

## Protokoll über die Sitzung des Gemeinderates

Im Jahre Zweitausendunddreiundzwanzig, am achtundzwanzigsten des Monats September mit Beginn um 19.00 Uhr (28.09.2023) wurden nach Erfüllung der gesetzlichen Formvorschriften die Mitglieder dieses Gemeinderates zu einer Sitzung einberufen.

Anwesend sind:

	entsch. abwesend	unentsch. abwesend	nimmt mittels Fernzugang teil		entsch. abwesend	unentsch. abwesend	nimmt mittels Fernzugang teil
Andreas SCHATZER				Walter KERER			
Dietmar PATTIS				Alessandro MANZARDO	X		
Manfred HEIDENBERGER				Felix OBEREGGER			
Anna KAINZWALDNER ÖTTL				Verena PALFRADER			
Margareth MAIR ENGL				Lukas ROSSMANN			X
Ivan MASCHI				Raphaela ROSSMANN	X		
Michael BRUGGER	X			Alexander TAUBER			
Johann FALLER				Peter TAUBER			
Florian JÖCHLER				Andreas ZINGERLE			

und im Beisein des Gemeindesekretärs **Dr. Alexander BRAUN**.

Nach Feststellung der Beschlussfähigkeit übernimmt Andreas Schatzer in seiner Eigenschaft als Bürgermeister den Vorsitz, begrüßt die anwesenden Ratsmitglieder und eröffnet die Sitzung.

Der Vorsitzende Andreas Schatzer ernennt Peter Tauber und Andreas Zingerle zu Stimmzählern der heutigen Sitzung, gemäß der Geschäftsordnung des Gemeinderates.

### **1) Genehmigung des Protokolls der Ratssitzung vom 12. September 2023 (Beschluss Nr. 64)**

Der Gemeinderat beschließt einstimmig mittels Handerheben (13 Anwesende – 13 Ja-Stimmen, Michael Brugger, Alessandro Manzardo, Felix Oberegger, Raphaela Rossmann und Alexander Tauber abwesend), die Niederschrift über die vorausgegangene Sitzung des Gemeinderates vom 12. September 2023 zu genehmigen.

Felix Oberegger betritt den Sitzungssaal.

### **2) Beschlussantrag der Gemeinderäte Peter Tauber, Felix Oberegger, Lukas Rossmann und Verena Palfrader der "Grünen Bürgerliste Vahrn" zur Mobilität Brixen-Vahrn: Anpassungen der bestehenden Verbindungen zur Optimierung des Angebots (Beschluss Nr. 65)**

Der Gemeindesekretär Dr. Alexander Braun verliest den Beschlussantrag.

Gemeinderat Peter Tauber verliest eine schriftliche Stellungnahme, die er zu Protokoll gibt.

Vizebürgermeister Dietmar Pattis schlägt vor, den Beschlussantrag in einer abgeänderten Form zu genehmigen.

Der Gemeinderat beschließt einstimmig mittels Handerheben (14 Anwesende – 14 Ja-Stimmen),

➤ den von den Gemeinderäten Peter Tauber, Felix Oberegger, Lukas Rossmann und Verena Palfrader der "Grünen Bürgerliste Vahrn" eingebrachten Beschlussantrag zur Mobilität Brixen-Vahrn: Anpassungen der bestehenden Verbindungen zur Optimierung des Angebots, in der folgenden abgeänderten Fassung zu genehmigen:

- 1) Die Überarbeitung der Citybuslinien und die Erhöhung der Taktfrequenz für die unterversorgten Wohngebiete zu prüfen. z.B.: Zieglerzone, Unterrain, Oberdorf und Seiserleite, wo derzeit ca. 500 Bewohner wohnen und der Citybus (für Oberdorf und Seiserleite) nur stündlich verkehrt, da mit einer erhöhten Taktfrequenz die Attraktivität der Buslinie steigt.
- 2) Die Anbindung der Linie 2 an den Bahnhof, damit die Nutzer diesen wichtigen Knotenpunkt der Mobilität, ohne umzusteigen, direkt erreichen und von dort die Rückfahrt antreten können.
- 3) Die Neuerungen von Fahrplänen durch geeignete Maßnahmen (beispielsweise begleitende Medienkampagnen, Mobilitätsberatungen und „Mobilitätsschnupperwochen“) mehr bekannt zu machen. Damit sollen neue ÖFFIS-Nutzer gewonnen werden und damit bleiben mehr Autos in der Garage.

### **3) Bilanzänderungen 2023 (Beschluss Nr. 66)**

Der Gemeinderat beschließt mittels Handerheben mit 11 Ja-Stimmen und 3 Enthaltungen (Verena Palfrader, Lukas Rossmann und Peter Tauber) bei 14 Anwesenden,

- 1) die in den Anlagen angeführten Bilanzänderungen zu genehmigen;
- 2) festzuhalten, dass das Einheitliche Strategiedokument 2023 - 2025 durch gegenständliche Bilanzänderung als ergänzt gilt;
- 3) festzuhalten, dass dieser Beschluss dem Art. 193 Absatz 1 des Gesetzesvertretenden Dekrets vom 18.08.2000 Nr. 267 zur Sicherung des Haushaltsgleichgewichtes Rechnung trägt;

Der Gemeinderat beschließt mittels Handerheben mit 11 Ja-Stimmen und 3 Enthaltungen (Verena Palfrader, Lukas Rossmann und Peter Tauber) bei 14 Anwesenden,

- 4) den Beschluss für sofort vollziehbar zu erklären.

Alexander Tauber betritt den Sitzungssaal.

**4) Projekt "Abbruch und Wiederaufbau des Schulgebäudes in Schalders" - Genehmigung des Ausführungsprojektes in verwaltungstechnischer Hinsicht CUP B92C22000070006 (Beschluss Nr. 67)**

Der Gemeinderat beschließt einstimmig mittels Handerheben (15 Anwesende – 15 Ja-Stimmen),

- 1) Das von Architekt Andreas Vallazza ausgearbeitete Ausführungsprojekt für den Abbruch und Wiederaufbau des Schulgebäudes in Schalders mit folgenden Endergebnissen in verwaltungstechnischer Hinsicht zu genehmigen:

Baukosten	1.552.467,74 Euro
Sicherheit	3.070,67 Euro
MwSt. für Arbeiten	155.553,84 Euro
<i>Summe</i>	<i>1.711.092,25 Euro</i>
Summe z. Verfügung d. Verwaltung (Unvorhergesehenes, technische Spesen inkl. Beiträge und MwSt.)	248.763,42 Euro
<b>GESAMT</b>	<b>1.959.855,67 Euro</b>

- 2) der Gemeindesekretär, Alexander Braun, zeichnet als EVV für gegenständliches Projekt;  
3) festzuhalten, dass die Verpflichtung der endgültigen Summe erst mit der Vergabe der Arbeiten mit getrennter Maßnahme durchgeführt wird;

Der Gemeinderat beschließt einstimmig mittels Handerheben (15 Anwesende – 15 Ja-Stimmen),

- 4) den Beschluss für sofort vollziehbar zu erklären.

Verena Palfrader verlässt den Sitzungssaal.

**5) Stellungnahme zum Vorschlag des Landesplans für nachhaltige Mobilität 2035 (LPNM 2035) - Beschluss der Landesregierung vom 20.06.2023, Nr. 525 (Beschluss Nr. 68)**

Vizebürgermeister Dietmar Pattis erläutert die Stellungnahme.

Gemeinderat Peter Tauber verliest eine Stellungnahme, die er zu Protokoll gibt.

Der Gemeinderat beschließt mittels Handerheben mit 11 Ja-Stimmen und 3 Enthaltungen (Felix Oberegger, Lukas Rossmann und Peter Tauber) bei 14 Anwesenden,

- 1) zum Vorschlag des Landesplans für nachhaltige Mobilität 2035 (LPNM 2035) eine positive Stellungnahme mit folgenden Bemerkungen abzugeben:

- Südtirol als Tourismus-Land:

Bei der Bewertung der touristischen Komponente im Verkehrsgeschehen gilt es zu bedenken, dass die lokale Wirtschaft im Tourismussektor seit einigen Jahren stetig das Ziel der Ausweitung der saisonalen Laufzeit verfolgt (z.B. mittels spezifischer Veranstaltungen in den Nebensaisonen; besondere Aktionen für den Fahrradtourismus in den Frühjahrs- und Herbstmonaten; usw.), sodass besagte touristische Verkehrskomponente, aus einem dynamischen Blickwinkel heraus, über das Jahr gerechnet, im Zunehmen begriffen ist.

Gleichzeitig hat auch ein gewisses Gefühl der Verunsicherung infolge des globalen gesundheitlichen Covid-Notstand der letzten Jahre, sowie aufgrund internationaler Unruhen und Krisenherde, dazu geführt, dass Italiener und Europäer den Urlaub derzeit eher im eigenen Land bzw. auf dem eigenen Kontinent verbringen, und dies besonders in touristisch seit jeher geschätzten Destinationen, derer es in Südtirol unzählige gibt.

Auch das veränderte Reiseverhalten der Gäste, hin zu mehreren über das Jahr verteilten Kurzurlauben bzw. verlängerten Wochenenden, sowie Buchungszeiten die von der kurzfristigen Wetterprognose abhängig gemacht werden, sind ein zunehmendes Phänomen der letzten Jahre.

Auch diese Gründe für die in den letzten Jahren gesteigerte Dynamik des Tourismus, sowie die damit verbundenen überproportionalen Auswirkungen auf die Mobilität im Land, sollten im LPNM ausgeführt und dargelegt werden.

#### - Interventionsbereich Brennerkorridor:

Aus der Sicht jener Gemeinden, welche direkt entlang des Brennerkorridors (Hauptverkehrsader des Landes in der Richtung Nord-Süd; Personen- und Lastenverkehr auf der Autobahn A22; internationale, nationale und lokale Eisenbahnstrecke für Personen- und Güterzüge) liegen, gilt es die Notwendigkeit von greifbaren Verbesserungen unter den Gesichtspunkten von Luft (Thema Schadstoffemissionen) und Lärm (wichtig dabei: gesonderte Betrachtung bzgl. Belastungen an den Tages- und Nachtstunden) klar zu betonen; daher wäre es wünschenswert, dass man bzgl. dieser Thematik, in der Beschreibung der Auswirkungen der geplanten Maßnahmen gemäß LPNM 2035, spezifisch die Auswirkungen/Verbesserungen für besagte Gemeinden direkt entlang des Brennerkorridors herauslesen könnte. Hinzu kommt, dass sich der Brennerkorridor, speziell im Eisacktal, durch sehr enge Talverhältnisse kennzeichnet, was den dortigen Lebensraum nachweislich umso verkehrsempfindlicher macht. Im Unterland ist diese besondere Sensibilität hingegen darauf zurückzuführen, dass sich die Autobahntrasse genau mittig den Talboden durchzieht. Diese geographischen Aspekte rechtfertigen eine spezifische Sichtweise auf besagte betroffenen Gemeinden bzgl. Luft und Lärm durchaus.

#### - Brennerkorridor und strategische Leitlinien für Verbindungen im Alpenraum:

Diese Gemeinde begrüßt es, dass der Interventionsbereich Brennerkorridor auch die genannten strategischen Leitlinien berücksichtigt, also die Verkehrsstränge durch den Vinschgau Richtung Engadin und Nordtirol, durch das Pustertal Richtung Osttirol und Cadore, sowie die Verkehrswege in Richtung Trentino und Lombardei. Dies bezeugt, dass man sich der zu bestimmten Jahreszeiten sehr heiklen Straßenverkehrslage in den genannten Gebieten bewusst ist. Diese Gemeinde gibt hier zu bedenken, dass die genannten strategischen Straßenverkehrslinien, sowie auch bestimmte Straßen des zweiten Interventionsbereichs (= Verbindungen mit angrenzenden Regionen und interne Verteilungsachsen) während touristisch/saisonal verkehrsreichen Zeiträumen, auch durch GPS-Navigationsgeräte, vermehrt dem problematischen Phänomen der sog. Ausweichrouten unterliegen; auch dieser für die betroffenen Gemeinden problematische Aspekt sollte im LPNM 2035 behandelt werden.

Auch die seit Jahren viel diskutierte Problematik der Mobilität auf den Dolomitenpässen ist im LPNM 2035 gerechtfertigterweise ein wichtiger Themenbereich. Bei genauer Betrachtung betrifft dieses Thema aber nicht nur die angesprochenen Pässe im Dolomitenraum, sondern de facto landesweit alle durch starken Verkehr betroffenen Passstraßen. Wichtig ist hier aus der Sicht dieser Gemeinde aber, dass zwischen dem rein touristischen Verkehr über die Pässe und jenem Verkehrsanteil, welcher durch die ansässige Bevölkerung entsteht, substantiell unterschieden wird: während Zufahrtsbeschränkungen in diesen sensiblen Gebieten aus der Optik des Tourismus sicherlich notwendig sind, darf nicht vergessen werden, dass es auch die ansässige Bevölkerung gibt, die besagte Passstraßen seit jeher aus anderen gerechtfertigten Gründen befährt (z.B.: Berufspendler; Fahrten von Tal zu Tal aus familiären Gründen; usw.); für diese Fälle werden Passstraßensperren bzw. selektive Zufahrtsregelungen ausschließlich mit Durchfahrtsgenehmigungen von der ansässigen Bevölkerung als zu restriktiv und als Erschwernis wahrgenommen, da sich die ansässige Bevölkerung hier, als Folge des *Overtourism*, ausgeschlossen bzw. in der eigenen Heimat irgendwo als „ungerecht behandelt“ fühlt.

Betrachtet man den gegenständlichen Interventionsbereich des Brennerkorridors inkl. der strategischen Alpenraumverbindungen hingegen unter dem Gesichtspunkt des Eisenbahnverkehrs gilt es aufzuzeigen, dass hier die Harmonisierung bzw. Vereinheitlichung von Ticketsystemen, Tarifen, Informationsquellen, Beschilderungen, Fahrplänen, sowie insbesondere der Ausbau von grenzüberschreitenden Regionalzügen ohne Umstieg am Grenzbahnhof (Beispiel Franzensfeste – Lienz) für die künftige Mobilität, insbesondere für den Umstieg des Privatverkehrs vom PKW auf die Eisenbahn, sehr wichtig sein werden.

#### - Interventionsbereich angrenzende Regionen und interne Verteilungsachsen/ Sekundärverbindungen:

Damit der Verkehr in diesem Interventionsbereich verstärkt nachhaltig wird, mit einer spürbaren Verlagerung auf Bahn und Bus, ist es besonders wichtig, dass an den Knotenpunkten ausreichend PKW-Parkplatzmöglichkeiten geschaffen werden (vgl. insbesondere, aber nicht nur, für den Pendlerverkehr, das Beispiel des unzureichenden Parkplatzes am Zugbahnhof Lajen/Waidbruck, mit den vielen umliegenden Einzugsgebieten Waidbruck/Kollmann, Lajen, Barbian, Kastelruth, Grödental, sowie z.T. auch Villanders und Klausen).

Zudem ist es auch erforderlich und wichtig die Kapazitäten für die Beförderung von Fahrrädern (Bahn+Fahrrad sowie auch Bus+Fahrrad) um ein Vielfaches zu erhöhen: besonders bei hohem touristischem Aufkommen gestaltet sich die Fahrradmitnahme in den Regionalzügen heute oft problematisch, bzw. bei Autobussen sogar unmöglich, während im nahegelegenen Ausland Busse auf bestimmten Linien inzwischen standardmäßig bzw. jedenfalls saisonal mit Heck-Fahrradträgern bzw. anderweitigen Fahrradtransportvorrichtungen ausgestattet werden. Kompakte bzw. faltbare Fahrräder sollten von den Fahrgästen weiters überall gänzlich kostenfrei mittransportiert werden können.

Auch in den Wintermonaten, müssen im ÖPNV die Möglichkeiten der Mitnahme von größeren Gepäckmengen sowie Sportausrüstung weiter ausgebaut und optimiert werden.

Schließlich müssen für die Zwecke der Attraktivitätssteigerung der Bahn- und Busmobilität auch die bekannten Probleme der Überlastung zu bestimmten Uhrzeiten durch den Schülerverkehr (Hinfahrten, Rückfahrten), sowie auch jene der oftmals nicht vorhandenen 24-h-Mobilität (*Nightliner*-Dienste; *Shuttle*-Dienste von den Seitentälern von und hin zu den Zugbahnhöfen in den Haupttälern; Thema Verkehrssicherheit und Alkoholprävention für Jugendliche; usw.) fortlaufend verbessert werden.

#### - Digitalisierung und Infomobilität:

Diese Gemeinde begrüßt die geplante stetige Verbesserung der Informationen an den Verkehrsknotenpunkten und an den Haltestellen, zumal dies insgesamt das Vertrauen der Bürger in den ÖPNV (Bus und Bahn) erhöht und auch die Zuverlässigkeit besagter Verkehrsmittel stärkt (unter der Voraussetzung, klarerweise, dass z.B. eingeblendete Ankunfts- und Abfahrtszeiten bestmöglich eingehalten werden). Auch das Einblenden mehrerer Optionen (z.B., neben der nächsten Abfahrt, auch die späteren Abfahrten der darauffolgenden Busse/Züge) steigert die Informationsqualität.

Wichtig ist, auch aus der Sicht der Gemeinden, dass hier im Kontext der Digitalisierung und der Infomobilität die Altersgruppe der Senioren nicht vergessen wird: Europa steht vor einer Alterung der Gesellschaft, sodass die Digitalisierung in einer Art und Weise gestaltet werden muss, dass Sie auch für Senioren einfach verständlich und nutzerfreundlich ist, und folglich auch die betagteren Senioren, gerade im Rahmen der ÖPNV-Mobilität, berücksichtigt und – sinnbildlich gesprochen – auf diesem Digitalisierungsweg mitnimmt.

#### - Interne Verbindungen/städtische Verbindungen und motorisierter Individualverkehr:

In den Städten (insbesondere in der Landeshauptstadt Bozen) und anderen bevölkerungsstarken Gemeinden besteht ein massiver Aufholbedarf in der Bewusstseinsbildung der Bürger\*innen – aber auch der Touristen – betreffend die Problematik des innerstädtischen privaten PKW-Verkehrs bzw. z.T. auch beruflichen (sprich, Berufspendler innerhalb derselben Stadt) PKW-Verkehrs. Die städtische Mobilität muss dahingehend gestaltet werden, dass das „Statussymbol“ PKW dem Konzept einer „Fahrradstadt“ weicht und somit kaum noch privater bzw. innerstädtischer Berufsverkehr mittels PKW entsteht. Dies gelingt nur dann, wenn die Fahrradmobilität unter allen nur erdenklichen Gesichtspunkten unterstützt und gefördert wird, dahingehend, dass es zur Gewohnheit der Menschen wird sich innerstädtisch vorwiegend mit dem Fahrrad fortzubewegen. Klarerweise müssen die künftigen Mobilitätsrahmenbedingungen diese Bewusstseinsbildung „weg vom eigenen PKW in der Stadt“ voll und ganz unterstützen, bedarfsweise auch mittels Erhöhung des ÖPNV-Angebots (Steigerung der Häufigkeit der Fahrten; frühere Fahrten in den Morgenstunden; spätere Fahrten in den Abendstunden; Gewährleistung der Sicherheit in den Verkehrsmitteln und an den Haltestellen, usw.). Auch die Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h, wie sie im Juli 2023 beispielsweise in der Stadt Bologna eingeführt worden ist, könnte hierbei ernsthaft in Erwägung gezogen werden.

Auch die Betriebe und Unternehmen müssen Förderungen und Anreize erhalten, damit, jedenfalls dort wo dies aufgrund der Größe und Beschaffenheit der zu bewegenden Waren und Verpackungen möglich ist, für kurze Strecken (am Beispiel der Stadt Bozen: Industriezone-Zentrum) auf Lastenfahrräder als Kurzstreckentransportmittel umgestiegen wird. Es gibt heute bereits Betriebe, die in lobenswerter Weise derart vorgehen und somit eine klare Vorreiterrolle einnehmen und zum Vorzeigebispiel aufsteigen können.

#### - Kollektiver Verkehr:

Die im vorherigen Punkt dargelegten Aspekte haben unmittelbar Auswirkungen auf den kollektiven Verkehr. Es sollten verstärkt Studien zur Verkehrsreduzierung vorgebracht und die daraus resultierenden Ergebnisse den verschiedenen Altersgruppen der Gesellschaft zielgerecht unterbreitet und bekanntgegeben werden, sodass man hier auch dem Umstand gerecht wird, dass die verschiedenen Altersstufen und Generationen über die Themen Mobilität und Verkehr unterschiedlich denken und die damit verbundenen Probleme, aber auch Lösungsansätze, anders einschätzen.

Schließlich gilt es bei diesem Thema des kollektiven Verkehrs auch nochmals die von vielen Bürgermeistern bei der Tagung vom 27.05.2022 eingeforderte klare und geschlossene Positionierung der gesamten öffentlichen Verwaltung hin zur nachhaltigen Mobilität in allen Kompetenzbereichen zu betonen.

#### - Seilbahnverbindungen:

Im LPNM 2035 wird das Thema der Seilbahnverbindungen an verschiedenen Stellen behandelt, wobei insbesondere die heute schon bestehenden 5 Anlagen, die als öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden, angesprochen werden, z.zlg. zu den geplanten bzw. diskutierten Projekten (Bozen/Jenesien; Brixen/St. Andrä; Meran/Tirol/Schenna; Mühlbach/Meransen).

Diese Gemeinde ist der Ansicht, dass das Thema der Seilbahnverbindungen, die als öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden können, noch stärker vertieft werden sollte, zumal Seilbahnen bzw. Umlauf-Kabinenbahnen das Potential hätten, in der Zukunft auch anderenorts im Land zu einem wichtigen Baustein der nachhaltigen Mobilität zu werden: auf diese Weise könnte nämlich, bei günstig geplanten Zwischenstationen, z.B. der private Pendlerverkehr noch weiter reduziert werden; Berggemeinden könnten z.B. noch besser an die Talsohle angebunden werden, was also der Erreichbarkeit von Land->Stadt bzw. Stadt->Land dient aber gleichzeitig, und wechselseitig, auch Vorteile für das wirtschaftlich-soziale Gefüge und für die sozialen Kontakte zwischen den Menschen in Südtirol bringen könnte; Seilbahnverbindungen können, klarerweise unter Einhaltung der urbanistischen und landschaftsrechtlichen Vorgaben, auch der im LPNM dargelegten Problematik des ausufernden PKW-, Bus- und Motorrad-Verkehrs über die Bergpässe entgegenwirken; usw.

Außerdem wäre es geboten in Südtirol darüber nachdenken, dass sehr viel Freizeit- und Wochenendverkehr hin zu den Pässen und zu den höher gelegenen Parkplätzen in einem gewissen Ausmaß auch dadurch beseitigt werden könnte, wenn die einheimische Bevölkerung die Möglichkeit hätte, privat geführte Aufstiegsanlagen im Land – sowie auch die dortigen Parkplätze – zu vertretbaren Preisen zu nutzen (bestenfalls klarerweise im Rahmen des Südtirol-Pass-Systems); es muss hier im Interesse der Bevölkerung in unserem hochtouristischen Land auch einmal betont werden, dass vielen Menschen, die hier leben, der Zugang auf die Almen und Berge Südtirols *de facto* verwehrt bleibt, zumal die von den Betreibern festgesetzten und z.T. wirklich sehr hohen Preise für die Nutzung der Aufstiegsanlagen für Jugendliche, Familien und Senioren schlichtweg zu teuer geworden sind. Auch dies sind Aspekte und Gesichtspunkte, die in einem mehrjährigen LPNM kritisch hinterfragt werden sollten.

#### Besondere lokale Bemerkungen:

Die **Realisierung des Bahnhofes Vahrn** muss ehestens erfolgen und als Maßnahme auch im Vorschlag des Landesplans für nachhaltige Mobilität 2035 (LPNM 2035) niedergeschrieben werden.

Die **Verlegung der Brennerautobahn A22** gemäß Bauleitplan der Gemeinde Vahrn (Ratsbeschluss Nr. 33 vom 09.06.2009 und mit Beschluss der Landesregierung Nr. 854 vom 17.05.2010) muss im Vorschlag des Landesplans für nachhaltige Mobilität 2035 (LPNM 2035) niedergeschrieben werden.

Es sollen sämtliche bauliche und strategische Maßnahmen ergriffen werden, damit die neue **Umfahrung von Vahrn** bestmöglich funktioniert und zur Entlastung des bewohnten Gebietes beiträgt.

Bei **Staubbildungen auf der Brennerautobahn** soll ein Abfahr-Verbot für Schwerfahrzeuge eingeführt werden, um die lokale Bevölkerung an der Autobahn vor zusätzlichem Verkehr zu schützen. Darüber hinaus bedarf es verstärkter und grenzüberschreitender Abstimmung zwischen den Staaten und Ländern, um bestmöglichen Verkehrsfluss zu gewährleisten.

2) festzuhalten, dass diese Maßnahme keine Ausgabenverpflichtung beinhaltet;

**8) Nationaler Konjunktur- und Resilienzplan (PNRR), M.D. Nr. 396 vom 28.09.2021, Interventionslinie A, Verbesserung und Mechanisierung des Netzes der getrennten Sammlung von Siedlungsabfällen.**

**Bau eines übergemeindlichen Recyclinghofes - Preisanpassung  
CUP B91B22000930006 (Beschluss Nr. 69)**

Der Gemeinderat beschließt mittels Handerheben mit 11 Ja-Stimmen und 3 Nein-Stimmen (Felix Oberegger, Lukas Rossmann und Peter Tauber) bei 14 Anwesenden,

- 1) di approvare l'allegata revisione dei prezzi dello studio di fattibilità tecnico-economica per la costruzione di un centro di riciclaggio a Varna per i due Comuni associati Varna e Naz-Sciaves;
- 2) di dare atto che il quadro economico dell'intervento proposto ammonta complessivamente a 3.480.049,64 Euro;
- 3) di richiedere all'Agenzia provinciale per l'ambiente e la tutela del suolo un contributo per la costruzione di impianti di gestione dei rifiuti e per le misure di gestione dei rifiuti ai sensi dell'art. 12 della legge provinciale del 26 maggio 2006, n. 4;
- 4) di dare atto che la revisione dei prezzi dello studio di fattibilità tecnico-economica non comporta impegno di spesa per le motivazioni espresse in premessa;
- 5) a causa dei tempi stretti per l'aggiudicazione dei lavori, di dare mandato alla Giunta comunale di verificare e approvare il progetto esecutivo;
- 6) di approvare per i motivi indicati nelle premesse una variazione alla delibera del Consiglio comunale n. 63 del 12.09.2023 e la seguente proposta di variazioni alle misure di compensazione ambientali approvate dalla Giunta provinciale nell'ambito della costruzione della galleria di base del Brennero riguardanti il Comune di Varna:

<b>Projekt:</b> Verlegung des Umspann-werkes der Eisenbahn mit Streichung der unteririschen Verlegung der Hochspannungsleitungen	-1.295.000,00 Euro
<b>Projekt:</b> Neubau des zwischengemeindlichen Recyclinghofes der Gemeinden Vahrn und Natz-Schabs	1.295.000,00 Euro
<b>GESAMTBETRAG DER ÄNDERUNGEN</b>	<b>- Euro</b>

Der Gemeinderat beschließt mittels Handerheben mit 11 Ja-Stimmen und 3 Nein-Stimmen (Felix Oberegger, Lukas Rossmann und Peter Tauber) bei 14 Anwesenden,

- 7) di dichiarare immediatamente eseguibile la presente delibera.

## 6) Bericht des Bürgermeisters und der Gemeindeferenten

-

## 7) Allfälliges

-

Sitzungsende: 20.58 Uhr.

\* \* \* \* \*

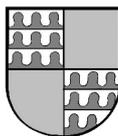
Gelesen, bestätigt und unterfertigt.

DER VORSITZENDE

- Andreas Schatzer -

DER SEKRETÄR

- Dr. Alexander Braun -



## Protocollo della seduta del Consiglio Comunale

Nell'anno duemilaventitre, il ventotto del mese di settembre con inizio alle ore 19.00 (28.09.2023) previo esaurimento delle norme di legge i membri del consiglio comunale sono stati convocati ad una seduta.

Sono presenti:

	assente giust.	assente ingiust.	prende parte in modalità remota		assente giust.	assente ingiust.	prende parte in modalità remota
Andreas SCHATZER				Walter KERER			
Dietmar PATTIS				Alessandro MANZARDO	X		
Manfred HEIDENBERGER				Felix OBEREGGER			
Anna KAINZWALDNER ÖTTL				Verena PALFRADER			
Margareth MAIR ENGL				Lukas ROSSMANN			X
Ivan MASCHI				Raphaela ROSSMANN	X		
Michael BRUGGER	X			Alexander TAUBER			
Johann FALLER				Peter TAUBER			
Florian JÖCHLER				Andreas ZINGERLE			

**ed in presenza del Segretario comunale dott. Alexander BRAUN.**

Riconosciuto il numero legale degli intervenuti, Andreas Schatzer nella sua qualità di sindaco assume la presidenza, saluta i membri del consiglio presenti e dichiara aperta la seduta.

Il Presidente Andreas Schatzer nomina come scrutatori della seduta odierna Peter Tauber e Andreas Zingerle, ai sensi del regolamento interno del Consiglio comunale.

### **1) Approvazione del verbale della seduta consiliare del 12 settembre 2023 (Delibera n. 64)**

Il Consiglio comunale delibera ad unanimità di voti, mediante alzata di mano (13 membri presenti – 13 voti favorevoli, Michael Brugger, Alessandro Manzardo, Felix Oberegger, Raphaela Rossmann e Alexander Tauber), di approvare il verbale della precedente seduta consiliare del 12 settembre 2023.

Felix Oberegger entra nella sala per le sedute.

### **2) Mozione dei Consiglieri comunali Peter Tauber, Felix Oberegger, Lukas Rossmann e Verena Palfrader della lista "Grüne Bürgerliste Vahrn" riguardante la mobilità Bressanone-Varna: adeguamento dei collegamenti esistenti per ottimizzare l'offerta (Delibera n. 65)**

Il Segretario comunale Dr. Alexander Braun legge la mozione.

Vicesindaco Dietmar Pattis presenta un emendamento.

Il Consiglio comunale delibera ad unanimità di voti, espressi mediante alzata di mano, con 14 voti favorevoli su 14 consiglieri presenti,

➤ di approvare la mozione presentata dai Consiglieri comunali Peter Tauber, Felix Oberegger, Lukas Rossmann e Verena Palfrader della lista "Grüne Bürgerliste Vahrn" riguardante la mobilità Bressanone-Varna: adeguamento dei collegamenti esistenti per ottimizzare l'offerta, nella seguente versione modificata:

- 1) Esaminare la rielaborazione dei percorsi del Citybus e l'aumento della frequenza per le zone residenziali poco servite, ad esempio: zona Ziegler, Unterrain, Oberdorf e Seiserleite, dove attualmente vivono circa 500 residenti e il Citybus (per Oberdorf e Seiserleite) effettua solo corse orarie, in quanto una maggiore frequenza renderebbe il percorso dell'autobus più attraente.
- 2) Il collegamento della linea 2 alla stazione, in modo che gli utenti possano raggiungere direttamente questo importante snodo della mobilità senza dover cambiare bus e possano fare il viaggio di ritorno da lì.
- 3) Far conoscere meglio i nuovi orari attraverso misure appropriate (ad esempio, campagne mediatiche di accompagnamento, consultazioni sulla mobilità e "settimane di prova della mobilità"). Questo dovrebbe attirare nuovi utenti di mezzi pubblici e quindi mantenere più auto in garage.

### **3) Variazioni del bilancio preventivo 2023 (Delibera n. 66)**

Il Consiglio comunale delibera mediante alzata di mano con 11 voti favorevoli e 3 astensioni (Verena Palfrader, Lukas Rossmann e Peter Tauber) con 14 consiglieri presenti,

- 1) di approvare le singole variazioni di bilancio elencate negli allegati;
- 2) di dare atto che il documento unico di programmazione (DUP) 2023 - 2025 è integrata con la presente variazione di bilancio;
- 3) di dare atto del rispetto dell'articolo 193 comma 1 del Decreto Legislativo 18.08.2000 n. 267, riguardante la salvaguardia degli equilibri di bilancio;

Il Consiglio comunale delibera mediante alzata di mano con 11 voti favorevoli e 3 astensioni (Verena Palfrader, Lukas Rossmann e Peter Tauber) con 14 consiglieri presenti,

- 4) di dichiarare immediatamente eseguibile la presente delibera.

Alexander Tauber entra nella sala per le sedute.

### **4) Progetto "Demolizione e ricostruzione dell'edificio scolastico a Scaleres" - approvazione del progetto esecutivo in via tecnico-amministrativa CUP B92C22000070006 (Delibera n. 67)**

Il Consiglio comunale delibera ad unanimità di voti, espressi mediante alzata di mano, con 15 voti favorevoli su 15 consiglieri presenti,

- 1) di approvare in via tecnico-amministrativa il progetto esecutivo per la demolizione e ricostruzione dell'edificio scolastico a Scaleres, elaborato dall'architetto Andreas Vallazza con le seguenti risultanze finali:

Costi di costruzione	1.552.467,74 Euro
Costi di sicurezza	3.070,67 Euro
IVA per i lavori	155.553,84 Euro
<i>Somma</i>	<i>1.711.092,25 Euro</i>
Somma a disp. dell'amministrazione (imprevisti, spese tecniche incl. Contributi e IVA)	248.763,42 Euro
<b>TOTALE</b>	<b>1.959.855,67 Euro</b>

- 2) il segretario comunale, Alexander Braun, segna come RUP per il presente progetto;  
3) di tener conto che l'impegno della somma definitiva verrà eseguito con l'appalto dei lavori tramite atto separato;

Il Consiglio comunale delibera ad unanimità di voti, espressi mediante alzata di mano, con 15 voti favorevoli su 15 consiglieri presenti,

- 4) di dichiarare immediatamente eseguibile la presente delibera.

#### **5) Presa di posizione sulla proposta del Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile 2035 (PPMS 2035) - deliberazione della Giunta provinciale n 525 del 20.06.2023 (Delibera n. 68)**

Il Vicesindaco Dietmar Pattis spiega la presa di posizione.

Il Consigliere comunale Peter Tauber legge una presa di posizione. che allega al protocollo.

Il Consiglio comunale delibera mediante alzata di mano con 11 voti favorevoli e 3 astensioni (Felix Oberegger, Lukas Rossmann e Peter Tauber) con 14 consiglieri presenti,

- 1) di esprimere un parere positivo riguardante la proposta del Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile 2035 (PPMS 2035) con le seguenti osservazioni:

- La provincia di Bolzano come destinazione turistica:

Nel valutare la componente turistica riguardo alla mobilità, è importante tenere presente che da alcuni anni l'economia locale del settore turistico persegue costantemente l'obiettivo di ampliare la stagionalità (p.es. attraverso manifestazioni specifiche nei periodi di bassa stagione; promozioni speciali per il cicloturismo nei mesi primaverili e autunnali; ecc.), cosicché tale componente turistica dei trasporti, da un punto di vista dinamico, è in crescita rispetto alla durata complessiva dell'anno solare.

Allo stesso tempo, un certo senso di insicurezza dovuto all'emergenza sanitaria globale per covid degli ultimi anni, nonché alle varie incertezze e crisi internazionali, ha spinto gli italiani ed i cittadini europei a trascorrere le vacanze tendenzialmente nel proprio paese, ovvero sul proprio continente, e ciò soprattutto in destinazioni da sempre apprezzate come mete turistiche, che in provincia di Bolzano sono certamente innumerevoli. Anche il mutato comportamento di viaggio degli ospiti, che si spostano più spesso durante l'anno ma per periodi più brevi o anche per *weekend* prolungati, così come anche le prenotazioni fatte sempre più a ridosso del viaggio anche in dipendenza delle previsioni meteorologiche a breve termine, sono un fenomeno in crescita negli ultimi anni.

Anche queste cause, che negli ultimi anni hanno comportato un aumento di dinamicità del turismo, nonché il relativo impatto sovrapporzionale sulla mobilità nel nostro territorio provinciale, dovrebbero essere elaborate e riportate nell'ambito del PPMS.

- Ambito di intervento corridoio del Brennero:

Dal punto di vista dei Comuni che si trovano direttamente lungo il corridoio del Brennero (asse principale della strada provinciale in direzione nord-sud; trasporto persone e merci sull'autostrada A22; linea ferroviaria

internazionale, nazionale e locale per i treni, siano essi passeggeri che treni merce) è necessario sottolineare l'esigenza di raggiungere miglioramenti tangibili dal punto di vista dell'aria (emissioni inquinanti) e del rumore (importante al riguardo: considerazione separata degli impatti del rumore del traffico durante le ore diurne e notturne); pertanto sarebbe auspicabile, che in merito a questi argomenti, nella descrizione degli impatti delle misure previste nel piano dal PPMS 2035, si potessero leggere in modo specifico gli impatti/i miglioramenti per tali Comuni direttamente posizionati lungo il corridoio del Brennero. Inoltre, il corridoio del Brennero, soprattutto lungo la Valle Isarco, è caratterizzato da una vallata molto stretta, che rende tali zone particolarmente sensibili al traffico. Nella Bassa Atesina, invece, questa particolare sensibilità è dovuta al fatto che le corsie autostradali passano proprio nel mezzo del fondovalle. Questi aspetti geografici giustificano certamente un'analisi specifica per questi Comuni interessati in ordine alle tematiche dell'aria e del rumore.

#### - Corridoio del Brennero e direttrici strategiche per collegamenti dello spazio alpino:

Questo Comune accoglie con favore il fatto che l'ambito di intervento corridoio del Brennero tiene conto anche delle direttrici strategiche in questione, quindi delle vie di traffico che passano per la Val Venosta in direzione Engadina e in direzione Tirolo/Nordtirol, quelle che attraverso la Val Pusteria verso il Tirolo orientale/Osttirol e il Cadore, nonché quelle che portano verso il Trentino e la Lombardia. Ciò è testimonianza di una consapevolezza della situazione di traffico molto delicata durante alcuni periodi dell'anno nelle aree citate. Questo Comune fa notare che le suddette direttrici strategiche di traffico, così come altresì alcune strade del secondo ambito di intervento (= collegamenti con le regioni confinanti e assi di distribuzione interna), durante i periodi di affluenza turistica/stagionale, sono sempre più frequentemente soggette al problematico fenomeno dei c.d. percorsi alternativi, a causa dei dispositivi di navigazione GPS; anche questo aspetto, problematico per i Comuni interessati, dovrebbe essere affrontato nel PPMS 2035.

Il problema, molto discusso ormai da anni, della mobilità sui passi di montagna delle Dolomiti, è giustamente un tema importante all'interno del PPMS 2035. A ben vedere, però, questo tema non riguarda solo i passi dolomitici, ma è da considerare di fatto per tutte quelle strade dei passi che in provincia sono interessate da traffico intenso. Dal punto di vista di questo Comune, tuttavia, è importante fare una distinzione sostanziale tra il traffico puramente turistico sui passi e quello generato dalla popolazione residente: se è vero che delle limitazioni di accesso a queste aree sensibili sono certamente necessarie dal punto di vista turistico, non bisogna però dimenticare che esiste anche la popolazione che vive in questi territori e che da sempre utilizza i passi per varie ragioni evidentemente giustificate (ad esempio: pendolari di lavoro; rapporti personali nelle valli adiacenti; ecc.); in questi casi, la chiusura dei passi ovvero la regolamentazione degli accessi esclusivamente con permessi di transito, sono percepite dalla popolazione residente come troppo restrittive e come un appesantimento, anche perché detta popolazione, a causa dell'*overtourism*, già si sente esclusa rispettivamente "trattata ingiustamente" nel proprio territorio in cui è residente.

Invece, considerando l'ambito di intervento del corridoio del Brennero, comprese le direttrici strategiche per collegamenti dello spazio alpino, nell'ottica del trasporto ferroviario, si deve evidenziare, per la mobilità futura, ed in particolare ai fini dello spostamento del trasporto privato dalle autovetture ai viaggi in treno, saranno di enorme importanza l'armonizzazione o la standardizzazione dei sistemi di *ticketing*/bigliettazione, delle tariffe, delle fonti di informazione, della segnaletica, degli orari di viaggio, così come altresì l'ampliamento delle corse dei treni regionali transfrontalieri senza cambio alla stazione di confine (esempio Fortezza - Lienz).

#### - Ambito di intervento collegamenti con le regioni confinanti e assi di distribuzione interna/collegamenti secondari:

Affinché il traffico in questo ambito di intervento raggiunga livelli sempre più alti di sostenibilità, con uno spostamento evidente verso la ferrovia e gli autobus, è particolarmente importante creare idonei/sufficienti parcheggi per le autovetture presso i nodi di interscambio (cfr. in particolare, ma non solo, per il traffico pendolare, l'esempio del parcheggio insufficiente presso la stazione ferroviaria di Laion/Ponte Gardena, a fronte della provenienza degli utenti dai numerosi ambiti territoriali adiacenti di Ponte Gardena/Colma, Laion, Barbiano, Castelrotto, Val Gardena e, in parte, anche Villandro e Chiusa).

Inoltre, è necessario ed importante aumentare notevolmente le capacità di trasporto delle biciclette (treno+bici e autobus+bici): soprattutto in presenza di un elevato numero di turisti, il trasporto di biciclette sui treni regionali oggi è frequentemente problematico, ovvero addirittura impossibile nel caso degli autobus; invece, in Paesi confinanti, gli autobus, su alcune tratte, di *default* oppure almeno stagionalmente, vengono dotati di portabiciclette posteriori o di altri dispositivi per il trasporto di biciclette. Inoltre, i passeggeri dovrebbero poter trasportare ovunque gratuitamente biciclette compatte ovvero pieghevoli.

Anche nei mesi invernali, le possibilità di trasportare maggiori quantità di bagagli e attrezzature sportive sui mezzi di trasporto pubblico devono essere ulteriormente ampliate e ottimizzate.

Infine, per aumentare l'attrattività della mobilità in treno e autobus, è necessario migliorare progressivamente i ben noti problemi di congestione in alcune fasce orarie a causa del trasporto scolastico (andata e ritorno), nonché quelli della spesso carente mobilità 24 ore su 24 (servizi di linea notturna/*nightliner*; servizi navetta attraverso le valli laterali da e per le stazioni ferroviarie poste nelle valli principali; tematica della sicurezza stradale e della prevenzione contro il consumo di alcol per i giovani; ecc).

#### - Digitalizzazione e infomobilità:

Questo Comune accoglie con favore il previsto progressivo miglioramento delle informazioni presso i nodi di interscambio e presso le fermate, soprattutto perché ciò aumenta la fiducia generale dei cittadini nei confronti del trasporto pubblico (autobus e treni) e rafforza anche l'affidabilità di tali mezzi di trasporto (a condizione, ovviamente, che, p.es., gli orari di arrivo e partenza indicati siano poi anche rispettati). La visualizzazione di diverse opzioni (p.es., oltre alla prossima partenza utile, anche le partenze successive di autobus/treni) aumenta anche la qualità delle informazioni.

Riguardo al contesto di digitalizzazione e infomobilità qui in oggetto, è importante, anche dal punto di vista dei Comuni, che non vengano trascurate/dimenticate le persone anziane: l'Europa sta affrontando una società che invecchia, per cui la digitalizzazione deve essere progettata in modo tale da essere facilmente comprensibile ed utilizzabile anche per le persone anziane, e di conseguenza, soprattutto nel contesto del trasporto pubblico, è essenziale accompagnare – simbolicamente parlando – gli anziani lungo questo percorso di digitalizzazione.

#### - Collegamenti interni/collegamenti urbani e trasporto privato motorizzato:

Nelle città (soprattutto nel capoluogo Bolzano) ed in altri Comuni con numero di popolazione elevato, è necessario recuperare l'enorme ritardo nella sensibilizzazione dei cittadini – ma anche dei turisti – circa la problematicità del traffico automobilistico privato interno alla città/al Comune, rispettivamente, in parte, anche del traffico automobilistico per motivi di lavoro (cioè *in primis* il traffico pendolare all'interno della stessa città). La mobilità urbana deve essere progettata in modo tale che si passi dall'automobile "status symbol" al concetto di "città ciclabile", e che quindi il traffico automobilistico privato ovvero pendolare all'interno della città venga ridotto davvero al minimo necessario. Questo obiettivo può essere raggiunto solo se la mobilità ciclabile viene sostenuta e promossa in tutti i modi possibili, sicché le persone si abituino ad usare la bicicletta per spostarsi in città. È chiaro che le future condizioni quadro della mobilità dovranno supportare pienamente questa sensibilizzazione funzionale al "no alle auto private in città", ove necessario anche aumentando l'offerta di trasporto pubblico (aumentando la frequenza delle corse; anticipando le corse nelle ore mattutine; posticipando le corse nelle ore serali; garantendo la sicurezza all'interno dei mezzi di trasporto ed anche presso le fermate, ecc.). In questo contesto potrebbe essere presa in seria considerazione anche l'introduzione del limite di velocità di 30 km/h, come introdotto p.es. es. nella città di Bologna nel luglio 2023.

Anche le imprese e le aziende devono ricevere incentivi e sostegni per passare alla bicicletta da carico come mezzo di trasporto per le brevi distanze (p.es. nella città di Bolzano: dalla zona industriale in centro), almeno laddove ciò sia possibile per le dimensioni e la natura delle merci e degli imballaggi da trasportare. Esistono già oggi delle aziende che si stanno adoperando in modo virtuoso in questo senso e che quindi possono assumere un ruolo pionieristico e diventare un esempio da seguire/imitare anche per altri.

#### - Trasporto collettivo:

Gli aspetti delineati nel punto precedente hanno un impatto diretto sul trasporto collettivo. Dovrebbero essere condotti più studi sulla riduzione del traffico e i risultati dovrebbero essere presentati in modo mirato alle diverse fasce d'età della società, in modo da tenere conto del fatto che le diverse fasce d'età e generazioni pensano in modo diverso in merito ai temi della mobilità e del traffico e valutano in modo diverso sia i problemi associati, sia le possibili soluzioni.

Infine, per questo tema del trasporto collettivo, è importante sottolineare ancora una volta la richiesta espressa da molti Sindaci in occasione del convegno d.d. 27.05.2022, dove è stato sollecitato un posizionamento chiaro e unitario dell'intera Pubblica Amministrazione in favore della mobilità sostenibile, precisamente in tutti gli ambiti di competenza.

#### - Collegamenti a fune:

Nel PPMS 2035 il tema dei collegamenti funiviari è trattato in diversi punti, con particolare riferimento ai 5 impianti già oggi esistenti ed utilizzati come mezzo di trasporto pubblico, oltre ai progetti già a piano rispettivamente ancora oggetto di analisi (Bolzano/San Genesio; Bressanone/Sant'Andrea; Merano/Tirolo/Scena; Rio Pusteria/Maranza).

Questo Comune ritiene che l'argomento dei collegamenti funiviari, utilizzabili come mezzo di trasporto pubblico, debba essere ulteriormente approfondito, soprattutto perché le funivie rispettivamente cabinovie potrebbero avere il potenziale per diventare in futuro una componente importante della mobilità sostenibile anche in altre parti della provincia: infatti, con stazioni intermedie pianificate in modo adeguata, si potrebbe p.es. ridurre ulteriormente il traffico pendolare privato; i Comuni montani potrebbero p.es. essere collegati in maniera ancora migliore con il fondovalle, con notevoli vantaggi di raggiungibilità tra area rurale->area urbana ovvero tra area urbana->area rurale, ed allo stesso tempo, e reciprocamente, ciò potrebbe comportare anche vantaggi per l'intero contesto socio-economico, favorendo anche i contatti sociali tra le persone; i collegamenti funiviari, chiaramente nel rispetto dei requisiti urbanistici e paesaggistici, possono anche contrastare il problema, commentato nel PPMS, del dilagante traffico di autovetture, autobus e di mototurismo sui passi/valichi di montagna; ecc.

Inoltre, in provincia di Bolzano si dovrebbe riflettere sul fatto, che una rilevante parte di traffico, determinata da spostamenti durante il tempo libero e nei fine settimana verso i passi e i parcheggi di montagna/di alta quota, potrebbe essere eliminata, quantomeno in una certa misura, se la popolazione residente avesse la possibilità di utilizzare a prezzi "ragionevoli" (nella migliore delle ipotesi, chiaramente, all'interno del sistema Alto Adige Pass) gli impianti di risalita gestiti da privati, così come le aree di parcheggio pertinenziali; infatti nell'interesse della popolazione residente in provincia di Bolzano, meta altamente turistica, è doveroso segnalare che molte persone, pur vivendo qui, non possono recarsi sulle "loro" alpi ed montagne, soprattutto perché i prezzi fissati dai gestori per l'utilizzo degli impianti di risalita, e che in alcuni casi sono davvero molto alti, sono diventati troppo elevati per i giovani, le famiglie e gli anziani. Anche questi sono aspetti e punti di vista che dovrebbero essere esaminati criticamente nell'ottica pluriennale del PPMS

#### Osservazioni speciali locali:

La **stazione ferroviaria di Varna** deve essere realizzata al più presto e deve anche essere inserita come misura nel Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile 2035 (PPMS 2035).

Lo **spostamento dell'autostrada del Brennero A22** secondo il piano urbanistico del comune di Varna (delibera di consiglio n. 33 del 9 giugno 2009 e delibera del Giunta provinciale n. 854 del 17 maggio 2010) dovrà essere inserito nel Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile 2035 (PPMS 2035).

Occorre adottare tutte le misure strutturali e strategiche affinché la nuova **circonvallazione di Varna** funzioni al meglio e contribuisca ad alleggerire il carico sull'abitato.

In caso di congestione sull'**autostrada del Brennero A22**, dovrà essere introdotto un divieto di uscita per i veicoli pesanti, al fine di proteggere la popolazione locale lungo l'autostrada dal traffico aggiuntivo. Inoltre, è necessario un maggiore coordinamento transfrontaliero tra gli Stati e i Paesi per garantire il miglior flusso di traffico possibile.

2) di dare atto che la presente deliberazione non implica spesa alcuna;

#### **8) Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), D.M. n. 396 del 28.09.2021, Linea di Intervento A, miglioramento e meccanizzazione della rete di raccolta differenziata dei rifiuti urbani.**

**Studio di fattibilità tecnico-economica per la costruzione di un centro di riciclaggio sovracomunale - revisione prezzi  
CUP B91B22000930006 (Delibera n. 69)**

Il Consiglio comunale delibera mediante alzata di mano con 11 voti favorevoli e 3 voti contrari (Felix Oberegger, Lukas Rossmann e Peter Tauber) con 14 consiglieri presenti,

- 1) di approvare l'allegata revisione dei prezzi dello studio di fattibilità tecnico-economica per la costruzione di un centro di riciclaggio a Varna per i due Comuni associati Varna e Naz-Sciaves;
- 2) di dare atto che il quadro economico dell'intervento proposto ammonta complessivamente a 3.480.049,64 Euro;
- 3) di richiedere all'Agenzia provinciale per l'ambiente e la tutela del suolo un contributo per la costruzione di impianti di gestione dei rifiuti e per le misure di gestione dei rifiuti ai sensi dell'art. 12 della legge provinciale del 26 maggio 2006, n. 4;
- 4) di dare atto che la revisione dei prezzi dello studio di fattibilità tecnico-economica non comporta impegno di spesa per le motivazioni espresse in premessa;
- 5) a causa dei tempi stretti per l'aggiudicazione dei lavori, di dare mandato alla Giunta comunale di verificare e approvare il progetto esecutivo;

6) di approvare per i motivi indicati nelle premesse una variazione alla delibera del Consiglio comunale n. 63 del 12.09.2023 e la seguente proposta di variazioni alle misure di compensazione ambientali approvate dalla Giunta provinciale nell'ambito della costruzione della galleria di base del Brennero riguardanti il Comune di Varna:

<b>Progetto:</b> Spostamento SSE e in-terramento elettrodotti con eliminazione dello spostamento nel sotto-suolo delle linee ad alta tensione	-1.295.000,00 Euro
<b>Progetto:</b> Realizzazione del nuovo centro di raccolta differenziata dei rifiuti urbani intercomunale dei Comuni di Varna e Naz-Sciaves	1.295.000,00 Euro
<b>TOTALE DELLE MODIFICHE</b>	<b>- Euro</b>

Il Consiglio comunale delibera mediante alzata di mano con 11 voti favorevoli e 3 voti contrari (Felix Oberegger, Lukas Rossmann e Peter Tauber) con 14 consiglieri presenti,

7) di dichiarare immediatamente eseguibile la presente delibera.

#### 6) Relazione del Sindaco e degli Assessori comunali

-

#### 7) Varie

-

Termine della seduta: ore 20.58.

\*\*\*\*\*

Letto, confermato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE

- Andreas Schatzer -

IL SEGRETARIO COMUNALE

- dott. Alexander Braun -

An den Bürgermeister der Gemeinde Vahrn

Herrn Schatzer Andreas

Voitsbergstrasse 1 – Rathaus-

39040 Vahrn

[info@vahrn.eu](mailto:info@vahrn.eu)

Neustift, am 12. September 2023

**Beschlussantrag im Sinne des Art.52 Abs.2 des Kodex der örtlichen Körperschaften  
(R.G. Nr. 2 vom 3. Mai 2018)**

## **Mobilität Brixen - Vahrn \_ Anpassungen der bestehenden Verbindungen zur Optimierung des Angebots**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, werte Gemeinderät\*innen,

der motorisierte Individualverkehr macht innerhalb der Südtiroler Gemeinden immer noch 44% des Verkehrsaufkommens aus. Hier nimmt der Landesmobilitätsplan die Gemeinden in die Verantwortung, mit dem Ausbau von Fuß- und Radwegen und des Öffentlichen Personennahverkehrs wesentliche Verkehrsverminderungen einzuleiten.

Auch im Zuge der Ausarbeitung der Gemeindeentwicklungspläne, wird die Mobilität ein zentrales Thema sein. Es geht um Infrastrukturen, Verkehrswege und -netze, Mobilitätsverhalten und die Festlegung der Belastungsgrenzen sowohl in sozialer, gesundheitlicher und landschaftlicher Hinsicht. Sowohl auf Gemeindeebene als auch gemeindeübergreifend. Dazu kommt noch, dass speziell im Eisacktal das Thema Transit immer mitgedacht werden muss.

Zwar haben die Gemeinden Brixen und Vahrn sich mittlerweile auf den Weg gemacht und mit der Unterstützung von Mobilitätsexperten ihre jeweiligen Verkehrssituationen erhoben und neue Szenarien entwickelt, jedoch braucht es auch bei den bestehenden Angeboten, speziell jener der Citybusse und der Überlandlinien, konkrete und schnell umsetzbare Maßnahmen, um dem Bedarf und der gestiegenen Sensibilität der Bevölkerung für eine umweltfreundliche, gesundheitsschonende und sozial ausgewogene Mobilität Rechnung zu tragen.

Daher möge der Gemeinderat den Bürgermeister bzw. den zuständigen Referenten damit beauftragen:

- Die Überarbeitung der Citybuslinien und die Erhöhung der Taktfrequenz für die unterversorgten Wohngebiete zu veranlassen. z.B.: Zieglerzone, Unterrain, Oberdorf und Seiserleite, wo derzeit ca. 500 Bewohner wohnen und der Citybus (für Oberdorf und Seiserleite) nur stündlich verkehrt, da mit einer erhöhten Taktfrequenz die Attraktivität der Buslinie steigt.
- Die Anbindung der Linie 2 an den Bahnhof, damit die Nutzer diesen wichtigen Knotenpunkt der Mobilität, ohne umzusteigen, direkt erreichen und von dort die Rückfahrt antreten können.
- Die Neuerungen von Fahrplänen durch geeignete Maßnahmen (beispielsweise begleitende Medienkampagnen, Mobilitätsberatungen und „Mobilitätsschnupperwochen“ mehr bekannt zu machen. Damit sollen neue ÖFFIS-Nutzer gewonnen werden und damit bleiben mehr Autos in der Garage.

Mit freundlichen Grüßen

Die Gemeinderät\*innen

Peter Tauber

Felix Oberegger

Lukas Rossmann

Verena Palfrader

Stellungnahme zum TOP 2 – GR v. 28.9.2023

Neustift, am 28. September 2023

## Mobilität Brixen – Vahrn: Anpassungen der bestehenden Verbindungen zur Optimierung des Angebots

Das Thema Citybus für Vahrn und Brixen wurde viele Male im Gemeinderat Vahrn behandelt. In der GR-Sitzung vom 17. Dezember 2019 hatte Luciana Bassanello die unverständliche Schlechterstellung, der Bus Linie 3 Neustift (heute Linie 4), angeprangert. Was ist passiert? Die Haltestelle beim Eschgfäller (Oberdorfstraße im Bereich Felder) wurde zur Wohnbauzone Edenhauser verlegt. Damit ist diese Haltestelle für die Bewohner der Seiserleite u.a. unbrauchbar! Es hat eine sehr angeregte Diskussion gegeben. Dietmar Pattis antwortet, dass die derzeitige Situation nicht geändert werden kann.

Mit der Fahrplanänderung vom Dezember 2019 wurden, die Taktfrequenz erhöht und Fahrtrouten der Citybuslinien umgestellt. Die Ziegler Zone und Unterrain blieben außen vor. Heute vier Jahre später ist fast alles (Ziegler Zone wird 2x am Tag von Brixen und 2x am Tag von Vahrn Kastanienwald angefahren – Probetrieb!) gleichgeblieben:

Hier einige Haltestellen mit Citybusverbindungen an Werktagen nach Brixen!

<b>Vahrn Waldsacker - Brixen KH September 2023</b>	Fahrten - Tag	Start - Ende
Linie 320/1 - Viertelstundentakt	<b>61</b>	<b>6.01 - 22.28</b>
Linie 320/2 - Halbstundentakt	<b>28</b>	<b>6.06 - 19.36</b>
Linie 329 Schalders - Brixen	<b>7</b>	<b>7.19 - 18.59</b>
<b>Gesamt</b>	<b>96</b>	
<b>Vahrn Goldenes Lamm – Brixen KH – Linie 310</b>	<b>17</b>	5.29 – 18.44
Neustift Unterrain	<b>0</b>	
<b>Neustift Seiserleite 320/4 - Brixen Bhf.</b>	<b>14</b>	<b>6.24 - 18.57</b>
<b>Neustift Ziegler Zone 320/2 - Brixen KH</b>	<b>2 u. 2</b>	

Die Gemeinderäte\*innen

Peter Tauber  


Felix Oberegger  


Lukas Rossmann

Verena Palfrader  


Sehr geehrte Damen und Herren,

die Grüne Bürgerliste Vahrn hat sich dazu entschieden, sich bei der Stellungnahme zum Landesplan für nachhaltige Mobilität 2035 zu enthalten. Wir möchten jedoch erklären, warum wir uns für diese Enthaltung entschieden haben.

Obwohl wir den Landesplan grundsätzlich unterstützen und die darin enthaltenen Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität begrüßen, haben wir Bedenken hinsichtlich einiger Aspekte des Plans. Insbesondere sind wir besorgt über die Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr und die damit verbundenen Einschränkungen für die Bürgerinnen und Bürger.

Wir sind der Meinung, dass eine ausgewogene und umfassende Betrachtung aller Aspekte der Mobilität in Südtirol notwendig ist, um eine nachhaltige und zukunftsfähige Lösung zu finden.

Daher haben wir uns entschieden, uns bei der Stellungnahme des Gemeinderates zum Landesplan für nachhaltige Mobilität 2035 zu enthalten. Wir hoffen, dass wir in Zukunft gemeinsam bessere Lösungen finden können, die sowohl die Umwelt als auch die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger in Einklang bringt.

Wir möchten noch hinzufügen, dass die Stellungnahmen des Heimatpflegeverbandes und des Dachverbandes für Natur- und Umweltschutz nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Wir bedauern, dass die Stellungnahmen dieser wichtigen Organisationen nicht angemessen berücksichtigt wurden und hoffen, dass ihre Bedenken und Anliegen stärker berücksichtigt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Die Gemeinderät\*innen

Peter Tauber      Felix Oberegger      Lukas Rossmann      Verena Palfrader

Anlagen:

<https://www.hpv.bz.it/download/2309-pm-lpnm-schwerverkehr-367.pdf>

<https://www.umwelt.bz.it/aktuelles/neuigkeiten/dvn-stellungnahme-zum-landesplan-für-nachhaltige-mobilität-2035.html>