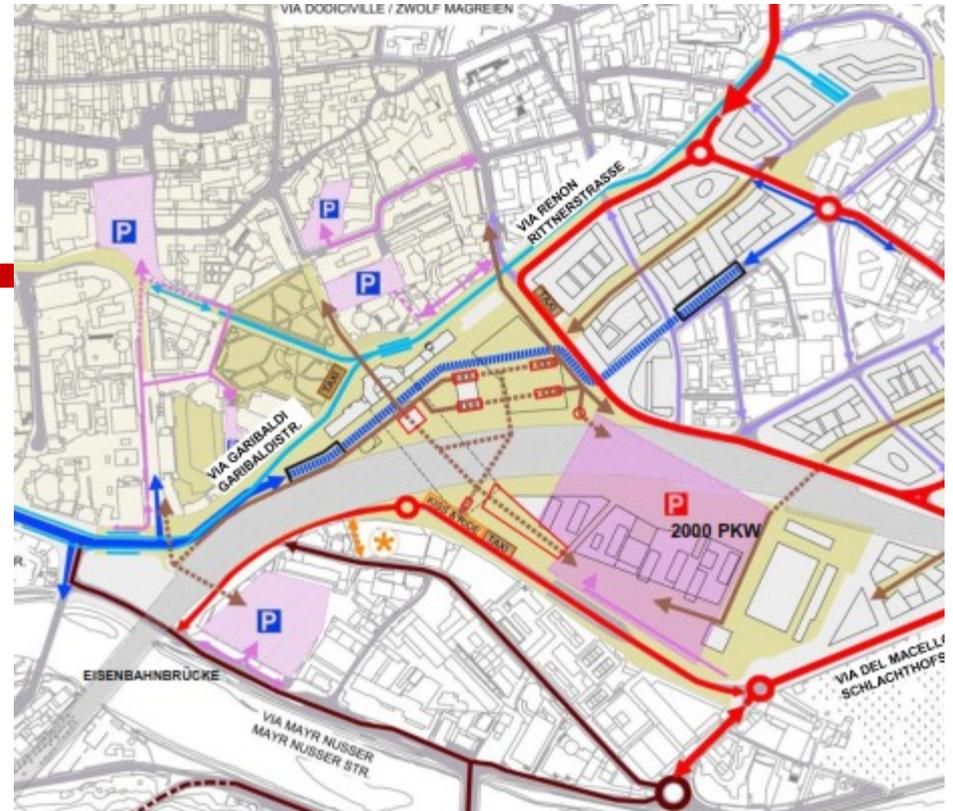


Städtebauliche Umstrukturierung des Bahnhofsviertels in Bozen

Öffentliche Debatte

*Verkehrliche
Auswirkungen des
Kaufhausprojektes auf
das Bahnhofsviertel*



Verkehrskonzept Mobilitätszentrum

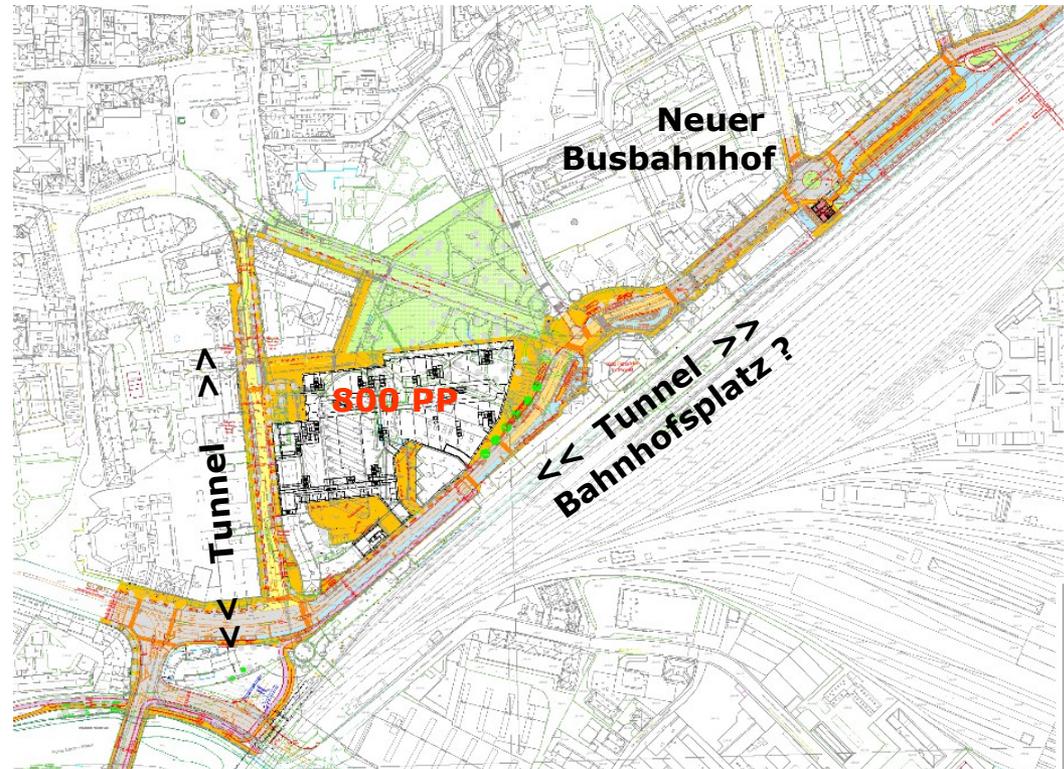
Bozen, Eurac 30.1.2015

www.theil.it



Verkehr im neuen Bahnhofsviertel

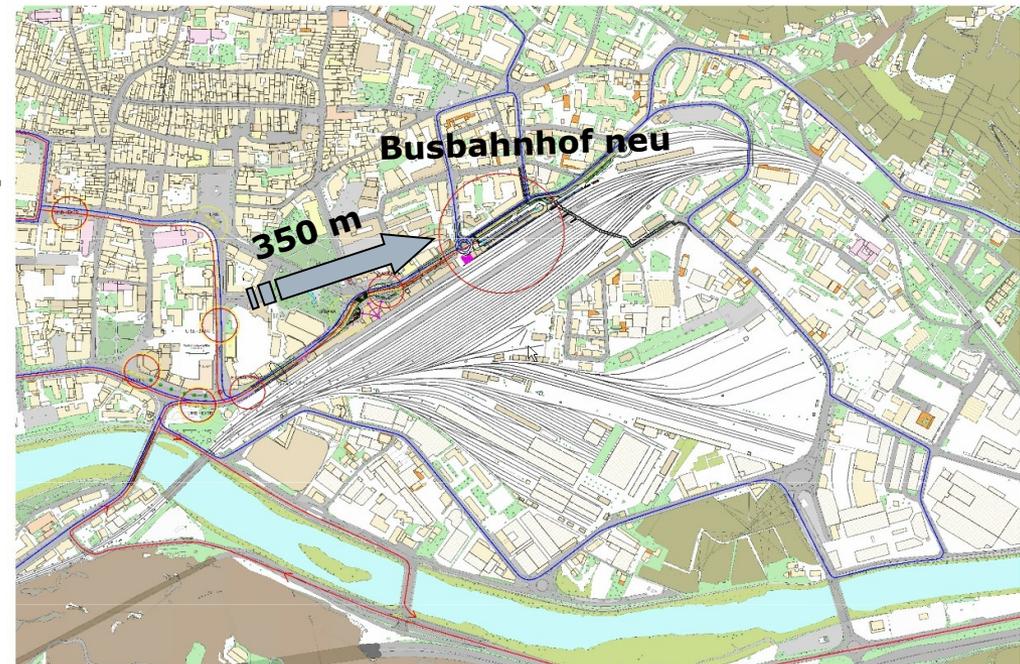
- **Verlegung Busbahnhof** um ca. 350 m östlich des heutigen Standortes
- **Verdoppelung** der vorhandenen **Parkplätze** unter neuem Kaufhaus ohne Parkraumbewirtschaftung
- **Untertunnelung** der Hauptzufahrtsstrasse zur Altstadt und des Bahnhofplatzes (?)



Bau von Straßen und Infrastrukturen für das neue Kaufhaus

Verlegung Busbahnhof

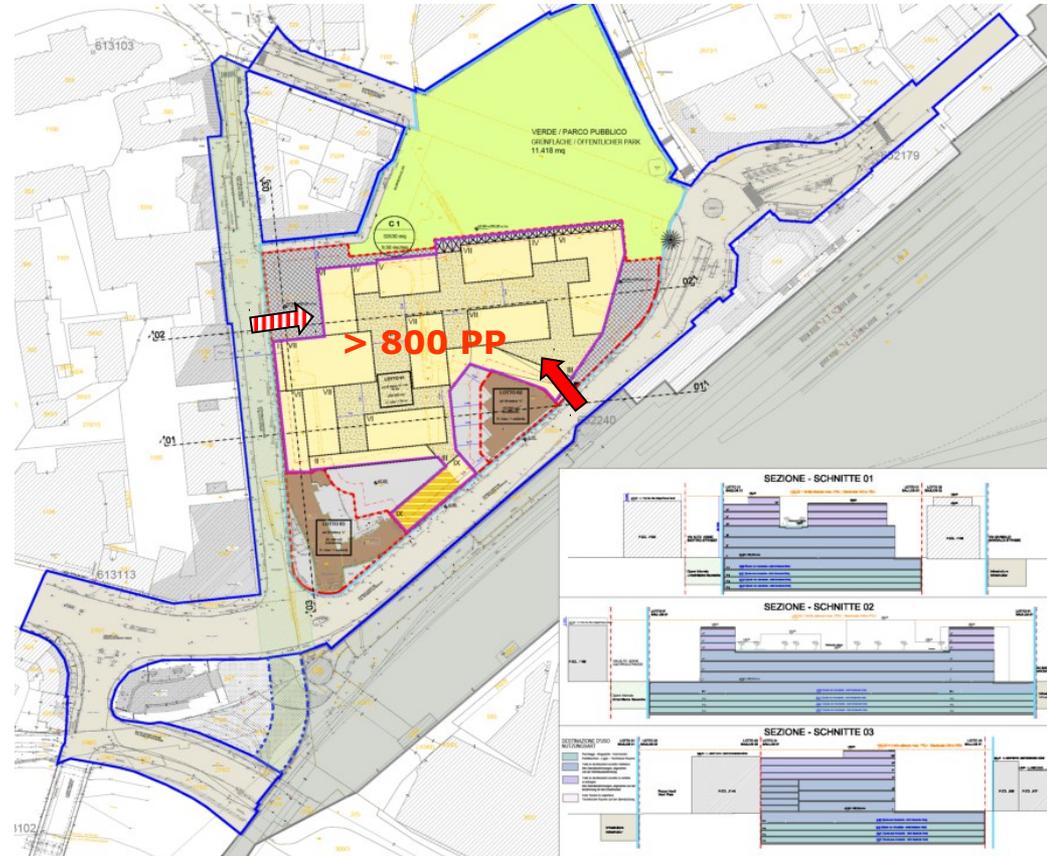
- Verlegung um **ca. 350 m östlich** des heutigen Standortes
- entspricht 5 Gehminuten mehr für **Tausende Pendler**
- Neue Haltestelle Verdiplatz **150 m weg vom Zentrum**
- **keine Vorteile für Busnutzer**, sondern längerer Fußweg entlang stark befahrener Strassen
- **Aufwändiges Provisorium**, verzögert Realisierung Mobilitätszentrum



Stadtbusse und Landbusse (rot) zum verlegten Busbahnhof

Neue Parkplätze

- Über die Südtirolerstraße können heute 650 bewirtschaftete und 900 privat genutzte Stellplätze erreicht werden
- Errichtung von ca. 800 freien Parkplätzen unter dem Kaufhaus dereguliert das **Bezahlprinzip** für die innerstädtische Parkplätze
- Unerwünschter **zusätzlicher Autoverkehr** in die Altstadt mit erhöhten Abgas- und Lärmwerten



3 Garagen Ebenen und 1 Lkw gerechtes Lagergeschoss

Untertunnelung Südtirolerstrasse

- Südtirolerstrasse heute als Parkplatzzufahrt und Ausfahrt Busbahnhof **ausreichend dimensioniert**
- Fussgeher vom Parkhaus Mitte nutzen **5 m breiten Gehsteig** und queren zur Altstadt die Perathonerstraße
- Ohne Busverkehr und Ladeverkehr mit Garageneinfahrt beim Hotel Alpi ist **Untertunnelung nicht erforderlich**: kein öffentliches Interesse
- Untertunnelung **sehr teuer** in Bau und Instandhaltung
- **Unterirdischer Zugang zum Kaufhaus** hat keinen Mehrwert für die Altstadt



Überlastete Zufahrt zu Verdiplatz – Altstadt – Bahnhof

Untertunnelung Bahnhofsvplatz (?)

- mit der Verlegung des Busbahnhofes fahren schätzungsweise **70 % mehr Busse** über Bahnhofsvplatz (1400), das sind ca. 11 % des Gesamtverkehrs, also **relativ wenig**
- Flüssiger **geradliniger Verlauf** ohne Umkehren verbessert die Übersichtlichkeit für die querenden Fußgeher
- Ziel muss die **Umleitung des Durchfahrtsverkehrs** sein, um eine verkehrsarme Zone zu erhalten
- Untertunnelung widerspricht dieser Zielsetzung und würde langfristig den **Durchgangsverkehr fördern**
- Ab- und Auffahrten in den Tunnel sind grober **Eingriff ins Stadtbild**
- Fazit: **kein öffentlicher Mehrwert**



Bahnhofsvplatz verkehrsberuhigt

Schlussfolgerungen

Ein öffentlicher Mehrwert ist demnach nur gewährleistet, wenn folgende verkehrliche Rahmenbedingungen eingehalten werden:

- **Parkplätze** direkt unter dem Kaufhaus nur im gleichen Ausmaß und zu den selben Bedingungen wie heute: damit wird der Autoverkehr ins Stadtzentrum beschränkt und die Abgas- und Lärmemissionen bleiben zumindest gleich.
- Besucher gelangen nur über **oberirdische Einfahrten** zu den Garagen des neuen Kaufhauses und erhalten so von der Südtirolerstraße aus einen Blick auf die Altstadt: in der Folge können gewaltige Bau- und Instandhaltungskosten für die Stadt abgewendet werden
- Das für den **Busbahnhof** vorgesehene Tiefgeschoss muss bis zur Realisierung des Mobilitätszentrums verfügbar sein: so kann die Verlängerung der Fußwege für Tausende umweltbewusster Pendler und Besucher vermieden und der Druck auf die Realisierung des Mobilitätszentrums vergrößert werden.

Fazit: der Genehmigungsablauf für dieses Kaufhaus ist auf Grund der neuen Erkenntnisse unabhängiger Experten neu aufzurollen