

An den
Präsidenten des Gemeinderates

An den
Bürgermeister der Stadt Bozen

An den
Generalsekretär der Stadt Bozen

Bozen, 05. Juni 2025

BESCHLUSSANTRAG Nr. 4/2025
im Sinne von Art. 17 der Geschäftsordnung des Gemeinderates

Mitfinanzierung der städtebaulichen Entwicklung des Bahnhofsareals

Als Caramaschi 2016 zur Wahl des Bürgermeisters antrat, tat er dies mit dem Versprechen, die Hängepartie rund um die städtebauliche Entwicklung des Bahnhofsgeländes zu beenden. Als 2020 die Wiederwahl anstand, bat er um weitere 5 Jahre, um die Sache zu Ende zu bringen.

Dass bis Ende 2024 in Wahrheit kaum etwas weitergegangen ist, ist natürlich nicht seine Schuld. Ihren Anfang nahm die Geschichte bereits in den 1990er Jahren unter Transportlandesrat Di Puppo. In der Folge entwickelte Bozens Stadtrat Bassetti das Vorhaben weiter, bevor es in der zweiten Amtszeit von Bürgermeister Spagnolli durch die Auslobung eines internationalen Planungswettbewerbs, den der Planentwurf von Prof. Podrecca und Prof. Desideri gewann, raumordnerisch konkretisiert wurde.

Wie allgemein bekannt, sieht das Projekt vor, dass das Gleisfeld komprimiert und mit einem engeren Kurvenradius weiter nach Norden verlegt wird. Das Bahnhofsgebäude wird erneuert. Unterirdisch entsteht ein neuer Busbahnhof. Auf diese Weise werden insgesamt 40 Hektar Fläche frei, auf der 1.200 Wohnungen, Büros und öffentliche Einrichtungen für die Stadt gebaut werden können. Gemeinsam mit dem Land und den drei beteiligten Bahngesellschaften schloss die Stadt in der Folge eine Vereinbarung für die Neugestaltung des Geländes. Den Bau des neuen Bahnhofs und die Verlegung der Schienen sollte ein einziger Investor übernehmen, der über eine Ausschreibung (veranschlagter Auftragspreis: 270 Mio. Euro) ermittelt werden sollte. Im Gegenzug sollte der Investor die Möglichkeit erhalten, die 40 Hektar Fläche nach deren Sanierung nach den Plänen von Prodrecca und Desideri zu bebauen.

Dann kam die Covid-19-Pandemie. Es folgte eine Wirtschaftskrise und die Explosion der Energiekosten. Stahl und Beton verteuerten sich ebenfalls, und so wurden aus 270 Mio. bald 420 Mio. Euro. Die Idee, einen einzigen Investor mit der Umsetzung der Pläne zu betrauen, ließ sich nicht mehr weiterverfolgen. Derzeit wird daher an einem neuen Konzept gearbeitet. Dieses sieht vor, dass der Bahnhof – vor allem der Shoppingbereich – verkleinert wird (eine Mitfinanzierung durch das Transportministerium wäre wünschenswert, vorausgesetzt, nach dem Bau der Brückenverbindung nach Sizilien sind noch Gelder übrig). Die Gleise sollen in Eigenregie von Italferr (eine Gesellschaft des Schienennetzbetreibers RFI) verlegt werden.

Finanziert würde die Bahninfrastruktur vom Land. Die dadurch entstehenden Ausgaben würden durch den Verkauf der Bauflächen an die Immobilienentwickler und über die Erschließungsgebühren wieder eingenommen. Alles ganz einfach also? Nein, mitnichten.

Da ist zunächst einmal der Wert der 40 Hektar Grundfläche. Halten sich der Wert der Bahninfrastruktur und der Flächenwert noch immer die Waage? Das ist eingehend zu prüfen, denn es gibt durchaus einige kritische Aspekte. Da stellt sich zunächst die Frage nach der Sanierung der Flächen. Wer übernimmt das und wieviel würde das kosten? Derzeit gibt es auf

keine der beiden Fragen eine Antwort, und das ist ein ernster Risikofaktor für jeden Immobilienentwickler.

Und dann steht noch die Frage im Raum, wie das Land die 420 Mio. Euro für den Bau der Bahninfrastruktur zur Verfügung stellen will. Sicherlich nicht in einem Mal, schließlich ist das Land nicht die Hausbank von RFI. Deshalb muss man wohl schrittweise vorgehen, indem man sukzessive Flächenanteile anwirbt und die Baulose an private Investoren veräußert. Dieses Vorgehen ist jedoch riskant. Denn wenn einerseits kein Zweifel daran besteht, dass für den Erwerb der für die Immobilienwirtschaft attraktiveren Bauflächen (der so genannten „Filetstücke“ nahe der Rittner Straße und der Altstadt) die Käuferinnen und Käufer Schlage stehen werden, ist es andererseits unbestritten, dass viele Flächen unbebaut bleiben werden.

Das ist keine vereinfachende, pessimistische Sichtweise, sondern das Ergebnis der Erfahrungen aus der nahen und nicht mehr ganz so nahen Vergangenheit. Keine einzige Erweiterungszone, die in Bozen seit den 1980er Jahren ausgewiesen wurde, wurde bisher vollständig bebaut. Die Bebauung der zur Gänze öffentlichen Wohnzone auf dem Gelände der ehemaligen Semirurali-Siedlung (die entsprechende Vereinbarung wurde im Jahr 1979 geschlossen) wird erst mit der Errichtung der neuen Schule in der Baristraße abgeschlossen. Auf dem Gelände der ehemaligen Mignone-Kaserne fehlen bis dato der geplante Gesundheits- und Sozialsprengel und das Seniorenwohnheim, trotz aller schriftlichen Verpflichtungen des Landes, und auch in Firmian wurde mit dem Bau des zweiten Wohnturms für den geförderten Wohnungsbau am Montessoriplatz noch nie begonnen. Im Stadtteil Kaiserau liegt das Baulos US4 weiterhin brach, und vom WOBI-Wohnhochhaus in Holzbauweise, der in den Grieser Auen entstehen soll, gibt es auch noch kein Lebenszeichen.

Und so werden auch auf dem Bahnhofsgelände Flächen unbebaut bleiben. Die Frage ist: Wer bezahlt das, und wer geht für die unbebauten Flächen in Vorleistung, angesichts der Tatsache, dass die Erschließungsgebühr erst nach Erlass der Baukonzessionen eingefordert werden kann?

Wenngleich es also unstrittig ist, dass die Vergabe des Areals an einen einzigen Investor keine Aussicht auf Erfolg hätte, ist gleichzeitig auch wahr, dass auch das neue Konzept eines schrittweisen Verkaufs sehr viele Unwägbarkeiten birgt. Und es sind sogar so viele, dass man im optimistischsten Fall davon ausgehen muss, dass weitere zehn Jahre ins Land ziehen werden, bevor die ersten Bagger auffahren – dabei sprechen wir bereits seit 30 Jahren über die Verbauung des Bahnhofsareals.

In dieser komplizierten Gemengelage hat die Stadt Bozen für sich bisher nur die äußerst magere Rolle der Ausstellerin der Baugenehmigungen ausbedungen. Man sieht sich bei diesem Vorhaben also eher in einer Nebenrolle und nicht in der Rolle des finanziellen Schwergewichts.

**Vor diesem Hintergrund,
werden der Bürgermeister und die Stadtregierung aufgefordert,**

dafür zu sorgen, dass die Stadt eine aktive Rolle bei der städtebaulichen Entwicklung des Bahnhofsareals spielt und diese im Umfang von 20 bis 30 % (mit-)finanziert, was aufgrund der soliden Haushaltsführung der Vorgängerregierung (und durch eine nachhaltige Schuldenaufnahme, wie sie auch auf Landesebene erfolgen muss) möglich wäre. Eine solche Mitfinanzierung würde verhindern, dass das Projekt de facto ohne die Mitsprache der Stadt Bozen abgewickelt würde, wie dies in der Vergangenheit - etwa bei der Bebauung großer weiter Teile der Industriezone - der Fall war.

Stefano Fattor
Mitglied des Gemeinderats für die Demokratische Partei

Übersetzung: CT