



Nr. 30 del – vom 20/03/2025

In data 20/03/2025 alle ore 18:00 è stato convocato il Consiglio Comunale nella Sala Consiliare del Palazzo Municipale ed in collegamento da remoto ai sensi dell'art. 86 comma 6 del Regolamento del Consiglio comunale, con regolari avvisi recapitati a termini di legge.

Il medesimo si è riunito in Seduta pubblica alle ore 18:56 e fatto l'appello si ha il seguente risultato:

Am 20/03/2025 um 18:00 Uhr wurde der Gemeinderat im Gemeinderatssaal des Rathauses und mittels Videokonferenz gemäß Art. 86 Abs. 6 der Geschäftsordnung des Gemeinderats, mit ordnungsgemäßen, im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen, zugestellten Mitteilungen einberufen.

Der Gemeinderat hat sich um 18:56 Uhr in öffentlicher Sitzung versammelt. Der Namensaufruf brachte folgendes Ergebnis:

Cognome e nome Zu- und Vorname	Pres Anw	Ass Abw	Cognome e Zu- und Vorname	nome	Pres Anw	Ass Abw	Cognome e Zu- und Vorname	Pres Anw	Ass Abw
ABRATE SONIA**	X		CARUSO MARCO*		X		PLANER TOBIAS*		X
ALBANI ANDREA**	X		CHNIOLI ABDALLAH**		X		RABINI CHIARA*		X
ANDRIOLLO JURI		X	COLOGNA MATTHIAS**		X		RAMOSER JOHANNA*		X
BARATTA SILVANO*	X		DELLA RATTA CLAUDIO*		X		REPETTO GABRIELE*		X
BARONCELLI STEFANIA*	X		ECCEL SABINE*		X		SALVADORI DIEGO*		X
BATTISTI CHRISTIAN		X	FATTOR STEFANO*		X		SCHÖNSBERG PRIMO*		X
BENEDIKT RUDOLF*	X		FRANCH MONICA*		X		SELLA ROBERTO**		X
BERGER ANDREAS**	X		HRISTOV MIRCHE			X	SESSI WALTER		X
BONOMINI MONICA*	X		HUBER DELLA TORRE DI VALSASSINA ALESSANDRO**		X		SPIMPOLO MIRKO*		X
BORGO DAVIDE**	X		KONDER STEPHAN*		X		STAGNI STEFANO**		X
BORGO PIETRO**	X		LANTSCHNER NORBERT**		X		UNTERHOFER HANNES**		X
BRANCAGLION THOMAS*	X		MYFTIU TRITAN*		X		WARASIN PETER*		X
BRILLO PATRIZIA**	X		NEVOLA LUIGI**		X		ZANIN ROBERTO		X
BURATTI CHRISTOPH*	X		PANCHERI KURT*		X		ZINE SEKALI SAMIR		X
CARAMASCHI RENZO		X	PEGORARO BARBARA			X			

* In presenza fisica / Persönlich anwesend ** In videoconferenza / Per Videokonferenz

Constatato che il numero dei presenti **36** è sufficiente per la legalità dell'adunanza, il Signor

Nachdem festgestellt wurde, dass die Versammlung aufgrund der Anzahl von **36** Anwesenden beschlussfähig ist, übernimmt Herr

Dott./Dr. Christoph Buratti

assume la presidenza ed apre la seduta con l'assistenza del Segretario Generale

den Vorsitz und eröffnet die Sitzung mit dem Beistand des Generalsekretärs, Herrn

Dott. / Dr. Antonio Travaglia

Vengono indi nominati scrutatori i Consiglieri

Folgende Gemeinderäte werden zu Stimmzählern ernannt

Tobias Planer – Mirko Spimpolo (successivamente sostituito da/später ersetzt durch: Gabriele Repetto)

Entrano successivamente i Sigg. Consiglieri

Folgende Gemeinderäte kommen später

Andriollo**, Battisti*, Hristov**, Oliveri*, Seppi** (pres. 41 Anw.)

Escono i Sigg. Consiglieri:

Es entfernen sich die Gemeinderäte:

Cologna, Pancheri, Schönsberg, Stagni (pres. 37 Anw.)

Il Consiglio passa poi alla trattazione del seguente OGGETTO:

Der Gemeinderat behandelt nun folgenden GEGENSTAND:

APPROVAZIONE DELL' AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (P.G.T.U.)

GENEHMIGUNG DER AKTUALISIERUNG DES ALLGEMEINEN STÄDTISCHEN VERKEHRSPLANES

L'ASSESSORE AL PATRIMONIO, MOBILITÀ,
EDILIZIA ABITATIVA COMUNALE

Premesso che con deliberazione della Giunta Municipale nr. 39 del 27.01.2025 è stato adottato l'"Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano - P.G.T.U.";

tenuto conto che con deliberazione consiliare nr. 18 del 10.05.2022 è stato approvato il "Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS)";

rilevato che l'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano - P.G.T.U., redatto in coerenza con il predetto PUMS, si configura come Piano Attuativo per il periodo 2025 – 2028 di quest'ultimo;

che nella stesura del documento si è tenuto conto delle nuove disposizioni statali con l'approvazione definitiva della legge 25.11.2024 nr. 177 "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del Codice della strada di cui al d.lgs. 30.4.1992, n. 285";

che gli obiettivi generali del P.G.T.U. coincidono con le finalità fondamentali indicate dalle direttive ministeriali, in particolare il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta), il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali), la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, il risparmio energetico;

che dagli obiettivi generali vengono declinati obiettivi specifici quali la tutela delle utenze deboli quali pedoni, ciclisti, la garanzia dell'accessibilità attiva/passiva per le persone a ridotta capacità motoria su tutto il territorio comunale, la razionalizzazione dell'utilizzo dello spazio stradale (organizzazione della sosta), la sicurezza ed organizzazione del funzionamento delle reti di trasporto e mobilità e l'incremento della fruibilità della contemporanea salvaguardia del patrimonio paesaggistica e naturalistico presente territorio comunale;

considerato che l'"Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano - P.G.T.U." alla luce delle criticità e delle priorità di intervento, in linea e prosecuzione dei piani del traffico precedenti, si compone dei seguenti temi:

1. Regolamento viario e Classifica funzionale:

Delibera del Consiglio Comunale nr./Gemeinderatsbeschluss Nr.:30/2025

DER STADTRAT FÜR VERMÖGEN, MOBILITÄT UND WOHNUNGSBAU

Vorausgeschickt, dass mit Stadtratsbeschluss Nr. 39 vom 27.01.2025 die „Aktualisierung des allgemeinen städtischen Verkehrsplanes“ verabschiedet worden ist.

Festgestellt, dass mit Gemeinderatsbeschluss Nr. 18 vom 10.05.2022 der „Nachhaltige Mobilitätsplan“ genehmigt wurde.

Die Aktualisierung des allgemeinen städtischen Verkehrsplanes, die mit Verweis auf den obgenannten „Nachhaltigen Mobilitätsplan“ ausgearbeitet worden ist, ist der Umsetzungsplan für den Zeitraum 2025-2028.

Die Aktualisierung wurde in Anlehnung an die neuen staatlichen Bestimmungen ausgearbeitet, welche mit endgültiger Genehmigung des Gesetzes Nr. 177 von 25.11.2024 („Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del Codice della strada di cui al d.lgs. 30.4.1992, n. 285“) in Kraft getreten sind.

Die allgemeinen Ziele des SV stimmen mit den in den ministeriellen Richtlinien genannten grundlegenden Zielen überein, insbesondere der Verbesserung der Bedingungen für den Verkehr (Mobilität und Parken), der Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr (Verringerung der Verkehrsunfälle), der Verringerung der Luft- und Lärmbelastung, der Energieeinsparung.

Aus den allgemeinen Ziele folgen spezifische Ziele, wie der Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, die Gewährleistung der aktiven/passiven Erreichbarkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität im gesamten Gemeindegebiet, die Rationalisierung der Straßenraumnutzung (Organisation von Parkflächen), die Sicherheit und Organisation des Betriebs von Verkehrs- und Mobilitätsnetzen, die Verbesserung der Nutzbarkeit und des gleichzeitigen Schutzes des landschaftlichen und naturräumlichen Erbes im Gemeindegebiet.

Die Aktualisierung des allgemeinen städtischen Verkehrsplanes umfasst mit Verweis auf die Problembereiche, im Einklang mit und in Fortführung von früheren Verkehrsplänen und die als prioritär eingestuften Maßnahmen folgende Themen:

1. Straßenverkehr und Klassifizierung der Ufficio/Amt: Ufficio Segreteria Generale/Generalsekretariat

classifica funzionale della viabilità urbana esistente alla luce dell'utilizzo attuale, nella prospettiva dei cantieri per la realizzazione degli interventi strategici che interesseranno la città nel prossimo quinquennio;

2. Interventi prioritari a favore della mobilità ciclopedenale (primo stralcio interventi PUMS);

3. Analisi preliminare della sovrapposizione temporale dei cantieri strategici con particolare riferimento al quadriennio 2025 – 2028;

4. Indirizzi operativi per la redazione del Progetto della Linea 2 del Metrobus prevista dal PUMS;

5. Indirizzi strategici per la redazione del Piano Particolareggiato di gestione della sosta su strada successivamente all'approvazione dell'"Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano - P.G.T.U.";

che in data 31.05.2023, 04. e 18.10.2023, 08.11.2023, 22.11.2023, 21.02.2024, 26.03.2024, 24.04.2024, 30.10.2024, 20.11.2024 e 15.01.2025 sono stati trattati nella Commissione Consiliare alla Mobilità i vari punti essenziali della bozza di proposta d'"Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano - P.G.T.U.".

Dato atto che:

- l'"Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano - P.G.T.U.", costituendo un Piano attuativo del Piano Urbano della Mobilità sostenibile PUMS non è assoggettato a Valutazione ambientale strategica VAS, in quanto gli obiettivi e le strategie generali di intervento a cui esso si rifà e le linee di intervento che esso contiene sono già contemplate nel PUMS che è stato sottoposto alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica;

accertato che suddetta deliberazione della Giunta Municipale nr. 39 del 27.01.2025 ed i relativi allegati sono stati pubblicati all'albo pretorio e sul sito del Comune di Bolzano a decorrere dal 27.01.2025 fino al 26.02.2025 e che nel corso del periodo della pubblicazione sono pervenute nr. 7 osservazioni in merito alle quali si contro deduce, come segue:

Verkehrswege: Klassifizierung der Verkehrswege im Stadtgebiet gemäß der derzeitigen Nutzung, im Hinblick auf mögliche Baustellen für die Durchführung von wichtigen Bauvorhaben, die in den nächsten fünf Jahren in der Stadt geplant sind;

2. Als prioritär eingestufte Maßnahmen zugunsten der Fußgänger- und Fahrradmobilität (erste Streichung Maßnahmen im nachhaltigen Mobilitätsplan);

3. Voranalyse der zeitlichen Überschneidungen bei wichtigen Baustellen, mit besonderem Augenmerk auf den Vierjahreszeitraum 2025 – 2028;

4. Operative Richtlinien für die Ausarbeitung des Projekts für die Linie 2 des Metrobusses, die im Nachhaltigen Mobilitätsplan vorgesehen ist;

5. Strategische Richtlinien für die Ausarbeitung des Sonderplans für die Verwaltung der Parkplätze entlang der Straßen im Anschluss an die Genehmigung der Aktualisierung des allgemeinen städtischen Verkehrsplanes.

Am 31.05.2023, 04.10.2023, 18.10.2023, 08.11.2023, 22.11.2023, 21.02.2024, 26.03.2024, 24.04.2024, 30.10.2024, 20.11.2024 und 15.01.2025 hat die Ratskommission für Mobilität die wesentlichen Punkte des Vorschages für die „Aktualisierung des allgemeinen städtischen Verkehrsplanes“ behandelt.

Es wird weiters Folgendes festgestellt:

- Da die Aktualisierung des allgemeinen städtischen Verkehrsplans ein Plan für die Umsetzung des Nachhaltigen Mobilitätsplanes ist, muss die Aktualisierung nicht der strategischen Umweltprüfung unterzogen werden, da die allgemeinen Zielsetzungen, Strategien und Maßnahmen, die in der Aktualisierung enthalten sind, bereits im Nachhaltigen Mobilitätsplan enthalten sind, der einer strategischen Umweltprüfung unterzogen worden ist.

Der oben genannte Beschluss wurde mit den entsprechenden Anlagen an der Amtstafel und in der Webseite der Gemeinde Bozen vom 27.01.2025 bis zum 26.02.2025 veröffentlicht und während der Veröffentlichung sind Nr. 7 Einwände eingegangen, zu denen Stellung genommen wird.

ove

con riferimento a chi non si sposta in bici, si segnala che non ci sono collegamenti tra i quartieri e tutte le corse dei bus portano alla stazione ferroviaria. Ad esempio, chi abita a Oltrisarco e lavora in via di Mezzo ai Piani deve andare in bus fino alla stazione e poi cambiare. Quindi la maggior parte delle persone che lavorano nella zona commerciale dei Piani vi si reca in macchina. Lo stesso problema sussiste per chi abita lungo via Resia, Europa e al Casanova, non vi è alcun collegamento diretto con i Piani. Al NOI passano solo due linee di bus e ci lavorano oltre 3000 addetti senza contare gli studenti universitari e le linee non coprono l'area cittadina. Lo stesso problema vi è per tutte le attività lungo via Einstein e vie limitrofe con pochi collegamenti per i lavoratori con i diversi quartieri, come per l'ospedale, dove non ci sono collegamenti con Laives, facendo sì che i cittadini usino della macchina. Inoltre, dallo scorso anno, la linea Laives-Bolzano express è stata abolita e vista l'urbanizzazione attuale, Laives dovrebbe essere considerata un quartiere periferico di Bolzano, quindi collegato anche agli altri quartieri, non solo sempre verso il centro. Si propone una indagine tra i lavoratori per chiedere quale collegamento sarebbe loro utile al fine di prevedere percorsi ad hoc, per non incoraggiare l'uso della macchina privata, dato che non tutti si spostano in bici o possono essere obbligati ad utilizzarla e se piove o nevica.

Ich beziehe mich auf jene Personen, die nicht mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, und weise darauf hin, dass es keine Verbindungen zwischen den Stadtvierteln gibt und dass alle Buslinien als Endziel den Zugbahnhof haben. Wer zum Beispiel in Oberau wohnt und im Bozner Boden- Mitterweg arbeitet, muss mit dem Bus bis zum Zugbahnhof fahren und dort umsteigen. Daher fahren die meisten, die im Gewerbegebiet am Bozner Boden arbeiten, mit dem Auto. Das gleiche Problem besteht für jene, die in der Reschenstraße, Europaallee oder in Kaiserau wohnen, auch hier gibt es keine direkte Busverbindung zum Bozner Boden. Zum NOI gibt es nur zwei Buslinien, und dort arbeiten mehr als 3.000 Personen, die Studierenden nicht mitgerechnet. Die Buslinien decken nicht das gesamte Stadtgebiet ab. Das gleiche Problem haben die Betriebe in der Einsteinstraße und den Seitenstraßen, wo es nur wenige Busverbindungen gibt, die Berufstätige aus den verschiedenen Stadtteilen nutzen können, wie z.B. die Buslinie zum Krankenhaus, wo es keine Busverbindungen nach Leifers gibt. Diese Tatsache trägt dazu bei, dass häufig das Auto benutzt wird. Außerdem wurde im letzten Jahr die Expresslinie Leifers-Bozen abgeschafft, und angesichts seiner städtebaulichen Entwicklung müsste Leifers als ein peripheres Stadtviertel von Bozen betrachtet werden, das auch an die anderen Stadtviertel von Bozen angebunden sein sollte, nicht nur an das Zentrum. Es wird vorgeschlagen, eine Umfrage unter den Arbeitnehmenden zu machen, um herauszufinden, welche Busverbindungen sie sich wünschen, um dann Ad-hoc-Verbindungen einzurichten, damit die Nutzung des Autos nicht weiter gefördert wird, auch wenn nicht alle mit dem Fahrrad unterwegs sind oder gezwungen werden können, das Fahrrad zu nehmen, und falls es regnet oder schneit.

Controdeduzione:

La pianificazione del trasporto pubblico locale, come indicato nei documenti di pianificazione (Piano Urbano Mobilità sostenibile, Piano provinciale della mobilità sostenibile, Piani del Traffico) prevede una rete portante del trasporto passeggeri composta dalla rete su ferro e dalla rete di linee Metrobus cittadina, e verso l'Oltradige e Laives, con nodi di interscambio per passare dalla rete principale alla rete capillare di distribuzione all'interno della città verso i quartieri. Sono collegati alla rete principale del TPL le stazioni, i nodi di

Stellungnahme:

Die Planung des öffentlichen Personennahverkehrs, wie sie in den Planungsdokumenten dargelegt ist (Nachhaltiger städtischer Mobilitätsplan, nachhaltiger Landesmobilitätsplan, Verkehrspläne), sieht ein Transportnetz für den Personentransport vor, das aus dem Schienennetz und dem Netz der Metrobuslinien in der Stadt, auch in Richtung Überetsch und Leifers, besteht, mit Umsteigeknoten, um vom Hauptnetz auf das kapillare Verteilungsnetz innerhalb der Stadt zu wechseln, auf dem alle Stadtviertel erreicht werden können. An das

interscambio, le fermate principali, l'ospedale, e anche il Noi Tech Park, proprio per collegare i poli di attrazione (anche a livello lavorativo) e realizzare un'offerta di mobilità alternativa all'auto privata, integrata e complementare alla bicicletta. Vengono già condotte indagini presso le aziende nell'ambito della redazione dei piani di spostamento casa-lavoro a carico dei mobility manager aziendali.

Per le motivazioni sopra esposte si respinge l'osservazione.

Hauptnetz des ÖPNV sind die Bahnhöfe, die Umsteigeknoten, die Haupthaltestellen, das Krankenhaus und auch der Noi-Tech-Park angebunden, um die wichtigsten Einrichtungen der Stadt erreichen zu können (auch aus Arbeitsgründen) und um ein alternatives Mobilitätsangebot zum Privatauto anzubieten. Dieses Mobilitätsangebot wird durch das Fahrrad ergänzt. Es werden bereits Erhebungen in den Betrieben durchgeführt, um die Wege von der Wohnung zur Arbeit zu erfassen. Die Ergebnisse werden dann in die Pläne einfließen, die die Mobilitymanager der Betriebe ausarbeiten müssen.

Aus den oben dargelegten Gründen wird der Einwand abgelehnt.

2

Nota mezzo PEC prot.nr. 65605/2025 del
26.02.2025

ove

al punto A) viene richiesto più spazio e rispetto per i ciclisti, una migliore segnaletica delle piste ciclabili, un collegamento più continuo tra le piste ciclabili, una trasformazione in strade residenziali e "di gioco" e la creazione di uno spazio urbano "vivace". In città dovrebbe essere introdotto un limite di velocità di 30 chilometri orari e dovrebbero essere effettuati più controlli sulla velocità, ad esempio in viale Druso e via Roen. A Gries dovrebbero essere introdotte zone a 30 km/h in generale.

Per quanto riguarda la rete ciclabile continua si dovrebbe intervenire in piazza della Vittoria, via Palermo e nei punti 8-Piazza della Vittoria, 10-Casanova, 12-via Roma oltre al collegamento da viale Europa a Lungo Isarco e nel centro storico. Gli incroci dovrebbero essere resi più sicuri per i ciclisti e, in generale, lo spazio stradale e le piste ciclabili dovrebbero essere ridisegnati e collegati attraverso strade residenziali o zone a traffico limitato.

Per il punto C) si richiedono misure per piste ciclabili sicure, non solo agli incroci ma anche sulle strade, nonché l'attuazione delle misure proposte e una comunicazione specifica.

Mit Bezug auf Punkt A) fordere ich mehr Platz und Respekt für die Radfahrer/innen, eine bessere Markierung der Radwege, eine bessere Vernetzung der Radwege, eine Umwidmung der Straßen in „Wohnstraßen mit Spielflächen“ und die Schaffung eines lebendigen Stadtraumes. Im Stadtgebiet sollte eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h eingeführt werden, und es müssten mehr Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden, z.B. in der Drususallee und in der Roenstraße. In Gries sollten generell Tempo-30-Zonen eingeführt werden.

Was das durchgehende Fahrradwegenetz betrifft, sind Maßnahmen am Siegesplatz und in der Palermostraße notwendig, sowie beim Punkt 8-Siegesplatz, 10-Casanova und 12-Romstraße, und eine Verbindung der Europaallee an den Radweg am Eisackufer und an die Altstadt. Die Kreuzungen müssen für die Radfahrer/innen sicherer werden, und ganz allgemein müssen die Straßenbereiche und die Radwege neu geplant werden und über die Wohnstraßen oder die verkehrsberuhigten Zonen miteinander verbunden werden.

Zu C) fordere ich Maßnahmen, damit die Radwege sicherer werden, nicht nur bei den Kreuzungen, sondern auch auf der Straße. Ich fordere die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen und eine entsprechende Kommunikation.

Controdeduzione:

Per quanto riguarda i punti A) e C) si specifica che il rifacimento della segnaletica delle piste

Zu den Punkt A) und C) wird festgestellt, dass die Beschilderung und die Bodenmarkierung auf

ciclabili sarà effettuato nell'ambito della manutenzione annuale e la pianificazione dettagliata delle strade residenziali sarà effettuata a posteriori, ponendo l'accento sulla qualità nella progettazione degli spazi pubblici. Non ci sarà un limite generalizzato di velocità di 30 chilometri orari in città, le zone esistenti saranno confermate o saranno regolamentati i tratti di strada o di via eventualmente pericolosi, la velocità nei punti critici sarà ridotta anche con misure infrastrutturali. Molte misure sono previste per la rete continua di piste ciclabili e, dove possibile, nuovi collegamenti possono essere creati nell'ambito dell'attuazione di questo piano. La sicurezza per i ciclisti è un obiettivo importante e sarà realizzata agli incroci e nei tratti stradali.

Per le motivazioni sopra esposte si accoglie parzialmente l'osservazione.

den Radwegen im Rahmen der jährlichen Instandhaltungsarbeiten geprüft und gewartet wird. Die detaillierte Planung der Wohnstraßen wird zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt. Das Augenmerk wird dabei auf die Aufwertung der öffentlichen Flächen gelegt. Es wird kein Tempolimit von 30 km/h im Stadtgebiet eingeführt, die bestehenden Zonen werden bestätigt und es werden neue Regelungen für gefährliche Straßen oder Straßenabschnitte erlassen. An kritischen Stellen wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung eingeführt, auch mit eigenen baulichen Maßnahmen. Viele Maßnahmen sind für die Vernetzung der Radwege vorgesehen und - wo möglich - können im Zuge der Umsetzung dieses Plans neue Radwege geschaffen werden. Die Sicherheit der Radfahrer/Innen ist ein wichtiges Ziel, und darauf wird insbesondere an Kreuzungen und auf den Straßen geachtet.

Aus den oben angeführten Gründen wird der Einwand teilweise angenommen.

3

Nota mezzo PEC prot.nr. 65609/2025 del
26.02.2025

ove

si indica che la Provincia di Bolzano ha avanzato una proposta di creazione di una zona di interesse provinciale con destinazione urbanistica a "zona per attrezzature pubbliche" nell'area compresa tra l'edificio ospitante il ristorante ex Abramo e il fienile dei benedettini, ove si evince che nel piazzale antistante il vecchio municipio di Gries dovrebbe sorgere un parcheggio multipiano interrato attualmente non compreso nel piano parcheggi del Comune di Bolzano. In vista di una sua modifica, premessa necessaria alla futura realizzazione del nuovo parcheggio, e in coerenza con gli obbiettivi del nuovo PGTU, ovvero la riduzione dell'incidentalità e una moderna politica della sosta, si chiede di considerare quanto segue;

1. La rampa d'accesso al futuro nuovo parcheggio dovrà essere collocata sulla piazza Gries (circa davanti edificio ex Abramo) per evitare che i flussi di traffico generati insistano sullo strettissimo incrocio tra la via Fago e la via Martin Knoller, già ora molto pericoloso.
2. I nuovi posti auto interrati creati dovranno concorrere alla riduzione in rapporto 1:1 degli attuali posti auto in superficie dislocati tra il piazzale davanti al vecchio municipio e in piazza Gries.

Schreiben mittels zertif. E-Mail (PEC) Prot.Nr.
65609/2025 vom 26.02.2025

Das Land hat einen Vorschlag für die Einrichtung einer Zone von Landesinteresse ausgearbeitet. Er betrifft den Bereich zwischen dem Gebäude des ehemaligen Restaurants „Abramo“ und dem Stadel des Benediktinerklosters, der als „Zone für öffentliche Einrichtungen“ ausgewiesen werden soll. Aus dem Vorschlag geht hervor, dass unter dem Platz vor dem ehemaligen Grieser Rathaus von Gries eine mehrstöckige Tiefgarage errichtet soll, die derzeit nicht im Parkplatzplan der Stadtgemeinde Bozen enthalten ist. Im Hinblick auf seine Abänderung, die eine notwendige Voraussetzung für die Errichtung der Tiefgarage ist, und im Einklang mit den Zielen des neuen Verkehrsplanes, und zwar die Verringerung der Anzahl der Unfälle und eine modernen Parkraumgestaltung, werden folgende Anregungen und Vorschläge unterbreitet:

1. Die Zufahrtsrampe zur neuen Tiefgarage muss auf dem Grieser Platz eingerichtet werden (ca. vor dem Gebäude, in dem früher das Restaurant „Abramo“ bestanden war), um zu verhindern, dass die Fahrzeuge durch die sehr enge Kreuzung zwischen der Fagenstraße und der Martin-Knoller-Straße fahren müssen. Die Kreuzung ist heute auch schon eine gefährliche Kreuzung.

Controdeduzione:

Vista la necessità di riqualificare lo spazio pubblico, e in particolare piazza Gries, considerata la problematica della sosta in superficie, una nuova offerta di spazi per la sosta, per liberare i suddetti spazi pubblici, rientra nella politica del piano. Devono però essere verificati tutti i presupposti urbanistici, eventuali vincoli di tutela (architettonici, paesaggistici, ecc.), e si dovrà trovare la forma e gestione per garantire che i parcheggi non necessari alla struttura siano riservati in abbonamento ai soli residenti nel raggio di 350 metri e che tutte le tariffe siano in linea con le tariffe praticate da SEAB S.p.A.

Per le motivazioni ed alle condizioni sopra esposte si accoglie l'osservazione.

2. Mit der Errichtung der neuen Tiefgarage müssen die oberirdischen Parkplätze, die heute vor dem alten Grieser Rathaus und auf dem Grieser Platz bestehen, im Verhältnis von 1:1 abgeschafft werden.

Stellungnahme:

In Anbetracht der Notwendigkeit, den öffentlichen Raum und insbesondere den Grieser Platz neu zu gestalten, und in Anbetracht der Problematik der oberirdischen Parkplätze, ist ein neues Angebot an Parkplätzen, um diesen öffentlichen Raum für die Ziele des Verkehrsplans freizugeben, Teil der Politik des Plans. Es müssen jedoch alle urbanistischen Voraussetzungen und eventuelle Schutzbestimmungen (architektonisch, landschaftlich usw.) geprüft werden. Bei der Verteilung der Parkflächen muss eine geeignete Lösung gefunden werden, damit gewährleistet wird, dass die Parkplätze, die nicht öffentliche Parkplätze sind, für die Anrainer reserviert werden können, die im Umkreis von 350 Metern wohnen. Die Tarife für die Abos für die Parkplätze müssen gleich hoch sein wie jene für die Anrainerparkplätze, die die SEAB AG verwaltet.

Aus den oben angeführten Gründen und Bedingungen wird der Einwand angenommen.

4

Nota mezzo PEC prot.nr. 65600/2025 del
26.02.2025

ove

si richiede che, oltre agli interventi nei punti critici e negli incroci già individuati nel piano, si favorisca una rete ciclabile continua che colleghi le piste ciclabili attuali, integrando zone a velocità moderata (zone 30 e strade residenziali), includendo le case avanzate idealmente su tutte le intersezioni.

Per la zona di Gries (punti 1 e 14) si propone l'introduzione di strade a traffico limitato con limite di velocità a 30 km/h, al fine di garantire maggiore sicurezza a pedoni e ciclisti e migliorare la qualità dello spazio urbano.

Si propongono collegamenti ciclabili al punto 8 (piazza Vittoria), al punto 10 (attraverso Casanova per una maggiore continuità della rete), al punto 12 (con via Roma), un'asse ciclabile continua che colleghi viale Europa con la ciclabile lungo l'Isarco e percorsi ciclabili sicuri all'esterno del centro storico in via Weggenstein, Vanga e Vintler.

Si ritiene importante una progettazione che garantisca connessioni fluide tra le piste ciclabili

Schreiben mittels zertif. E-Mail (PEC) Prot.Nr.
65600/2025 vom 26.02.2025

Es wird gefordert, dass zusätzlich zu den bereits im Plan ausgewiesenen Maßnahmen, die an kritischen Punkten und an Kreuzungen umgesetzt werden, ein durchgängiges Radwegennetz verwirklicht wird, das die bestehenden Radwege miteinander verbindet und die Straßen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo-30-Zonen und Wohnstraßen) miteinschließt. Es sollen auch vorgelagerte Haltebereiche an Ampeln eingerichtet werden, idealerweise an allen Kreuzungen.

Für Gries (Punkte 1 und 14) wird die Einführung von verkehrsbeschränkten Straßen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h vorgeschlagen, um eine größere Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer zu gewährleisten und die Qualität des städtischen Raums zu verbessern.

Radwegeverbindungen werden vorgeschlagen für Punkt 8 (Siegesplatz), Punkt 10 (durch Kaiserau für eine bessere Anbindung an das

esistenti e strade a velocità moderata, valorizzando la qualità dello spazio pubblico, con una segnaletica chiara e percorsi ciclabili ben definiti favorendo una maggiore fruibilità della rete, contribuendo a rendere la mobilità sostenibile un'alternativa sempre più concreta e attrattiva per i cittadini.

Controdeduzione:

La pianificazione della mobilità ciclabile prevede la realizzazione una rete di ciclabili e percorsi ciclabili continua per rendere la mobilità sostenibile un'alternativa sempre più concreta e attrattiva per i cittadini, realizzata per fasi ed ove le condizioni lo consentono, con una progettazione dettagliata anche delle strade residenziali che saranno individuate, e ponendo l'accento sulla qualità nella progettazione degli spazi pubblici. Le zone esistenti a 30 kmh sono confermate ed eventualmente saranno regolamentati con velocità ridotte ulteriori tratti di strada ritenuti pericolosi, ove la velocità nei punti critici sarà ridotta anche con interventi infrastrutturali. L'introduzione della segnaletica delle case avanzate sarà valutata attentamente nei luoghi ritenuti funzionali a tale scopo. Molte misure sono previste per la rete continua di piste ciclabili, anche con interventi di valorizzazione dello spazio pubblico e, dove possibile, saranno realizzati nuovi collegamenti come quelli proposti ai punti 8, 10, 12 o come il collegamento tra viale Europa con la ciclabile lungo l'Isarco, creando percorsi ciclabili all'esterno del centro storico verificandoli nel corso del periodo di attuazione del piano.

Per le motivazioni sopra esposte si accoglie parzialmente l'osservazione.

bestehende Radwegenetz), Punkt 12 (mit der Romstraße), ein Radweg, der die Europaallee mit dem Radweg am Eisack verbindet, sowie sichere Radwege außerhalb des Stadtzentrums in der Weggensteinstraße, Wangergasse und Vintlerstraße.

Bei der Planung sollte berücksichtigt werden, dass die bestehenden Radwege und die Straßen mit Geschwindigkeitsbeschränkung gut miteinander verbunden werden, denn auf diese Weise wird der öffentliche Raum aufgewertet. Die Beschilderung und die Bodenmarkierung müssen gut sichtbar und die Radwege klar definiert sein, sodass das Radwegenetz besser nutzbar ist. Auf diese Weise wird die nachhaltige Mobilität für die Bürger zu einer konkreteren und attraktiveren Alternative.

Stellungnahme:

Die Planung der Fahrradmobilität sieht die Schaffung eines zusammenhängenden Netzes von Fahrradwegen und -routen vor, um die nachhaltige Mobilität zu einer immer konkreteren und attraktiveren Alternative für die Bürger zu machen, die schrittweise und dort, wo es die Bedingungen zulassen, realisiert wird, auch mit einer detaillierten Planung der ausgewiesenen Wohnstraßen und bei der Gestaltung des öffentlichen Raums wird Wert auf Qualität gelegt. Die bestehenden Tempo-30-Zonen werden bestätigt, weitere als gefährlich eingestufte Straßenabschnitte können mit reduzierten Geschwindigkeiten geregelt werden, und die Geschwindigkeit an kritischen Punkten kann ebenfalls durch Infrastrukturmaßnahmen reduziert werden. Die Einführung der vorverlagerter Haltebereiche an Ampeln wird an Stellen, die für diesen Zweck als zweckmäßig erachtet werden, sorgfältig geprüft werden. Für das durchgängige Radwegenetz sind zahlreiche Maßnahmen vorgesehen, auch mit Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums, und wenn möglich, können neue Verbindungen wie die in den Punkten 8, 10, 12 vorgeschlagenen oder wie die Verbindung zwischen der Europaallee mit dem Radweg entlang des Eisacks und Radwegen außerhalb der Altstadt während der Umsetzungszeit des Plans untersucht werden.

Aus den oben angeführten Gründen wird der Einwand teilweise angenommen.

5

Nota mezzo PEC prot.nr. 66896/2025 del
27.02.2025 (pervenuta il 26.2.2025)

ove

Schreiben mittels zertif. E-Mail (PEC) Prot.Nr.
66896/2025 vom 27.02.2025 (eingegangen am
26.02.2025)

si richiede, dopo un'introduzione dei "flussi di pendolari" e di traffico in città, basata su dati pubblici, l'introduzione di una "congestion-zone" o "zona verde" per risolvere il problema del traffico.

Ci dovrebbero essere aree per il libero accesso come l'ospedale, il cimitero, la stazione ferroviaria di Bolzano Sud e tutte le altre aree non essenziali dovrebbero essere incluse nella zona con tariffe, i cosiddetti "pedaggi verdi". 12 cosiddetti "punti di rilevamento" dovranno essere realizzati presso le principali strade di accesso alla città e sui ponti (ad eccezione delle aree escluse di cui sopra). Il "pedaggio verde" dovrebbe essere elaborato tramite un sistema di riconoscimento delle targhe dei veicoli e, invece di una multa, al veicolo registrato dovrebbe essere fatturato il pedaggio mensilmente o a intervalli da stabilire (eventualmente anche annualmente) per il numero di punti di rilevamento superati (ad esempio, fatturazione tramite un sistema contactless come Telepass). Una parte degli introiti generati dal pedaggio verde potrebbe essere utilizzata per finanziare il sistema e la manutenzione. Si propone una tariffa giornaliera di 5 euro, con l'eccezione dei residenti, dei veicoli elettrici, delle aziende di trasporto, dei pendolari che ricevono un contributo di rimborso per i pendolari e alle aziende di trasporto merci dovrebbe essere applicato uno sconto. L'obiettivo è quello di traslare gli spostamenti (pendolari + turisti) dalle auto tradizionali con motore a combustione ai mezzi di trasporto pubblico, alle biciclette e ai veicoli elettrici, nonché di incentivare un maggiore utilizzo del car pooling, con un risparmio previsto di 22,33 tonnellate di CO₂ al giorno e un introito annuale di 22,34 milioni di euro. Gli importi generati dal pedaggio verde potrebbero essere utilizzati principalmente per raggiungere gli obiettivi climatici prescritti e per implementare concetti di mobilità più sostenibili. Ad esempio, l'espansione della rete di trasporto pubblico, un maggior numero di autobus, ampi parcheggi per i pendolari presso le stazioni del trasporto pubblico. Grandi progetti come il tunnel Monte Tondo sono essenziali per deviare questi flussi di traffico dalla città ed evitare la zona verde.

Nach einer Einleitung zu den Pendler- und Verkehrsströme in die Stadt, anhand von öffentlichen Daten, wird zur Lösung des Verkehrsproblems die Einführung einer „congestion-zone“ oder „green-zone“ gefordert. Es soll Bereiche geben, die für den Verkehr frei bleiben müssen, wie z.B. Krankenhaus, Friedhof, Zugbahnhof Bozen Süd und alle anderen nicht wesentlichen Bereiche, sollen in die Zone mit Tarif hineinfallen, sogenannte „grüne Maut“ oder „pedaggio verde“. Es sollen 12 sogenannte „Detection Points“ an den Hauptzufahrten zur Stadt und auf den Brücken errichtet werden (mit Ausnahme der oben genannten ausgeschlossenen Bereiche). Die „grüne Maut“ sollte über ein Fahrzeugkennzeichen-Erfassungssystem abgewickelt werden, und Anstelle einer ausgestellten Strafe, müsste dem entsprechend erfassten Fahrzeug monatlich oder in noch zu bestimmenden Abstand (eventuell auch jährlich) die Rechnung für die Anzahl an überfahrenen Detection-Points berechnet werden (z.B. Abrechnung über ein kontaktloses System wie Telepass). Ein Teil der eingebrochenen green-Maut Erträge könnte zur Finanzierung des Systems und der Instandhaltung verwendet werden. Es wird ein Tagessatz von 5 Euro vorgeschlagen, ausgenommen sind Anrainer, E-Fahrzeuge, Transportunternehmen, Pendler welche Beitrag Pendlergeld erhalten und Lasttransporte sollten eine Ermäßigung erhalten. Ziel ist eine Verlagerung der Fahrten (Pendler + Touristen) vom klassischen Auto mit Verbrennungsmotor auf öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad und Fahrzeuge mit Elektroantrieb, sowie zugleich auch Anreize für ein vermehrtes Nutzen von Fahrtgemeinschaften und es sind hochgerechnete Einsparungen von 22,33t CO₂ täglich und jährlichen Einnahmen von 22,34M€ Euro vorgesehen. Die erwirtschafteten Beträge der green-Maut sollen vor allem für die Erreichung der vorgeschriebenen Klimaziele verwendet werden und mehr nachhaltige Mobilitätskonzepte umzusetzen, wie z.B. Ausbau öffentlichen Verkehrsnetzes, mehr Busse, große Zustiegsparkplätze für Pendler an den öffentlichen Zustiegen. Großprojekte wie der Hörtenbergtunnel sind zwingend notwendig, um auch diese Verkehrsströme von der Stadt umzulenken und um die green-Zone auszuweichen.

Controdeduzione:

L'introduzione di una "congestion-zone" o "zona verde" è soggetta a una pianificazione strategica generale, come il Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS), che deve essere preceduta da una ambia campagna di monitoraggio ed è fondamentale la realizzazione delle opere
Delibera del Consiglio Comunale nr./Gemeinderatsbeschluss Nr.:30/2025

Stellungnahme:

Die Einführung einer „congestion-zone“ oder „Umweltzone“ unterliegt einer allgemeinen strategischen Planung, wie z. B. dem Plan für nachhaltige Mobilität in der Stadt (PUMS), dem eine umfassende Überwachungskampagne und die Durchführung von Infrastrukturarbeiten, Ufficio/Amt: Ufficio Segreteria Generale/Generalsekretariat

infrastrutturali, tra queste quella prioritaria del tunnel di Monte Tondo.

Per le motivazioni sopra esposte si respinge l'osservazione.

einschließlich des Hörtengbergtunnels als Priorität, vorausgehen müssen.

Aus den oben genannten Gründen wird die Beobachtung abgelehnt.

6

Nota mezzo PEC prot.nr. 66323/2025 del
26.02.2025

ove

si richiede il miglioramento della sicurezza di pedoni e ciclisti attraverso la riprogettazione degli spazi pubblici, una riorganizzazione della circolazione delle auto private e l'organizzazione dei parcheggi. Non solo misure selettive nei punti critici e negli incroci, come proposto nel documento, ma la designazione di "Wohnstrassen-strade residenziali" in tutta la rete cittadina.

Si chiede per piazza Vittoria che la nuova zona pedonale di via Longon sia estesa fino a via Cesare Battisti creando un nuovo asse culturale ad alta qualità pedonale. Le zone di sosta agli incroci (casa avanzata) dovrebbero essere previste in tutti gli incroci critici in cui le auto entrano in conflitto con le biciclette. Per la zona Gries (punti 1 + 14) si richiedono strade con limite di velocità di 30 km/h, per la sicurezza di pedoni e i ciclisti. Inoltre sono da prevedere collegamenti ciclabili mancati al punto 8 (con piazza Vittoria), al punto 10 (attraverso Casanova), al punto 12 (con via Roma) e tra viale Europa e la ciclabile Lungo Isarco destro, oltre a piste ciclabili sicure al di fuori del centro storico (via Weggenstein, via dei Vanga, via Vintler, ecc.). Sono necessarie reti e connessioni dello spazio pubblico anche con soluzioni per la rimodellazione delle strade. La rete di piste ciclabili, in particolare, ha bisogno di un percorso continuo e visibile nello spazio stradale con una segnaletica adeguata, e dovrebbero essere collegate fra di loro attraverso strade residenziali (Wohnstrassen) o aree a traffico limitato. Si chiede che intere strade siano rese sicure per pedoni e ciclisti e non solo piccole aree di attraversamento ed incroci, oltre alla revisione della segnaletica e dei semafori a favore dei pedoni e delle bici, e pedociclabili per bambini e anziani sui percorsi scolastici principali con isole verdi e panchine. Per la gestione della sosta si chiede di procedere con la 3° soluzione proposta con bollino e pagamento di un abbonamento, differenziando chi non ha un parcheggio privato da chi ha un box o garage vincolato alla proprietà che non deve avere diritto ad un bollino per il parcheggio a tempo indeterminato e riorganizzando i permessi per artigiani e

Schreiben mittels zertif. E-Mail (PEC) Prot.Nr.
66323/2025 vom 26.02.2025

Es wird die Verbesserung der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern durch die Neugestaltung des öffentlichen Raums, eine Neuordnung des Pkw-Verkehrs und die Organisation von Parkplätzen gefordert. Nicht nur punktuelle Maßnahmen an kritischen Punkten und Kreuzungen, wie im Dokument vorgeschlagen, sondern die Ausweisung von „Wohnstrassen“ im gesamten Stadtgebiet sind durchzuführen. Am Siegesplatz sollte die neue Fußgängerzone von der Longon- bis zur Cesare-Battisti-Strasse verlängert werden und eine neue fußgängerfreundliche Kulturachse geschaffen werden. An allen kritischen Kreuzungen, an denen Autos mit Fahrrädern kollidieren, sollte der vorverlagerte Haltebereich an Ampeln eingerichtet werden. Für Gries (Punkte 1 + 14) sind zur Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern Straßen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h erforderlich. Außerdem sind fehlende Radverbindungen in Punkt 8 (mit Siegesplatz), in Punkt 10 (durch Kaiserau), in Punkt 12 (mit der Romstrasse) und zwischen der Europaallee und dem Radweg rechtes Eisackufer vorzusehen, sowie sichere Radwege außerhalb der Altstadt (Weggensteinstrasse, Vangergrasse, Vintlerstrasse, usw.) sind vorzusehen. Bei der Umgestaltung von Straßen sind auch Netze und Verbindungen im öffentlichen Raum erforderlich. Insbesondere das Radwegenetz braucht eine durchgängige und sichtbare Trasse im Straßenraum mit entsprechender Beschilderung und sollte durch Wohnstraßen oder verkehrsberuhigte Bereiche miteinander verbunden werden. Es wird gefordert, ganze Straßenzüge und nicht nur kleine Kreuzungsbereiche und Einmündungen für Fußgänger und Radfahrer sicher zu machen, die Beschilderung und Ampelschaltung zugunsten von Fußgängern und Radfahrern ist zu überarbeiten und Kindern und älteren Menschen das Radfahren auf Hauptschulwegen mit Grüninseln und Bänken ist zu ermöglichen. Für die Parkraumbewirtschaftung wird gefordert, die vorgeschlagene 3. Lösung mit Vignette und Zahlung einer Dauerkarte fortzusetzen mit einer

commercianti. Inoltre si chiede che il Comune si attivi a stipulare delle convenzioni con i proprietari dei garage sotterranei privati.

Controdeduzione:

La pianificazione della mobilità ciclabile prevede la realizzazione una rete di ciclabili e percorsi ciclabili continua per rendere la mobilità sostenibile un'alternativa sempre più concreta e attrattiva per i cittadini, realizzata per fasi ed ove le condizioni lo consentono, con una progettazione dettagliata anche delle strade residenziali che saranno individuate, e ponendo l'accento sulla qualità nella progettazione degli spazi pubblici. Le zone esistenti a 30 kmh sono confermate ed eventualmente saranno regolamentati con velocità ridotte ulteriori tratti di strada ritenuti pericolosi, ove la velocità nei punti critici sarà ridotta anche con interventi infrastrutturali. L'introduzione della segnaletica delle case avanzate sarà valutata attentamente nei luoghi ritenuti funzionali a tale scopo. Molte misure sono previste per la rete continua di piste ciclabili, anche con interventi di valorizzazione dello spazio pubblico e, dove possibile, saranno realizzati nuovi collegamenti come quelli proposti ai punti 8, 10, 12 o come il collegamento tra viale Europa con la ciclabile lungo l'Isarco, creando percorsi ciclabili all'esterno del centro storico verificandoli nel corso del periodo di attuazione del piano.

Il piano della gestione della sosta sarà successivamente elaborato come piano di dettaglio del P.G.T.U., e potrà contenere una o più delle soluzioni proposte anche in ordine successivo

Per le motivazioni sopra esposte si accoglie parzialmente l'osservazione.

Unterscheidung zwischen denjenigen, die keinen Privatparkplatz haben, und denjenigen, die eine an das Grundstück gebundene Box oder Garage besitzen, die keinen Anspruch auf eine Vignette für das Parken auf unbestimmte Zeit haben sollten, und eine Neuordnung der Genehmigungen für Handwerker und Gewerbetreibende. Darüber hinaus wird die Gemeinde aufgefordert, Vereinbarungen mit den Eigentümern privater Tiefgaragen zu treffen.

Stellungnahme:

Die Planung der Fahrradmobilität sieht die Schaffung eines zusammenhängenden Netzes von Fahrradwegen und -routen vor, um die nachhaltige Mobilität zu einer immer konkreteren und attraktiveren Alternative für die Bürger zu machen, die schrittweise und dort, wo es die Bedingungen zulassen, realisiert wird, auch mit einer detaillierten Planung der ausgewiesenen Wohnstraßen und bei der Gestaltung des öffentlichen Raums wird Wert auf Qualität gelegt. Die bestehenden Tempo-30-Zonen werden bestätigt, weitere als gefährlich eingestufte Straßenabschnitte können mit reduzierten Geschwindigkeiten geregelt werden, und die Geschwindigkeit an kritischen Punkten kann ebenfalls durch Infrastrukturmaßnahmen reduziert werden. Die Einführung der vorverlagerter Haltebereiche an Ampeln wird an Stellen, die für diesen Zweck als zweckmäßig erachtet werden, sorgfältig geprüft werden. Für das durchgängige Radwegenetz sind zahlreiche Maßnahmen vorgesehen, auch mit Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums, und wenn möglich, können neue Verbindungen wie die in den Punkten 8, 10, 12 vorgeschlagenen oder wie die Verbindung zwischen der Europaallee mit dem Radweg entlang des Eisacks und Radwegen außerhalb der Altstadt während der Umsetzungszeit des Plans untersucht werden. Der Plan für die Parkraumbewirtschaftung wird anschließend als detaillierter Plan des A.S.V. erstellt und kann auch eine oder mehrere der vorgeschlagenen Lösungen in auffolgender Reihenfolge enthalten.

Aus den oben angeführten Gründen wird die Beobachtung teilweise angenommen.

7

Nota mezzo PEC prot.nr. 65597/2025 del
26.02.2025

ove

si sostiene, per quanto riguarda il punto 05.1- "Zona a traffico limitato (VBZ) ospedale", che

Schreiben mittels zertif. E-Mail (PEC) Prot.Nr.
65597/2025 vom 26.02.2025

In Bezug auf Punkt 05.1- „Verkehrsberuhigte Zone (VBZ) Krankenhaus“ wird vorgebracht,

non esiste una regolamentazione e una pianificazione per i diritti di passaggio dei residenti di via della Vigna che attraversano il parcheggio dell'ospedale, e che questo dovrebbe essere previsto esattamente come attualmente regolamentato. Inoltre, il cantiere dell'ospedale e la progettanda zona a traffico limitato con la strada ad anello non sono previsti dal Piano di mobilità sostenibile (PUMS) e quindi non sono ammessi come misura nel PGTU e non sono nemmeno in linea con gli obiettivi del Piano di mobilità sostenibile, che mira a ridurre l'uso dell'automobile. Per questo motivo, il PGTU dovrebbe essere sottoposto a una valutazione ambientale strategica (VAS), poiché il progetto di costruzione ha impatti ambientali (vicinanza all'area di conservazione del paesaggio "cuneo verde Gries", zone di protezione dell'acqua potabile, fonte di rumore). Mancano anche la giustificazione della necessità della strada ad anello e della ZTL, il contributo alla riduzione del traffico nel cantiere e i benefici specifici. La costruzione della nuova strada e dei cantieri dell'ospedale porterebbero a una sovrapposizione delle attività di costruzione e l'introduzione della zona a traffico limitato renderebbe più difficili le operazioni di cantiere; inoltre, anche dopo il completamento della strada ad anello, l'elevato volume di traffico renderebbe più difficile la gestione del grande cantiere del centro sanitario. Le persone che lavorano all'ospedale o che devono recarvisi non dovrebbero essere gravate da una riduzione dei posti auto o a causa della ZTL, così come non dovrebbero essere gravati i residenti con i diritti di passaggio esistenti. Inoltre, non è chiaro in quali direzioni la via Böhler sarà percorribile e come si sposterà il traffico, con la preoccupazione che il traffico possa gravare maggiormente sulla zona di Gries e su piazza Gries a causa della nuova strada ad anello. L'ospedale deve essere coinvolto nella progettazione dall'inizio, poiché questa pianificazione avrà un impatto su tutte le attività dell'ospedale. Anche la SASA dovrebbe essere coinvolta nella pianificazione delle fermate e dei percorsi. Inoltre, la nuova strada passerebbe vicino a diversi edifici residenziali, il che comporterebbe traffico e inquinamento acustico con una riduzione della qualità della vita dei residenti vicini, e quindi non dovrebbe essere costruita.

dass jegliche Regelung und Planung für die Durchfahrtsrechte der Anrainer und Bewohner des Weingartenweges, welche durch den Parkplatz am Krankenhaus fahren, fehlen, und diese sei, wie derzeit geregelt, vorzusehen. Weiters sei die Baustelle Krankenhaus und die geplante verkehrsberuhigte Zone mit Ringstrasse nicht auch im nachhaltigen Mobilitätsplan vorgesehen, und so aus diesem Grund als Maßnahme im ASV nicht zulässig und steht auch nicht im Einklang mit den Zielen des nachhaltigen Mobilitätsplanes, was die Reduzierung der Automobilität vorsehen soll. Aus diesem Grund sollte der ASV einer strategischen Umweltprüfung (SUP) unterzogen werden, da das Bauvorhaben Umweltauswirkungen hat (Nähe Landschaftsschutzgebiet „Grieser Grüneil“, Trinkwasserschutzzonen, Lärmquelle). Weites fehlen die Begründung der Notwendigkeit der Ringstrasse und der VBZ, der Beitrag zur Reduzierung des Verkehrs der Baustelle und die konkreten Vorteile. Der Bau der neuen Strasse und die Baustellen am Krankenhaus würden zu einer Überlagerung der Bauaktivitäten führen, und die Einführung der verkehrsberuhigten Zone den Baustellenbetrieb erschweren und auch nach Fertigstellung der Ringstrasse würde das hohe Verkehrsaufkommen die Abwicklung der Großbaustelle am Gesundheitszentrum erschweren. Personen, welche am Krankenhaus arbeiten oder dort hin müssen, sollten nicht durch Reduzierung der Parkplätze oder aufgrund der VBZ belastet werden, genauso wie die Anrainer mit den bestehenden Durchfahrtsrechten nicht belastet werden sollten. Weiters ist nicht klar, in welche Richtungen die Böhlerstrasse befahrbar sein wird, und wie sich der Verkehr verlagern wird, mit der Sorge, dass der Verkehr aufgrund der neuen Ringstrasse die Zone Gries und den Grieser Platz mehr belasten wird. Das Krankenhaus muss schon im Vorfeld mit einbezogen werden, da diese Planung Auswirkungen auf alle Aktivitäten rund um das Krankenhaus hat. Ebenso muss SASA bei der Planung der Haltestellen und Routen mit einbezogen werden. Weiters verläuft die neue Strasse in Nähe mehrerer Wohngebäude, was zur Verkehrs- und Lärmbelastung mit Minderung der Lebensqualität der Anwohner führt, und ist deshalb nicht zu errichten.

Controdeduzione:

La ZTL nell'area ospedaliera costituisce un intervento proposto dall'Azienda Sanitaria nell'ambito del proprio Piano di Mobilità per l'accessibilità all'area del nosocomio e interessa esclusivamente la viabilità di servizio e i piazzali esistenti e in corso di adeguamento al Polo della

Delibera del Consiglio Comunale nr./Gemeinderatsbeschluss Nr.:30/2025

Stellungnahme:

Die VBZ im Krankenhausbereich ist eine Maßnahme, die vom Sanitätsbetrieb im Rahmen ihres Mobilitätsplans für die Erreichbarkeit des Krankenhausbereichs vorgeschlagen wird und betrifft nur das Dienststraßennetz und die Plätze, die bereits

Ufficio/Amt: Ufficio Segreteria Generale/Generalsekretariat

Salute (Ospedale + Claudiana). Non si tratta dunque di un intervento proposto dal PGTU, il quale si limita a recepirne la previsione, che potrà essere attuata solo dopo la definitiva approvazione del Piano da parte dell'Azienda Sanitaria e nei tempi da essa stabiliti compatibilmente con l'andamento dei cantieri. Ciò premesso non sussiste l'esigenza che detto intervento, per essere attuato dovesse essere contenuta nel PUMS del Comune di Bolzano né quella che il PGTU debba prevedere una VAS a motivo di tale previsione. La decisione da parte dell'Azienda Sanitaria di adottare un sistema di controllo degli accessi e della circolazione all'interno dell'Ospedale, riservandola ad alcune categorie di veicoli, autobus inclusi, purché destinati a garantire l'accessibilità all'ospedale e alla Claudiana, rientra nella potestà esclusiva dell'Azienda Sanitaria.

La scelta di ricorrere al dispositivo normativo di una ZTL richiede inevitabilmente il coinvolgimento del Comune, unico Ente titolato ad elevare contravvenzioni in caso di infrazione. Sulla viabilità interna all'Ospedale, secondo la proposta dell'Azienda Sanitaria, continueranno a transitare esclusivamente (grazie ai controlli), i soli veicoli abilitati. Su indicazione dell'Azienda Sanitaria potranno essere eventualmente mantenuti permessi di circolazione per residenti frontisti se risultasse, ove non dovessero avere a disposizione altri itinerari per accedere alla viabilità principale urbana, diversi dalla percorrenza della viabilità interna al Polo della Salute.

Per le motivazioni sopra esposte si respinge l'osservazione.

Ritenuto pertanto di approvare l'"Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano - P.G.T.U.", respingendo, ovvero accogliendo rispettivamente e parzialmente le osservazioni presentate da privati/enti/associazioni per le ragioni riportate di cui sopra.

Chiusa la discussione, il Presidente sottopone all'approvazione del Consiglio Comunale la proposta di deliberazione, come emendata.

bestehen und an den Gesundheitspol (Krankenhaus + Claudiana) angepasst werden. Es handelt sich also nicht um eine vom ASV vorgeschlagene Maßnahme, die lediglich die Vorhersage enthält, die erst nach der endgültigen Genehmigung des Plans durch den Sanitätsbetrieb und innerhalb des von ihr festgelegten Zeitrahmens, der mit dem Fortschritt der Baustellen vereinbar ist, umgesetzt werden kann. Es gibt jedoch kein Erfordernis, dass ein solcher Eingriff, um durchgeführt werden zu können, im nachhaltigen Mobilitätsplan (PUMS) der Gemeinde enthalten sein muss, und es gibt auch kein Erfordernis, dass der ASV eine SUP aufgrund einer solchen Bestimmung vorsehen muss. Die Entscheidung des Sanitätsbetriebes, ein Zufahrts- und Verkehrskontrollsysten innerhalb des Krankenhauses einzuführen, das bestimmten Fahrzeugkategorien, einschließlich der Busse, vorbehalten ist, sofern sie die Zugänglichkeit des Krankenhauses und der Claudiana gewährleisten sollen, fällt in die ausschließliche Zuständigkeit des Sanitätsbetriebes.

Die Entscheidung, auf das Regelungsinstrument einer verkehrsberuhigten Zone zurückzugreifen, erfordert zwangsläufig die Beteiligung der Gemeinde, die als einzige befugt ist, im Falle eines Verstoßes Geldbußen zu verhängen. Auf den Straßen innerhalb des Krankenhauses werden nach dem Vorschlag des Sanitätsbetriebes nur noch zugelassene Fahrzeuge verkehren (dank der Kontrollen). Auf Anweisung des Sanitätsbetriebes können die Durchfahrtsgenehmigungen für die Anwohner vor dem Krankenhaus beibehalten werden, wenn sie keine anderen Möglichkeiten haben, das städtische Hauptstraßennetz zu erreichen, als das interne Straßennetz des Gesundheitszentrums.

Aus den oben genannten Gründen wird die Beobachtung abgelehnt.

Die „Aktualisierung des allgemeinen städtischen Verkehrsplanes“ ist zu genehmigen, und die von den Bürgern/Körperschaften/Vereinen eingegangenen Einwände sind abzulehnen, bzw. anzunehmen oder teilweise anzunehmen aus den Gründen, welche oben angeführt sind.

Nach Abschluss der Debatte unterbreitet der Vorsitzende dem Gemeinderat die abgeänderte Beschlussvorlage zur Genehmigung.

IL CONSIGLIO COMUNALE

udita la relazione dell'Assessore al Patrimonio, Mobilità, Edilizia abitativa comunale;

vista la deliberazione della Giunta Municipale nr. 39 del 27.01.2025 con la quale è stato adottato l'“Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano - P.G.T.U.”;

accertato che la delibera ed i relativi allegati sono stati pubblicati all'albo pretorio e sul sito del Comune di Bolzano a decorrere dal 27.01.2025 fino al 26.02.2025 per 30 giorni consecutivi e che nel corso del periodo della pubblicazione sono pervenute nr. 7 osservazioni e proposte in merito;

visti i pareri espressi dai Consigli di Circoscrizione competenti:

- Centro-Piani-Rencio del 05.03.2025
- Oltrisarco-Aslago del 05.03.2025
- Don Bosco del 05.03.2025
- Gries-S. Quirino del 07.03.2025
- Europa-Novacella del 10.03.2025;

visto il parere della Commissione consiliare per la Mobilità del 12.03.2025 (5 favorevoli, 4 contrari, 0 astenuti);

visti i pareri di cui all'art. 185 della Legge Regionale del 3 maggio 2018, n. 2 e ss.mm. "Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige";

visto l'articolo 49 della Legge Regionale del 3 maggio 2018, n. 2 e ss.mm. "Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige";

DELIBERA

1) di accogliere, rispettivamente in toto o solo parzialmente, o respingere le osservazioni presentate da privati/enti/associazioni sulla scorta delle motivazioni indicate nella parte premessuale e che qui vengono richiamate completamente;

Es wurde der Bericht des Stadtrats für Vermögen, Mobilität und Wohnungsbau angehört.

Nach Einsichtnahme in den Stadtratsbeschluss Nr. 39 vom 27.01.2025, mit welchem die „Aktualisierung des allgemeinen städtischen Verkehrsplanes“ verabschiedet worden ist.

Der Beschluss wurde mit den entsprechenden Anlagen an der Amtstafel und in der Webseite der Gemeinde Bozen vom 27.01.2025 fino al 26.02.2025 für 30 aufeinanderfolgende Tage veröffentlicht und während der Veröffentlichung sind Nr. 7 Einwände eingegangen.

Es wurde Einsicht genommen in das Gutachten der zuständigen Stadtviertelräte:

- Zentrum-Bozner Boden-Rentsch vom 05.03.2025
- Oberau-Haslach vom 05.03.2025
- Don Bosco vom 05.03.2025
- Gries-Quirein vom 07.03.2025
- Europa-Neustift vom 10.03.2025.

Es wurde Einsicht genommen in das Gutachten der Ratskommission für Mobilität vom 12.03.2025 (5 Jastimmen, 4 Gegenstimmen, 0 Enthaltungen).

Es wurde Einsicht genommen in die Gutachten im Sinne von Art. 185 des Regionalgesetzes vom 3. Mai 2018, Nr. 2 i.g.F. „Kodex der örtlichen Körperschaften der Autonomen Region Trentino-Südtirol“.

Nach Einsichtnahme in den Art. 49 des Regionalgesetzes vom 3. Mai 2018, Nr. 2 i.g.F. „Kodex der örtlichen Körperschaften der Autonomen Region Trentino-Südtirol“.

BESCHLIESST DER GEMEINDERAT

1) die von den Bürgerinnen und Bürgern, den Körperschaften und den Vereinen eingereichten Einwände aus den im einleitenden Teil dargelegten Gründen, auf die hier in ihrer Gesamtheit verwiesen wird, ganz oder teilweise anzunehmen oder abzulehnen;

2) di approvare, per le motivazioni espresse in premessa, l'“Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano - P.G.T.U.” e la documentazione allegata che è parte integrante e sostanziale della stessa, come modificata per tener conto delle osservazioni che sono state accolte in toto o solo parzialmente.

Eseguita elettronicamente la votazione palese il Presidente proclama che il Consiglio Comunale ha **approvato** con 23 voti favorevoli, 12 contrari e 1 astenuto la proposta di deliberazione, come emendata.

Di dare atto che, ai sensi dell'art 183, comma 5 della Legge Regionale 3 maggio 2018, n. 2 e ss.mm. "Codice degli Enti Locali della Regione autonoma Trentino Alto Adige", entro il periodo di pubblicazione, ogni cittadino può presentare alla Giunta Comunale opposizione a tutte le deliberazioni. Entro 60 giorni dall'intervenuta esecutività della delibera è ammesso avverso il presente provvedimento ricorso innanzi al Tribunale Regionale di Giustizia Amministrativa, sezione autonoma di Bolzano.

2) aus den einleitend dargelegten Gründen die „Aktualisierung des allgemeinen städtischen Verkehrsplanes“ und die beigelegten Unterlagen, die wesentlicher und integrierender Bestandteil dieses Beschlusses sind, zu genehmigen, in der geänderten Fassung, in der die ganz oder teilweise angenommenen Einwände berücksichtigt sind.

Nach der elektronisch durchgeföhrten offenen Abstimmung verkündet der Vorsitzende das Ergebnis, dass nämlich der Gemeinderat die abgeänderte Beschlussvorlage mit 23 Jastimmen, 12 Gegenstimmen und 1 Enthaltung **angenommen** hat.

Im Sinne von Art. 183, Abs. 5 des Regionalgesetzes vom 3. Mai 2018, Nr. 2 i.g.F. „Kodex der örtlichen Körperschaften der Autonomen Region Trentino-Südtirol“ kann jeder Bürger gegen den vorliegenden Beschluss innerhalb der Veröffentlichungsfrist Einspruch beim Gemeindeausschuss erheben. Außerdem ist innerhalb von 60 Tagen ab Vollstreckbarkeit des Beschlusses der Rekurs bei der Autonomen Sektion Bozen des Regionalen Verwaltungsgerichtes möglich.

Di quanto sopra detto, si è redatto il presente verbale che, previa lettura e conferma, viene firmato dal Presidente e dal Segretario Generale, come segue:

Il Segretario Generale
Der Generalsekretär
Dott. / Dr. Antonio Travaglia

sottoscritto con firma digitale / mit digitaler Unterschrift unterzeichnet

Über das Obengesagte wurde dieses Protokoll verfasst, welches nach erfolgter Lesung und Bestätigung vom Vorsitzenden und vom Generalsekretär wie folgt unterzeichnet wird:

Il/La Presidente
Der/Die Präsident/Präsidentin
Dott./Dr. Christoph Buratti

sottoscritto con firma digitale / mit digitaler Unterschrift unterzeichnet