



Mittwoch, 26. Mai 2010
Forum Brixen, Romstraße 9, 39042 Brixen
Südtirol (Italien)

Mercoledì 26 maggio 2010
Forum Bressanone, via Roma 9, 39042 Bressanone
Alto Adige (Italia)

Die „Brixner Charta“ des landlichen Wegebaues

Empfehlungen für ein nachhaltiges
und landschaftsgerechtes Handeln

La “Carta di Bressanone” della viabilità minore

Principi per un fare sostenibile
e adeguato al paesaggio



ArGeAlp, Arbeitsgemeinschaft der Alpenländer

Wege in die Landschaft.

Die Erschließung des ländlichen Siedlungsraumes in den Alpen

Ein Projekt vorgeschlagen von der Autonomen Provinz Bozen, Abteilung Natur und Landschaft, koordiniert im Amt für Landschaftsschutz von Adriano Oggiano und Paolo Biadene

Adriano.Oggiano@provinz.bz.it

Paolo.Biadene@provinz.bz.it

ArGeAlp

Comunità di lavoro delle regioni alpine

Il paesaggio delle strade.

La viabilità negli insediamenti rurali minori dell'arco alpino

Un progetto proposto dalla Provincia autonoma di Bolzano, Ripartizione Natura e Paesaggio, coordinato nell'Ufficio Tutela del paesaggio da Adriano Oggiano e Paolo Biadene

Adriano.Oggiano@provincia.bz.it

Paolo.Biadene@provincia.bz.it

Bayern

Wolfgang Zettl, Oberste Baubehörde im Bayerischen

Staatsministerium des Innern, München

Josef Attenberger, Bayerisches Staatsministerium für Ernährung,

Landwirtschaft und Forsten, München

Salzburg

Wolfgang Neumaier und Reinhold Göschl

Amt der Salzburger Landesregierung, Ländliche

Verkehrsinfrastruktur

Südtirol / Provincia autonoma di Bolzano

Umberto Simone und Stefano Drago, Tiefbau

Roland Vitaliani, Hochbau und technischer Dienst, Amt für Geologie

und Baustoffprüfung

Waltraud Kofler Engl und Klaus Ausserhofer, Denkmalpflege, Amt für

Bau- und Kunstdenkmäler

Adriano Oggiano, Paolo Biadene und Thomas Ebner, Natur und

Landschaft, Amt für Landschaftsschutz

Peter Klotz, Forstwirtschaft

Matthias Zöschg, Forstwirtschaft, Amt für Bergwirtschaft

Martin Pazeller und Ruth Messner, Landwirtschaft

Tirol

Walter Hauser, Bundesdenkmalamt,

Landeskonservatorat für Tirol

Nikolas Juen, Bodenordnung und Dorferneuerung

Hubert Bischofer, Landschaftsdienst & Waldschutz

Friedrich Heidenberger, Güterwege

Anton Fuchs, Grundzusammenlegung

Robert Müller, Landesstraßenbau

Vorarlberg

Wolfgang Burtscher, Ländliches Wegenetz und landwirtschaftlicher

Wasserbau

Agrarbezirksbehörde Bregenz

Die „Brixner Charta“ des landlichen Wegebaues

Empfehlungen für ein nachhaltiges und landschaftsgerechtes Handeln

Die Auseinandersetzung, der wir uns mit der „Brixner Charta“ des ländlichen Wegebaues stellen wollen, soll uns zu einer Standortbestimmung verhelfen und auf dem Weg zu einem erneuten Bewusstsein für ein verbindlich nachhaltiges Tun im Straßen- und Wegebau im ländlichen Raum begleiten.

Der vorliegende Entwurf stammt aus der Sammlung und Aufarbeitung der einzelnen Beiträgen der aus unterschiedlichen Ländern, Fachbereichen und Kompetenzen zusammengefundene Arbeitsgruppe zum Studienprojekt **Wege in die Landschaft. Die Erschließung des ländlichen Siedlungsraumes in den Alpen**. Die nach Themenbereichen geordneten und zur Diskussion angebotenen Aussagen stellen jeweils Grundsätze dar, auf die wir das breitmöglichste Einvernehmen erzielen wollen.

Im Vorspann wird ein Ist-Stand in groben Zügen festgehalten. Im Spannungsfeld Prozess – Objekt werden dann 7 Punkte nach den Bereichen Aufgabe - Planung – Bewertung – Ausführung gegliedert und zu 11 Textbausteinen als Handlungsempfehlungen destilliert. Das „Gebot“ wird in Arbeitsgruppen und im Plenum ausdiskutiert, verfeinert und schließlich als verbindliche Handlungsempfehlung verabschiedet: Sie bilden die einvernehmliche und verbindliche Grundlage für den zukünftigen Wegebau im ländlichen Raum.

Gebaute Beispiele als Sinnbild für Punkt und Textbaustein sollen dazu gefunden werden: Als best practice Katalog dienen sie als Diskurs im Rahmen der weiteren Vermittlung.

La „carta di Bressanone“ della viabilità minore

Principi per un fare sostenibile e adeguato al paesaggio

Il confronto che intendiamo avviare attraverso la “Carta di Bressanone” della viabilità minore dovrebbe aiutarci a definire le posizioni e accompagnarci sulla strada di una rinnovata consapevolezza per un fare responsabilmente sostenibile in tema di viabilità nell’ambiente rurale.

Il presente documento preliminare trae origine dalla raccolta e rielaborazione dei singoli contributi dei partecipanti al gruppo di lavoro coagulatosi intorno al progetto di ricerca **Il paesaggio delle strade. La viabilità negli insediamenti rurali minori dell’arco alpino** e provenienti da varie regioni, differenti ambiti di formazioni e svariate competenze amministrative. Le affermazioni ordinate per tema e proposte al dibattito costituiscono dei principi intorno ai quali desideriamo raggiungere la maggiore intesa possibile.

Nel preambolo si traccia per sommi capi il quadro dello stato di fatto. Nell’arco teso tra processo e oggetto vengono strutturati 7 punti secondo gli ambiti tema – valutazione – realizzazione e distillati sottoforma di principio in 11 lemmi per un fare sostenibile e adeguato al paesaggio. Il “comandamento” viene discusso nei gruppi di lavoro e in assemblea, raffinato e quindi varato quale principio vincolante del fare. Nel loro insieme essi costituiscono la base d’intesa vincolante per il futuro della viabilità in ambito rurale.

Si tratta poi di trovare esempi costruiti quali simboli di tema e lemma: in forma di catalogo di buone pratiche potranno costituire il discorso nell’ambito della successiva comunicazione.

Die Erschließung des ländlichen Siedlungsraumes in den Alpen

Die authentische Qualität vieler ländlicher Siedlungen im Alpenraum besteht aus der überlieferten Bebauung, dem sozialen Netz der Beziehungen sowie der Verbundenheit der Einwohner mit Stein und Kultur, die das Wesen eines Ortes ausmachen. Die vielerorts ausgewogene Balance der Landwirtschaft mit der touristischen Gastlichkeit oder mit anderen Formen des Nebenerwerbes hat die Autarkie dieser Ortschaften längst schon aufgehoben. Die räumliche Qualität sowie die Lebendigkeit dieser Siedlungsstrukturen können uns jedoch nur durch eine maßstabgerechte und umweltverträgliche Mobilität erhalten bleiben. Diese Siedlungsstrukturen, in jedem Land der ArGeAlp im Detail doch unterschiedlich ausgeformt, stammen alle aus einem Zeitalter ohne motorisierten Verkehr: Steigung und Breite der Straßen, Form und Größe des öffentlichen Raumes sind nicht auf das Automobil und auf die großen Landmaschinen zugeschnitten.

Neubau, Ausbau, Umbau. Rückbau?

Die Pionierphase der ländlichen Erschließung gilt, nach der breit angelegten Verbauung der 1970- und 1980er Jahren, in den meisten Regionen des Alpenraumes weitgehend als abgeschlossen: Bei den vereinzelt unerschlossenen Höfen und Almen handelt es sich um gelände- oder naturbedingte Extremfälle, die weiterhin für rege Diskussion sorgen werden. Wir befinden uns mehrfach in einer „zweiten Phase“ der ländlichen Erschließung, in der es vor allem um die Sanierung, den Ausbau bzw. um die Anpassung der bestehenden Infrastrukturen an die stets wachsenden Anforderungen der oft zweckentfremdenden Nutzung geht. Dieser Tatbestand, sowie die immer lauter ausgesprochene Forderung nach landschaftlicher und ökologischer Akzeptanz kann als Möglichkeit genutzt werden, im zweiten Anlauf vermehrt dem Charakter des Ortes gerecht zu werden.

Es geht um das konkrete Anforderungsprofil der Straße: Verkehrsbelastung durch Häufigkeit und Geschwindigkeit der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer, Nutzlasten, Bodenmechanik und Griffbarkeit des Belages, die für Konstruktion und Aufbau in den jeweiligen Situationen ausschlaggebend sind. Schlussendlich geht es um Querprofile, Tragfähigkeit der Unterbauten, Wasserwirtschaft und nicht zuletzt um die Frage der Deckschicht, die bei der Bewertung des landschaftlichen Eingriffes oft vordergründig ist. Der Umgang mit dem Gelände und den natürlichen und gebauten Hindernissen dem

La viabilità negli insediamenti rurali minori dell'arco alpino

La qualità autentica di numerosi centri rurali minori nell'arco alpino è costituita dall'edilizia tramandata, dalla rete delle relazioni sociali e dall'attaccamento degli abitanti alle pietre e alla cultura che costituiscono l'essenza di un luogo. L'equilibrato rapporto tra agricoltura e ospitalità turistica o con altre forme di attività economiche secondarie, ha rimosso da tempo l'autarchia che caratterizzava la vita di questi insediamenti. La qualità degli spazi e la vitalità dei centri rurali minori potranno persistere nel tempo solo a condizione di disporre di una mobilità sostenibile e proporzionata alla loro scala. Queste strutture insediative, dalla configurazione sottilmente differenziata all'interno delle regioni che partecipano alla comunità di lavoro ArGeAlp, traggono tutte origine in un'epoca che precede la nascita del traffico motorizzato: pendenza e larghezza delle strade, struttura e dimensione dello spazio di relazione non sono a misura di automobile o di grande macchina agricola.

Costruire, adeguare, ristrutturare. Ripristinare?

Nella maggior parte delle regioni alpine la fase pionieristica di sviluppo della viabilità rurale, in seguito alla massiccia edificazione degli Anni '70 e '80 del secolo scorso è da ritenersi definitivamente conclusa: i singoli masi o alpeggi sprovvisti di accessibilità stradale costituiscono casi eccezionali, dovuti alle estreme condizioni del terreno o naturali, che continueranno a dare adito a vivaci discussioni. Ci troviamo ora in una "seconda fase" dello sviluppo della viabilità rurale, in cui ci si sta occupando principalmente del risanamento e dell'ampliamento delle infrastrutture esistenti o del loro adeguamento alle crescenti esigenze di utilizzo non sempre corretto. Questa circostanza può essere sfruttata, in seconda battuta, come possibilità di un loro progressivo adeguamento alle caratteristiche del luogo. Si tratta di individuare il concreto profilo prestazionale della strada in relazione a carichi transitanti, meccanica del terreno e bilancio idrico, che sono fattori determinanti per la struttura e la stratigrafia a seconda delle situazioni. In definitiva occorre considerare aspetti quali sezioni trasversali, sottofondi, bilancio idrico ed infine anche la questione del manto d'usura, che spesso costituisce uno degli aspetti prevalenti nella valutazione dell'impatto sul paesaggio. Il rapporto con la topografia e gli ostacoli naturali e costruiti lungo il tracciato sono aspetti rappresentativi di problematiche che consentono di sfruttare il potenziale inno-

Weg entlang gelten stellvertretend für Problematiken, in denen das Veränderungspotential genutzt werden kann.

Der ländliche Charakter wird zumeist überspielt und die Anforderungen, die an den Straßenbau im ländlichen, freien sowie bebauten Raum gestellt werden, sind überwiegend vom Denken und Tun unten im Tal bestimmt. Die Maßstäblichkeit der Infrastruktur, die orts- und nutzungsbezogene Maßnahmen die Berg und Tal als Räume unterscheiden, ist für das Bewahren des ländlichen Charakters von überlebenswichtiger Bedeutung.

Die verschiedenen und oft widersprüchlichen Interessensvertretungen, die auch innerhalb der Verwaltungen im Planungsprozess eingebunden sind, führen oft zu für den Bürger schwer verständlichen und vermittelbaren Entscheidungsfindungen. Das Bestreben um einen einheitlichen Zugang innerhalb der Verwaltungen kann nur durch die kompetenzübergreifende Ausarbeitung gemeinsamer Anforderungsprofile erfolgen mit dem Ziel, den internen Konsens zu steigern, ein für den Bürger transparenteres Verfahren zu schaffen und landschaftsverträglichere Eingriffe zu ermöglichen, nicht zuletzt durch umweltverträgliche Straßenbeläge. Verständlichkeit und Akzeptanz müssen intensiviert werden, um den „zeitgemäßen“ teils unreflektierten Druck in zeitloses Handeln umzuwandeln.

Bauen in der Landschaft

Trassierung, Aufbau, Kunstbauten stellen die allgemeinen Problematiken der Einbettung der neuen Straßen in die freie Landschaft. Auch Instandhaltung und Renovierung, und vor allem der zeitgemäße Ausbau bestehender Infrastrukturen können nicht nur ingenieurtechnisch betrachtet und bewertet werden. Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit von Eingriff und Technik, sowie der landschaftsästhetische und denkmalschützerische Ansatz müssen ebenso im Vordergrund stehen. Im vergleichenden Zusammenspiel der Regionen hat sich der kulturelle Ansatz, der dem technischen Denken das notwendige Feingefühl verleihen soll, zunehmend verstärkt. Der normative Bereich ist, entsprechend steif und träge, jeweils vorgegeben: Es besteht kein Handlungsraum für ein überregionales Regelwerk, wohl aber für gemeinsame Denkansätze und Handlungsempfehlungen, die einen ganzheitlichen Zugang zu den Projekten ermöglichen.

Es geht darum den Blick zu weiten: Das sektorale Regelwerk müsse technisch – kulturell ein Denken zulassen, das dem ganzen Genüge trägt. Es geht um Bauen in der Landschaft: Der Möglichkeit einer weiträumigen Reflexion über Kulturlandschaft soll man sich vermehrt stellen.

vativo.

Il carattere rurale viene in genere trascurato e le prestazioni richieste alle infrastrutture della viabilità nel territorio rurale, sia aperto che edificato, sono determinate prevalentemente dall'ottica tipica di chi pensa e opera nel fondovalle. La scala delle infrastrutture, gli interventi derivati dalla natura del luogo e dalle esigenze funzionali che distinguono la montagna e il fondovalle come spazi differenti, riveste un'importanza determinante e vitale per la conservazione del carattere rurale.

I differenti e talvolta opposti gruppi di interesse coinvolti nel processo di pianificazione all'interno delle amministrazioni portano spesso a decisioni difficili da spiegare e da far comprendere ai cittadini. Gli sforzi volti ad adottare al loro interno procedure condivise, devono indurre all'elaborazione concertata tra le diverse competenze di un comune profilo prestazionale, con l'intento di accrescere il consenso dall'interno, di creare una procedura più trasparente per il cittadino e di riuscire a realizzare interventi a minore impatto paesaggistico, anche attraverso la posa di pavimentazioni stradali ecocompatibili. Ci si deve impegnare maggiormente per far comprendere e accettare gli interventi, per ottenere il necessario consenso e trasformare le pressioni contemporanee, in parte irragionevoli, in un fare senza tempo.

Costruire nel paesaggio

Tracciamento, costruzione, opere d'ingegno costituiscono le problematiche generali dell'inserimento di nuove strade nel paesaggio aperto. Anche manutenzione e rinnovamento e soprattutto l'adeguamento delle infrastrutture esistenti alle esigenze attuali non possono essere considerate e valutate soltanto dal punto di vista ingegneristico. Basso impatto ambientale e sostenibilità di intervento e tecnologia, come anche gli aspetti legati all'estetica del paesaggio e alla tutela della cultura materiale devono essere posti sempre più in primo piano. Nel confronto tra le regioni è andato progressivamente crescendo l'approccio culturale che dovrebbe conferire la necessaria sensibilità al pensiero tecnico. Il contesto normativo è già definito e per sua natura risulta rigido e inerte. Non esiste uno spazio di manovra per una regolamentazione interregionale, bensì per delle riflessioni condivise e dei principi per il fare, che consentirebbero di delineare un approccio globale ai progetti.

Si tratta di allargare lo sguardo: le norme tecniche settoriali devono ammettere un pensiero tecnico e culturale capace di guardare al tema nel suo complesso. Si tratta di costruire nel paesaggio. Dovremmo cogliere sempre più l'occasione di riflettere sul paesaggio culturale:

Der Straßenbau von heute ist ein wesentlicher Bestandteil der Kulturlandschaft von morgen, in die auch Elemente der zur Zeit kurzlebigen Verkehrsinfrastruktur der Vergangenheit hinüber gerettet werden müssen.

le attuali infrastrutture stradali saranno parte integrante del paesaggio di domani, in cui si tratta di salvare anche elementi delle infrastrutture stradali del passato, che attualmente hanno vita breve.

Handlungsempfehlungen

1 Thema

(1)

NICHT KONFLIKTE SUCHEN, SONDERN KOMPROMISSE FINDEN

Wir brauchen Straßen. Das Ländliche Wegenetz ist die Lebensader des ländlichen Siedlungsraumes: Intakte Straßen sind Grundvoraussetzung für das Leben und Wirtschaften.

Nicht das Was, sondern das Wie ist das worüber wir sprechen müssen. Im Spannungsfeld von Ökonomie, Natur und Kultur mutieren Nein-Sager im Verfahren zu Wie-Sagern und stellen Rahmenbedingungen für das verträgliche und nachhaltige Handeln in Aussicht. Eine differenzierte Betrachtung ist wichtig: Es sind Kompromisse notwendig, dann sind auch Lösungen möglich.

Principi

1 Tema

(1)

TROVARE COMPROMESSI, NON CERCARE CONFLITTI

Abbiamo bisogno delle strade. La rete della viabilità rurale è l'arteria vitale degli insediamenti rurali: strade funzionali costituiscono il requisito principale per la vita e l'economia di queste aree.

Non è sul COSA, ma sul COME che dobbiamo discutere. Nel contraddittorio tra economia, natura e cultura quelli-che-dicono-di-no si trasformano in quelli-che-dicono-come con la prospettiva di definire le premesse generali per un approccio accettabile e sostenibile. Punti di vista differenti sono importanti. Se si è disponibili al compromesso, poi si trovano anche le soluzioni.

2 Ziel

2a (2)

EINE ZUKUNFT FÜR UNSERE VERGANGENHEIT

Das Bild „Natur gegen Technik“ ist Teil der Romantik: Straßen sind Bestandteil der Landschaft als Ergebnis des Wirkens und Zusammenwirkens von Mensch und Natur.

Altes bewahren, Neues so bauen dass es zukünftig erhaltenswert ist. Einige Elemente erinnern an die Verkehrsgeschichte und sind es daher wert, auch für die künftigen Generationen erhalten zu werden. Anstatt? Sowohl als auch!

2b (3)

DIE WÜRDE DER LANDSCHAFT BEWAHREN

Der durchgehende öffentliche Raum der gebauten Siedlung ist wesentlicher Bestandteil des Straßenraumes und muss gleichsam in das Blickfeld gerückt werden.

Der in den landschaftlichen Bannzonen, sowie im Bereich des Ensembleschutzes normative Drang eines kulturbezogenen Handelns muss zur Regel im Umgang mit dem „Allgemeingut Landschaft“ werden.

2 Obiettivo

2a (2)

UN FUTURO PER IL NOSTRO PASSATO

L'immagine "natura contro tecnica" appartiene alla visione romantica. Le strade sono parte integrante del paesaggio, risultato dell'azione e dell'interazione tra uomo e natura.

Conservare l'antico, costruire il nuovo in modo che possa essere conservato in futuro. Alcuni elementi sono testimonianze della storia della mobilità e quindi sono degni di essere conservati per le generazioni future? Uno o l'altro? Uno e l'altro!

2b (3)

ATTRIBUIRE DIGNITÀ AL PAESAGGIO

Lo spazio pubblico continuo del costruito è parte integrante dell'area stradale e perciò dev'essere preso in considerazione anch'esso. L'approccio culturalista al fare, che nelle zone di rispetto paesaggistiche come anche nell'ambito della tutela degli insiemi è imposto dalla normativa, deve diventare la regola nell'affrontare il "paesaggio come bene collettivo".

3 Nachhaltigkeit

(4)

KEINEN STRASSENBAU OHNE NACHHALTIGKEIT

Die der Nachhaltigkeit ist die einzige annehmbare Bedingung für den zukünftigen Straßenbau. Die Voraussetzungen der Erhaltung und Förderung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des ländlichen Gebietes, der ökologischen Verantwortung und der sozialen Solidarität die für Chancengleichheit steht, müssen erfüllt werden.

3 Sostenibilità

(4)

LA COSTRUZIONE DELLE STRADE DEVE ESSERE SOSTENIBILE

La sostenibilità è l'unico requisito accettabile per la costruzione futura di strade. Per il mantenimento e l'incentivazione del potenziale economico del territorio rurale devono essere soddisfatti i requisiti della responsabilità ecologica e della solidarietà sociale che sostiene pari opportunità per il territorio rurale.

4 Strategie

4 a (5)

ZUSAMMEN DEN WEG ENTLANG

Die frühzeitige Einbindung aller Projektpartner in Konzeptfindung, Planung und Gestaltung ist der Schlüssel zum Erfolg. Durch einvernehmliche, zuständigkeitsübergreifende und interdisziplinäre Projektentwicklung werden die Bedarfsbegründung und die Entscheidungsfindung als Prozess der alle Aspekte berücksichtigt, abseits der aufreibenden Konfrontation abgewickelt.

4b (6)

DAS UMFELD INS BLICKFELD RÜCKEN

Die Planung ist der entscheidende Moment im Gesamtprozess: Sie muss bedarfs- und ortsgerecht orientiert sein. Vereinbarkeit und Verträglichkeit der Lösung mit den Beschaffenheiten des jeweiligen Ortes stehen im Vordergrund: All zu oft werden Modelle und Regelwerke aus dem überörtlichen Straßenraum einfach und unreflektiert in die freie Berglandschaft übertragen

Eine ortsbezogene Planung muss auch Abweichungen der abstrakten – normativen Standards zulassen und das Umfeld über den Straßenraum hinaus vermehrt in das Blickfeld rücken. Im Nehmen und Geben müssen Landschaftliche Minderungs- und ökologische Ersatzmaßnahmen zur Selbstverständlichkeit werden.

4 Strategia

4 a (5)

LUNGO LA STRADA INSIEME

Il coinvolgimento preventivo di tutti gli interlocutori del progetto nella fase di elaborazione della fattibilità, del progetto e delle sistemazioni è la chiave del successo. La verifica del fabbisogno e il processo decisionale che tiene conto di tutte le componenti vengono svolti attraverso uno sviluppo del progetto in accordo, oltre le singole specifiche competenze e in modalità interdisciplinare, evitando un confronto logorante.

4b (6)

PORTARE IL CONTESTO IN PRIMO PIANO

La progettazione è il momento decisivo dell'intero processo: deve essere adeguata alle esigenze e riferita al luogo. In primo piano si pongono condivisione e compatibilità delle proposte con le caratteristiche del luogo. Troppo spesso moduli e profili standardizzati provenienti dall'ambito delle strade extraurbane vengono riportati semplicemente e senza rielaborazione nel paesaggio di montagna.

Una progettazione attenta ai segni del luogo deve consentire modifiche alle stringenti normative dettate dagli standard e portare il contesto al margine del sedime stradale in primo piano.

Togliere e aggiungere attraverso misure di minimizzazione e compensazione/sostituzione deve diventare parte integrante del processo progettuale.

5 Technik

5a (7)

EINFÜHLSAME TRASSENFÜHRUNG

Die Regel einer Grund sparenden und zusammenhängenden Wegführung muss befolgt werden. Die von der Grundverfügbarkeit vorgegebene Linie darf nicht das erste Kriterium der Trassierung sein: die Trasse muss aus der Anpassung an den Geländeverlauf sowie aus der Berücksichtigung der überlieferten Kulturlandschaften heraus entstehen. Kulturdenkmäler am Wege dürfen nicht mehr im Wege stehen.

5b (8)

SONDERLÖSUNGEN FÜR SONDERFÄLLE

Ökologische Wasserwirtschaft, Respektabstand zu historischen Gebäuden, orts- und verkehrsgerechte Deckschichten, maßstabgerechte Hangbefestigung mit örtlich vorkommendem Gestein, durch natürliche Sukzession begrünte Böschungen im Wald dürfen nicht länger als Sonderlösung gelten: dennoch müssen Sonderfälle die Abweichung von der kodierten Regel zulassen.

5 Tecnica

5a (7)

TRACCIARE CON SENSIBILITÀ

Dev'essere definitivamente accettata la regola di un coerente tracciamento della strada con minima occupazione di terreno agricolo. Il suo andamento definito a partire dalla disponibilità del terreno non può costituire il criterio principale del tracciamento: esso deve tener conto della morfologia del terreno e rispettare il paesaggio culturale. Manufatti storici lungo la strada non devono costituire più un intralcio.

5b (8)

IN CASI SPECIALI SOLUZIONI SPECIALI

Gestione ecologica del bilancio idrico, distanza di rispetto dagli edifici storici, strati di finitura adeguati alle esigenze del traffico e alle caratteristiche del luogo, consolidamento dei versanti opportunamente dimensionati in pietra locale, scarpate nel bosco rinverdate favorendo la successione naturale non dovrebbero costituire ancora per molto soluzioni così speciali. Comunque devono essere ancora consentite eccezioni alle regole codificate di progettazione.

6 Sicherheit

6a (9)

RÜCKSICHTSVOLLES MITEINANDER

Ziel der Verwaltungen ist es, mit dem Stand der Technik ein bedarfsgerechtes, ausgebautes ländliches Wegenetz mit einem hohen Verkehrssicherheitsstandard zu errichten.

Die Gleichzeitigkeit der Nutzung ermöglicht es den Maßstab der Infrastruktur zu reduzieren und den landschaftlichen Eingriff zu beschränken: Die Sicherheit der vielen Verkehrsteilnehmer mit unterschiedlichen Bedürfnissen kann nur durch gegenseitige Rücksicht gewährt werden. Der Gute Wille soll durch Rechtssicherheit der Teilnehmer und Rechtsschutz der Betreiber honoriert werden.

6b (10)

SO WENIG TECHNIK WIE NOTWENDIG. SO VIEL GESTALTUNG ALS MÖGLICH

Die Fragen: Wieviel Technik braucht die Sicherheit? Wieviel Gestaltung lässt die Sicherheit zu? müssen durch die Angemessenheit der Maßnahmen beantwortet werden.

Die Leitsysteme (Zäune, Geländer auf Stützmauern, Brückengeländer und Leitplanken) und die Schutzeinrichtungen zur Steinschlagsicherung sind gleichsam lebensrettend wie landschaftstötend: wo notwendig eingesetzt, gehören sie zur Straße und sind somit Teil der Landschaft.

6 Sicurezza

6a (9)

INSIEME CON RISPETTO

Obiettivo delle amministrazioni è costruire una rete viaria rurale aggiornata ai criteri tecnici contemporanei e adeguata alle esigenze degli utenti.

L'uso simultaneo consente di ridurre la dimensione dell'infrastruttura e di limitare l'intervento nel paesaggio. La sicurezza dei molti utenti della strada con esigenze diversificate può essere realizzata soltanto con il rispetto reciproco. La buona volontà dovrebbe essere premiata con la certezza dei diritti degli utenti e la garanzia giuridica dei gestori.

6b (10)

IL MINIMO DI TECNICA NECESSARIA. IL MASSIMO DI FIGURAZIONE POSSIBILE

Alle domande: di quanta tecnica ha bisogno la sicurezza? Quale figurazione ammette la sicurezza? si deve rispondere con la giusta misura negli interventi.

I sistemi di ritenuta (steccati, ringhiere su muri di sostegno e lungo i ponti, guardavia) e le opere di messa in sicurezza dalla caduta massi sono strutture tanto necessarie per la salvaguardia della vita umana quanto deleterie per il paesaggio. Laddove installate, diventano parte della strada e costituiscono paesaggio.

7 Förderung

(11)

STEUERUNG DURCH FÖRDERUNG

Förderungssysteme können Eingriffe beeinflussen: Aus den aktuellen Fördermodellen sollen verbindliche Steuerinstrumente für vertragliches Handeln entwickelt werden. Die Bezuschussung der Arbeiten soll ab heute mit der technischen Lösung gekoppelt werden: Die öffentliche Hand muss eine Vorreiterrolle einnehmen und eine erhöhte landschaftliche und ökologische Verträglichkeit durch ökonomische Vorteile unterstützen.

7 Incentivazione

(11)

INDIRIZZARE ATTRAVERSO I CONTRIBUTI

Le strutture dei contributi possono influenzare le trasformazioni del paesaggio. I modelli di sostegno attuali devono diventare strumenti di indirizzo per un'azione compatibile. I finanziamenti dei lavori devono essere collegati da subito con le soluzioni tecniche adottate. La pubblica amministrazione deve rivestire un ruolo di precursore e sostenere una maggiore compatibilità paesaggistica ed ecologica in cambio di vantaggi economici.

Notizen

Appunti

Impressum

© 2010
ArGeAlp
Autonome Provinz Bozen
Abteilung Natur und Landschaft

Redaktion
Paolo Biadene

Übersetzungen
Amt für Sprachangelegenheiten
Paolo Biadene
Adriano Oggiano

Layout
Gianluca Gaioni

Eigendruck

Colophon

© 2010
ArGeAlp
Provincia Autonoma di Bolzano
Ripartizione Natura e paesaggio

Redazione
Paolo Biadene

Traduzioni
Ufficio questioni linguistiche
Paolo Biadene
Adriano Oggiano

Impaginazione
Gianluca Gaioni

Stampato in proprio

Grundlagendokument für die Tagung
Wege in die Landschaft.
Die Erschließung des ländlichen
Siedlungsraumes in den Alpen
am 26.05.2010 im Forum Brixen,
Brixen, Südtirol (Italien)

Documento preliminare per il convegno
Il paesaggio delle strade.
La viabilità negli insediamenti
rurali minori dell'arco alpino
il 26.05.2010 al Forum Bressanone,
Bressanone, AltoAdige (Italia)