

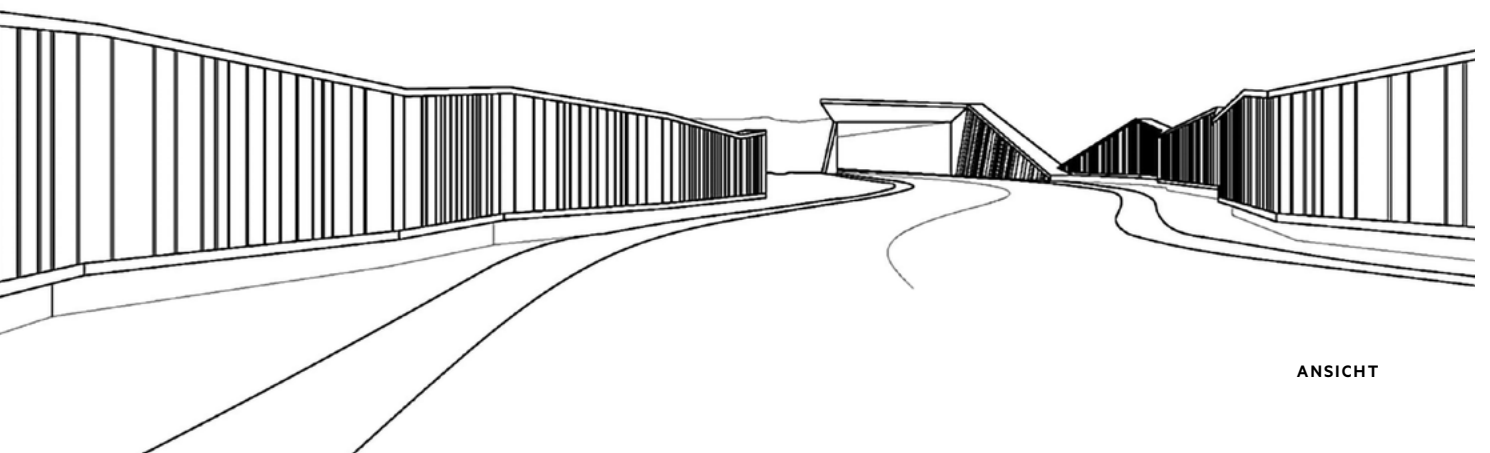


Brixen, Südtirol

Mobilität trifft Architektur

TEXT: MODUSARCHITECTS
FOTOS/PLAN: GUSTAV WILLEIT/MODUSARCHITECTS

MoDusArchitects schufen mit dem Ringstraßenprojekt ein skulpturales Portal, das Beton als Baustoff und als gestalterisches Element in Konkurrenz zu dem Bergmassiv stellt.



ANSICHT

Ein verkehrsberuhigend wirkendes Tor zum Zentrum von Brixen, einer kleinen Stadt in Südtirol, ist die neueste Ergänzung der Ringstraße Brixen-Vharn. Das von MoDus-Architects entworfene Infrastruktur-Landschaftsprojekt besteht aus einer Reihe miteinander verbundener, größtenteils unterirdischer Straßen, die das Verkehrsaufkommen reduzieren und eine alternative Route um beide Stadtzentren bieten. Der neu eröffnete zentrale Kreuzungstrakt der Ringstraße ist der Teil des Projekts, der in der Nähe des Stadtzentrums von Brixen wieder mit der Hauptstraße, der SS12, verbunden ist. Auf der Ringstraße geht es durch einen Kreisverkehr und einen kurzen u-förmigen Tunnel mit seinen beiden jeweiligen Sichtbetonportalen, um zu einer verschobenen Achse mit der Via Roma zu gelangen – der Hauptstraße, die direkt in die Stadt führt. Die skulpturale Mündung des neuen Portals nach Osten nimmt eine gewundene Form an, die als starker Gegensatz zu konventionellen, streng technischen oder funktionalen Infrastrukturprojekten wirkt.

„Die Rolle, die Architekten bei großen Infrastrukturprojekten spielen, wurde in den letzten Jahrzehnten zunehmend an den Rand gedrängt.“

MATTEO SCAGNOL

„Tiefbauprojekte bieten eine einzigartige Gelegenheit, die verschiedenen Maßstäbe – und manchmal auch die Besonderheiten – von Infrastruktur, Landschaft, Architektur und städtischem Anstand zusammenzuführen. Das Ringstraßenprojekt unterstreicht die Gegenseitigkeit dieser Disziplinen als einzigartige Designherausforderung, nicht nur angesichts der ökologischen und wirtschaftlichen



Kommentar

MICHAEL STRUGL
hat Jus studiert, ist Präsident des Vereins Österreichs E-Wirtschaft und stellvertretender Vorstandsvorsitzender der Verbund AG.



Foto: Verbund AG

Energie für Konjunktur

Der Umbau unseres Energiesystems nützt dem Klima – und der Konjunktur. So viel sauberen Strom produzieren, dass wir unseren Bedarf aus eigener Kraft decken können, die Netzinfrastruktur verstärken und das gesamte Energiesystem flexibler gestalten – das sind die drei großen Herausforderungen, die wir im Zuge der Energiewende meistern müssen. Um unseren Stromverbrauch bis 2030 zu 100 Prozent mit sauberem Strom aus Österreich zu decken, wie es unser Regierungsprogramm vorsieht, brauchen wir im Vergleich zu heute 27 TWh zusätzliche heimische Erzeugung aus Wasser, Wind und Sonne. Dieses Ziel ist ambitioniert – und richtig.

Das Energiesystem der Zukunft schützt unser Klima und ermöglicht es, unseren Energiebedarf aus eigener Kraft zu decken.

Der Kreis schließt sich, wenn wir die aktuelle Krise als Chance für unsere (Energie-)Zukunft begreifen. Das Energiesystem der Zukunft schützt nicht nur unser Klima und ermöglicht es, unseren Energiebedarf aus eigener Kraft zu decken. Wenn wir dieses massive Veränderungsprojekt jetzt angehen, dann setzen wir auch dringend benötigte wirtschaftliche Impulse, die lokale Wertschöpfung auslösen und tausende Arbeitsplätze sichern. In seiner Maximalvariante könnten wir damit 43 Milliarden Euro an Investitionen in Bewegung setzen. Unsere Konjunktur braucht Energie – im wörtlichen und im übertragenen Sinne. Um diese Energie nachhaltig zu liefern, brauchen die Unternehmen der österreichischen E-Wirtschaft ein wirtschaftliches und rechtliches Umfeld, das es ihnen heute ermöglicht, die Investitionen in unsere Zukunft zu tätigen. Zudem braucht es für dieses Projekt breite öffentliche Akzeptanz – denn Energiewende ist Umweltschutz durch Infrastruktur.

Auswirkungen dieser Projekte, sondern auch als Modell für Kleinstädte, die sich mit Fragen der Mobilität und der urbanen Stadtgestaltung auseinandersetzen“, erläutert Sandy Attia von MoDusArchitects. Kollege Matteo Scagnol betont, dass die Rolle, die Architekten bei großen Infrastrukturprojekten spielen, in den letzten Jahrzehnten zunehmend an den Rand gedrängt wurde: „Die bemerkenswerte Dichte historischer und natürlicher Kontexte des Landes stellt einzigartige und dringende Herausforderungen dar. Die Ringstraße in Südtirol ist geprägt von bewussten Entscheidungsprozessen, die die Bedeutung von Design in jeder Größenordnung erfassen und als solche die Voraussetzungen für eine interdisziplinäre Zusammenarbeit schaffen.“ Die Ringstraße hat die Verkehrsbelastung deutlich reduziert, die Umweltverschmutzung verringert und den Zugang von Norden nach Süden erleichtert.

Umweltschonender Entwurf

Der Auftrag beinhaltete zahlreiche Tunnelportale, Stützmauern, Schallschutzwände, Umspannwerke, mechanische Strukturen, Lüftungsschornsteine und verschiedene

Beschildelemente. Die Architekten bemühten sich, die Umweltauswirkungen der oberirdischen Elemente zu minimieren, mit einer hohen architektonischen wie auch technischen Qualität. Den Besonderheiten der unmittelbaren Standortbedingungen wurde mit Sichtbeton Rechnung getragen.

Als Beitrag zur Kreislaufwirtschaft wurde Aushubmaterial verwendet, das von der Baustelle des 64 Kilometer langen Brenner-Basistunnels unterhalb der Alpen von Innsbruck nach Fortezza (Italien) stammt. Sichtbeton, Schallschutzwände aus Lärchenholz und Lüftungskamine aus Stahl bilden den Schwerpunkt der architektonischen Gestaltung an der Schnittstelle von Landschaft, Infrastruktur und Mobilität. Diese Interventionen markieren laut Architekten die Schwelle zwischen unterirdisch und oberirdisch, werden Teil der Stadtlandschaft und definieren auch Autofahren. Der letzte Teil der Ringstraße, der voraussichtlich 2025 fertiggestellt sein wird, soll die Intervention bis zum Stadtzentrum von Vharn auf eine Gesamtlänge von acht Kilometern ausdehnen.

PROJEKTDATEN

Central Juncture der Ringstraße
Brixen-Vharn, Südtirol
Architekt: MoDusArchitects
Auftraggeber: Ministerium für Infrastruktur und Mobilität der autonomen Provinz Bozen

Bauingenieurwesen, Bauleitung:
Mario Valdemarin
Gebäudetechnik/Energieplanung:
EUT Energie und Umwelttechnik GmbH, Bergmeister GmbH, Geoconsulting Int.

Technische Beratung: Studio Tema Srl
Bauausführung: Wipptaler Bau AG
Sichtbeton, Leca-beton (Leichtbeton mit Leca-Blähtonaggregaten), Beton
Eisack GmbH

Generalunternehmer: PAC S.p.A
Länge: 500 m (zentraler Kreuzungstunnel); 5 km (bisher fertiggestellte Ringstraße); 8 km (volle Länge der Ringstraße)

