

EINE WEICHENSTELLUNG FÜR DIE STADTPLANUNG BOZENS



Die Gesellschaft „Areal Bozen – ABZ AG“ (in italienischer Sprache „Areale Bolzano – ABZ S.p.A.“) wurde mit Urkunde vom 10.08.2007 in Bozen von den Gesellschaftern Autonome Provinz Bozen und Gemeinde Bozen, welche jeweils zu gleichen Teilen an besagter Gesellschaft beteiligt sind, gegründet.

Satzungsgemäßer Zweck der Gesellschaft ist es, „einen Plan zur Gesamtgestaltung des Bahnhofgeländes von Bozen auszuarbeiten und die entsprechenden operativen und Planungsschritte einzuleiten, die für die städtebauliche Wiedergewinnung und den Erwerb derjenigen Teile des Bahnhofsareals erforderlich sind, die von der „Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.“ abgetreten werden können“, mit dem Zusatz, dass „der Erwerb auch durch Tausch mit zu errichtenden Liegenschaften erfolgen“ kann.

Der Gründung der genannten Gesellschaft ging ein von den vorgenannten öffentlichen Körperschaften (Provinz Bozen und Gemeinde Bozen) und der staatlichen Eisenbahngesellschaft „Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.“ am 28.07.2006 unterzeichnetes Vereinbarungsprotokoll voraus, mit dem die beiden öffentlichen Körperschaften einen ersten Schritt zur Verwirklichung des von der Bevölkerung zum Ausdruck gebrachten Wunsches nach einer Umgestaltung und Neuordnung des Bozner Bahnhofsareals, einer Ausweitung des Bozner Stadtzentrums, ohne Beanspruchung von wertvollem landwirtschaftlichen Grün, bei gleichzeitiger Erneuerung und Neukonzipierung der sich dort befindlichen logistischen Infrastrukturen, setzten. Eine Aufgabe, dessen Weiterverfolgung und Betreuung, wie bereits oben angemerkt, dann der von besagten Körperschaften gegründeten Gesellschaft übertragen wurde.

In diesem Sinne stellt der nun abgeschlossene Ideenwettbewerb einen wichtigen Schritt zur Erreichung der der „Areal Bozen – ABZ AG“ anvertrauten Aufgabe dar. Dieser hatte bekanntlich das Ziel, ein städtebauliches Projekt auf den sich im Eigentum der „Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.“ befindlichen Flächen zu erlangen. Das

Projekt soll als Grundlage der Neugestaltung und Revitalisierung des Bahnhofareals dienen, wobei eben der Bau einer neuen Bahnhofstruktur für den Tausch mit den Bahnhofsarealen der „Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.“ bestimmt sein soll.

Im Einklang mit dem zwischen der Gemeinde Bozen, der Autonomen Provinz Bozen und der „Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.“ abgeschlossenen Vereinbarungsprotokolls musste das städtebauliche Projekt die charakteristischen Angaben eines „gestalterischer Vorentwurfs“ und umsetzbare Lösungsvorschläge dazu beinhalten, und zwar für:

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

Weiters sollte der Wettbewerb aufzeigen:

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

Bis Juni 2010 gingen 138 Teilnahmeanträge ein. Die Bewertungskommission lud davon zehn Büros zum Wettbewerb ein. Im Februar dieses Jahres fand die abschließende Bewertung der neun eingereichten Projekte statt. Zum Siegerprojekt gekürt wurde hierbei jenes des Wiener Architekten Boris Podrecca. Nach Meinung der international besetzten Bewertungskommission unter dem Vorsitz von Architekt Dietmar Eberle vermittelt der Entwurf insgesamt eine schlüssige, den Raumgewinn städtebaulich kontextuell nutzende Gesamtstrategie.

Bahnhofsareal Bozen, Südtirol,

AUSLOBER

Areal Bozen ABZ A.G., Bozen

WETTBEWERBSVERANTWORTLICHER

Arch. H. Wolfgang Piller, Bozen

WETTBEWERBSKOORDINATION UND VORPRÜFUNG

Arch. Luca Dolmetta (LDA Studio), Genova

GEGENSTAND DES WETTBEWERBES

Entwicklung eines städtebaulichen Projektes auf den im Eigentum der Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. sich befindlichen Flächen. Das Projekt soll als Grundlage der Neugestaltung und Revitalisierung des Bahnhofsareals sowie zur Wiedergewinnung des Güterbahnhofes für urbane Funktionen – im Hinblick auf dessen Verlegung in andere Landesteile der Provinz Bozen – dienen. Das Wettbewerbsareal hat eine Fläche von ca. 30 Hektar.

ART DES WETTBEWERBES

Anonymer, nicht offener, internationaler Ideenwettbewerb mit 10 geladenen Teilnehmern. Vorgeschaltet war eine offene, nicht anonyme Vorauswahl mit 138 Bewerbungen.

BEURTEILUNGSKRITERIEN

Machbarkeit der vorgeschlagenen Transport- und Verkehrslösungen

Städtebauliche Qualität und Funktionalität der Anlagen und Strukturen auch in Verbindung mit dem bestehenden Stadtgefüge

Architektonische Qualität der Bauwerke und der öffentlichen Flächen

Umsetzbarkeit und zeitliche Machbarkeit des Entwurfsvorschlages

BETEILIGUNG

9 Projekte

BEWERTUNGSKOMMISSION

Prof. Arch. DI Dietmar Eberle (Vorsitzender), DI Arch. BDA, RIBA Christoph Ingenhoven (stv. Vorsitzender), Prof. Roberto Camagni,

Prof. Arch. Andreas Kipar (nur Vorauswahl), Univ.Prof. DI Dr. Arch. Arnold Klotz, Prof. Arch. Federico Oliva, Dr. Enrico Pentore

Ersatzmitglieder: Ing. Guglielmo Concer, Arch. Josef Putzer (nur 2. Wettbewerbs-Phase)

KOMMISSIONSSITZUNG

Vorauswahl: 2. und 3. Juli 2010; Wettbewerb: 26. November 2010 sowie 4. und 5. Februar 2011

PREISGELDER / SPESENVERGÜTUNGEN

1. Preis: € 100.000,–

2. Preis: € 75.000,–

3. Preis: € 50.000,–

Spesenvergütung für die restlichen Teilnehmer: je € 30.000,–

Italien



Luftbild des Istzustandes, Altstadt – Bahnhofsareal

Jurybegründungen:

Projekt 3/Podrecca – 1. Preis:

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

Der frei werdende Raum zwischen dem alten Bahnhofsgelände und der neuen Bahntrasse wird als städtischer Platz betrachtet, der im Nordosten durch ein öffentliches Gebäude begrenzt wird und großzügige Abgänge in ein flächig organisiertes Untergeschoß vorsieht, von dem aus die darüber liegenden Bahngeleise erschlossen werden und gleichzeitig eine rampenartige Anbindung an das südliche Baufeld schafft. Formal wird diese Unterführung durch ein die neuen Bahntrassen überquerendes Dachtragwerk unterstützt, das zudem die beiden großzügigen Abgänge überdacht. Insgesamt vermittelt das Projekt in seiner räumlichen Disposition mit Ausnahme des südlichen Baufeldes eine schlüssige, den Raumgewinn städtebaulich kontextuell nutzende Gesamtstrategie. Das historische Bahnhofsgelände behält als Teil des neuen Bahnhofs seine funktionale und städtebauliche Bedeutung bei und wird mit

seinen zugeordneten ober- und unterirdischen Flächen zu einem dichten Punkt kommerzieller Nutzung. Die Wirtschaftlichkeit des Projektes überzeugt sowohl aus Sicht der öffentlichen Hand, als auch aus Sicht der ein-zubeziehenden Privatinvestoren.

Projekt 6/Marchi – 2. Preis:

Die Verfasser des Projektes sehen die Aufgabenstellung des Wettbewerbs darin, ein Mobilitätszentrum für den gesamten innerstädtischen Raum von Bozen zu schaffen. Dies schließt die Bestrebungen mit ein, zeitgemäße Architektur im Rahmen einer langfristigen, städtebaulichen Konzeption anzustreben, in Form einer optimalen gestalterischen und funktionalen Anordnung der Gebäudestrukturen und des Freiraums. Von gleicher Bedeutung sind der Dialog und die Beziehung zwischen den Gebäuden und dem öffentlichen Raum, sowie den vernetzten Grünraumstrukturen. Das Ziel sind innovative, zeitgemäße, nachhaltige, umweltorientierte Lösungsvorschläge mit der Absicht, das Stadtviertel Bozner Boden in den urbanen Kontext der Innenstadt einzubinden und die Barrierewirkung der heutigen Bahntrasse aufzuheben.

Eine zentrale Idee des Projektes ist die Achsverlegung der Bahntrasse nach Süden, sowie deren Neuerrichtung in Hochlage, wodurch das gesamte Bahnhofsareal optimal an den Stadtkörper von Bozen angebunden werden kann. Der aufgeständerte neue Bahnhof mit der Unterbringung bahnaffiner Dienstleistung im Erdgeschoß ist mit ausreichend Stiegen und Rolltreppen ausgestattet. Die Verkehrsstation des Bahnhofs Bozen wird durch die Anordnung von Busterminals, Taxistandplätzen, Kiss and Ride Anlagen, sowie durch Parkmög-

lichkeiten zum intermodalen Knoten.

Die nördliche Wohnbebauung entlang der Rittner Straße, die zu einem großzügig begrünten Boulevard ausgestattet werden soll, ist in einer offenen Blockrandverbauung mit bis zu 5 Geschoßen vorgeschlagen. Das im Osten vorgesehene Wohngebiet wird durch „gestaffelte Reihenhäuser“ oder Geschoßwohnungsbauten entwickelt. Im südlichen, eher beschatteten Bereich des Planungsgebietes sind vorwiegend Büros, Gewerbebetriebe, Sport- und Veranstaltungshallen angedacht. Das sehr differenzierte Grünraumsystem nutzt die aufgelassene Trasse der Eisenbahn, wie auch die Trassen zukünftig zu errichtender Straßen in Form von straßenbegleitenden Alleen und Promenaden. Neue, größere Parkanlagen sind vor dem Bahnhof, der Seilbahnstation, sowie in der Mitte des Wohngebietes vorgesehen. In diesem Zusammenhang sei auch auf die Vorschläge verwiesen, wonach für die Neubaugebiete ein ausgeklügeltes Oberflächenwasserkonzept im Grünraumkonzept integriert ist, mit dem Ziel, durch unterirdische, im Schotterkörper angelegte Retentionsbiotope das Oberflächenwasser möglichst lange auf dem Gelände zu halten.

Das Projekt präsentiert dank der umfassenden Bebauung mit weitestgehender Vergabe der Bauarbeiten und Möglichkeiten für den sozialen Wohnungsbau eine ausgeglichene Bilanz für die öffentliche Hand; die private Wirtschaftlichkeit fällt geringer aus.

Projekt 9/Boeri – 3. Preis:

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

Projekt 1/UNStudio:

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

städtebauliche und innere Logik zwar partiell begriffen werden kann, aber gleichzeitig in ihrer volumetrischen Ausdehnung eigenständig und fremdartig bleibt. Parallel dazu entsteht entlang der Rittnerbahnstraße eine potenzielle Bautiefe, die im Anschluss an die bestehende Altstadt primär mit Wohnbauten besetzt ist. Die auch dafür verwendete Architektursprache lässt den Umgang mit dem bestehenden historischen Kontext vermissen. Die zentrale Bedeutung des Projektes liegt in der Konzentration auf das Brückenbauwerk, das durch entsprechende Abgänge die Erschließung der Bahngeleise von oben ermöglicht und gleichzeitig einen Übergang zwischen den durch die Bahn getrennten Stadtteilen herstellt. Insgesamt bleibt das Projekt in der jetzt vorgeschlagenen Form städtebaulich schwer verständlich. Die für die einzelnen Bauteile verwendete Architektursprache unterliegt einer Form von allgemeinem Internationalismus, der dem spezifischen Standort nicht gerecht wird. Optimistisch scheint die wirtschaftlich-finanzielle Beurteilung, die dem Grundstückseigentum eine hohe Aufwertung zuerkennt.

Projekt 2/Cecchetto:

Das Konzept sieht die Beibehaltung der derzeitigen Bahntrasse vor und ist dahingehend vergleichsweise „konventionell“ gehalten, die Autoren erachten eine Verlegung für zu aufwändig. Über den Geleisen schlagen die Entwurfsverfasser den Bau eines großen Dachs aus Stahl und Glas vor. Die Ausgestaltung des „intermodalen Zentrums“ konzipieren die Projektanten als Gelenk zwischen Alt- und Neustadt. Insgesamt sieht der Entwurf eine BGF von 328.000 m² vor.

Der Entwurf setzt stark auf eine Y-förmige Verbindung der beidseitig der bestehenden Bahntrasse gelegenen Bereiche Innenstadt und Bozner Boden. Ein Fußgängerweg soll unter den neuorganisierten Gleisanlagen hindurchführen und ist als zweigeschoßige Ladenzeile unter dem Gelände organisiert. Auf der stadtabgewandten Seite ist ein großer Busbahnhof geplant. Die Autoren sehen dort ein Kongresszentrum mit Hochhaushotel vor. Diese Höhendominante gefährdet den hergebrachten Charakter Bozens.

Das neue Hauptbaugebiet am Bozner Boden ist in Zeilenbauweise mit weiteren (niedrigen) Hochhäusern am südlichen Rand vorgesehen. Als visueller Endpunkt der neuen Fußgänger Verbindung durch den Bozner Boden dient die bestehende alte Halle (Werkstatt der Wagenhebemannschaft). Zur umweltfreundlichen Gestaltung der Gebäude und Freiflächen machen die Autoren konkrete Vorschläge. Insgesamt scheint der Entwurf eher eine Lösung für das Nadelöhr der Bahnquerung zu suchen und nicht zu finden, als eine überzeugende Vision für die städtebauliche Zukunft Bozens. Aus wirtschaftlicher Sicht bietet das Projekt sowohl dem öffentlichen Sektor, als auch den Grundstückseigentümer weitreichende Vorteile.

Projekt 4/Zucchi:

Dieser städtebauliche Vorschlag basiert auf der Verlegung der bestehenden Bahntrasse nach Süden. Der Entwurf schafft dadurch neue stadträumliche Qualitäten, aber vereinzelt auch neue städtebauliche Probleme. Die Verlegung der Trasse ist aufwändig (Abrisse und

Enteignungen/Zukäufe) und sollte durch neue Lagen in gebührender Größe und Güte kompensierbar sein. Dies wird nur teilweise erreicht.

Die derzeitige Bahntrasse wird als Grünstreifen vorgeesehen. Dies scheint – wegen der attraktiven Nähe zur Innenstadt – keine optimale Nutzung dieser wertvollen Flächen zu sein. Die verkehrliche und städtebauliche Anbindung über die zum Grünstreifen gewandelte Trasse hinweg scheint unterentwickelt zu sein. Um genügend Bauflächen vorzusehen, schlagen die Verfasser im Süden ein massives Neubaugebiet vor, das für den kleinen Maßstab von Bozen zu voluminös scheint. Mit den Pultdächern würde dieser neue Cluster die Silhouette Bozens sehr stark prägen. Dieses Viertel ist unvorteilhaft zur Bahn orientiert. Der bestehende Bahnhof wird saniert und zu einem „intermodalen Zentrum“ massiv erweitert. Das große pfeilförmige, gefaltete und perforierte neue Bahnhofsdach und die langen neuen Bahnsteige scheinen in Relation zum kleinen Maßstab der Innenstadt Bozens ebenfalls zu groß auszufallen. Die neuen Bahnsteige sind weiter von der Innenstadt entfernt. „Komplexes“ Projekt, dessen Rentabilität beschränkt wirkt und nicht in allen einbezogenen Aspekten Klarheit schafft.

Projekt 5/Libeskind:

Die Verfasser setzen für die zukünftige Gestalt des Planungsgebietes auf eine zeichenhafte, spiralförmige Großform. Das Projekt sieht von einer großräumigen Verlegung der Bahntrasse ab, das bahnaffine Nutzungsangebot wird mittels einer Bahnhofserweiterung räumlich und funktional trotzdem wesentlich verbessert. Das Mobilitätszentrum – Bahn, Bus, PKW, Fußgänger – sorgt für optimale Umsteigebeziehungen im Fern- und Nahverkehr und dient zur Abdeckung der Parkplatznachfrage.

Bestimmend für den Entwurf ist die Bebauungsstruktur im „Auge der Spirale“. An einem durch eine runde „architektonische Promenade“ begrenzten, öffentlichen Platz für Kultur, Spiel und Sport bestimmen neben einem Museum und einem kleinen Ausstellungspavillon drei ca. 60 m aufragende Hochhäuser in Form kristalliner Glaskörper die Landschaft und die Stadt. Die Wohnbebauung im Osten des Planungsgebietes ist in halboffener Blockrandverbauung vorgeschlagen, die sich jeweils um begrünte Innenhöfe gruppiert. Derselbe städtebauliche Ansatz wurde auch für die Wohnbebauung entlang der Bahntrasse vorgeschlagen.

Die neuen, großen Höfe, der Park – vom Bahnpark bis zu den Hochhäusern – bilden gemeinsam mit den im Straßenraum vorgesehenen Alleen ein zusammenhängendes Grünraumkonzept. Der zentralen Grundidee des Projektes – die spiralförmige Großform – ist das Entwicklungskonzept untergeordnet. Diese Großform ist aber weder über die bauliche Struktur noch aus strukturbildenden, öffentlichen Straßenräumen ablesbar. Die Spirale ist darüber hinaus kein Ergebnis topographischer oder morphologischer Gegebenheiten. Die im Auge der Spirale vorgeschlagenen Hochhäuser lassen in ihrer kristallinen Ausformung architektonische Qualität erkennen, sind jedoch im Kontext zur städtebaulichen Struktur von Bozen einfach deplatziert. Das Projekt präsentiert eine ausgeglichene Bilanz für die öffentliche

Hand und eine nicht sehr attraktive private Rentabilität für potenzielle Investoren.

Projekt 7/Cruz y Ortiz:

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

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

Das interessante Grünanlagenprojekt setzt den Schwerpunkt auf einen großen, rechteckigen Park in der Mitte der neuen Bebauung, die mit Wohngebäuden, Mehrzweck- und Dienstleistungseinrichtungen ausgestattet ist. Die Verbindungssysteme zwischen den zwei Stadtteilen sind nicht sehr effizient und werden nur über kleine, erhöhte Stege und Wege garantiert. Gute Wirtschaftlichkeit des Projekts dank des verbauten Volumens und seiner Schlichtheit.

Projekt 8/KCAP:

Das Projekt versucht die Verbindung zwischen Altstadt und dem neuen Stadtteil am Bozner Boden über eine städtebauliche Achse herzustellen. Ein neuer, großer zentraler Freiraum nimmt Bezug auf den Bahnhofspark. Beide werden mit einem Brückenbauwerk über die Gleisanlage miteinander verbunden. Die Neubebauung an der Nordseite dieser Achse ist auf einem traditionellen Straßenraster in einzelne Baufelder gegliedert, mit einer differenzierten Baukörpergestaltung, die sensibel auf die Maßstäblichkeit der bestehenden Bebauung auf der Altstadtseite eingeht. Der zentrale Freiraum der „Esplanade“ ist halb als Platz, halb als Park ausgebildet. Die klare und doch differenzierte Zuordnung der Freiräume und öffentlichen Gebäude verspricht eine hohe urbane Qualität.

Im Hinblick auf den Eisenbahnverkehr ist die Lösung zurückhaltend. Der Entwurf verbindet in einer kühnen architektonischen Verschränkung das bestehende Bahnhofsgebäude mit dem neuen Brückenbauwerk. Neue verkehrstechnische Anbindungen an die Stadtstruktur erfolgen über Fuß- und Fahrradverbindungen. Der gesamte öffentliche und private Autoverkehr wird jedoch einzig über die bestehenden Straßenunterführungen am Verdiplatz und bei der Rittner Seilbahn angebunden, welche allerdings verkehrstechnisch ungenügend und stadträumlich derart unklar sind, dass sie nicht zur Orientierung in der Stadt und zur Integration des neuen Stadtteils beitragen können. Die bestehende Trasse wird ohne besondere Probleme beibehalten; geplant ist ein Mobilitätszentrum im Süden des heutigen Bahnhofs, der vollkommen erhalten bleibt. Gute wirtschaftliche und finanzielle Bewertung, die Rentabilität des Projekts insgesamt erweist sich aber als relativ begrenzt.

Boris Podrecca Architekten

Wien

1. Preis

Projekt Nr. 3

TEAM:

Architekten:

Boris Podrecca, Wien
 Theo Hotz AG, Zürich
 ABDR Architetti Associati, Rom

Landschaftsplanung:

Atelier Auböck + Kárász, Wien

Verkehrsplanung:

Ingenieurgemeinschaft Prem, Wien

Konsulent:

Matthias Vieider, Bozen

Visualisierung:

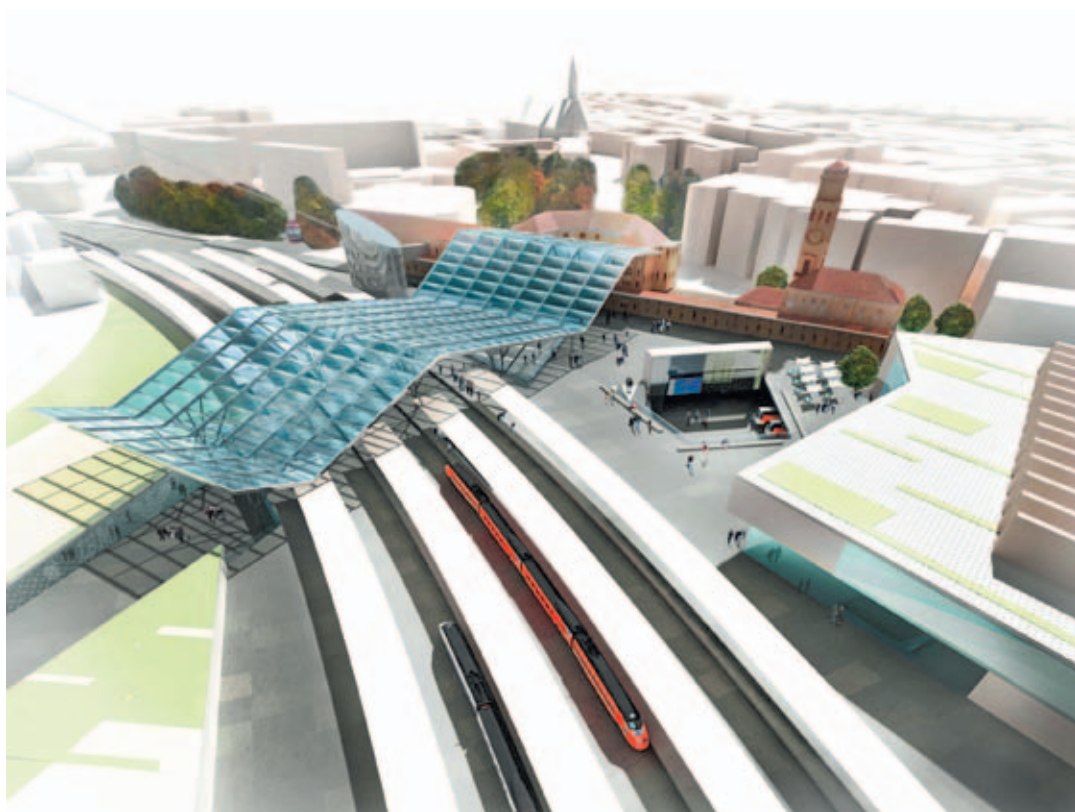
Werner Skvara, Wien

Modellbau:

General Laser, Wien

Mitarbeiter:

N. Pizzutti, D. Calas, I. Bzduchova,
 F. Brenci, J. Markelj, V. Possenti,
 J. Bergeron, T. Hotz, R. Surbeck, R. Ott,
 T. Haeberlin, A. Ciocci, R. Simeone,
 T. Berretta, O. Argentini,



PTFE-Gewebeüberdachung



Polyfunktionales Zentrum



Wohnstraße

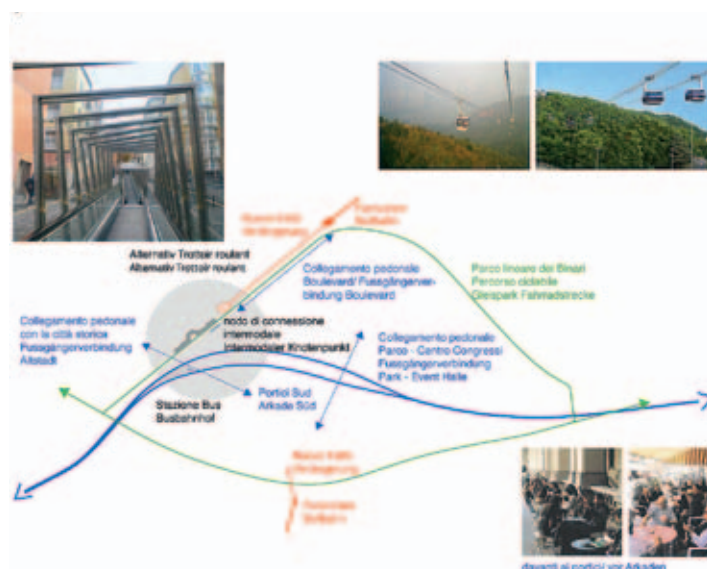


Bologna

Projekt Nr. 6

Ingenieurbüro Hausladen GmbH

C. Benedetti



Stefano Boeri Architetti

Mailand

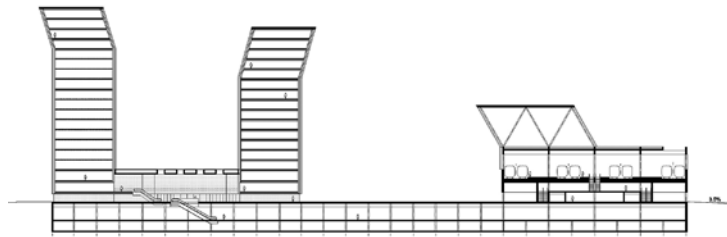
3. Preis

Projekt Nr. 9

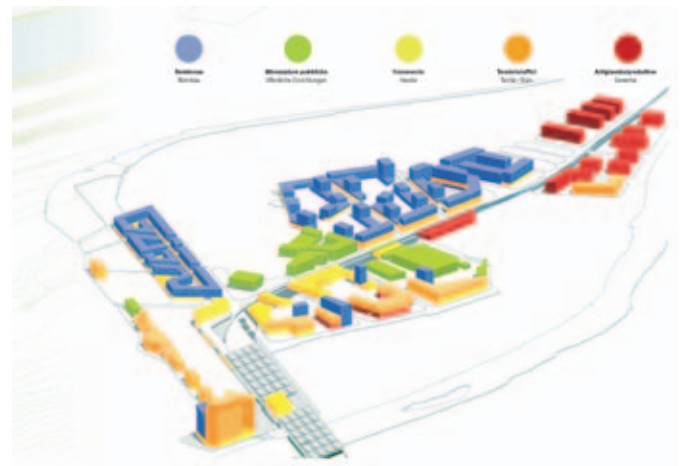
Gruppenleiter:
Stefano Boeri Architetti (Italien)

Gruppenmitglieder:
Batlle I Roig Arquitectes
R. Burdett
M. Kaiser
S. Recalcati
P. Plattner
M. Torresi
E. Mezzanotte
M. Molon

Berater-Mitarbeiter:
G. Dichgans



Schnitt



UNStudio Van Berkel

Amsterdam

Projekt Nr. 1

Gruppenleiter:
UNStudio Van Berkel (Niederlande)

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

Berater-Mitarbeiter:
Studio Associato Yellow Office
G. Damiani



Längsschnitt



Cecchetto&Associati

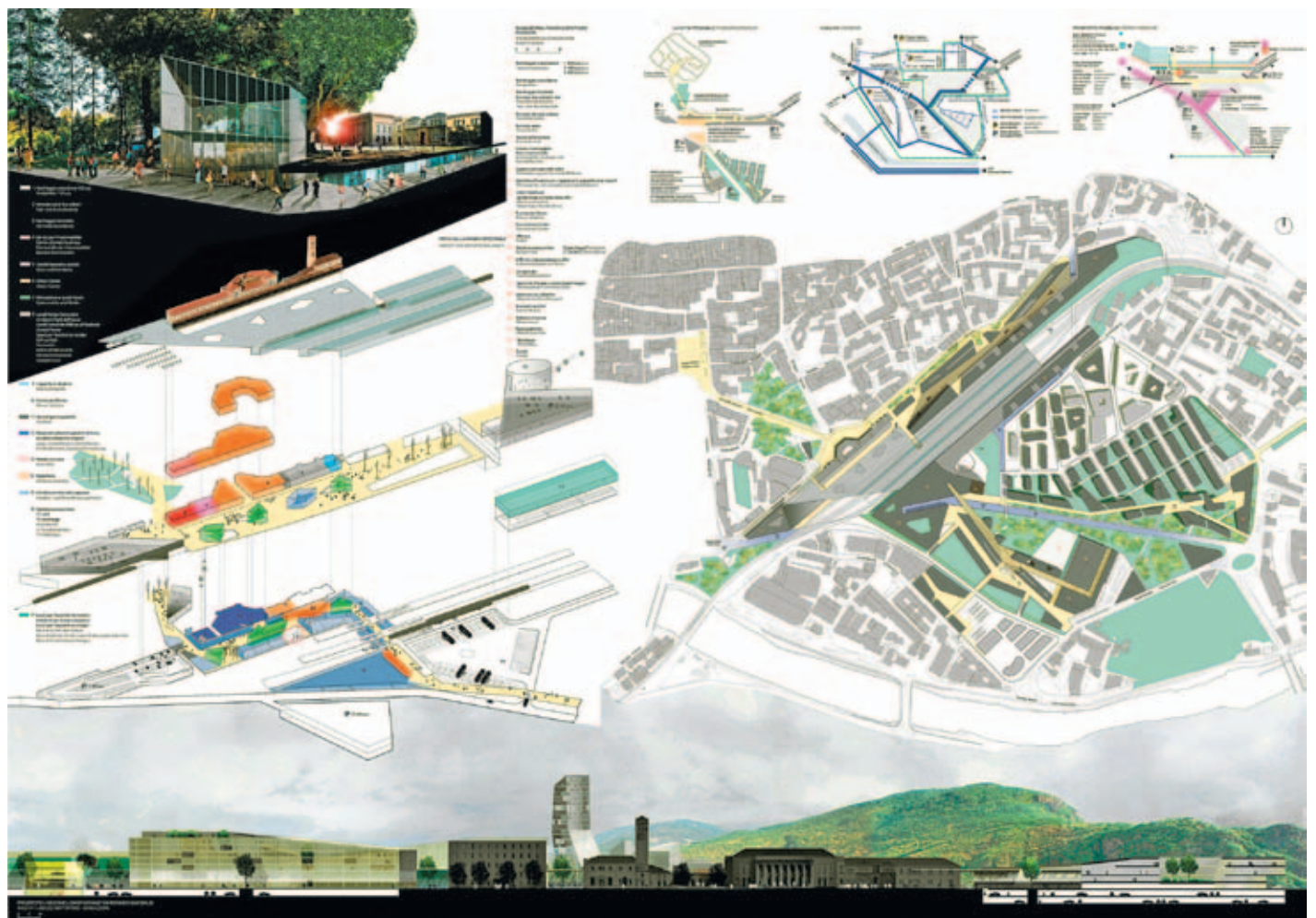
Venedig

Projekt Nr. 2

Gruppenleiter:
Cecchetto&Associati s.r.l. (Italien)

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

Berater-Mitarbeiter:
A. Fucigna
G. Gorla



Cino Zucchi Architetti

Mailand

Projekt Nr. 4

Gruppenleiter:

Cino Zucchi Architetti (Italien)

Gruppenmitglieder:

Plan Team srl

Park Associati srl

D. Tumiatì

Evitec sas

CZ studio associati

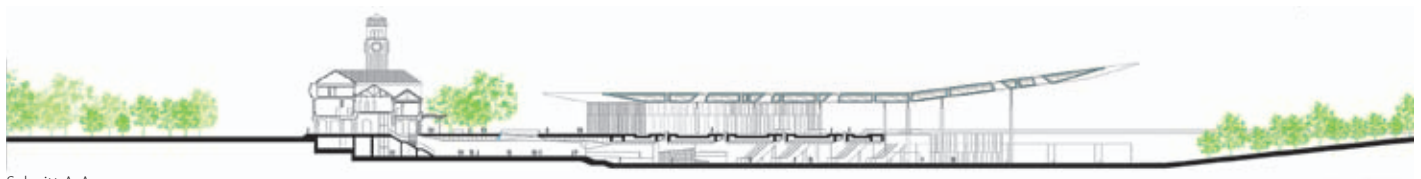
Geoproject

Maxmakers S.p.A.

Space Syntax Ltd.

WSP UK Limited

Avv. DDR. Karl Zeller



Schnitt A-A



Studio Daniel Libeskind

Mailand

Projekt Nr. 5

Gruppenleiter:
SDL Studio Daniel Libeskind (USA)

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



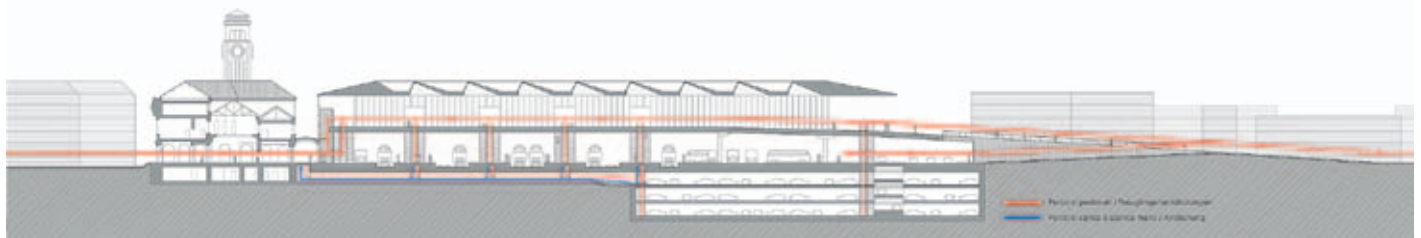
Cruz y Ortiz Arquitectos

Sevilla

Projekt Nr. 7

Gruppenleiter:
CRUZ Y ORTIZ Arquitectos S.L.P.
(Spanien)

Gruppenmitglieder:
Euroestudios SL
Local 4 SL
Studio EXIT Architetti Associati



KCAP

Zürich

Projekt Nr. 8

Gruppenleiter:

KCAP Architects&Planners GmbH
(Schweiz – Niederlande)

Gruppenmitglieder:

Reitter architekten zt gesmbh

BuchhoferBarbe AG

SchweingruberZulauf

Landschaftsarchitekten GmbH

Integral Ruedi Baur GmbH

