

Exkursion Verkehrsraumgestaltung in Tirol und Südtirol
19. bis 23 Oktober 2003

Institut für Verkehrsplanung
TU Wien
Organisation und Begleitung:
Univ.Ass. Dipl.-Ing. Dr. Kölbl Robert

Bericht

zum Besuch bei **Elmar Pichler Rolle**, Vizebürgermeister
der Stadt Bozen zum Thema:

Verkehr in Bozen – Situation und Maßnahmen

Verfasser:

Eicher Wolfgang
Matr.Nr. 9825806

Inhaltsverzeichnis:

Entwicklung der Stadt Bozen von 1920 bis heute	3
Motorisierter Individualverkehr	4
Ruhender Verkehr und Parkraumbewirtschaftung	5
Öffentlicher Verkehr	6
Radverkehr	7
Fußverkehr	7
Umverlegung des Hauptbahnhofs	8
Schlussfolgerungen und Zusammenfassung	9

Entwicklung der Stadt Bozen von 1920 bis heute:

Um die Situation und die Probleme des Verkehrs in Bozen verstehen zu können, muss die historische Entwicklung der Stadt ab 1920 betrachtet werden. Nach dem ersten Weltkrieg, als Bozen mit Südtirol ein Teil Italiens wurde, zählte die Stadt etwa 25.000 Einwohner. Durch die faschistische Politik Italiens in der Zwischenkriegszeit, man wollte ganz Südtirol und vor allem die Hauptstadt Bozen italienisieren, stieg die Einwohnerzahl innerhalb weniger Jahrzehnte auf über 100.000 an. Dabei wurden vor allem Leute aus Süditalien in Bozen angesiedelt. Die in dieser Zeit neu entstandenen Viertel bilden einen scharfen Kontrast zur mittelalterlichen Altstadt. Während sich das historische Zentrum eng und verwinkelt präsentiert, wurden die neuen Viertel an breit angelegten und geradlinigen Straßen errichtet. Der Großteil der Bozner Bevölkerung wohnt noch immer in diesen Vierteln, während sich das „Herz der Wirtschaft“ in der Altstadt befindet.

Nach dem zweiten Weltkrieg ging die Zuziedelung aus dem Süden weiter. Währenddessen entwickelten sich erste Autonomiebestrebungen Südtirols, die schließlich auch zur Autonomie führten. Die Zuständigkeit über die Raumplanung (primäre Zuständigkeit Urbanistik) fiel dabei an das Land Südtirol. Während im Land die Südtiroler Volkspartei als Vertreter der deutschsprachigen Mehrheit Gesamt-Südtirols regierte, war in Bozen die italienische Bevölkerungsgruppe die Mehrheit. Dies und andere Gründe wie politische Krisen und der Versuch der Dezentralisierung Südtirols (Schwächung der Hauptstadt zugunsten der Entwicklung des übrigen Landes) hatte zur Folge, dass durch die Raumplanungspolitik Südtirols die Entwicklung der Stadt Bozen gestoppt wurde. Bozen blieb zwei Jahrzehnte stehen. Es wurde praktisch unmöglich, neue Bauleitpläne zu erstellen. Es entwickelte sich Wohnungsnot. Und hier sind sicherlich auch Gründe für die extrem hohen Immobilienpreise zu suchen (neben den in Südtirol grundsätzlich hohen Immobilienpreisen aufgrund der Begrenztheit bebaubarer Flächen). So liegen die Preise pro m² Bauland in Bozen zwischen 2.500 und 7.000 Euro, eine 50m² Wohnung in durchschnittlicher Lage kostet etwa 250.000 Euro ohne Stellplatz für das Auto, der kostet 30.000 Euro extra (Wobei in Bozen kaum Wohnungen vermietet werden, die Wohnungen befinden sich hauptsächlich im Eigentum der Bewohner.) Die fehlenden Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt führten außerdem zu einer starken Entwicklung der Umlandgemeinden von Bozen. Und hier liegt der Hauptgrund für das heutige Verkehrsproblem der Stadt. Viele Bewohner dieser in den letzten Jahrzehnten stark gewachsenen Vororte arbeiten in der Stadt Bozen und verursachen viel Verkehr.

Heute hat die Stadt Bozen 95.000 Einwohner. Als Landeshauptstadt und auch größte Stadt Südtirols erfüllt sie wichtige zentrale Funktionen wie Regierung, Verwaltung (In Italien gibt es den Grundsatz der Trennung von öffentlicher Verwaltung und Politik, der in Südtirol noch nicht verwirklicht ist. Daher gibt es Situationen wo politische Vertreter bei zum Beispiel technischen Problemen, die besser Spezialisten zu überlassen wären, mitreden.), Universität, usw. In der Stadt finden über 65.000 Menschen einen Arbeitsplatz wobei neben den erwähnten Funktionen auch der Handel, Industrie und Gewerbe eine starke Rolle spielen. Durch die fehlende Entwicklungsmöglichkeit der letzten Jahrzehnte stellt sich heute Bozen als „veralterte Stadt“ dar. 1995 ist jedoch die Erstellung eines neuen Bauleitplanes gelungen, der neue Entwicklungen ermöglichen soll. Dabei ist vor allem Bauland für Wohnnutzung neu ausgewiesen worden, darunter ein Wohngebiet für 1.600

Wohnungen am östlichen Stadtrand. Flächen für Industrie und Gewerbe sind nicht ausgeweitet worden, da durch das Abwandern der Magnesium-Industrie genügend an Fläche frei geworden sind. Weiters besteht in der Stadt wegen falscher Wirtschaftspolitik ein zu hohes Angebot an Büroraum. Einkaufszentren befinden sich nur im Zentrum der Stadt, da sie aufgrund des strengen Urbanitätsgesetzes weder „auf der grünen Wiese“ und auch nicht in Gewerbegebieten angesiedelt werden dürfen. Dies hat eine starke Belebung der Innenstadt zur Folge. Ein Problem dieser Innenstadt von Bozen ist jedoch, dass die Flüsse Talfer und Eisack, sowie die Eisenbahnlinie eine starke Trennwirkung zur übrigen Stadt ausüben. (Das Problem der Trennwirkung der Eisenbahnlinie will man durch die Umverlegung des Bahnhofs lösen (siehe Kapitel Umverlegung des Bahnhofs)).

Motorisierter Individualverkehr:

Die Stadt Bozen ist stark vom Transitverkehr beeinträchtigt. Die Brennerautobahn führt am Eisack entlang mitten durch das Stadtgebiet. Mehr als 40.000 Fahrzeuge pro Tag rollen „über den Köpfen der Stadt“ und verursachen hohe Belastungen durch Lärm- und Schadstoffemissionen. Die Stadt fordert eine großräumige Tunnelumfahrung, es gibt jedoch keine konkreten Planungen. Durch das Mautsystem in Italien und die dadurch großen Abstände der Anschlussstellen hat die Brennerautobahn ausschließlich Funktion für den überregionalen Verkehr, wirkt also nicht als Stadtautobahn. Die Hauptanschlussstelle für Bozen ist „Bozen Süd“, eine Anschlussstelle in sehr aufwendiger und flächenverbrauchender Bauweise.

In Bozen verwenden weniger als 50% der Bevölkerung den PKW. (Angaben über den genauen Modal-Split konnten leider nicht eruiert werden.) Motorräder und Mofas spielen wie in allen italienischen Städten eine große Rolle. Dabei ergeben sich für den Verkehr weniger Platzprobleme jedoch erhöhte Lärm- und Schadstoffemissionen (Zweitaktmotor).

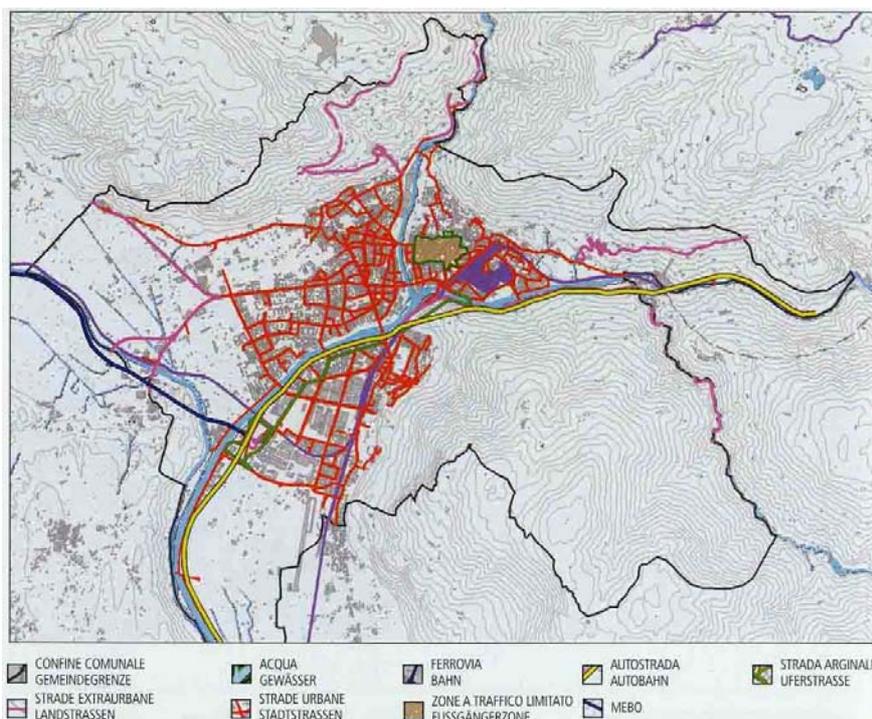


Abb.1: Straßennetz in Bozen

Der innerstädtische Verkehr ist durch eine kammartige Erschließung organisiert. (Laut Vizebürgermeister wäre eine Ringerschließung besser geeignet.) Über die Eisack-Uferstraße, eine kreuzungsfreie Straße mit 1,5 Fahrstreifen nach Süden (wechselseitige Auf- und Abfahrten) und 3 bis 4 Fahrstreifen nach Norden werden alle wichtigen Straßen, die das gesamte Stadtgebiet aufspannen erschlossen. Damit sollen die Einfahrtsstraßen nach Bozen entlastet werden (durch Verkehrskonzentration auf der Eisack-Uferstraße). Auf der Eisack-Uferstraße fahren täglich ca. 27.000 Fahrzeuge mit Stundenspitzen von 5.000 bis 6.000 Fahrzeugen. Vor allem Richtung Süden stellen die zu wenigen Fahrstreifen einen Engpass dar (laut Vizebürgermeister, bei einem Lokalausgang am späten Nachmittag gibt es keine Stauungen), daher ist eine Verdoppelung der Fahrstreifen geplant.

An allen Einfahrtsstraßen und wichtigen Straßen im Stadtgebiet sind Verkehrszählstellen angebracht. Damit besitzt man in Bozen aussagekräftige Zahlen über Verkehrsstärken zu jeder Tages- und Jahreszeit. Zum Beispiel fahren zwischen 7.00 Uhr und 9.00 Uhr an allen wichtigen Einfahrtsstraßen zusammen 13.000 Fahrzeuge in die Stadt hinein (Einpendler) und 7.000 bis 8.000 Fahrzeuge hinaus (Auspendler). Neuplanungen und Neuorganisation des Verkehrs können aufgrund dieser Zählungen vorgenommen und so gut argumentiert werden.

Ruhender Verkehr und Parkraumbewirtschaftung:

Das Stadtgebiet von Bozen ist in 7 Zonen eingeteilt, die farblich gekennzeichnet sind. Jeder PKW-Besitzer in Bozen befindet sich in einer Zone und bekommt für sein Auto einen farbigen Aufkleber, der ihn berechtigt in seiner Zone gratis zu parken. In allen anderen Zonen darf er nur gebührenpflichtige Parkplätze benutzen. Diese Regelung ist uhrzeitabhängig, gilt also nur zu den Hauptgeschäftszeiten. Dadurch werden einerseits genügend Stellplätze für Anrainer sichergestellt, die wichtigere Folge jedoch ist die Vermeidung von innerstädtischem PKW-Verkehr, da man in benachbarten Zonen für das Parken bezahlen muss. Ebenso werden durch diese Regelung Fahrten von „Auswärtigen“ (Pendlern oder Einkäufern) vermindert, da diese nirgendwo im Stadtgebiet gratis parken können. Diese Form der Parkraumorganisation gibt es in Bozen seit 1993 und hat sich seither bewährt. 2002 wurde es allerdings notwendig, neue Aufkleber zu verteilen. Die Zahl der ausgegebenen Aufkleber, also für Gratisparken registrierter PKW in Bozen, sank damit von 50.000 auf 36.000 (wegen Autoverkauf, Schwindel, usw.)

Um weiters innerstädtische Fahrten mit dem PKW zu vermeiden, drängt der Bürgermeister die Besitzer von Firmen in den Gewerbegebieten, keine Gratisstellplätze für Arbeiter und Angestellte bereitzustellen. Diese Forderung ist politisch jedoch sehr schwer durchzusetzen.

Sehr erfolgreich in Bozen ist das System der Anrainertiefgaragen. Dabei werden alle benötigten Stellplätze im Umkreis von 350m in einer Art „Garagen-Genossenschaft“ zusammengefasst, und eine Tiefgarage errichtet, wobei 80% der benötigten Stellplätze unter der Erde, die restlichen 20% an der Oberfläche errichtet werden. Die Stadt bezahlt die oberirdisch errichteten Parkplätze. Die Kosten für einen Stellplatz in einer Anrainertiefgarage liegen bei 15.000 bis 16.000 Euro, sind also beträchtlich günstiger als herkömmliche Stellplätze. Mittlerweile gibt es über 2000 Stellplätze in Anrainertiefgaragen in Bozen.

Die wichtigste Parkgarage in der Innenstadt von Bozen liegt nahe dem Bahnhof und fasst 1350 Stellplätze, wobei 350 für Anrainer reserviert sind. Diese Parkgarage ist sehr billig (50 Cent/h oder 65 Euro/Monat für Anrainer). Der sonst übliche Tarif für Parken in der Innenstadt von Bozen liegt bei 2 Euro/h, was zur Folge hat, dass PKW im Normalfall höchstens 3h parken, bei längerem Aufenthalt in der Stadt wird das Auto am Stadtrand geparkt und öffentlich in die Innenstadt gefahren. Hierfür existieren einige Auffangparkplätze am Stadtrand, die zusammen etwa 1000 Stellplätze fassen und in Zukunft noch weiter ausgebaut werden. Es gibt ein gemeinsames Ticket für Fahr- und Parkschein.

Öffentlicher Verkehr

Bozen liegt an der Brennerbahn und ist Ausgangspunkt für die Bahnstrecke nach Meran. Neben dem Hauptbahnhof, der sehr zentral gelegen ist (was sich jedoch ändern wird, siehe Umverlegung des Hauptbahnhofs) gibt es nur noch eine weitere Haltestelle am Messegelände (im Industriegebiet) an der Eisenbahnlinie nach Meran. Zwei weitere Haltestellen sind geplant, eine stadtauswärts an der Meraner Bahn an einem neu ausgewiesenen Wohngebiet liegend, eine zweite zwischen Messegelände und Hauptbahnhof an der Brennerbahn. Auf der bestehenden Route mit den vier Haltestellen ist ein S-Bahn-Betrieb geplant. Dafür wäre jedoch ein drittes Gleis für den Abschnitt auf der Brennerbahn notwendig, was sehr schwer zu verwirklichen ist. Überhaupt ist man mit der italienischen Staatsbahn sehr unzufrieden, die sehr strengen Sicherheitsauflagen und die Bürokratie verunmöglichen viele gewünschte Projekte. (Zum Beispiel wollte man den „Christkindlverkehr“, den Ansturm der Italiener auf den Bozner Christkindlmarkt, der alljährlich am Messegelände auf einem großen Parkplatz abgefangen wird, über die Brennerbahn abwickeln, was nicht möglich war. Die Menschenmassen müssen mit Bussen ins Zentrum gebracht werden.)

Der innerstädtische öffentliche Verkehr wird derzeit fast ausschließlich mit Bussen bewerkstelligt. Es werden 52 Busse eingesetzt, davon 26 mit Erdgas betrieben, 26 mit Ökodiesel. Dadurch konnten die Schadstoffemissionen um 35% reduziert werden. Das Netz besteht aus 100 Haltestellen in Bozen, diese sind zum Teil jedoch sehr schlecht ausgestattet, 70% ohne Schutzdach. Hier besteht Handlungsbedarf, beträgt 10-12min, wobei es vor allem in der Innenstadt durch Parallelführung von Linien zu kürzeren Intervallen kommt. An 7 Kreuzungen in der Stadt wird der Bus bevorzugt, bei Annäherung des öffentlichen Verkehrsmittels wird durch einen Sensor 80m vor der Kreuzung die Lichtsignalanlage auf grün geschaltet. Die Einführung von Busspuren erfolgt wegen der Kosten nur schrittweise. Das Busnetz reicht auch in die Industriezone und hier wird als Anreiz, auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen, den Arbeitern das Abo bezahlt. Dieses kostet 15 Euro, und man bekommt damit günstigere Fahrscheine. 2002 zählten die Bozner Verkehrsbetriebe 10 Millionen Fahrgäste.

Eine Besonderheit im Bozner öffentlichen Verkehr stellen drei Seilbahnen dar, die Pendler aus höher gelegenen Regionen in die Stadt bringen. Vor allem die Talstation der Rittner Seilbahn liegt sehr zentral und nahe dem Hauptbahnhof. Bei einem Lokalausgang am Abend wirkt sie bestens besetzt und gut frequentiert.

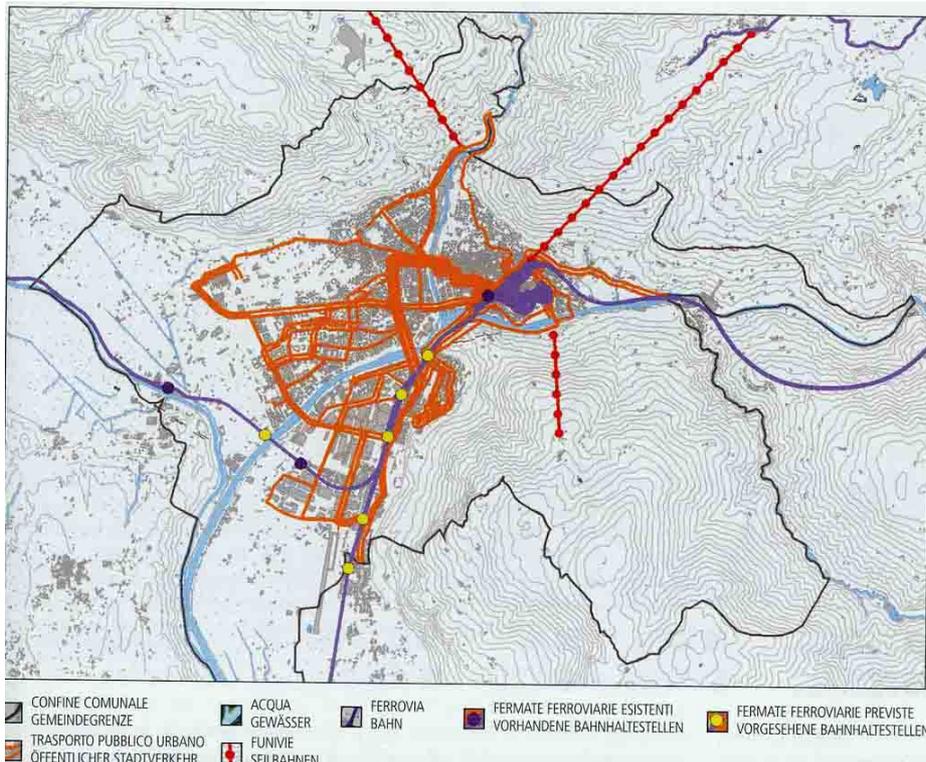


Abb.2: Öffentlicher Verkehr in Bozen

Radverkehr:

30% der Bozner benutzen mindestens einmal täglich das Fahrrad. Dies ist auf umfassende Investitionen in das Bozner Radwegenetz zurückzuführen. In Italien muss ein Radweg von der Fahrbahn baulich getrennt werden, was sich hervorragend auf die Qualität der Radwege auswirkt. Auch die Breite der Radwege (durchgehend 3m für Radwege mit zwei Richtungen) ist zufriedenstellend ausgeführt. Das Radwegenetz reicht von der Innenstadt, wo einige Gassen für motorisierten Individualverkehr gesperrt sind, um die Errichtung von Radwegen zu ermöglichen, bis ins Industriegebiet. Vom Hauptwohngebiet Gries in die Altstadt benötigt man mit dem Fahrrad nur 5min.

Fußverkehr:

Die historische Innenstadt von Bozen ist eine großflächig angelegte Fußgängerzone, wirkt attraktiv und belebt mit vielen Geschäften. Auf das Erscheinungsbild wird großer Wert gelegt, so ist zum Beispiel Neonreklame gänzlich verboten.

In den jüngeren Vierteln der Stadt wird der Fußgänger jedoch weniger großzügig behandelt. Viele Gehsteige sind zu schmal, oft mit parkenden Autos blockiert, und es existieren Engstellen, die ein Weiterkommen von Rollstuhlfahrern unmöglich machen. Hier besteht noch Handlungsbedarf, man ist sich des Problems in der Stadtverwaltung bewusst.

Umverlegung des Hauptbahnhofs:

Das größte und die Zukunft von Bozen am maßgeblichsten beeinflussende Projekt ist die städtebauliche Neugestaltung des Bahnhofgeländes Bozen. Ausgangslage ist die starke Trennwirkung der Eisenbahnlinie, die Belastung von angrenzenden Wohngebieten durch Lärmemissionen und die geplante großflächige Tunnelumfahrung des Gütertransitverkehrs auf der Schiene im Zuge der Zufahrtsstrecke Süd zum Brenner-Basistunnel. Durch dieses Projekt wird das Emissionsproblem gelöst sowie der Güterbahnhof am Hauptbahnhof Bozen aufgelassen und ins 10km südlich von Bozen gelegene Branzoll verlegt. Der Hauptbahnhof wird zum reinen Personenbahnhof und muss dementsprechend neu gestaltet werden. Dabei werden die vom bisherigen Güterbahnhof beanspruchten Flächen in zentraler Lage für neue Nutzungen frei. Im Zuge dieser Umgestaltung soll die Barrierewirkung wegfallen, die frei werdenden Flächen (etwa 20ha) einer multifunktionellen Nutzung (Geschäfts-, Büro- und Wohnnutzung) zugeführt und die Verkehrssysteme für öffentlichen Verkehr und Individualverkehr neu organisiert werden. Dazu wurden 3 mögliche Szenarien untersucht:

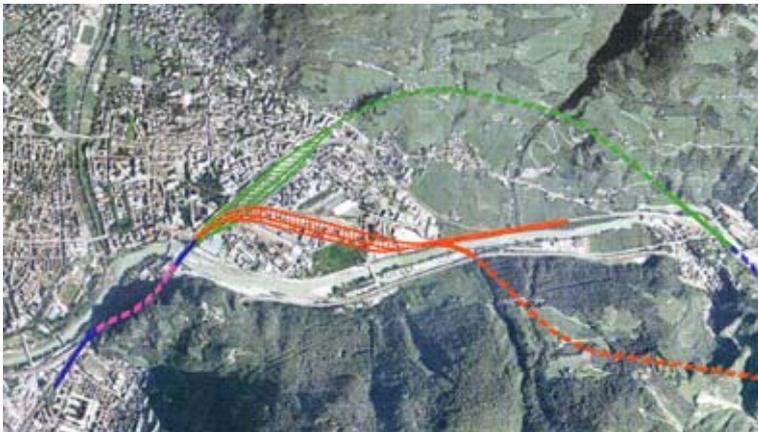


Abb.3: Umverlegung des Bahnhofs, Szenarien

1. „Unterirdische Bahnanlagen“:

Die Bahnlinie und der Bahnhof werden auf der bestehenden Trasse unter die Erde verlegt. Die Verwirklichung dieses Szenarios stellt sich aufgrund der topografischen Gegebenheiten äußerst schwierig, kompliziert und kostspielig dar. So muss beispielsweise der Eisack untertunnelt werden und die gesamte Strecke würde sich im Grundwasser befinden. Aufgrund der technischen Schwierigkeiten wurde dieses Szenario abgelehnt.

2. Überbauung mittels einer „Plattform“ und Verlängerung der Bahnlinie:

Die neue Bahnlinie verläuft auf der alten Trasse, verlässt diese nach dem Bahnhof, um in einem 2 km langen Tunnel die alte Strecke nördlich von Bozen wieder zu Erreichen. Das Problem der Trennwirkung wird durch eine Überplattung des Bahnhofareals gelöst. Der Hauptbahnhof bleibt dabei an der gleichen Stelle. Das Areal des alten Güterbahnhofs wird für neue Nutzungen frei.

3. Verlegung des Bahnhofs und des Schienenbündels:

Die neue Trasse verlässt vor dem alten Bahnhof die alte Trasse, verläuft südlich davon Richtung Eisackufer und mündet nach dem Bozner Boden wieder in die alte

Trasse ein. Ein Teil dieser Trasse verläuft durch den alten Güterbahnhof, ein Teil durch ein veraltetes Industriegebiet. Der Hauptbahnhof wird um 500m (Luftlinie) von der Altstadt entfernt. Große Teile des alten Bahnhofareals sowie des Bozner Bodens werden für neue Nutzungen direkt im Anschluss an die Altstadt frei.

Dieses Szenario bekam aufgrund des besseren Anschlusses der frei werdenden Flächen an die Altstadt sowie der besseren Lösbarkeit der neuen Verkehrssysteme den Zuschlag. Zur weniger zentralen Lage des neuen Bahnhofs heißt es wörtlich (Auszug Ferroplan): „Die Frage des nahen oder weit entfernten Bahnhofs hat nur marginale Bedeutung bei diesem großen Projekt der Neuorganisation des Verkehrs und der urbanistischen Umgestaltung.“ Mit anderen Worten: Die Lage des Bahnhofs ist für Bozen nicht wichtig. Betrachtet man die stadtgestalterischen Vorschläge nach der Bahnhofsverlegung, so wird jedoch offensichtlich, dass durch die Umverlegung der bisher leicht zu Fuß bewältigbare Weg vom Bahnhof in die Innenstadt in Zukunft durch die größere Entfernung sicher eines mehr Probleme verursachenden Verkehrsmittels bedürfen wird. Schade.



Abb.4: Neugestaltung des Bahnhofareals, Vorschlag

Schlussfolgerungen und Zusammenfassung:

Vizebürgermeister Elmar Pichler Rolle hat mehrmals betont, dass man in Bozen auf allen Ebenen und mit möglichst einfachen Mitteln die Probleme, die der Verkehr verursacht, lösen will. Das heißt viele kleine statt weniger großer Schritte. (Eine Ausnahme stellt hier sicherlich die Bahnhofsverlegung dar.) Dieses Konzept wirkt zwar wenig revolutionär jedoch im Gesamtausmaß der Wirkung durchaus zufriedenstellend. Vor allem die Bemühungen um den Radverkehr beeindrucken. Leider ist jedoch noch immer in vielen Bereichen der motorisierte Individualverkehr bevorzugt.

Quellen:

- Vortrag und Diskussion mit Elmar Pichler Rolle, Vizebürgermeister der Stadt Bozen
- Lokalausweis per Bus auf den wichtigsten Straßen von Bozen, sowie zu Fuß in der Innenstadt und angrenzenden Gebieten
- Stadtgemeinde Bozen - Assessorat für Urbanistik, 2003: Ferroplan, städtebauliche Neugestaltung des Bahnhofsgeländes Bozen