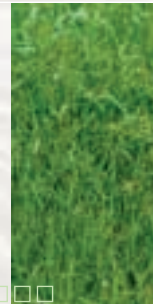


# GROBTRASSENSTUDIE |

ZUR ANBINDUNG MERANS  
UND DES PASSEIERTALS  
AN DIE MEBO



02 | 2004



**GROBTRASSENSTUDIE |**

ZUR ANBINDUNG MERANS  
UND DES PASSEIERTALS  
AN DIE MEBO





## **IMPRESSUM**

Herausgeber: Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt

Konzept & Gestaltung: online-meran

Druck: Printech, Meran

Februar 2004

## INHALT |

<b>1.0 DIE BEZIRKSGEMEINSCHAFT BURGGRAFENAMT</b>	<b>4</b>
<b>2.0 DAS INGENIEURTEAM BERGMEISTER GMBH</b>	<b>5</b>
<b>3.0 DIE PROBLEMSTELLUNG</b>	<b>7</b>
<b>4.0 DIE EURAC-STUDIE</b>	<b>8</b>
<b>5.0 DER AUFTRAG AN ING. BERGMEISTER</b>	<b>11</b>
<b>6.0 DIE BERGMEISTER-STUDIE</b>	<b>12</b>
6.1 Übersichtsplan	12
6.2 Einleitung	13
6.3 Mobilitätszentrum Bahnhof Meran	13
6.4 MeBo-Anschluss mit Verbindung zum Bahnhof	14
6.5 Verbindung vom Bahnhof zur Passeirerstraße	15
6.6 Bewertung der Varianten	16
<b>7.0 DIE VORGANGSWEISE</b>	<b>17</b>



## | DIE BEZIRKSGEMEINSCHAFT BURGGRAFENAMT 1.0

arbeitet seit Jahren mit verschiedenen Arbeitsgruppen (Arbeitsgruppe Verkehr, Arbeitsgruppe Mobilität, Arbeitsgruppe Zug) an der Lösung der Verkehrsprobleme von Meran und Umgebung.

Mit der Erstellung der hiermit präsentierten Trassengrobstudie von Herrn Dr. Ing. Konrad Bergmeister fließen alle bisherigen Erkenntnisse zusammen und präsentieren ein reales und umsetzbares Lösungspaket für einen wesentlichen Teil unserer Verkehrsprobleme.

Die Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt hat, auf Anraten der zuständigen Arbeitsgruppe Verkehr bestehend aus:

- Dr. Walter Huber, Abteilungsdirektor der Landesagentur für Umwelt und Arbeitsschutz
- Dr. Anton Aschbacher, Amtsdirektor für überörtliche Raumordnung
- Dr. Ignaz Ladurner, Präsident der Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt
- Dr. Flavio Ruffini, Eurac
- Dr. Günther Januth, Sekretär der Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt
- Dr. Konrad Pfitscher, Bürgermeister von St. Leonhard

die Studie einer Grobprüfung der beiden zentralen bautechnischen Vorhaben

- a) Anbindung Merans an die MeBo
- b) Anbindung des Passeiertals an die MeBo

aufbauend auf der „Eurac-Verträglichkeitsstudie Verkehr Meran“, mit folgender Zielsetzung in Auftrag gegeben:

- Verkehrsberuhigung der Stadt Meran
- Reduzierung der Feinstaubbelastung
- Lösung der Parkplatzprobleme
- Entlastung der Stadt Meran vom Durchzugsverkehr

Aufgrund dieser hiermit erfolgten Grobprüfung der möglichen Trassenvarianten und der damit verbundenen Empfehlungen kann das Verfahren für die entsprechende Bauleitplanänderung durch das Land eingeleitet und die Vorprojekte ausgearbeitet werden.

Der Präsident

Dr. Ignaz Ladurner



Der Sekretär

Dr. Günther Januth



## 2.0 DAS INGENIEURTEAM BERGMEISTER GmbH



Konrad Bergmeister hat an der Universität Innsbruck Bauingenieurwesen und gleichzeitig Volkskunde, Kunstgeschichte, Philosophie studiert und in beiden Disziplinen promoviert.

Anschließend weilte er als wissenschaftlicher Mitarbeiter an den Universitäten Leuven, Texas at Austin, und in Stuttgart. Nach der

Gründung eines eigenen Ingenieurbüros im Jahre 1990 wurde er 1993 als ordentlicher Universitätsprofessor an das Institut für Konstruktiven Ingenieurbau der Universität für Bodenkultur, Wien berufen. Er hat über 600 Projekte aus dem Bereich des Hoch- und Tiefbaues bearbeitet und war für die Projektierung und Bauleitung von Brücken- und Tunnelbauwerken verantwortlich.

Hansjörg Jocher hat an der Universität Innsbruck Bauingenieurwesen studiert und ist Leiter des Fachbereichs „Infrastrukturen“ im Ingenieurteam Bergmeister.

Götz Rufinatscha hat Bauingenieurwesen mit der Fachrichtung Verkehrswesen an der Universität Innsbruck studiert und arbeitet im Ingenieurteam Bergmeister.

Universitätsprofessor Dr. Ing **Wei Wu** hat in China Bauingenieurwesen studiert und dann an der Technischen Universität Karlsruhe promoviert. Mehr als 10 Jahre arbeitete er weltweit im Bereich der Geotechnik und des Tunnelbaues und ist nun seit 2003 Universitätsprofessor in Wien.

### 3.0 DIE PROBLEMSTELLUNG |

Meran liegt in einem Talkessel, an der Einmündung des Passeiertals in das Etschtal. Die geographische Lage Merans bedingt, dass der Zugang in den Vinschgau und in das Passeiertal, aber auch in die Tourismushochburgen Tirol und Schenna über das Gemeindegebiet von Meran erfolgt. Daraus resultieren erhebliche Probleme für den Verkehr. Seit Jahren wird deshalb in Meran und Umgebung über geeignete Lösungen nachgedacht. Die Vorschläge reichen vom Bau neuer Infrastrukturen, über die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs bis hin zu verkehrsberuhigenden Maßnahmen. Um der Lösung dieser komplexen Problematik näher zu kommen wurden eine ganze Reihe von Studien und Untersuchungen durchgeführt. Die zwei bekanntesten davon sind die Grazer Studie im Auftrag der Stadt Meran und die Knoflacher-Studie im Auftrag der Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt.

Trotz der bisherigen Studien, Vorschläge und Maßnahmen konnte die Problematik nicht grundlegend gelöst werden. Im Gegenteil, der Durchzugs- und Schwerverkehr nimmt zu und die Feinstaubbelastung gefährliche Ausmaße an.

Außerdem hat die Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt durch den Landestransportplan die Aufgabe erhalten, die Verkehrsprobleme in Ballungsräumen in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden einer Lösung im Mobilitätsplan (PUM) zuzuführen.

Ein gemeinsames Fazit zeichnet jedoch alle Lösungsansätze aus: die Erkenntnis, dass eine Lösung der Verkehrsfragen nicht alleine im Passeiertal oder in Meran erfolgen kann, sondern nur über eine gemeinsame, gemeindeübergreifende Vorgehensweise.

## | DIE EURAC-STUDIE 4.0

Diese Erkenntnis führte zum Auftrag an die Eurac (Europäische Akademie, Bozen), eine umfassende Studie mit dem Titel „Verträglichkeitsstudie Verkehr Meran mit besonderer Berücksichtigung der Anbindung des Passeiertals an die Straßenverbindung Bozen-Reschen“ zu erstellen, welche im Jänner 2003 vorgestellt wurde. Als Ingenieurbüro war die Fa. Raum Umwelt Planungs-GmbH, Wien, an der Bearbeitung beteiligt.

Ziel der „Verträglichkeitsstudie Verkehr Meran“ (V.V.M.) war es, eine Analyse der räumlichen und umweltrelevanten Folgen verschiedener Verkehrslösungen für Meran zu erstellen. Dabei galt es, die Anbindung des Passeiertals an die Verkehrsachse Bozen-Reschen besonders zu berücksichtigen. Die Studie macht Aussagen darüber, inwieweit vorliegende Lösungsstrategien beitragen können, die Verkehrsmisere im Meraner Talkessel zu verbessern und mit welchen Nebenwirkungen zu rechnen ist.

Die Studie kam grundsätzlich zum Ergebnis, dass nur eine Kombination verschiedener Maßnahmen im Sinne einer Gesamtstrategie zielführend sein kann. So wurde als wichtigstes Resultat dieser Studie eine umfassende Verkehrsstrategie in drei Phasen erarbeitet. Die empfohlene Verkehrsstrategie für Meran und das Umland bzw. die Anbindung des Passeiertals an die MeBo sieht eine phasenweise Umsetzung einzelner, aufeinander bauender Maßnahmen vor.

- **Phase 1**  
Umsetzung einer Verkehrsstrategie mit drei Kernpunkten:
  - Verkehrsberuhigung in der Innenstadt
  - Errichtung von zwei MeBo-Anschlüssen
  - Errichtung von Auffangparkplätzen am Stadtrand
- **Phase 2**  
Einjährige Beobachtungsphase der bis dahin durchgeführten Maßnahmen
- **Phase 3**  
Entgeltige Entscheidung über die Anbindung des Passeiertals an die MeBo bzw. Realisierung der Anbindung

Grundsätzlich bestehen drei Möglichkeiten (Trassenkorridore) für eine Anbindung des Passeiertals an die MeBo: eine NordWest-Umfahrung, eine Passer-Unterflurtrasse und eine Ost-Umfahrung. In Zusammenhang mit der empfohlenen Verkehrsstrategie erscheint eine NordWest-Umfahrung als Lösung mit der größten Wirksamkeit, weil sie:

- gute Entlastungswirkung für das Meraner Straßennetz und damit auch für die Wohngebiete und das Stadtzentrum bringe (z.B. Cavourstraße, Romstraße, Rätiaabrücke)
- gut vereinbar mit der kurzfristig zu errichtenden MeBo-Ausfahrt nördlich der Passer sowie dem Ausbau des Bahnhofsparkplatzes ist

- eine gute Anbindung des Zentrums von Meran und damit zu den Geschäftsgebieten bietet

Die geplanten Maßnahmen sind vielfältig; ordnet man diesen Teilbereiche zu - Module genannt - wird ersichtlich, wie komplex die Verkehrssituation in Meran ist und welche Maßnahmen notwendig sind.

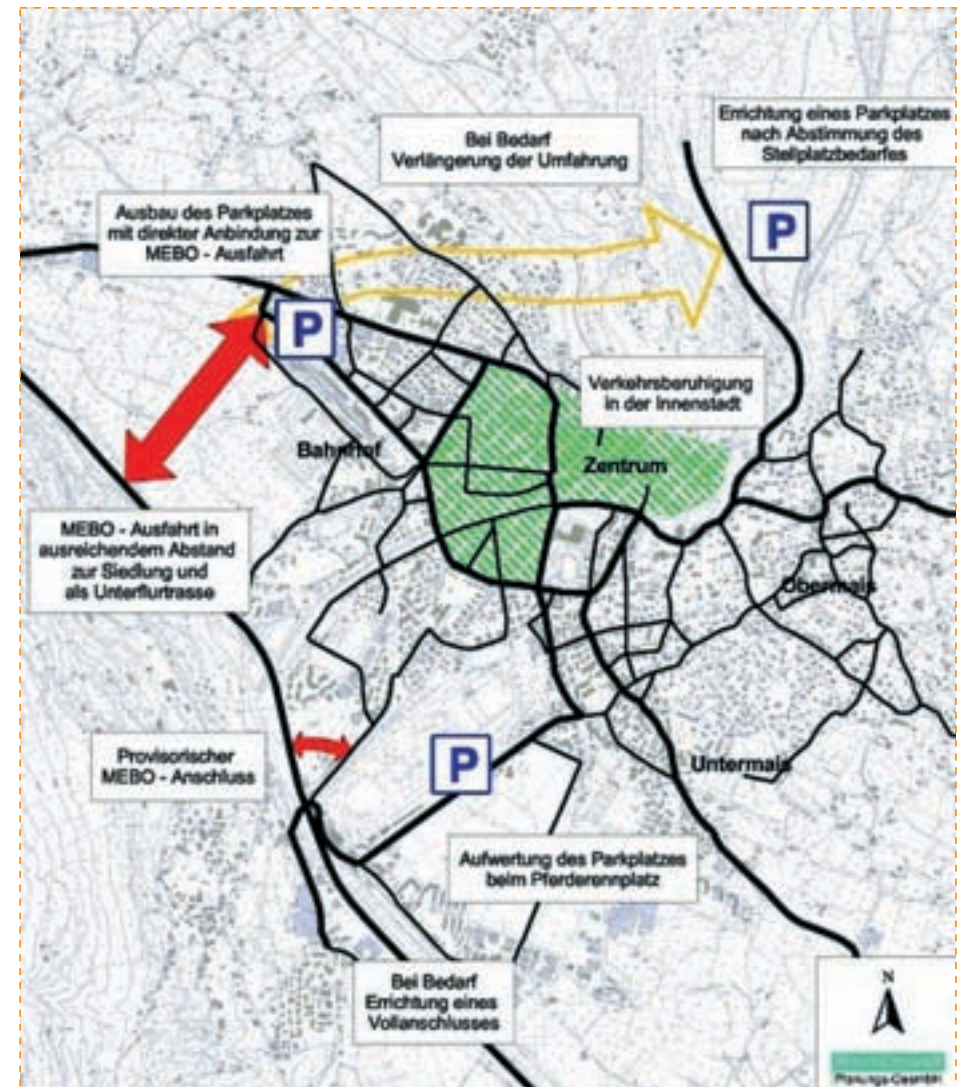
- **Das Modul „MeBo“** umfasst Maßnahmen zur Anbindung Merans an die Schnellstraße Meran-Bozen und die Verteilung des Verkehrs im Meraner Straßennetz. Dieses Modul ist insbesondere für den übergeordneten Verkehr nach Bozen und in den Vinschgau relevant, der über die MeBo heran- bzw. weggeführt wird.
- **Das Modul „Umfahrung Meran“** umfasst Maßnahmen zur Anbindung des Passeiertals an die Schnellstraße Meran-Bozen und ist damit für den Durchgangsverkehr in Meran relevant.
- **Das Modul „Außenanbindung Meran“** beinhaltet Maßnahmen zur Verbesserung der Verbindung zwischen Meran und seinen Umlandgemeinden mit den verschiedenen Verkehrsmitteln (Öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußgängerverkehr, motorisierter Individualverkehr). Die Maßnahmen zielen darauf ab, den Quell- und Zielverkehr von Meran zu verbessern.

- Das Modul „Innenstadtmaßnahmen Meran“ umfasst Verkehrsmaßnahmen für den Innenstadtbereich in Meran, die darauf abzielen, den nach Meran kommenden Zielverkehr bzw. in Meran selbst entstehenden Verkehr zu verteilen.
- Das Modul „Umlandgemeinden“ umfasst Projekte zur Verbesserung der Verkehrssituation in den Umlandgemeinden Merans und im Passeiertal, die dort vorrangig wirksam werden.

### | DIE KRITERIEN FÜR DIE ANBINDUNG

Die Eurac-Studie hat für die Anbindung Merans und des Passeiertals an die MeBo eine Reihe von wichtigen Kriterien vorgegeben, welche berücksichtigt werden sollen.

- Ein MeBo-Anschluss im Westen der Stadt
- Die Ausführung des Anschlusses auf Algunder Gemeindegebiet als Unterflurtrasse
- Ein ausreichender Abstand zur Siedlung Maria Himmelfahrt
- Die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes innerhalb des Grünkeils
- Treffen raumplanerischer Vorkehrungen, um die Entwicklung von Gewerbebezonen bzw. die Grundspekulation zu verhindern
- Der Nachweis, dass die Verlängerung als „NW-Umfahrung“ räumlich und technisch möglich ist
- Ein Auffangparkplatz beim Bahnhof
- Berücksichtigung der Bestrebungen zur städtebaulichen Aufwertung des Bahnhofsviertels



Übersicht über die Kernelemente der Verkehrsstrategie

## 5.0 DER AUFTRAG AN ING. BERGMEISTER |

Die Eurac-Studie hat stark konzeptionellen Charakter und stellt im Rahmen einer einheitlichen Strategie eine Reihe von konkreten, aufeinander abgestimmten Lösungsvorschlägen vor.

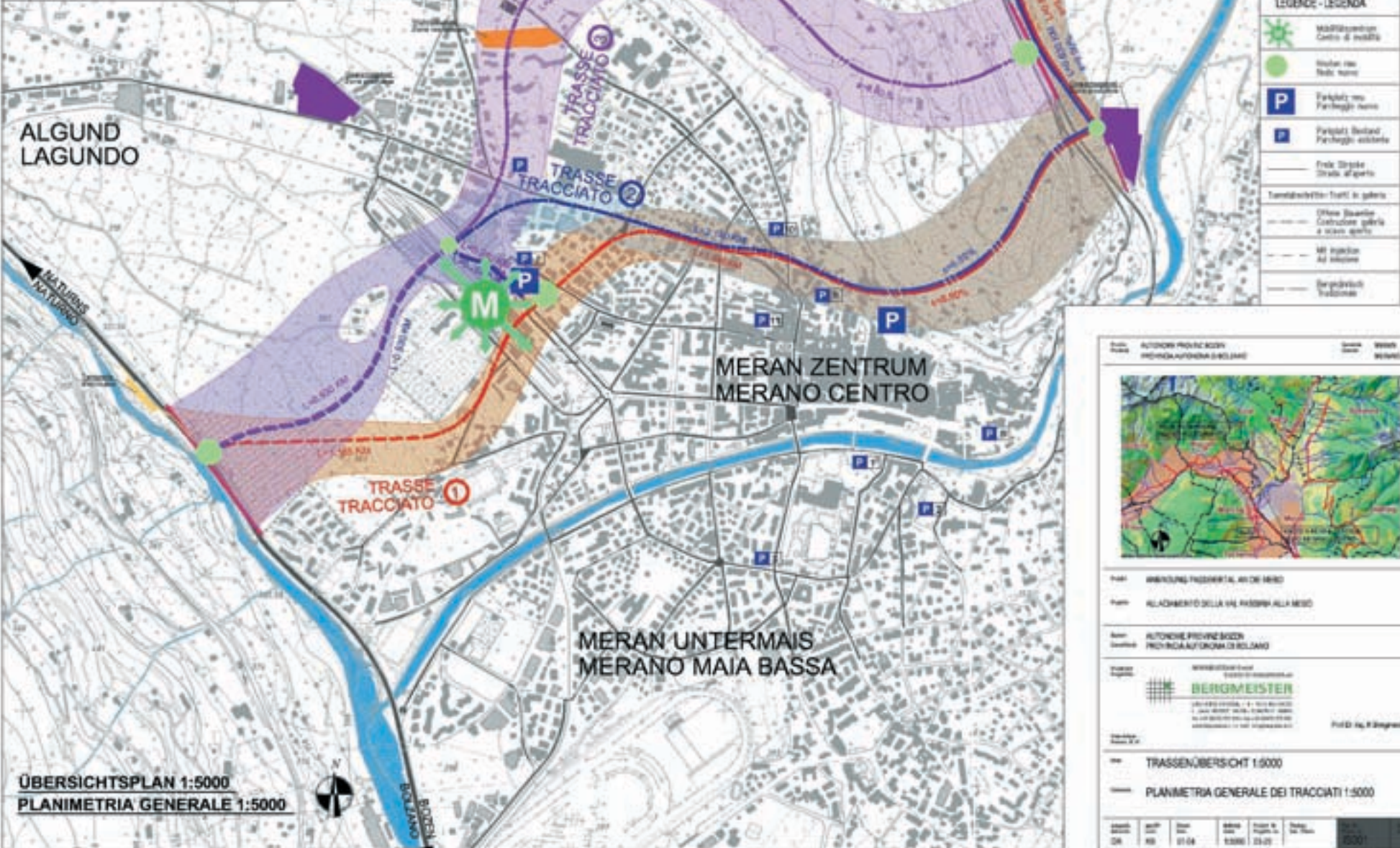
Unter anderem schlägt sie einen breiten Korridor als mögliche Anbindung des Passeiertals an die MeBo vor.

Um diese Trasse technisch beurteilen zu können, wurde im März 2003 ein entsprechender Auftrag von der Bezirks-gemeinschaft Burggrafenamt an Dr. Ing. Konrad Bergmeister erteilt.

Durch diese technische Beurteilung der Trasse wird die Basis für die Einleitung des Verfahrens der Bauleitplanänderung seitens des Landes geschaffen, um durch die infrastrukturellen Lösungen eine wesentliche Verbesserung in Meran und im Burggrafenamt zu schaffen.

#11

P Partecipazioni Meran - Parteggi Meran		
Nr.	Bewehrung - Name	Switzlyze post
Dispositivplan de Passer - Lini anlagenschnitt/Passer		
17	Kanal - Tasse	400
18	Manneplan (Manneplan) - Passer Meran (Manneplan)	10
19	Manneplan (Manneplan) - Passer Meran	10
20	Manneplan (Manneplan) - Passer Meran	10
21	Manneplan (Manneplan) - Passer Meran	100
22	Manneplan (Manneplan) - Passer Meran	100
23	Manneplan (Manneplan) - Passer Meran	100
Dispositivplan de Passer - Lini anlagenschnitt/Passer		
24	Manneplan (Manneplan) - Passer Meran	100
25	Manneplan (Manneplan) - Passer Meran	100
26	Manneplan (Manneplan) - Passer Meran	100
27	Manneplan (Manneplan) - Passer Meran	100
28	Manneplan (Manneplan) - Passer Meran	100
29	Manneplan (Manneplan) - Passer Meran	100
30	Manneplan (Manneplan) - Passer Meran	100
31	Manneplan (Manneplan) - Passer Meran	100



LEGENDE - LEGENDA	
	Multiplazierung Centro di mobilità
	Station von Netz Meran
	Einplatz von Parteggi Meran
	Einplatz Bestand Parteggi existent
	Trasse ÖPNV Strasse d'aperte
Transportmittel-Typen in gelber	
	Offene öffentliche Konstruktion gelber & weiss gelber
	Mit Kapazität Ad existent
	Bestandteil Transport

Autonome Provinz Bozen  
PROVINCIA AUTONOMA DI SÜDTIROL

Autonome Provinz Bozen  
PROVINCIA AUTONOMA DI SÜDTIROL

**BERGMEISTER**

Plan ID: 10\_18/2019

TRASSENÜBERSICHT 1:5000  
PLANIMETRIA GENERALE DEI TRACCIATI 1:5000

Autonome Provinz Bozen	Autonome Provinz Bozen	Autonome Provinz Bozen	Autonome Provinz Bozen	Autonome Provinz Bozen	Autonome Provinz Bozen
DR	MR	11.04	1:5000	23.01	1:5000

#12



## 6.2 EINLEITUNG |

Durch die Eröffnung des ersten Teilstückes der MeBo am 14. September 1994 sind nun schon beinahe 10 Jahre vergangen. Der Ziel- und Quellverkehr in der Stadt Meran, aufbauend auf Studien aus dem Jahre 1996 und 2002, erreicht täglich Werte von über 60.000 Fahrzeugen. Etwa 25% dieses Verkehrs ist Durchzugsverkehr. Innerhalb der Stadt bewegen sich pro Tag mehr als 21.000 Fahrzeuge.

Zur Lösung des Verkehrsproblems sollen neben der Verkehrsvermeidung dringend der öffentliche Verkehr im Stadtbereich attraktiver und funktionaler gestaltet werden. Auf Basis der Eurac-Studie vom Jahre 2002/2003 die MeBo mit dem Bahnhof verbunden, sowie die Weiterführung einer Verkehrsachse zum Passeiertal ermöglicht werden.

## 6.3 MOBILITÄTENZENTRUM BAHNHOF MERAN |

Betrachtet man die Verkehrsflüsse innerhalb und quer durch Meran, so könnte durch die Schaffung eines Mobilitätszentrums im Bereich des Bahnhofs-Praderplatz sehr effizient der öffentliche Verkehr attraktiver gestaltet werden. Dabei wird von der Annahme ausgegangen, dass der heutige Bahnhof und damit die übrigen Verkehrsinfrastrukturen in diesem Bereich bleiben. Dieses Mobilitätszentrum sollte neben der Verknüpfung sämtlicher Verkehrsinfrastrukturen, wie die Eisenbahn, den öffentlichen Busverkehr, auch Parkmöglichkeiten für Busse und PKW schaffen, einen Fahrradverleih haben und zur Erhöhung der Flexibilität auch verbilligte Sammeltaxidienste anbieten. Spezifisch sollte es sich als Umsteigemöglichkeit von individuellen zu öffentlichen Verkehrsmitteln (park and ride) eignen.

Daneben könnte in diesem Mobilitätszentrum eine Verkehrsleit- und Verkehrsinformationszentrale für Meran und Umgebung untergebracht werden. Speziell kann dabei an ein Logistikzentrum gedacht werden, damit der Lieferantenverkehr in die Altstadt besser organisiert werden kann.

## MEBO - ANSCHLUSS MIT VERBINDUNG ZUM BAHNHOF 6.4

Derzeitig kann die Stadt Meran von der MeBo kommend entweder im

- Süden bei der Ausfahrt Sinich
- in der Mitte bei der Marlinger Brücke (provisorische Ausfahrt)
- und im Norden über Algund

erreicht werden. Viele Ideen und Varianten wurden in den letzten 20 Jahren bereits angedacht. Die Projektvorschläge reichen von einer Abfahrt im Bereich der Passermündung bis zu Anschlüssen in der Nähe der Algunder Kreuzung.

Die Lösungen im Bereich der Passermündung scheiden aus hydraulischen und technischen Gründen aus, da bei Hochwasser genügend Auffangflächen im Mündungsbereich der Passer mit der Etsch vorhanden sein müssen. Bei einem neuen Infrastrukturanschluss in diesem Bereich müsste die Etsch auf einer Länge von etwa 800 m verlegt werden. Dies würde äußerst kostenintensiv und zudem aus Gründen des Wasserverlaufes der Etsch sehr problematisch sein.

Deshalb wurde ein flächensparender Anschlusspunkt nördlich der „Maria-Himmelfahrt-Siedlung“ festgelegt. Wird die MeBo hier zweispurig bis zur Algunder Kreuzung beibehalten, so kristallisiert sich der mögliche Anschlusspunkt mit den Abfahrtsrampen ca. in der Mitte zwischen dem nördlichen Ende des besiedelten Gebietes und der im Bau befindlichen Tankstelle heraus. Damit die Anschlussrampen noch genügend Platz ohne Einengung der Etsch finden, muss die MeBo auf einer Länge von etwa 900 m verlegt werden.

Bewusst landschaftsschonend könnte für den Anschlussknoten ein unterhalb der MeBo befindlicher Kreisverkehr errichtet werden, welcher dann direkt in eine Tunnelverbindung bis zum Bahnhof mündet.

Diese Wegstrecke mit einer Länge von etwa 1 km soll unterirdisch verlaufen und kann entweder südlich (**Variante 1**) oder nördlich (**Variante 2**) vom Friedhof bis zum Mobilitätszentrum am Praderplatz weitergeführt werden. Bautechnisch kann hier ein Tunnel in offener Bauweise erstellt werden, wobei der heute landwirtschaftlich genützte Grund nur geringfügig beeinträchtigt wird. Während der Bauphase wird ein ca. 30 m breiter Streifen beansprucht, welcher anschließend wieder bepflanzt und landwirtschaftlich genutzt werden kann. Im Unterquerungsbereich des Bahnhofes kann mit Injektionen und je nach geologischen Verhältnissen mit Rohrschirmvorbauten die Standsicherheit des Bodens gewährleistet werden.

Eine mögliche Variante wäre eine weiter nord-westlich verlaufende Tunneltrasse direkt bis zur Passeirerstraße, welche unterirdisch vom Westen her mit einem Stichtunnel von etwa 700 m mit dem Mobilitätszentrum beim Praderplatz verbunden werden könnte. Dieser unterirdische Anschlusstunnel und der Knotenpunkt müssten für beide Fahrrichtungen vollwertig ausgebildet werden, was zu erheblichen Mehrkosten und insbesondere zu hohen Sicherheitsanforderungen führen würde. Zusätzlich würde eine solche Ver-

bindung eine Tunnelstrecke von ca. 3,6 km aufweisen. Vorwiegend aus sicherheitstechnischen Gründen wird diese Variante nicht als zielführend bewertet.

Die Variante 1 südlich des Friedhofes und die Variante 2 nördlich des Friedhofes sind aus verkehrstechnischer und aus landschaftsschonender Sicht beide gleichwertig; die Variante 2 ist aufgrund der etwas geringeren Länge ökonomischer.

Durch diese neue MeBo-Anbindung des Bahnhofbereiches wird Algund, besonders entlang der Goethestraße, erheblich entlastet. Auf der Grundlage der Eucac-Studie kann unter Beibehaltung der provisorischen MeBo-Ausfahrt bei der Marlinger Brücke mit einem Verkehrsfluß auf dieser neuen MeBo-Ausfahrt in Richtung Bahnhof mit ca. 16.000 Fahrzeugen pro Tag gerechnet werden. Wenn die genannten Verkehrsströme über diese neue Verbindung: MeBo-Bahnhof und weiter zum Passeirertal verlaufen, kann auch nach der Eurac-Studie ohne Berücksichtigung des induzierten Verkehrs mit 40% Entlastung entlang der Goethestraße und der Cavourstraße gerechnet werden.

Durch die höhere Attraktivität eines direkteren Anschlusses des Bahnhofsbereiches und damit der Stadt von Meran mit der MeBo kann dies allerdings zu Zunahmen des Verkehrs auf der MeBo führen.

## 6.5 VERBINDUNG VOM BAHNHOF ZUR PASSEIRERSTRASSE |

Betrachtet man den Bereich des Bahnhofs mit einem eventuellen Mobilitätszentrum als Zwischenpunkt der Verbindungsstraße bis zur Passeirerstraße, so können drei Trassenverläufe herausgearbeitet werden. Auf alle Fälle handelt es sich um Tunnelabschnitte, welche angesichts der relativ kurzen Tunnellänge im konventionellen Vortrieb gebaut würden. Die Tunnels würden teils im Boden und teils im Fels aufgeföhren. Für die Tunnelstrecke im Fels wird keine besondere Schwierigkeit erwartet. Hingegen sind für die Tunnelstrecke im verbauten Gebiet umfangreiche Bauhilfsmassnahmen und Überwachungssysteme (kontinuierliches Monitoring) in der Bauphase erforderlich.

Für alle folgenden Trassenvarianten wurde eine maximale Steigung von 7% im Tunnel angenommen. Die freie Anschlussstrecke zur Passeirerstraße erreicht hingegen Steigungen bis zu 9%.

**Die Variante 1** ist eine Weiterführung der östlich vom Friedhof geföhrenen Trasse, verläuft etwa zur Hälfte unterhalb der Andreas-Hofer-, Goethestraße und führt durch den

Küchelberg weiter zum Gewerbegebiet im Bereich der Passeirerstraße. Diese Tunnelstrecke weist eine Länge von etwa 1,9 km auf. Mit einer weiteren, ca. 600 m langen offen geföhrenen Verbindungsstraße kann dann die Passeirerstraße angebunden werden.

**Die Variante 2**, welche westlich vom Friedhof geföhrt wird, verläuft etwa zur Hälfte unterhalb des verbauten Gebietes (unterhalb Goethestraße) und wird im zweiten Abschnitt unterhalb des Küchelbergs bis zum Anschluss der Passeirerstraße geföhrt. Die Tunnelstrecke beträgt etwa 2,150 km. Die offen geföhrtete Verbindungsstraße vom Anschlussknoten beim Gewerbegebiet bis zur Passeirerstraße hat eine Länge von ca. 600 m.

**Die Variante 3** verläuft westlich vom Friedhof und wird vom Bahnhofsbereich ausgehend weiter nördlich unterhalb des Küchelberges geföhrt. Damit befindet sich diese Tunneltrasse etwa zu einem Drittel im bebauten Gebiet, die Gesamtlänge beläuft sich aber auf 2,450 km und schließt direkt an die Passeirerstraße an.

## | BEWERTUNG DER VARIANTEN 6.6

Während der gesamten Bauphase soll ein Überwachungsdiens t technische Auskünfte über sämtliche Bauarbeiten geben und als Ansprechzentrum für die Bevölkerung dienen. Alle unterfahrenen Gebäude werden vor einer Baumaßnahme genau untersucht, wo notwendig mit Überwachungssensoren ausgestattet und kontinuierlich überwacht werden.

Das Mobilitätszentrum im Bereich des Bahnhofes soll integrativer Bestandteil einer neuen NordWest-Umfahrung von Meran werden. Bei den Varianten 1 und 2 könnte in Altstadt-nähe eine privat erbaut und geführte Parkgarage angebunden werden (Küchelberggarage). Eine solche Garage könnte nur das Parken der vom Tunnel kommenden Fahrzeuge erlauben, ohne dass eine Ausfahrtmöglichkeit gegeben ist. Die Verkehrsteilnehmer könnten dann zu Fuß die Altstadt erreichen, weshalb damit die Attraktivität der Altstadt verbessert würde. Eine solche Parkplatzmöglichkeit kann mit der Trassenführung der Variante 3 in der Nähe der Altstadt nicht hergestellt werden.

Die Variante 1 und 2 sind von der MeBo ausgehend bis zum Gewerbegebiet bei der Passeierstraße mit 3,030 bzw. 3,070

km nahezu gleich lang. Der Anschluss zum Mobilitätszentrum im Bereich des Bahnhofes und die offene Anschlussstrecke von der Tunnelausfahrt beim Gewerbegebiet bis zur Passeierstraße müssen zusätzlich für eine funktionale Abwicklung geschaffen werden.

Die Variante 3 weist mit einer Länge von 3,385 km die längste Tunnelstrecke auf. Sie verläuft zwar auf einer großen Wegstrecke im Bereich des Küchelberges, führt aber unterhalb eines bestehenden Wohngebietes im Bereich des Krankenhauses und weiters unterhalb einer neu geplanten Wohnbauzone in der Nähe der Karl-Wolf-Straße.

Sowohl aus verkehrstechnischer, sicherheitstechnischer, landschaftsschonender, ökologischer und wirtschaftlicher Sicht sind die Varianten 1 und 2 nahezu gleichwertig und ermöglichen auch einen späteren Anschluss an eine privat geführte Parkgarage im Bereich der Altstadt, während dies die Variante 3 nicht ermöglicht.

Alle drei Varianten, einschließlich des Mobilitätszentrums, können in einer Bauzeit von etwa 4 bis 5 Jahren errichtet werden.

## 7.0 DIE VORGEHENSWEISE |

- 1) Am 13.02.04 Bürgermeisterkonferenz, Präsentation der Bergmeister-Studie und gemeinsame Bewertung der Trassenvorschläge
- 2) Innerhalb von 30 Tagen haben die interessierten Gemeinden, Vereine und Verbände die Möglichkeit, eine Stellungnahme einzureichen  
(BZG Meran, e-mail: [umwelt.bzgmer@gvcc.net](mailto:umwelt.bzgmer@gvcc.net))  
Die Studie ist unter [www.bzgbga.it](http://www.bzgbga.it) zugänglich
- 3) Nach Ablauf der 30 Tage werden die eingegangenen Stellungnahmen von der zuständigen Arbeitsgruppe Verkehr, welche in Zusammenarbeit zwischen Bezirks-gemeinschaft Burggrafenamt, Eurac und Land gebildet wurde, bewertet und ein Vorschlag für die zweite Bürgermeisterkonferenz erarbeitet.  
Ziel dieser zweiten Bürgermeisterkonferenz ist es, die bestmögliche, gemeinsame Trasse dem Land für die Bauleitplaneintragung vorzuschlagen.

#17





02 | 2004



**BEZIRKSGEMEINSCHAFT BURGGRAFENAMT**

Otto-Huber-Str.13 I-39012 Meran tel. +39 0473 20 51 40 fax. +39 0473 20 41 49  
e-mail [bzgmer@gvcc.net](mailto:bzgmer@gvcc.net) [www.bzgbga.it](http://www.bzgbga.it)