



Bozen, 7.4.2022

Bolzano, 7/4/2022

**SCHRIFTLICHE ANTWORT
AUF DIE ANFRAGE ZUR
AKTUELLEN FRAGESTUNDE**

Nr. 60/April/22

eingebraucht von den Landtagsabgeordneten
Brigitte Foppa, Riccardo Dello Sbarba
und Hanspeter Staffler
am 30.3.2022

**RISPOSTA SCRITTA
ALL'INTERROGAZIONE
SU TEMI DI ATTUALITÀ**

n. 60/aprile/22

presentata dalla cons. prov. Brigitte Foppa
e dai cons. prov. Riccardo Dello Sbarba
e Hanspeter Staffler
in data 30/3/2022

**Kreisverkehr in Eppan
Weinstraße/Mendelpassstraße**

1. Was ist der Stand der Dinge in dieser Angelegenheit?

Mit Beschluss der Landesregierung vom 8.3.2022 wurden die Technischen Eigenschaften des genannten Bauvorhabens genehmigt, der zur Einleitung des Auswahlverfahrens für die Projektierung erforderlich ist.

2. Worauf stützt sich diese Vorhaben? Insbesondere: Warum will man ein Gewerbegebiet unterführen, wo doch so viele Wohngebiete an großen und lauten Straßen auf Erleichterung warten?

Die geplante Unterführung dient nicht der Verkehrsverlagerung aus Lärmschutzgründen, sondern erwächst aus verkehrstechnischen und normativen Gründen.

Die Anforderungen an den Kreuzungsbereich an der vielbefahrenen Weinstraße und der für viele Radfahrer beliebten Mendelpassstraße und der angrenzenden Verbindungsstraßen sich in den vergangenen Jahren verändert. Dem wurde in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Eppan und Kaltern, den Abteilungen Straßendienst und Mobilität der Provinz Rechnung getragen. Im Zuge einer Kosten-Nutzen-Analyse wurde die bestmögliche Projektlösung definiert. Durch den Bau einer Unterführung für den durchfahrenden Verkehr und

**La rotatoria all'incrocio tra la Strada del
Vino e la Strada della Mendola ad Appiano**

1. Qual è lo stato attuale al riguardo?

Con la delibera della Giunta provinciale dell'8/3/2022 sono state approvate le caratteristiche tecniche del citato progetto di costruzione, il che è necessario per l'avvio della procedura di selezione per la progettazione.

2. Su cosa è basato tale progetto? In particolare: perché si intende costruire un sottopassaggio per una zona produttiva, mentre molte zone residenziali situate lungo strade importanti e rumorose sono ancora in attesa di misure per sgravare la situazione?

Il sottopassaggio previsto non ha come scopo diretto un trasferimento del traffico come misura antirumore, ma è riconducibile ad altre esigenze della viabilità e a fattori normativi.

Negli ultimi anni sono cambiate le necessità relative alla zona degli incroci tra la Strada del Vino, che è sempre molto trafficata, la Strada della Mendola, molto amata dai ciclisti, e le strade di collegamento limitrofe. In collaborazione con i Comuni di Appiano e di Caldaro e le ripartizioni Servizio strade e Mobilità della Provincia si è tenuto conto di questa esigenza. Nell'ambito di un'analisi costi-benefici è stato definito il progetto migliore per risolvere il problema. La costruzione di un sottopassaggio per il traffico di transito e la

den Bau eines darüberliegenden Kreisverkehrs wird eine Verteilung der Verkehrsflüsse ermöglicht und die Vorfahrt für Fahrzeuge des ÖPNV gewährleistet sowie den Fußgängern und Radfahrern eine sichere und attraktive Benutzung ermöglicht.

3. Welche Vorteile sieht die Landesregierung? Gibt es wirtschaftliche Nachteile für die angrenzenden Betriebe?

Die unter Punkt 2 beschriebenen Vorteilen können noch wie folgt ergänzt werden:

Die Fußgängerverbindungen zwischen der West- und Ostseite der Straße werden einfacher und sicherer, da nicht mehr die viel befahrene Hauptachse überquert werden muss, sondern nur mehr die jeweiligen einspurigen Nebenfahrspuren, auf denen der Verkehr und die Geschwindigkeit geringer sind.

Die Kreuzung ist von einem sehr starken Nord-Süd-Verkehr betroffen, daher funktioniert ein Kreisverkehr ohne Unterführung nicht, weil der Nebenverkehr (z.B. aus dem bestehenden Gewerbegebiet) den Hauptverkehr stark verlangsamen würde, und Staus auf der Hauptachse die Folge wären, welche wiederum durch verlängerte Vorzugsspuren abgefedert werden müssten, um dem ÖPNV die geforderte Vorfahrt zu ermöglichen.

Die vorgeschlagene Lösung ermöglicht den angrenzenden Betrieben (z.B., Ambach) eine sichere Zu- und Einfahrt von der Hauptverkehrsachse. Es werden die derzeit zahlreich bestehenden und teils gefährlichen Zufahrten entfernt und zu wenigen und sicheren Zufahrten zusammengefasst. Die notwendige Besetzung von landwirtschaftlichem Grün soll durch effiziente Planung auf ein Minimum reduziert werden. Für die angrenzenden Betriebe werden durch das Zusammenführen der Zufahrten keine wirtschaftlichen Nachteile erwartet, durch gute Planung der Bauphasen, wird die Zufahrt zu den Betrieben für Zu- und Ablieferung sowie für den Kundenbetrieb gewährleistet.

4. - 5. Warum entscheidet man sich bei so vielen Gefahrenstellen auf der Strecke zwischen der genannten Kreuzung und der Kreuzung mit der MEBO, gerade für diese Unterführung? Wie und wann werden die anderen Gefahrenpunkte ange-

realizzazione di una rotatoria sovrastante permettono la distribuzione dei flussi di traffico. Al contempo viene data la precedenza ai mezzi del trasporto pubblico locale e garantito un passaggio facile e in sicurezza ai pedoni e ai ciclisti.

3. Secondo la Giunta provinciale, quali sono i vantaggi di questo progetto? Ne deriveranno svantaggi economici per le aziende situate nelle zone limitrofe?

I vantaggi elencati al punto 2 possono essere ulteriormente specificati come segue:

il collegamento per pedoni tra il lato est e il lato ovest della strada sarà più semplice e più sicuro, perché non sarà più necessario attraversare la strada principale, molto trafficata, ma solo le corsie secondarie meno trafficate che vengono percorse a una velocità minore.

All'incrocio in questione c'è un forte traffico tra nord e sud. Per questo motivo, una rotatoria senza sottopassaggio non sarebbe utile, perché in tal caso il traffico delle vie secondarie (per esempio proveniente dalla zona produttiva esistente) rallenterebbe fortemente il traffico principale, con conseguenti code sull'asse principale, una situazione che dovrebbe essere risolta grazie a corsie preferenziali più lunghe in modo da consentire la precedenza ai mezzi pubblici.

La soluzione proposta consente alle aziende confinanti (ad esempio Ambach) un accesso sicuro dall'asse stradale principale. Le attuali numerose strade di accesso in parte pericolose verranno eliminate e sostituite da poche vie d'accesso sicure. Il consumo di suolo nel verde agricolo a tal fine necessario verrà ridotto al minimo grazie a una progettazione efficiente. Per le aziende confinanti, non ci si aspettano svantaggi economici dal fatto di riunire le varie strade d'accesso. Grazie a una corretta programmazione dei lavori di costruzione, verrà garantito l'accesso alle aziende per le forniture in arrivo e in partenza nonché per i clienti.

4. – 5. Considerati i numerosi punti pericolosi lungo la tratta tra l'incrocio sopra menzionato e l'incrocio con la MEBO, perché è stato deciso di realizzare proprio questo sottopassaggio? Come e quando si affronteranno gli altri punti pericolosi?

gangen?

Das genannte Bauvorhaben ist eine Maßnahme aus einer Reihe von Maßnahmen, die von der Landesregierung in den vergangenen Jahren für den Straßenabschnitt zwischen Sigmundskron und Kaltern beschlossen und zum Teil bereits umgesetzt wurden.

Für den Kreuzungsbereich MeBo-Einfahrt Eppan ist das Auswahlverfahren für die Planung in der Abschlussphase, d.h. es kann mit der Ausarbeitung in Kürze begonnen werden.

Im Rahmen des Gesamtprojekts „Metrobus“ (erste Festlegung der technischen Eigenschaften mit Beschl. D. LR Nr.566/2013) wird das Ziel verfolgt, die Fahrtbedingungen des ÖPNV zu verbessern und bestehende Gefahrenstellen zu verringern. Es waren mehrere Bauwerke im Abschnitt zwischen Kaltern und Bozen vorgesehen. Davon wurden die Lose St. Pauls, Eppan BHF, Gand und Unterplänitzing ausgeführt; das Los Kaltern BHF ist in der Abschlussphase, das Los Pillhof in der Planungsphase. Die Verbesserung des Kreuzungsbereiches Mendelpassstraße/Kaltern ist nur eine von mehreren Straßenprojekten des Landes im Überetsch.

Der Landesrat
Daniel Alfreider

Il progetto di costruzione in oggetto fa parte di una serie di misure deliberate dalla Giunta provinciale in questi ultimi anni per la tratta di strada tra Ponte Adige e Caldaro, di cui alcune sono già realizzate.

Per la zona dell'incrocio con l'entrata della MEBO ad Appiano, la procedura di selezione per la progettazione è in fase finale; pertanto tra breve si potrà avviare la fase di elaborazione.

Nel contesto del progetto "Metrobus" nel suo complesso (prima definizione delle caratteristiche tecniche con delibera della Giunta provinciale n. 566/2013) ci si è posti l'obiettivo di migliorare le condizioni di percorrenza per i mezzi del trasporto pubblico locale e di ridurre i punti pericolosi. Per la tratta di strada tra Caldaro e Bolzano erano previsti diversi lotti. Di questi sono stati realizzati i lotti San Paolo, stazione di Appiano, Gaida e Pianizza di Sotto; il lotto stazione di Caldaro è in fase di ultimazione, il lotto Pillhof in fase di progettazione. Il miglioramento della zona all'incrocio con la strada della Mendola/Caldaro è solo uno di diversi progetti per le strade provinciali dell'Oltradige.

L'assessore provinciale
Daniel Alfreider