



Bozen, 15.7.2019

An den Präsidenten  
des Südtiroler Landtages  
Bozen

## BESCHLUSSANTRAG

Nr. 133/19

---

### **Eine Straßenbahnlinie von Kaltern nach Sigmundskron**

Nach den Vorstellungen der Stadt Bozen sollte die geplante Straßenbahn zwei verschiedenen Nutzergruppen dienen: den Pendlern, Schülern und Gästen, welche die Landeshauptstadt vom Überetsch aus schnell und bequem erreichen möchten, sowie den Boznern, die sich im Stadtgebiet von einem Ort zum anderen fortbewegen müssen. Beide Ziele zu erreichen, ist offensichtlich schwierig.

Im kürzlich veröffentlichten Plan zur nachhaltigen Mobilität der Stadt Bozen werden verschiedene Szenarien zum Thema Straßenbahn aufgezeigt, ohne dabei einen wirklich definitiven Streckenverlauf festzulegen. Die Variante einer Linienverbindung, die von Sigmundskron über das Krankenhaus entlang der Drususallee verläuft, am Hadrianplatz in die Italienallee abbiegt und dann weiter über die Freiheitsstraße und die Talferbrücke und schließlich durch die Altstadt bis zum Bahnhof führt, ist nach wie vor diejenige, die am ehesten in Frage kommt. Mit diesem Streckenverlauf wird versucht, allen Bedürfnissen gerecht zu werden: Zum einen soll das Überetsch mit der Landeshauptstadt verbunden werden, zum anderen soll das Krankenhaus als wichtiges Verkehrsziel angefahren werden, und schließlich soll eine neue Alternative zum Stadtbus angeboten werden.

Dabei wäre es wichtig, dieses äußerst komplexe Thema aus einem anderen Blickwinkel zu betrachten: Das Hauptproblem für die Mobilität in der Landeshauptstadt ist, dass täglich rund 85.000 Fahrzeuge in die Stadt kommen, davon rund

Bolzano, 15/7/2019

Al presidente  
del Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano  
Bolzano

## MOZIONE

N. 133/19

---

### **Una linea tranviaria da Caldaro a Ponte Adige**

Nelle intenzioni del Comune di Bolzano, il prospettato tram cittadino dovrebbe servire due distinte utenze: il pendolare, lo studente, il turista che dall'Oltradige desidera giungere rapidamente e comodamente nel capoluogo; il bolzanino che si sposta all'interno della città. Centrare entrambi gli obiettivi è evidentemente difficile.

Il Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS) del Comune di Bolzano – recentemente pubblicato – più che indicare un tracciato davvero definitivo, sul tema fornisce differenti scenari. L'opzione di una linea che da Ponte Adige tocca l'ospedale, corre su viale Druso fino a piazza Adriano per poi svoltare in corso Italia e corso Libertà, supera ponte Talvera e attraverso il centro storico giunge in stazione, è comunque la più accreditata di essere realizzata. Il tracciato scelto cerca di centrare tutti gli obiettivi: servire i flussi di utenza provenienti dall'Oltradige, toccare un grande attrattore di mobilità come l'ospedale e infine offrire una nuova alternativa al Tpl cittadino.

Occorre invece dare una diversa prospettiva a questa questione tanto complessa: il problema fondamentale per la mobilità del capoluogo è l'ingresso quotidiano di circa 85mila mezzi di cui circa 23mila dall'Oltradige, mentre le abitudini dei

23.000 aus dem Überetsch. Gleichzeitig zeigt die jüngste Modal-Split-Studie über das Mobilitätsverhalten der Boznerinnen und Bozner (Apollis, 2017), dass nur etwa zehn Prozent der Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Dieser eher bescheidene Wert zeigt, dass die „Öffis“ für die Bozner nicht besonders attraktiv sind. Da das Stadtgebiet nicht allzu groß ist und über ein gutes Radwegenetz verfügt, sind sie lieber mit dem Rad (26 %) oder zu Fuß (29 %) unterwegs, was immerhin von einem gewissen Umweltbewusstsein zeugt.

In Anbetracht der Tatsache, dass der Pendelverkehr das dringendste Problem darstellt, wäre es also naheliegend, die Weiterführung der Straßenbahnlinie bis nach Kaltern als Priorität auf der politischen Agenda für Infrastrukturarbeiten zu setzen. Die Gemeinden Kaltern und Eppan bewegen sich bereits in diese Richtung und haben dem Schweizer Mobilitätsexperten Willy Hüsler eine erste Studie in Auftrag gegeben. Wie Hüsler selbst in den Schlussbemerkungen zu seiner Machbarkeitsstudie für die Bozner Straßenbahn (2018) betonte, wäre die Straßenbahnlinie 1 (verstanden als Teilstrecke zwischen dem Bahnhof Bozen und dem Bahnhof Sigmundskron) mit einer Weiterführung derselben in Richtung Überetsch vereinbar. Damit wird angedeutet, wie wichtig eine direkte Straßenbahnverbindung mit dem Überetsch wäre, um einen öffentlichen Personennahverkehr anzubieten, der im Gegensatz zum Metrobus in Bezug auf die Reisequalität wirklich komfortabel und somit attraktiv ist (mehr Platz und ein wesentlich besserer Komfort für die Fahrgäste, mehr Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit). Wir glauben, dass diese Lösung eine echte Alternative zur Nutzung des Privatautos für Personen aus dem Überetsch sowie einen Mehrwert für die Bozner Straßenbahnlinie darstellen würde. Ohne eine direkte Verbindung zu den Überetscher Gemeinden wäre es nicht sinnvoll, Millionen Euro zu investieren, um die Bozner Straßenbahnlinie nur bis Sigmundskron weiterzuführen, wo ohnehin fast niemand wohnt. In diesem Fall könnte die Endstation der Straßenbahn genauso gut am Stadtrand oder beim Krankenhaus angelegt werden, womit die Straßenbahn nur der Stadtbevölkerung dienen würde. Daher erscheint es sinnvoller, eine direkte und schnelle Straßenbahnverbindung anzubieten, anstatt einen riesigen Park-and-Ride-Parkplatz in Sigmundskron zu bauen, der die Pendler ohnehin nicht dazu animieren würde, ihr Auto dort abzustellen und auf die Straßenbahn umzusteigen. Wer heute mit dem Auto nach Bozen fährt, würde es also auch in Zukunft tun.

bolzanini in fatto di mobilità indicate nell'ultimo studio disponibile sul modal split (Apollis, 2017), riportano che solo il 10 per cento circa degli spostamenti viene effettuato con i mezzi pubblici. Il dato è piuttosto modesto e mostra come il Tpl sia poco attrattivo per i bolzanini che, considerate le ridotte dimensioni della città e l'estesa rete di piste ciclabili, preferiscono muoversi altrimenti, comunque in modo virtuoso (a piedi il 29% e in bicicletta il 26%).

Posto quindi che il nodo più urgente da affrontare riguarda il pendolarismo, risulta evidente che completare la linea tranviaria fino a Caldaro deve diventare una priorità nell'agenda politica delle opere infrastrutturali. In quest'ottica si stanno già muovendo i comuni di Caldaro e Appiano che hanno commissionato un primo studio all'esperto di mobilità svizzero Willy Hüsler. Come indicato dallo stesso Hüsler nelle conclusioni del suo studio di fattibilità per il tram bolzanino (2018), "[...] la tranvia linea 1 (intesa come tratta tra la stazione di Bolzano e la stazione di Ponte d'Adige) sarebbe compatibile con un ulteriore prolungamento della via tranviaria stessa in direzione Oltradige [...]", un'allusione all'importanza di un collegamento tranviario diretto con l'Oltradige per offrire un servizio di Tpl che a differenza del Metrobus sia davvero confortevole in termini di qualità del viaggio (la capienza dei mezzi è maggiore, il confort per il viaggiatore incomparabile, maggiore puntualità e affidabilità delle corse) e quindi di attrattiva. Riteniamo che questa soluzione rappresenterebbe una vera alternativa all'uso dell'auto privata per chi proviene dall'Oltradige, completando la linea tranviaria bolzanina e conferendole molto più senso. Senza un collegamento diretto con i centri urbani dell'Oltradige non sarebbe razionale investire milioni di euro per portare la tratta bolzanina fino a Ponte Adige, in una zona pressoché spopolata, ma potrebbe fermarsi alla periferia della città o all'ospedale andando a servire la sola utenza cittadina. Appare quindi preferibile offrire un collegamento tranviario diretto e veloce piuttosto che un enorme parcheggio scambiatore a Ponte Adige, il cui utilizzo implicherebbe una rottura di carico considerevole e che comunque non incentiverebbe i pendolari a lasciarvi la propria vettura. Chi oggi arriva a Bolzano in auto continuerebbe quindi a farlo.

Dies vorausgeschickt

**verpflichtet  
der Südtiroler Landtag  
die Landesregierung,**

1. eine Straßenbahnlinie Kaltern – Sigmundskron, die an die im Plan zur nachhaltigen Mobilität der Stadt Bozen vorgesehene Straßenbahnlinie anschließt, in die Liste der vorrangigen Infrastrukturarbeiten für die Mobilität aufzunehmen und dieses Projekt innerhalb eines festgelegten Zeitrahmens umzusetzen;
2. die Gemeinden Bozen, Eppan und Kaltern sowie die STA an einen Tisch zu bringen, um ein Konzept für eine umstiegsfreie Straßenbahnverbindung vom Bozner Stadtzentrum bis nach Kaltern, die das Bozner Straßenbahnprojekt abrunden soll, auszuarbeiten.

gez. Landtagsabgeordnete  
Paul Köllensperger  
Peter Faistnauer  
Alex Ploner  
Dr. Franz Ploner  
Maria Elisabeth Rieder  
Josef Unterholzner

Ciò premesso,

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

1. ad inserire nella lista delle opere infrastrutturali prioritarie per la mobilità una linea tranviaria Caldaro – Ponte Adige, collegato al tracciato tramviario previsto dal PUMS bolzanino, ed a garantirne tempi di realizzazione certi;
2. ad istituire un tavolo di confronto con i Comuni di Bolzano, Appiano e Caldaro e la STA per progettare una soluzione tranviaria senza rotture di carico dal centro di Bolzano fino a Caldaro e che vada a completare il progetto del tram bolzanino.

f.to consiglieri provinciali  
Paul Köllensperger  
Peter Faistnauer  
Alex Ploner  
dott. Franz Ploner  
Maria Elisabeth Rieder  
Josef Unterholzner