



Bozen, 29.5.2017

An den Präsidenten  
des Südtiroler Landtages  
Bozen

Bolzano, 29/5/2017

Al presidente  
del Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano  
Bolzano

## BESCHLUSSANTRAG

Nr. 783/17

---

### **Zulaufstrecke des BBT im Unterland, eine Alternative**

Die Landesregierung hat die Abänderung der Bauleitpläne der von der Tunnelvariante interessierten Gemeinden (Leifers, Branzoll, Deutschnofen, Aldein, Auer, Montan, Neumarkt und Salurn) festgelegt. Die Vertreter der Gemeinden und viele Bürger haben dazu Bedenken geäußert, weil sie ein hydrologisches Ungleichgewicht des Grundwasserleiters an den Berghängen, Umweltauswirkungen (die Strecke durchquert Natura2000-Schutzgebiete) und die Missstände einer Großbaustelle befürchten. Zudem müssen auch die erheblichen Kosten der Untertunnelung äußerst langer Strecken berücksichtigt werden.

Doch es könnte auch eine andere Lösung geben. In Neumarkt wurde kürzlich ein interessantes Projekt als Alternative zu der von Landesregierung vorgesehenen Strecke vorgestellt. Der Ingenieur, der das Projekt ausgearbeitet hat, hat verschiedene Ideen von Nicht-Experten gesammelt, diese überarbeitet und einen Vorschlag vorgelegt, dem zumindest Aufmerksamkeit gebührt. Kurz gefasst weist das Tunnelprojekt die folgenden schweren Kritikpunkte auf: die Kosten sind beträchtlich (65.000 € pro Laufmeter im Vortrieb), es kann ausschließlich von wenigen großen Unternehmen von außerhalb Südtirol realisiert werden und es könnte das hydrologische Gleichgewicht des Gebiets gefährden (diesbezüglich sei auf das, was beim Bau der TAV-Strecke in der Toskana geschah, hingewiesen). Im Gegensatz dazu, ver-

## MOZIONE

N. 783/17

---

### **Tratta di accesso ferroviaria al Bbt nella Bassa Atesina, un'alternativa**

La Giunta provinciale ha stabilito d'imperio la modifica d'ufficio dei Puc dei comuni interessati dalla prevista variante in galleria (Laives, Bronzolo, Nova Ponente, Aldino, Ora, Montagna, Egna e Salorno). Non mancano le perplessità da parte dei rappresentanti dei comuni e di molti cittadini, sintetizzabili nel timore per l'equilibrio idrologico delle sorgenti poste alle pendici delle montagne e per l'impatto ambientale (il tracciato attraversa aree protette Natura 2000) e in termini di disagi che un maxicantiere causerebbe. Non da ultimo vanno poi considerati gli ingenti costi che la scelta di portare il tracciato in gallerie molto lunghe comporta.

Ma un'altra soluzione parrebbe esserci. È stato recentemente presentato ad Egna un interessante progetto alternativo alla tratta prevista dalla Giunta. L'ingegnere che ha curato la sua realizzazione ha raccolto diverse idee arrivate dal basso rielaborandole in una proposta che merita quantomeno la dovuta attenzione. In estrema sintesi, il progetto in galleria presenta diversi gravi difetti: costa ovviamente tantissimo (65mila euro al metro lineare di avanzamento), può essere realizzato esclusivamente da poche grandi imprese extra-provinciali, rischia di compromettere l'equilibrio idrologico della zona (si veda a questo proposito quanto accaduto in Toscana per la realizzazione della Tav). Al contrario, il progetto alternativo riutilizza la linea esistente (salvo alcune necessarie rettifiche) raddoppiandone i binari, andando ad

wendet das alternative Projekt die bestehende Bahnlinie (bis auf einige notwendige Änderungen) und verdoppelt dabei die Gleise. Somit wird die Strecke von Branzoll in Richtung Süden in einer Art Kasten unterirdisch eingekapselt. Dadurch könnten die Berghänge bewirtschaftet und darunter Lagerräume zur Aufbewahrung von Obst und landwirtschaftlichen Maschinen der Landwirte errichtet werden. Gleichzeitig würde somit auch der durch die bestehende Bahnlinie erzeugte Lärm und Staub beseitigt werden, Photovoltaik-Module könnten für die Erzeugung der für die Belüftung und Beleuchtung notwendigen Energie verwendet werden und der eingesparte Raum für eine eventuelle zusätzliche auf einem einzigen Gleis und in kurzen Abständen fahrenden Straßenbahn verwendet werden (entsprechend dem Vorhaben des Beschlussantrages Nr. 31/15 „Realisierung des dritten Bahngleises auf der Strecke Bozen-Trient“, der vom Regionalrat am 16/3/2016 genehmigt wurde, Link: [http://www.consiglio.regione.taa.it/it/mozioni.asp?Suchen=Cerca&somepubl\\_action=300&somepubl\\_image\\_id=394506](http://www.consiglio.regione.taa.it/it/mozioni.asp?Suchen=Cerca&somepubl_action=300&somepubl_image_id=394506)). Der interessanteste Punkt betrifft die Kosten, die mit 25.000 € pro Laufmeter deutlich niedriger wären als jene der geplanten Variante, wobei auch die positiven Auswirkungen auf die heimische Wirtschaft nicht zu unterschätzen sind, denn aufgrund seiner Eigenschaften kann das genannte Projekt in funktionelle Lose von geringem Betrag aufgeteilt werden, zu denen auch und insbesondere lokale Unternehmen Zugang hätten.

Kommen wir nun auf einige Ausführungen des Projektanten zurück.

- Die vorgeschlagene Verbesserung, die darauf zurückzuführen ist, dass es notwendig erscheint, die Durchschnittsgeschwindigkeit zu erhöhen und die Eisenbahnstrecke unterirdisch einzukapseln, zielt auf die fast gänzliche Beibehaltung der bestehenden Bahnstrecke, auf die Ausweitung der befahrbaren Fläche zur Verdoppelung der Gleise und darauf, das Ganze in einen Kunstschacht (eine kastenförmige Anlage) aus Stahlbeton abzugrenzen.
- Um die Krümmungsradien der Brücke in Auer zu erweitern, wird es notwendig sein, einen kurzen Teil der bestehenden Strecke zu berichtigen und diese somit weiter weg vom Wohngebiet zu verlagern.

incapsulare la linea da Bronzolo verso sud in una sorta di “scatola” che verrebbe poi interrata, permettendo di sfruttarne i crinali per le coltivazioni e per creare magazzini per lo stoccaggio della frutta e per i macchinari agricoli dei contadini, eliminando rumori e polveri anche della linea esistente, sfruttando i pannelli fotovoltaici per generare energia per il ricambio d’aria e l’illuminazione e guadagnando lo spazio per una ulteriore, possibile linea su monorotaia da utilizzare come metropolitana di superficie ad alta frequenza (proposito questo in linea con la mozione n. 31/15 “Realizzazione del terzo binario ferroviario nella tratta Bolzano-Trento”, già approvata dal Consiglio regionale in data 16/3/2016 link: [http://www.consiglio.regione.taa.it/it/mozioni.asp?Suchen=Cerca&somepubl\\_action=300&somepubl\\_image\\_id=394506](http://www.consiglio.regione.taa.it/it/mozioni.asp?Suchen=Cerca&somepubl_action=300&somepubl_image_id=394506)). Ma il dato più interessante riguarda da un lato i costi, che con circa 25mila euro al metro lineare calerebbero drasticamente, e dall’altra le positive ricadute sull’economia locale: per le sue stesse caratteristiche, il progetto in discussione può essere suddiviso in lotti funzionali di importo contenuto a cui potrebbero partecipare anche e soprattutto le imprese locali.

Più in particolare, riprendiamo alcune delle argomentazioni esposte dal progettista.

- La proposta migliorativa, dettata dalla necessità di aumentare la velocità media e incapsulare la ferrovia in un ambiente sotterraneo, consiste nel mantenere quasi completamente il tracciato della ferrovia esistente, allargare il piano rotabile per raddoppiare il numero dei binari e confinare il tutto in un cavedio artificiale in cemento armato (scatolare).
- Per aumentare i raggi di curvatura al ponte di Ora sarà necessario rettificare un breve tratto dell’esistente tracciato allontanandolo peraltro dall’abitato.

- Die kastenförmige Anlage wird unter die Erde verlegt, sodass ein künstlicher Hügel mit einer für den Anbau von Reben und Apfelanlagen geeigneten Querneigung, ganz im Einklang mit der umliegenden Landschaft entstehen wird. Die Übergangsstellen der bestehenden Bahnstrecke wie die Unterführungen bleiben mit den entsprechenden Anpassungen voll funktionsfähig.
- Der Bahnverkehr, der ausschließlich entlang dieser unterirdisch eingekapselten Strecke verläuft, wird flüssiger, zumal die Verbindungsstellen deutlich verringert und die durchschnittliche Geschwindigkeit erhöht wird.
- Die kastenförmige Anlage ermöglicht es, den durch die Staubemissionen und die Freisetzung flüchtiger Feststoffbestandteile erzeugten Lärm durchfahrender Züge ganz zu drosseln. Die Luft im Schacht wird durch Luftaufbereitungsanlagen gefiltert.
- Die für den Betrieb der Anlage und für die Innenbeleuchtung des Schachts benötigte Energie wird von den Photovoltaik-Modulen längs der 24 km langen Strecke erzeugt.
- Die neue Bahnstrecke wird keine landwirtschaftliche Fläche definitiv besetzen, da durch die Untertunnelung der derzeitigen Bahnstrecke bei Fertigstellung der Arbeiten eine größere Fläche frei wird, die neu bewirtschaftet werden kann.
- Außerdem bietet sich die Möglichkeit unter dem durch die Untertunnelung des Schachts entstandenen Hügel unterirdische Lagerräume für Landwirte zu errichten als Teilentschädigung für die Unannehmlichkeiten während der Bauarbeiten.
- Eine deutliche Einsparung im Vergleich zu den geschätzten Kosten der A5-Variante, für die sich kürzlich das Land für die gesamte Strecke von Branzoll nach Salurn entschieden hat. Mit Vorsicht können diese wie folgt eingeschätzt werden: Die Gesamtkosten belaufen sich auf 25.400 €/m für die Verkapselung der Eisenbahn im Gegensatz zu 65.000 €/m des Tunnels (Doppelröhrentunnel Version A5).
- Landschafts- und Umweltsanierung der gesamten Strecke von Branzoll nach Salurn, die an
- Lo scatolare verrà successivamente interrato creando così una collina artificiale con pendenza trasversale idonea alla coltivazione di vigneti e meleti in continuità con il paesaggio circostante. La viabilità stradale di attraversamento della linea esistente come i sottopassi rimarranno in piena funzione con opportuni adeguamenti.
- La viabilità ferroviaria, confinata in un ambiente sotterraneo con funzione esclusiva, garantisce una drastica riduzione dei punti di interconnessione e un aumento della velocità media sulla tratta.
- Lo scatolare consente di annullare le emissioni sonore di polveri e solidi volatili nell'ambiente prodotte dai treni in transito. L'aria all'interno del cavedio verrà filtrata attraverso un impianto di trattamento aria.
- L'energia necessaria per il funzionamento degli impianti e per l'illuminazione interna del cavedio verrà prodotta da parapetti fotovoltaici posti lungo i 24 km della tratta.
- La nuova viabilità ferroviaria non produrrà nessuna occupazione definitiva di terreno agricolo in quanto la proposta consente di mettere a coltura, al termine dei lavori, una superficie maggiore ricavata dal ricoprimento della ferrovia che attualmente risulta non utilizzabile
- La possibilità di realizzare, nella collina creata dal ricoprimento in terra dello scatolare, dei locali interrati con funzione di deposito o magazzino da cedere ai contadini come parziale indennizzo per il disagio causato durante l'esecuzione dei lavori.
- Un netto risparmio sul costo preventivato nella versione A5 recentemente scelta dalla Provincia, per l'intera tratta da Bronzolo a Salorno. Impiegando criteri prudenziali di stima è stato valutato in: 25.400,00 euro/m il costo complessivo delle opere di incapsulamento della ferrovia, contro i 65.000,00 euro/m del tunnel in galleria (doppia canna versione A5).
- Una riqualificazione paesaggistica e ambientale di tutta la tratta da Bronzolo a Salorno che al-

sonsten auch nach dem Bau des vom Land vorgesehenen Tunnels auf der A5 oberirdisch verlaufen würde.

trimenti rimarrebbe scoperta anche dopo la realizzazione della galleria A5 prevista dalla Provincia.

Dies vorausgeschickt,

Ciò premesso,

**verpflichtet  
der Südtiroler Landtag  
die Landesregierung,**

**il Consiglio della Provincia  
autonoma di Bolzano  
impegna  
la Giunta provinciale**

1. den in den Prämissen dieses Beschlussantrages erwähnten Alternativplan zu erwägen durch Einbeziehung der eigenen Fachämter und des Experten, der diese Idee erarbeitet hat, die sich unter anderem noch in der Entwicklungsphase befindet;
2. im Südtiroler Landtag so bald als möglich und auf jeden Fall vor der Sitzungsfolge des Monats September des Jahres 2017 eine Anhörung zu organisieren, bei der die Einbringer das Projekt veranschaulichen können;
3. mit dem Ministerium für Infrastruktur und Verkehr und der RFI zu einer Einigung zu kommen bezüglich der Verwaltung vor Ort (durch die STA) der Ausschreibungen für die Planung und die Realisierung der Zulaufstrecken Süd zum BBT.

1. a considerare l'alternativa progettuale di cui alle premesse di questa mozione tramite il coinvolgimento dei propri uffici tecnici e del tecnico che ha elaborato l'idea peraltro ancora in fase di sviluppo;
2. a organizzare in Consiglio provinciale un'audizione – il prima possibile e comunque entro la sessione di lavori di settembre 2017 – durante la quale i promotori possano illustrare il progetto alternativo;
3. a cercare l'accordo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI per la gestione in sede locale (tramite STA) dei bandi di gara per la progettazione e realizzazione delle tratte di accesso sud al BBT.

gez. Landtagsabgeordneter  
Paul Köllensperger

f.to consigliere provinciale  
Paul Köllensperger