo di alienazione o divisione della proprietà. Su uno di questi terreni affacciati alla Val d'Isarco viene eretto nel 1928 dall'architetto Hubert Lanzinger un piccolo rifugio modernista, un edificio a tre piani inserito in un pendio, dagli interni semplici e schietti. Oggi il rifugio è diventato meta di un turismo di nicchia, amante della pace e dell'isolamento, tra cui si contano nomi noti agli architetti,

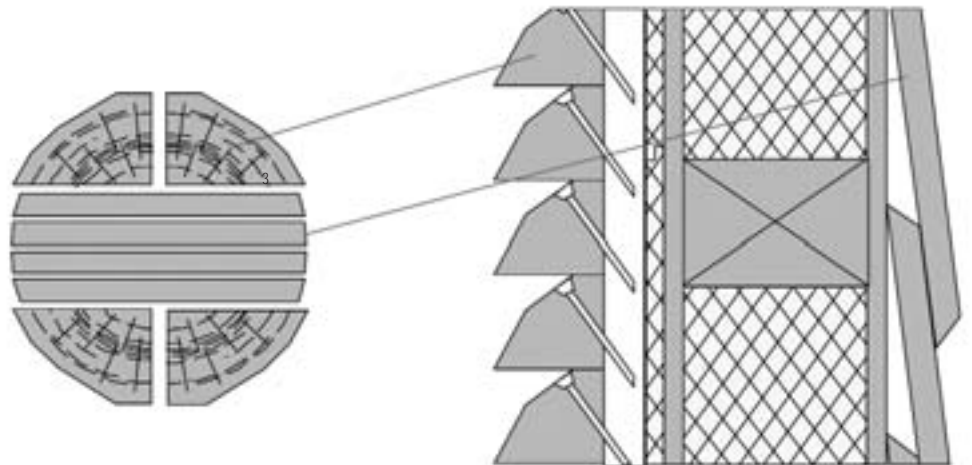
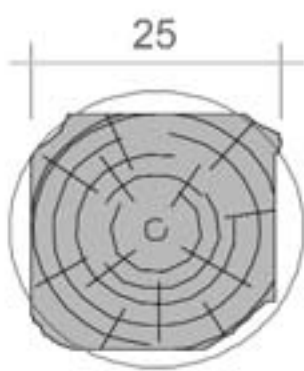
1 Rifugio a Lech, facciata (Arch. P. Lutz + Allmeinde Architecture);

2 Dettaglio facciata



2

1







3



4

come Von Gerkan, e Peter Zumthor, che dopo anni di ospitalità presso la famiglia Fink ha accettato di progettare una piccola dependance per Briol. Questo curioso intervento dimostra come lontano da strategie di marketing rivolte a selezionare clientela con campagne pubblicitarie, proprio l'isolamento e la riservatezza diventano valori da tutelare e salvaguardare. Speriamo di verificare presto su queste pagine se l'ampliamento previsto riuscirà a conservare la pace di questo luogo ameno. "Facile da digerire" è stata la proiezione di immagini, proposte dall'artista Manfred Mayr. Nella carrellata si godeva ironicamente

5

te dell'interpretazione personale data dall'artista a situazioni ambientali in cui oggetti di uso quotidiano, allestimenti e materiali suggerivano un senso di ospitalità. Gerald Matt, direttore della Kunsthalle di Vienna ha proiettato la nostra immaginazione nell'atmosfera vissuta delle lobby. Come un flaneur ci ha accompagnato attraverso la letteratura romanzata sugli alberghi e condito queste visioni letterarie con immagini cinematografiche ad effetto. Wolfram Siebeck, critico e gourmet, rappresentante di una cultura slow, ha riportato le sue personali esperienze tragicomiche sugli effetti della modernizzazione negli allestimenti e servizi alberghieri.

I cambiamenti avvenuti nel mondo della ristorazione e della ricezione alberghiera non sembrano migliorativi, il consumo di massa ha scontato una riduzione generale della qualità dell'offerta ed il mondo di riferimento diventa sempre più quello del supermercato e del fast food. Eccessivo comfort e benessere ci hanno ottuso i sensi. Dalla sua posizione di gourmet Siebeck conclude affermando che ormai "non ci manca più nulla, alla peggio, ci manca solo il gusto." (!) Ma a soddisfare il palato dei convenuti ci hanno pensato gli studenti della scuola di gastronomia Emma Hellenstainer, e di architettura... si parlerà un'altra volta!



3 – 4 Ampliamento  
Landhotel Martinsmühle,  
presso Lindau  
5 Gasthaus Schiffl  
presso Dornbirn



Alberto Vignolo

## Il Giornale dell'Architettura



Arrivato al quinto anno di vita, «Il Giornale dell'Architettura», mensile pubblicato da Allemandi di Torino, si inserisce stabilmente e con chiarezza nell'affollato mercato delle riviste di settore. Formato tabloid da quotidiano d'assalto, carta leggera ma ricercata, una quarantina di pagine per tre euro e cinquanta: questi i dati salienti, basati sulla formula de «Il Giornale dell'Arte», cavallo di battaglia della casa editrice, che viene riaffermata puntando sull'originalità, la completezza dell'informazione e l'autorevolezza degli interventi. Rifuggendo da un'idea dell'architettura come pura immagine, il Giornale si pone, a partire dal proprio appellativo, come un preciso strumento informativo, incentrato su di una ricca mole di notizie, segnalazioni e commenti. Siamo dunque lontani dall'ennesima rivista patinata, come quelle che occhieggiano suadentemente nelle edicole o nelle librerie, come pure dalla visione incentrata sul culto delle personalità che compare con sempre maggiore insistenza tra newsmagazine e settimanali per casalinghe evolute. Nessuna ricetta d'arredo, né consigli per gli acquisti salottieri, dunque. Si tratta indubbiamente di uno strumento per addetti ai lavori, fetta di mercato peraltro ricca e consistente di per sé. La scansione tematica di ogni numero comprende un argomento del mese, approfondito con inchieste e interviste, e una suddivisione per rubriche che analizzano in maniera esauriente l'universo dell'architettura. Troviamo così le pagine sul mondo delle professioni, sulla formazione – grande è l'attenzione riservata alle università –, sul quadro legislativo e sui concorsi, con una cronaca a livello europeo tra risultati, resoconti e strascichi polemici vari. Le pagine su materiali e tecnologia approfondiscono gli aspetti produttivi e di cantiere, mentre quelle sul restauro propongono uno sguardo attento al dibattito critico e agli interventi nel settore. Seguono le pagine sui musei, vera e propria tipologia di culto, e quelle su città e territorio, infrastrutture e sul paesaggio, che coprono le differenti scale del fenomeno architettonico. Più canoniche le rubriche dedicate a libri

e riviste e alle mostre, mentre assai originale è quella dedicata all'informatica, che tiene aggiornati sulle novità degli ormai ineludibili strumenti operativi dello studio professionale. Con una sorta di relativa autonomia, chiude la sequenza delle pagine il Giornale del Design, che ripropone una scansione più serrata di argomenti relativi al disegno dei prodotti industriali. In occasione di eventi particolari vengono inoltre pubblicati degli allegati monografici, come quelli su Torino Olimpica, Barcellona, Salone del Restauro ecc. La centralità del progetto, segmentato tematicamente nelle varie rubriche, viene simbolicamente ricomposta nel doppio paginone centrale, con un'unica realizzazione per ogni mese, presentata in maniera sintetica ma efficace. Da notare infine le segnalazioni del mese, piccoli box su progetti in pillole basati sull'autosegnalazione degli autori. Si tratta di architetture anonime, nel senso di non ancora note, ma "notevoli" per qualità riposte, che vogliono così proporre uno sguardo necessariamente sommario ma originale e aggiornato che esca dal novero dei soliti progetti "da rivista", alla ricerca di una qualità diffusa del fare architettonico. La sostanza critica e metodologica del Giornale si dipana così, attraverso l'impaginato fitto e la titolazione incisiva, con articoli dalla misura equilibrata, frutto di numerosi contributi qualificati e di uno staff redazionale incentrato sulla figura del direttore Carlo Olmo, assistito da Bruno Pedretti e – fino a inizio del 2006 – dal vicedirettore Pierre-Alain Croset, ricomponendo di fatto un gruppo di lavoro maturato nella «Casabella» diretta da Gregotti negli anni ottanta e novanta. «Il Giornale dell'Architettura» è dunque un utilissimo strumento per chi fa dell'architettura la propria passione, professione o un semplice interesse. Non resta che augurarsi che il suo aspetto familiare riesca ad avvicinare i più a una informazione precisa e a una sempre maggiore consapevolezza degli spazi della propria esistenza: ma intanto, riserviamoci il privilegio di leggerlo e di consigliarlo ai buoni amici.

Oswald Zoeggeler

## Nachruf In memoria

Die Stiftung der Kammer der Architekten widmet dem verstorbenen Arch. Karl Spitaler in den Vitrinen des Ausstellungsraums in der Rosministraße 48 in Bozen eine Auswahl von Fotoaufnahmen seiner architektonischen Werke. Die Bilder stammen vom Fotografen René Riller. / La Fondazione dell'Ordine degli Architetti dedica un omaggio allo scomparso arch. Karl Spitaler con una selezione delle sue architetture ad opera del fotografo Renè Riller. Le immagini sono esposte nelle vetrine della nostra galleria temporanea di via Rosmini 48 a Bolzano.

1



Die Stiftung dankt der Familie Spitaler für die Schenkung der umfangreichen Sammlung von architektonischen Texten. In der Bibliothek der Stiftung wurde eine eigene Sammlung eingerichtet, welche Karl Spitaler gewidmet ist. / La Fondazione ringrazia la famiglia Spitaler per la donazione della sua cospicua raccolta di testi di architettura. La biblioteca della Fondazione ha così istituito il fondo intitolato a Karl Spitaler.

1 Rosministraße 48  
(Foto: Ludwig Thalheimer)  
2 Trattla, Freizeiteinrichtung, Martelltal  
(Foto: René Riller)

# Hommage an Karl Spitaler

Karl Spitaler war mit Leib und Seele Architekt. Architektur war für ihn nicht ein Geschäft oder eine Arbeit, die man macht, um sich das Leben zu verdienen, sie war für ihn eine Mission, eine schicksalhafte Lebensaufgabe, die, wenn schon nicht die Welt, so zumindest kleine Stücke davon verbessern könnte. Er glaubte daran und kämpfte dafür wie nur wenige. Wenn er in seiner zurückhaltenden, eleganten Art darüber sprach, konnte man die schwer gebändigten Leidenschaften dahinter heraushören. Ich glau-

be, dass ihm die Architektur das Leben mit Freuden und Leiden füllte. Denn, wie nur wenige, war er Architekt aus Leib und Seele. Wenn man seine Arbeiten durchsieht, ist es auffallend, dass die persönliche Handschrift und die persönliche Architektursprache auf ein Minimum reduziert sind und dass die einzelnen Projekte sehr unterschiedlich aussehen, weil er bei jedem Projekt der Problemstellung auf den Grund gehen wollte und für die jeweilige Lösung die passenden Formen, Materialien und den Stil wählte.

2



# Volete essere aggiornati sull'architettura in Alto Adige? Abbonarsi a turrisbabel conviene!

## In turrisbabel erfahren Sie das Neueste über Architektur in Südtirol! Mit einem Abonnement sind Sie stets auf dem Laufenden!



### turrisbabel

Sì, desidero abbonarmi a 4 numeri di turrisbabel al prezzo di euro 26,00.\*  
Ja, ich abonniere 4 Ausgaben von turrisbabel zum Preis von 26,00 Euro.\*

\_\_\_\_\_  
Firma / Unterschrift

Si prega di spedire la rivista al mio indirizzo (vedi retro) / Bitte senden Sie die Zeitschrift an mich (Anschrift siehe Rückseite).

Sottoscrivo l'abbonamento a favore del seguente destinatario / Bitte senden Sie die Zeitschrift nicht an mich, sondern an folgende Anschrift:

\_\_\_\_\_  
Nome / Vorname

\_\_\_\_\_  
Cognome / Nachname

\_\_\_\_\_  
Indirizzo / Adresse

\_\_\_\_\_  
C.A.P. / PLZ

\_\_\_\_\_  
Città / Stadt

\* Für Auslandsabonnements (36,00 Euro) kontaktieren Sie bitte die Stiftung der Architektenkammer / Per abbonamenti all'estero (euro 36,00) si prega di voler contattare la Fondazione dell'Ordine degli Architetti: T +39 0471 971741, F +39 0471 974546, architettibolzano@awn.it

Con la comunicazione dei miei dati esprimo il consenso al loro trattamento secondo le finalità e le modalità illustrate nell'informativa ai sensi della legge 196/2003. / Mit der Mitteilung meiner persönlichen Daten erlaube ich deren Verwendung zu den Zwecken und im Sinne des Informationsblattes im Sinne des gesetzvertretenden Dekretes 196/2003.

Acconsento alla comunicazione dei miei dati ed al loro successivo uso ai suddetti soggetti terzi secondo quanto specificato nell'informativa ai sensi della legge 196/2003. / Ich willige ein, dass meine persönlichen Daten und deren weitere Verarbeitung auch an Dritte übermittelt werden können, sofern sie den Gruppen von Personen angehören, die in dem Informationsblatt im Sinne des gesetzvertretenden Dekretes 196/2003 angeführt worden sind.

Sì / Ja  No / Nein

**Informativa ai sensi della legge 196/2003** I Suoi dati saranno trattati dalla Fondazione dell'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della provincia di Bolzano, nonché dalle società con essa in rapporto di controllo e collegamento ai sensi dell'art. 2359 c.c., titolari del trattamento per dare corso alla Sua richiesta di abbonamento. A tale scopo è indispensabile il conferimento dei dati anagrafici. Previo Suo consenso tutti i dati conferiti potranno essere trattati dalle medesime titolari anche per effettuare procedure statistiche di analisi, per l'invio di altre offerte e proposte commerciali e indagini di mercato. Essi potranno essere altresì comunicati ad altre aziende operanti nei settori editoriale, largo consumo e distribuzione, dei servizi, ad organizzazioni umanitarie e benefiche, le quali potranno adoperarli per le medesime finalità sopra illustrate. L'elenco aggiornato delle aziende a cui saranno comunicati i Suoi dati e dei responsabili potrà immediatamente essere richiesto al numero 0471-971741. Titolare del trattamento è il Presidente della Fondazione dell'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della provincia di Bolzano. Lei può in ogni momento e gratuitamente esercitare i diritti previsti dall'art. 7 del D.Leg. 196/2003 – e cioè conoscere quali dei Suoi dati vengono trattati, farli integrare, modificare o cancellare per violazione di legge, o opporsi al loro trattamento – scrivendo alla Fondazione dell'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della provincia di Bolzano, via Cassa di Risparmio 15, I-39100 Bolzano.

**Informationsblatt im Sinne des gesetzvertretenden Dekretes 196/2003** Ihre persönlichen Daten werden von der Stiftung der Kammer der Architekten, Raumplaner, Landschaftsplaner und Denkmalpfleger der Autonomen Provinz Bozen sowie von den mit ihr in einem Kontrollverhältnis und im Sinne des Artikels 2359 c.c. in Verbindung stehenden Gesellschaften verarbeitet, in ihrer Eigenschaft als „Berechtigte“ (titolari) dieser Datenverarbeitung für die Ausführung Ihrer Abbonementsbestellung. Zu diesem Zweck ist die Mitteilung der persönlichen Daten erforderlich. Ihre Einwilligung vorausgesetzt, können alle mitgeteilten Daten von denselben „Berechtigten“ auch für die statistischen Analysenverfahren, die Zusendung von weiteren Angeboten und Produkten sowie für Marktforschungen verarbeitet werden. Diese Daten können auch an andere Unternehmen, die in den Bereichen des Verlagwesens auf breiter Konsum- und Verteilungsbasis und der Dienstleistungen tätig sind, sowie an humanitäre und Spendenorganisationen weitergeleitet werden, welche sie zu den gleichen oben angeführten Zwecken verwenden können. Die aktualisierte Aufstellung der Unternehmen und der Verantwortlichen, an die Ihre Daten mitgeteilt werden, kann unmittelbar unter folgender Tel.-Nr. 0471-971741 verlangt werden. Als Berechtigter für die Datenverarbeitung gilt der Präsident der Stiftung der Kammer der Architekten, Raumplaner, Landschaftsplaner und Denkmalpfleger der Autonomen Provinz Bozen. Sie können jederzeit und gebührenfrei Ihre Rechte im Sinne des Art. 7 des gesetzvertretenden Dekretes 196/2003 ausüben, – d.h. Sie sind berechtigt, Auskünfte darüber zu erhalten, welche Ihrer Daten verarbeitet werden; zudem können Sie verlangen, dass die Daten ergänzt und berichtigt werden oder Sie können die Löschung gesetzwidrig verarbeiteter Daten fordern bzw. sich aus berechtigten Gründen der Datenverarbeitung widersetzen –, und zwar durch schriftliche Beantragung an folgende Adresse: Stiftung der Kammer der Architekten, Raumplaner, Landschaftsplaner und Denkmalpfleger der Autonomen Provinz Bozen, Sparkassenstraße 15, I-39100 Bozen.



**Indirizzo di colui che sottoscrive l'abbonamento /  
Anschrift des Abonnenten**

Le modalità di pagamento verranno comunicate a cura di turrisbabel /  
Die Zahlungsmodalitäten werden von turrisbabel mitgeteilt.

\_\_\_\_\_  
Nome / Vorname

\_\_\_\_\_  
Cognome / Nachname

\_\_\_\_\_  
Indirizzo / Adresse

\_\_\_\_\_  
C.A.P. / PLZ                      Città / Stadt

\_\_\_\_\_  
Tel

\_\_\_\_\_  
Fax

\_\_\_\_\_  
E-mail

NON AFFRANCARE  
NICHT FRANKIEREN  
Affrancatura  
a carico del destina-  
tario da addebitarsi  
sul conto di credito  
n° 30052484-003  
presso l'Ufficio Postale  
di 39100 Bolzano CPO  
(Aut. 591 Poste Italiane  
SpA - Bolzano)



turrisbabel

Fondazione dell'Ordine degli Architetti,  
Pianificatori, Paesaggisti, Conservatori  
della Provincia Autonoma di Bolzano

15 via Cassa di Risparmio  
I — 39100 Bolzano

Da adesso turrisbabel è disponibile anche  
nelle seguenti librerie:

Ab sofort ist turrisbabel auch in folgenden  
Buchhandlungen erhältlich:

**Mardi Gras**

39100 Bozen / Bolzano

A.-Hofer-Straße 4 via A. Hofer

Tel. 0471 301233

**Ko Libri**

39100 Bozen / Bolzano

Raingasse 17 via della Rena

Tel. 0471 978555

**Alte Mühle**

39012 Meran / Merano

Sparkassenstr. 11 A via Cassa di Risparmio

Tel. 0473 274444

**Poetzelberger**

39012 Meran / Merano

Domplatz 1 Piazza Duomo

Tel. 0473 237445