



ERSETZUNGSANTRAG ZUM BESCHLUSSANTRAG

Nr. 247/14

Der Beschlussantrag erhält folgende Fassung:

Errichtung des dritten Bahngleises auf der Strecke Bozen-Auer

Im Dezember 2014 hat die Landesregierung den Bau des Virgl-Eisenbahntunnels beschlossen, der die Voraussetzung für die Errichtung des dritten Bahngleises in Richtung Süden bildet. Dieses Bauvorhaben geht aus der Notwendigkeit hervor, in Bozen eine unabhängige Bahnhofseinfahrt für die Linie Meran-Bozen zu haben.

Das ursprüngliche Projekt hatte aber auch einen zusätzlichen und breiteren Sinn und Zweck, der zur Verbesserung der Mobilität zwischen Bozen und dem Unterland von wesentlicher Bedeutung ist und den wir mit dem vorliegenden Beschlussantrag wieder aufgreifen möchten: der Bau eines dritten Bahngleises bis Auer (und wenn möglich auch weiter). Im 2002 veröffentlichten Landestransportplan war schon von einer Bahn- und Schnellbahnlinie Bozen-Auer die Rede gewesen. Geplant waren die "Realisierung einer Bahnverbindung in der Art einer 'Schnellbahn' mit hoher Stundenfrequenz" und die "Eingliederung neuer Bahnhöfe bzw. Haltestellen an der Bahnstrecke Unterland". Dank dieser Infrastruktur könnte die Vertaktung der Personenzüge verbessert, das öffentliche Nahverkehrsangebot für die Fahrgäste (Ansässige und Touristen) attraktiver gestaltet und eine gleichwertige Alternative zum Privatauto angeboten werden, da gleichzeitig auch die Anzahl der heute verfügbaren Haltestellen erhöht würde (Bozen Altstadt, St. Gertraud, Oberau, Bozen Industriegebiet, St. Jakob Einsteinstraße, St. Jakob Flughafen, Leifers, Branzoll, Auer). Die Mobilität zwischen Bozen und dem Unterland ist leider ausgesprochen Fahrzeug lastig. Für die Bevölkerung des Unterlands, aber auch für die Bewohner der Landeshauptstadt entstehen dadurch viel Verkehr und eine große Umweltbelastung.

Der bereits erwähnte Landestransportplan (S. 148 ff.) umfasst, auch auf der Grundlage der vom Land

EMENDAMENTO SOSTITUTIVO DELLA MOZIONE

N. 247/14

La mozione è sostituita come segue:

Realizzazione del terzo binario ferroviario nella tratta Bolzano-Ora

Nel dicembre 2014 la Giunta provinciale ha deliberato l'impegno per la realizzazione del tunnel ferroviario del Virgolo, premessa alla posa di un terzo binario verso sud. Quest'opera si giustifica con la necessità di disporre di un ingresso indipendente alla stazione di Bolzano per la linea meranese.

Il senso originario del progetto – che questa mozione intende recuperare – era anche un altro, più ampio e di fondamentale importanza per il miglioramento della mobilità tra Bolzano e i centri della Bassa Atesina, ossia la realizzazione di un terzo binario che vada fino a Ora (e possibilmente oltre). Già il Piano provinciale dei trasporti del 2002 prevedeva infatti un "Servizio Ferroviario Metropolitan (Sfm) Bolzano-Ora". L'obiettivo – vi si legge – era quello di "realizzare un collegamento ferroviario di tipo metropolitano ad elevata frequenza oraria e con l'inserimento di nuove stazioni e/o fermate sulla relazione ferroviaria della Bassa Atesina". L'infrastruttura consentirebbe di aumentare la frequenza dei treni passeggeri, rendendo il servizio di trasporto pubblico molto più attrattivo per i passeggeri (residenti e turisti) e quindi offrendo una valida alternativa all'uso dell'auto privata, grazie anche alla possibilità di aumentare il numero di stazioni di fermata oggi disponibili (Bolzano centro, S. Geltrude, Oltrisarco, BZ Zona industriale, S. Giacomo via Einstein, S. Giacomo Aeroporto, Laives, Bronzolo, Ora). La mobilità tra la Bassa Atesina e Bolzano è purtroppo essenzialmente basata sull'uso dell'automobile, causando notevoli disagi in termini di traffico e inquinamento non solo agli abitanti della stessa Bassa Atesina, ma anche a quelli del capoluogo.

Il già citato Piano provinciale dei trasporti (pag. 148 e seguenti), sulla base anche dello studio commissio-

Südtirol an die "Sistema, Sistemi operativi Venezia" in Auftrag gegebene Studie, die erforderlichen Bauleistungen, die neuen Haltestellen, den Stundentakt, die Kostenaufteilung im Abschnitt Bozen/Industriegebiet und dann bis Auer, das Rollmaterial und weitere Details. Im bereits genannten Landestransportplan hat das Land das Bauvorhaben als vorrangig eingestuft: "Die einzige, bedeutende Maßnahme am Bahnnetz stellt der Bau des dritten Gleises zwischen Bozen und Auer dar."

In der letzten Legislaturperiode hatte die Landesabteilung Mobilität das Projekt in der Annahme auf das Abstellgleis gestellt, die Errichtung der Eisenbahnumfahrung der Stadt Bozen von Blumau bis Auer, auf die auch alle Güterzüge hätten umgeleitet werden sollen, würde die Durchfahrt zusätzlicher Personenzüge auf der Strecke Bozen-Auer ermöglichen. Nun stehen wir aber ohne Projekt da und vor allem fehlen die notwendigen Finanzmittel für ein Bauvorhaben, das plangemäß 2007 fertiggestellt werden sollte. Zudem deutet auch nichts darauf hin, dass sich in einem vernünftigen Zeitraum eine Lösung abzeichnen könnte.

Aus diesen Gründen

**verpflichtet
der Südtiroler Landtag
die Landesregierung,**

1. das Projekt zum Bau des dritten Gleises Bozen-Auer als strategisch wichtig und daher als vorrangig zu erklären;
2. bei RFI zu intervenieren, um das Bauvorhaben weiterzubringen;
3. die Möglichkeit einer Finanzierung für die Ausarbeitung des endgültigen Projekts zu prüfen.

nato dell'amministrazione provinciale alla "Sistema, Sistemi operativi Venezia", prevede il piano dei lavori necessari, le nuove fermate, il cadenzamento orario, i costi suddivisi nella tratta Bolzano/Zona industriale e poi fino ad Ora, il materiale rotabile ed altri particolari. La stessa Provincia, sempre nel già citato Piano provinciale dei trasporti, valutava l'opera come prioritaria: "L'unico intervento significativo sulla rete ferroviaria è rappresentato dalla costruzione del terzo binario tra Bolzano e Ora [...]."

Nella precedente legislatura, l'assessorato ai trasporti della Provincia accantonò il progetto, poiché riteneva che con la realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Bolzano da Prato a Ora, attraverso la quale sarebbero transitati tutti i treni merci, l'attuale tratta Bolzano/Ora avrebbe consentito il passaggio di molti più treni viaggiatori. Tuttavia, tuttora siamo in assenza di un progetto e soprattutto dei necessari finanziamenti per un'opera che secondo i piani presentati nel 2007 dovrebbe già essere conclusa, e nulla lascia presagire uno sblocco della situazione in tempi ragionevoli.

Ciò premesso,

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

1. a dichiarare il progetto di realizzazione del terzo binario Bolzano-Ora di importanza strategica e quindi opera prioritaria;
2. ad attivarsi presso RFI per lavorare alla sua realizzazione;
3. a verificare la possibilità di finanziamento per l'elaborazione del progetto definitivo.