

An den
Präsidenten des Gemeinderates

An den
Bürgermeister der Stadt Bozen

An den
Generalsekretär der Stadt Bozen

Bozen, 05. Juni 2025

BESCHLUSSANTRAG Nr. 5/2025
im Sinne von Art. 17 der Geschäftsordnung des Gemeinderates

Nein zur Nutzung des städtischen Autobahnviadukts als Umfahrungsstraße

Der Umfahrungstunnel für die Staatsstraße SS12 war und ist immer noch ein Schwerpunktthema in der politischen Auseinandersetzung. Dass das Baulos 1 gebaut werden muss (zumal Auer und Steinmannwald ihre Umfahrungen bereits bekommen haben), scheint unstrittig. Diesen Schluss lassen jedenfalls die Mobilitätspläne zu, die die Stadt (Nachhaltiger Städtischer Mobilitätsplan) und vor Kurzem auch das Land (Landesplan für nachhaltige Mobilität) verabschiedet haben. Es geht also - trotz aller unterschiedlichen Sichtweisen zwischen LH Kompatscher und Landesrat Alfreider (die im Haushalt keine Mittel dafür bereitgestellt haben) und dem „Rest der Welt“ (Bozen, Leifers und alle Branchenverbände) - nicht um das „Ob“, sondern vielmehr um das „Wann“, also um die Priorisierung.

Eines vorausgeschickt: In einer Stadt wie Bozen mit ihrer ganzen Komplexität ist es nicht die eine Infrastrukturmaßnahme, die alle Verkehrsprobleme lösen wird. Man sollte daher nicht so tun, als ob der Bau des Bauloses 1 der Staatsstraße uns von allem Übel erlösen werde. Allein die Situation in der Industriezone mit ihren 170.000 Straßenverkehrsbewegungen täglich zeigt uns, dass wir alle Infrastrukturmaßnahmen, die in der viel genannten Agenda Bozen vorgesehen sind, notwendig brauchen: die Über- und Unterführungen in der Einsteinstraße, die Untertunnelung der Grandistraße, die zweite Röhre für den Virglitunnel, den Metrobus nach Leifers, den Kreisverkehr an der Palermobrücke und an der Reschenbrücke und, jenseits des Eisacks, den Hörtenbergtunnel, der irgendwie (wie genau, weiß man noch nicht) in die Brennerstaatsstraße münden soll, damit sich der Schwertransport nicht durch die Freiheitsstraße und die Italienstraße schlängelt.

Und doch: Es wäre eine Illusion zu denken, dass diese Maßnahmen ausreichen. Irgendwann wird Bozen ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt entlang des so genannten „Skandinavien-Mittelmeer-Korridors“ sein. Über diese Nord-Süd-Bahnverbindung werden künftig im Halbstundentakt Züge zwischen München und Bologna verkehren. Während heute zwischen 20.000 und 25.000 Personen täglich den Bozner Bahnhof nutzen, werden es künftig 60.000 sein. Den Berechnungen des Landes zufolge werden dann wöchentlich 100.000 Besucherinnen und Besucher nach Bozen kommen. Hinzu kommen die Pendlerinnen und Pendler und die so genannten „City User“. Dass sie alle die Bahn nutzen werden, ist nicht nur unrealistisch - es ist ein frommer Wunsch.

Deshalb müssen Menschen, die mit dem Auto nach Bozen fahren, auch in Zukunft adäquate Zufahrtsmöglichkeiten vorfinden. Städte, die eine ähnliche Entwicklung durchgemacht haben, wie Bozen, und ihre Kapazitäten im Bahnverkehr in vergleichbarem Maße ausgebaut haben, mussten sehr schnell auch das Straßennetz anpassen. Ersichtlich ist dies etwa am Beispiel von Reggio Emilia. Der Bahnhof von Reggio Emilia (er wurde von Santiago Calatrava geplant) ist der einzige Zwischenhalt auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Mailand – Bologna und verzeichnet rasante Zuwächse mit mittlerweile einer halben Million Fahrgäste. Bei diesen Aussichten dürfen

wir nicht untätig bleiben. Das gilt im Übrigen auch für das Ministerium, denn wenn Bozen zu einem Knotenpunkt von nationaler Bedeutung werden soll, sollte auch Rom ein paar Euro beisteuern.

Wenn das Land also seine Glaubwürdigkeit in den Augen des „Rests der Welt“ nicht verlieren will und seine eigenen Planungen ernst nimmt, sollte es sich schnellstmöglich Klarheit darüber verschaffen, wie mit der Staatsstraße SS 12 verfahren werden soll: Will man eine einzelne Tunnelröhre mit Durchfahrtsbeschränkung für den Schwerverkehr zu niedrigeren Kosten oder eine doppelte Tunnelröhre mit Durchfahrtserlaubnis für alle, auch für den Schwerverkehr, zu enormen Kosten, die immer dann noch weiter ansteigen, wenn sie der Argumentation dienen, der Tunnel für die SS12 sei zu teuer und daher nicht machbar. Mal sind es 450 Mio., mal sogar 600 Mio.

In Wahrheit sind solche Zahlenspiele sinnlos. Die Vermutung? Dass das Land letztlich ein Interesse daran hat, das Vorhaben so weit in die Länge zu ziehen, bis die Brennerautobahn im Stadtgebiet in einen Tunnel verlegt wird. Dazu gibt es einen PPP-Entwurf der Brennerautobahn AG, in welchem steht, dass man 10 Jahre nach Erhalt der Konzession (voraussichtlich also im Jahr 2036) mit den Planungen beginnen will und weitere 8 bis 10 Jahre für die Umsetzung benötigt. Die derzeitige Autobahntrasse wäre dann frei, das Land könnte sie für 170 Mio. Euro ankaufen, um sie an die Stadt Bozen abzutreten. Damit könnte der Autobahnabschnitt zur Staatsstraße umfunktioniert werden und die Tunnellösung für die SS12 wäre vom Tisch. Nur ein Hirngespinnst? Vielleicht, aber dann sollte man diese Möglichkeit ein für alle Mal ausschließen, zumal weder der nachhaltige städtische Mobilitätsplan noch der Landesplan für nachhaltige Mobilität eine solche Lösung vorsieht (die ohnehin unnützlich wäre, weil die Trasse nicht an das geplante Umfahrungsnetz angebunden wäre und die Wartungskosten – bei null Einnahmen – exorbitant hoch wären). Ein unliebsames Geschenk, sozusagen. Sich dieses Szenario vor Augen zu halten, ist keine Haarspalterei, denn die Brennerautobahn AG wird (hoffentlich) die Ausschreibung gewinnen. Trotzdem wird bis heute in keinem öffentlich zugänglichen Dokument über die künftige Nutzung des städtischen Autobahnviadukts gesprochen.

Vor diesem Hintergrund werden der Bürgermeister und die Stadtregierung aufgefordert,

1. ein Schriftstück zu verfassen, das an den Landeshauptmann und an den zuständigen Landesrat adressiert ist, in welchem bekräftigt wird, dass die im nachhaltigen städtischen Mobilitätsplan und im Landesplan für nachhaltige Mobilität enthaltenen Vorhaben im Zusammenhang mit der künftigen Umsetzung des Bauloses 1 der Brennerstaatsstraße weiterhin Gültigkeit haben;
2. mit Hilfe einer entsprechenden Software zu prüfen, welche Art von Tunnel und Straße sich für das Baulos 1 vor dem Hintergrund des geplanten Umfahrungskonzepts und der eingangs beschriebenen künftigen Entwicklungen am besten eignen würde;
3. zeitnah der Landesverwaltung gegenüber schriftlich darzulegen, dass das derzeitige Autobahnviadukt - sollte es künftig nicht mehr benötigt werden und sollte das Land beabsichtigen, dieses für 170 Mio. Euro zu erwerben, um es an die Stadt Bozen abzutreten, damit es anstelle der Tunnellösung als Staatsstraße genutzt wird - aufgrund unzureichender Eignung nicht als „Geschenk“ erwünscht ist.

Stefano Fattor
Mitglied des Gemeinderats für die Demokratische Partei