

EINWÄNDE/BEMERKUNGEN ZUR UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG DES BAUVORHABENS „WALTHERPARK – KAUFHAUS BOZEN“ VERÖFFENTLICHT AM 27.4.2018

1 - Grundsätzliches:

Auf folgende gravierende Mängel der Studie zur Umweltverträglichkeit möchten wir hinweisen:

- a- Die Studie wird **ohne aktuelle Projektunterlagen** vorgelegt (auf der Homepage der Gemeinde sind die Pläne von 2014/15 zu finden), obwohl im Bericht (01, S.57) zu lesen ist, dass „nach der Unterschrift des Rahmenabkommens von 2015 die Projektierungsarbeiten begonnen haben“
- b- Statt den Vergleichen zum ersten Projektvorschlag aus dem Jahr 2013, das noch viel stärkere Belastungen für die gesamte Stadt mit sich gebracht hätte und von dem Stadtrat der Gemeinde sofort abgelehnt wurde, wäre es sinnvoll, Änderungen oder Detailplanungen des Projektes vorzustellen, die seit dem Jahr 2015 auf Verlangen der öffentlichen Verwaltung entstanden sind.
- c- Die Gutachten der Studie sind mit Datum 2018 versehen, beziehen sich aber auf das Gesetz aus dem Jahre **2007** anstatt auf das Gesetz aus dem Jahr **2017**. Nach dem Gesetz von 2017 ist die UVP für dieses Projekt nicht mehr eine freiwillige Studie, sondern für die definitive Genehmigung unbedingt erforderlich.
- d- in der VAS von 2014 steht auf Seite 36(= ein Bestandteil des unterschriebenen Vertrages): **Partizipation** wird die Umgestaltung des öffentlichen Raumes begleiten. Bisher gab es kein transparentes Angebot dazu.
- e- Die Studie enthält viele **widersprüchliche Aussagen**: von Angaben zur Nutzung: So in den Angaben zur Nutzung und weiteren hier aufgeschlüsselten Aspekten:
 - im technischen Bericht (02) wird festgestellt, dass die Version des Projektes, auf welches sich die Studie bezieht, 37% der Nutzflächen des Gesamtkomplexes für Handel, 51% für Wohnungen, 10% für Büros und Hotel und 2% für Gemeinschaftsnutzung vorsieht. In der Anhörung wurde hingegen von 55% für den Handel, 33% für Wohnungen, 10% für das Hotel und Büro und 2% für allgemeine Flächen gesprochen.
 - In der Anlage A005 gibt es einen Zeitplan (cronoprogramma), der die die meisten Bauabschnitte zeitlich genau einordnet, in anderen Beschreibungen (A011, Seite 15 und A015, S.16) wird von Bauphasen gesprochen (z.B. Beeinträchtigung des Parks, Beeinträchtigung des Verkehrs durch Aushubarbeiten), welche nicht nachvollziehbar sind. Die Beschreibung der Baufasen für Aushub und Hochbau im Bericht 01 auf

Seite 30/31 sind im Zeitplan(A005) so nicht angegeben, während dort Phasen für Infrastrukturen angeführt sind und den Überblick verwirren.

- Auch die Anzahl der Parkplätze wird sehr unterschiedlich angeführt: laut Variante Sept.2015 (All.30) sind es 850, mit gesamt 595 Rotationsplätzen (400 als Ersatz für die beiden Parkgaragen City Parking und Perathoner sowie 195 für Kaufhaus und Hotel) sowie 202 für die Wohnungen im neuen Komplex und 53 private Parkplätze im privaten Bereich. Richtig gerechnet müssten von den 850 435 als Rotationsplätze (240 Ersatz für City Parking, 195 neu) und 415 für Private (160 Ersatz für Abo-Perathonergarage, 255 neu) entstehen. Während der Anhörung am 16.6. wurde dann noch von ca. 500 Rotationsplätzen gesprochen. Lt. gesetzlichen Vorschriften der Landesordnung und Durchführungsbestimmungen zum Bauleitplan würden 1000 Parkplätze benötigt. In der Anlage A19 S. 64 (Verkehr) wird von 1.000-1.200 Parkplätzen im Waltherpark gesprochen (50% Handel, 50% Wohnen), alles sehr widersprüchlich!

f - Verfälschung der Tatsachen durch irreführende Renderings: siehe Beilage A011, Seite 17: Bahnhofspark erscheint im Istzustand (grüne Wiese mit bestehenden Bäumen), während im Projekt klar ist, dass man eine mit Platten belegte Fläche für einen großen Eislaufplatz im Winter vorsieht.

Wie kann da eine **seriöse Bewertung** der Belastungen durch Verkehr, Parkplätze, Energieverbrauch und vielem mehr gemacht werden?

2 – Voraussetzungen:

- a- Ein **Kaufhaus** in dieser Größenordnung und dieser Randlage an einer Zufahrtsstrasse der Innenstadt mit 3-stöckiger Tiefgarage **zieht mehr Verkehr an**, wie kann da in der Studie von einer „angenommenen“ Verkehrsverringerung ausgegangen werden?
- b- Ein Kaufhaus **verbraucht Unmengen von Energie** (Kühlung, Heizung, Beleuchtung, Technik). Auch wenn man an alle möglichen umweltverträglichen Verbesserungen andenkt, die grundsätzliche Überlegung zur Energieeinsparung verbietet solche Einrichtungen.
- c- **Parkplätze**: wenn die Bozner Innenstadt und besonders die anderen Stadtviertel noch als attraktive Stadtteile eine Zukunft haben sollen, muss gewährleistet werden, dass alle Geschäfte ähnliche Voraussetzungen haben. Da die Verkehrsplanung in Bozen, wie in fast allen europäischen Städten bereits durchgeführt, darauf bedacht ist, immer weniger Privatverkehr in der Stadt zuzulassen, kann es nicht sein, durch eine neue Struktur den Bestand in Gefahr zu bringen. Neue Parkplätze im Einkaufszentrum ziehen weiteren Verkehr an, zu Lasten der vorhandenen Strukturen (Geschäfte und Wohnungen).

3 - architektonische, landschaftliche Aspekte, kulturelles Schutzgut

- a- Im technischen Bericht der Studie (002) wird behauptet, dass die neue Architektur des Komplexes am Bahnhofplatz die geschwungene Fassade des Landhauses aufnimmt und den Bahnhofplatz „stadträumlich“ fassen will: Wo bleibt aber die architektonische Sensibilität, wenn die Fassade des Neubaus sich mit zwei Kanten gegen den Platz hinausbringt (siehe Lageplan Anlage 02-Bericht). Diese Form ergibt keinen „symbolischen Eingang“ zur Stadt, dass der mit Innenhofcharakter beschriebene Bau von Arch. Marastoni, vor Kurzem mit großem Aufwand (mehr als 12 Mio €) für die Landesämter saniert wurde und nun wieder abgerissen wird, mit allen Umweltbelastungen und Vergeudung grauer Energie und öffentlicher Gelder, müsste sich in einer UVP Bewertung negativ auswerten, wenn diese alle Belastungsfaktoren betrachtet (z.B. graue Energie für Abbruch und Wiederaufbau, Staub, Lärm, 2- malige Umsiedlung von arbeitendem Personal der öffentlichen Hand)
- b- Wir wollen darauf hinweisen, dass sich die bestehende Stadtkante der Garibaldistrasse kaum ändern wird, außer dass die Fassade mit der Zufahrt zu dem Busbahnhof geschlossen wird.
- c- Die Tatsache, dass der „Ronca-Bau“ als denkmalgeschützter Bau in direkter Nachbarschaft zum neuen Gebäude steht, verlangt laut Gesetzesdekret Nr.42 von 2004, Art.26.2 im Rahmen der UVP auch das **Gutachten der Abteilung Denkmalschutz**. Dieses fehlt völlig. Im Bericht wird dieses unter Schutz stehende Gebäude abwertend als „etwas heruntergekommen“ bezeichnet.
- d- Nicht zu vergessen ist an dieser Stelle, dass Gebäude, die an den „Tagen des Denkmals“ besichtigt wurden und wichtige Zeitzeugen sind, wie der Busbahnhof und das Hotel Alpi selbst, nicht unter Schutz gestellt wurden und nun dem Abriss unterliegen.
- f- Wer die Beschreibung der Studie der heutigen Situation liest, glaubt in einer anderen Stadt zu sein: von Vorstadtcharakter ist die Rede, von schlechter Qualität des Parks durch den Durchgang der Fußgänger und von einer schmutzigen, leeren Perathoner Straße. Aber wie kann ein Park attraktiv sein, wenn die für die Erhaltung ausgewiesenen Finanzmittel eingefroren werden, wie kann eine Straße, die zum Busbahnhof führt und in der sich vor einiger Zeit die renommierte PUR-Kette niedergelassen hat, als leer und schmutzig bezeichnet werden? So sieht eine seriöse Studie wahrlich nicht aus.

4 - **Infrastrukturen:**

Die wesentlichen Änderungen zum Bestand sind: Einleitung des Verkehrs zum Mehrzweckzentrum (private Struktur) über eine öffentlich errichtete und öffentlich unterhaltene unterirdische Zufahrt und das an der kritischsten Stelle der Zufahrt zur Innenstadt, nämlich über eine ampelgesteuerte 90Grad Zufahrt, über die laut Projekt ca. 8.500 Autos täglich ein- und ausfahren, zuzüglich der LKW, die als fahrende Magazine einer just-in-time Zulieferung zum Kaufhaus Tag und Nacht einfahren

müssen (Ladehof). Dies stellt eine große Belastung durch Abgase und Lärm dar.

Die natürliche Belüftung der Garagen wird nur teilweise realisiert (1/150 anstatt 1/25 der Bodenfläche). Hier wurde um eine Ausnahmegenehmigung angesucht, siehe Seite 133 technischer Bericht 01

Auch der Aufwand finanzieller öffentlicher Mittel stellt die Verhältnismäßigkeit in Frage.

Die vorgesehene Anbindung der Waltherplatz-Garage, wie jene an die Garage der Handelskammer an diesen unterirdischen Tunnel, bringt ebenfalls erhebliche unnötige Kosten.

Auch wichtigste Fußgängerverbindungen wie der Zugang zur Parkgarage Bozen Mitte wird durch die Bauarbeiten für den Zufahrtstunnel zerstört und jahrelang eine Zumutung für die BenutzerInnen sein.

Die Ausführung der Rad-Verbindung zwischen Radweg am Eisack und deren Fortführung zum Bahnhof ist aus den Unterlagen nicht ersichtlich. Es wird von Untertunnelung und dann sofort von einer Brücke gesprochen: welche Steigungen sind da zu erwarten? Ergibt das ein benutzerfreundliches Bauwerk?

5 - Verkehr- Anlage A019

Der Mobilitätsplan Bozen 2020 hat als Zielsetzung eine Verringerung des MIV motorisierten Individualverkehr um 10 %. Ein kurzer Vergleich der erhobenen Verkehrswerte an den kritischen Verkehrspunkten Verdiplatz, Garibaldistrasse, Südtirolerstrasse und Mayr-Nusser-Strasse ergibt in Summe die gleiche Anzahl an KFZ Bewegungen wie die künftige Streckenbelastung (Abb. 3-10) ca. 56.400 . Somit werden die Vorgaben der Verkehrsreduzierung des Mobilitätsplanes 2020 nicht berücksichtigt. Der Hinweis auf die Streckenbelastung von 2020 ist irrelevant, da die angeführte Reduzierung nicht auf die Verkehrsmaßnahmen des Kaufhausprojektes zurückzuführen ist. Im Gegenteil, die Neuordnung der Verkehrsströme im Zusammenhang mit dem Mobilitätszentrum muss die nicht erfüllten Ziele des Mobilitätsplanes 2020 kompensieren. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass eine Erfüllung der Reduktionsziele auf Grund der hervorragenden Anbindung des Kaufhausstandortes an [die](#) öffentlichen Verkehrsmittel (Bahn, Überlandbusse, Stadtbusse) und an das Radwege- und Fußwegenetz zu den bestehenden Parkplätzen durchaus erreichbar wäre, beispielsweise durch die Reduzierung der Rotationsparkplätze.

Die vorgesehene Radwegunterführung der Loretostraße , die Überquerung der Mayr Nusser-Strasse parallel zu den Bahngleisen , die offensichtlich die Stadt Bozen finanzieren muss, zwingt den Radfahrer zu

langen Umwegen und zusätzlichen Steigungen, nur um im Kreuzungsbereich (Mayr-Nusser-Strasse, Verdiplatz mit Einfahrt in den Stichtunnel zu den über 1000 Stellplätzen) eine Ampelanlage ohne Phasen für die Querung von Fußgehern und Radfahrern zu ermöglichen. Diese mitten in der Stadt - und nicht etwa in der Stadtperipherie mit wenig Rad- und Fußverkehr - umzusetzenden Verkehrsmaßnahmen bilden eindeutig eine Diskriminierung umweltfreundlicher Verkehrsteilnehmer und widerspricht jeder zukunftsorientierten Verkehrspolitik! (siehe S. 73 – Anlage A019)

Um die vom Stichtunnel aus erschlossenen ca. 1250/1500 Parkplätze inklusive Rotationsparkplätze an die Mayr-Nusser-Strasse anzubinden, ist eine Lichtsignalanlage vorgesehen. Insofern sich bereits heute fast zu jeder Tageszeit vor der Ampel bei der Loreto-Brücke ein Stau bis zur Bahnunterführung bildet, ist mit einer zusätzlichen Ampelanlage bei der Ausfahrt aus dem Stichtunnel mit hoher Sicherheit eine Verdoppelung der Staulänge zu erwarten. Die Behauptung auf S.75 in der Anlage A019 – Konzept Verkehr, dass auf Grund der gewählten Verkehrsregelung (LSA) kein Stau entsteht, ist schlicht und einfach falsch: die notwendige LSA erzeugt bei jeder Rotphase einen Stau im Tunnel, der zu erhöhten Abgaswerten führt. Laut Abb. 3-10 ist die Summe der in die Kreuzung Mayr-Nusser-Strasse – Stichtunnel einfahrenden PKWs 1820 Pkw. Insofern die Leistungsfähigkeit einer 2-phasigen Ampelanlage durchschnittlich bei 750 Pkw/h liegt, ist somit je nach Verkehrsandrang im Tunnel mit einer doppelten Staulänge zu rechnen. Bis heute ist zudem nicht geklärt, welche Brandschutzmassnahmen im Stichtunnel vorgesehen sind, bzw. welche Fluchtwege gewährleistet sind, zumal es hierzu keine Gutachten der zuständigen Behörde gibt.

6- Der öffentliche Nutzen des Projektes:

sollte aus der Verlegung des Busbahnhofes in das neue Intermodalzentrum des Bahnprojektes entstehen. („strategisches und charakteristisches Motiv“ siehe Bericht 01)

Dazu wurden aber die Zeiten und der Ort für die Umsetzung völlig falsch gewählt:

Es wird beschlossen, den Busbahnhof - da die definitive Position noch nicht frei ist - provisorisch in die Rittnerstrasse zu verlegen. Die Verkehrssituation würde damit verschlechtert, da zusätzliche Busse in Einsatz kommen müssen, die Benutzer einen längeren Weg haben und viel Geld in das Provisorium geht, anstatt zu warten, dass das neue Intermodalzentrum gebaut wird und dann den Busbahnhof definitiv an die strategisch richtige Stelle zu verlegen.

Bauarbeiten mit Staub, Lärm, Luftverschmutzung und Verkehrsbehinderungen, die im Interesse eines privaten Investors

durchgeführt werden, können in einer UVP keine positive Bewertung erhalten.

Der Bericht erklärt, keine Alternative zu diesem Projekt für die Schaffung eines neuen **öffentlich zugänglichen zentralen Kerns** zu sehen: der Kern des neuen Projektes ist jedoch in Wirklichkeit nicht öffentlich frei zugänglich, sondern steht den Nutzern des Einkaufszentrums zur Verfügung.

7 – Umweltbelastung durch notwendige Kühlsysteme:

Der Aspekt der großen Belastung durch nötige Kühlsysteme (Energie, Wasserhaushalt, Co2 Belastung) ist in der Studie nicht genügend berücksichtigt. Die Feststellung, dass die Kühlung durch das Flusswasser verhindert, dass 325 Tonnen CO2 eingespart werden können, verhindert nicht die Frage, ob ein Gebäude, das diese hohe Belastung heute noch erzeugt, überhaupt gebaut werden darf.

Es gibt noch keine Langzeitstudien über die Auswirkungen auf ein Gewässer, in dem ein solches Kühlsystem eingebaut wurde, ein erstes ist zurzeit in Brixen genehmigt worden (ohne hiermit genaue Daten einbringen zu können), obwohl wenige km nördlich das erwärmte Wasser aus der BBT Baustelle von 20° auf die Flusstemperatur heruntergekühlt werden muss. Dies würde einen weiteren Präzedenzfall darstellen; über kumulative Effekte in Zukunft wird anscheinend nicht nachgedacht.

Vorgesehene Ausgleichszahlungen an die Forststation Jenesien erscheinen den Bozner Bürgern unverständlich.

8 – Auswirkungen des Bauvorhabens:

fast alle Belastungen werden in der Studie als „nicht relevant oder vertretbar“ erklärt. z.B. werden Staub und Luftbelastungen relativiert, da die Entlüftungsrohre über die Dächer führen oder beim Eisack eingeleitet werden. Dass aber der Wind am Nachmittag in Bozen in Richtung Stadtzentrum weht, wurde nicht eingerechnet. Auch indirekte Auswirkungen des Projektes auf die Gesundheit der BürgerInnen wurden in der Studie nicht untersucht.

In einer Zeit, in der das Grün in einer Stadt das wichtigste Gut für die Gesundheit der Bürger ist, werden mehr als 40 hochstämmige Bäume in der Südtirolerstrasse gefällt, im südlichen Teil des Bahnhofparks können ökologisch wertvolle Bäume nicht einmal nach den Bauarbeiten ersetzt werden, da das „tiefe Grün“ hier verschwindet. Die Bäume im nördlichen Parkteil sind durch die Bauarbeiten ebenfalls gefährdet. Auch die „monumentalen Bäume, welche die Bahnhofsallee heute säumen“ und den Zugang zur Stadt darstellen, müssen dem Bau weichen. Die „kostbare

grüne Lunge“ (Bericht 01 S.26 und Abbildung 19 S. 27) wird in Wirklichkeit fast auf die Hälfte reduziert, da der Großteil gepflastert wird, mit einigen Blumenrabatten ausgestattet. Auch hier sind falsche Renderings (Eingangsbereich zum Bahnhof, Abb. 18, S. 26) eingebaut, welche die neue Situation völlig falsch darstellen. Der Bahnhofplatz wird kein gemütlicher Platz zum „Flanieren“, hier fahren die Busse durch und haben hier ihre Haltebuchten.

Wie ein solcher Eingriff mit „mäßig belastend“ bewertet werden kann ist völlig unverständlich.

Da der Stadtpark als Stadtviertelpark ausgewiesen ist, stellt eine Schließung für Monate bzw. Jahre (siehe A 011) eine „große Belastung“ für die Bevölkerung dar.

Grünflächen, als Privatgärten auf den Gebäudedächern vorgesehen, können das bestehende Grün im öffentlichen Raum nicht ersetzen, auch wenn die RIE Berechnung eine positive Bilanz ergibt.

Der Beschluss des Stadtrates 417/2014 schreibt vor, es müssen 11.413 m² tiefes Grün bleiben. Wie diese Fläche nun nachgewiesen wurde, ist völlig unverständlich. Bahnhofsallee: sie wird als grün berechnet, wo klar ist, dass hier einerseits die Trambahn fahren wird und andererseits auch verschiedenen Gebäude ihre Zufahrten zu ihren Parkplätzen haben. Somit kann dies nicht als tiefes Grün berechnet werden.

Von einer „verkehrsberuhigten“ Südtirolerstrasse zu sprechen scheint ebenfalls sehr fragwürdig, da in Zukunft viel mehr öffentliche Busse durch diese Strasse fahren werden.

Es soll hier auch noch angemerkt werden, dass laut Zeitplan vorgesehen ist, die Abbrucharbeiten des Hotel Alpi und des Busbahnhofes im Dezember 2018 zu beginnen: wird heuer kein Weihnachtsmarkt in Bozen abgehalten?

9 – Zusatzkosten zu Lasten der Bevölkerung:

Im Rahmen einer UVP müssen auch Belastungen finanzieller Natur beachtet werden:

Sämtliche Mehrkosten, welche die UVP verursacht, werden am Ende den Bürgern angelastet, da die Infrastrukturen von der öffentlichen Hand bezahlt werden, auch wenn zurzeit noch behauptet wird, dass alles in den ca. € 30 Mio für die Infrastruktur beinhaltet sind. Kosten, welche die Bauausführenden für Schutzmaßnahmen übernehmen müssen(A015) werden am Ende in höheren Preisen an die Gemeinde verrechnet.

Kostenübersicht gemäss Vereinbarung Gemeinde Bozen – Kaufhaus Bozen

27.712.000 infrastrutture totale: + IVA 10%= 30.483.000.-

8.760.000 accesso al tunnel e piazza Verdi ed altre strade/piazze
2.370.000 nuova stazione autobus
11.636.000 tunnel
 487.000 ponte pedociclabile
 426.000 sottopasso ponte Loreto
 948.000 pavimentazioni ed illuminazione
 84.000 spese fuori PRU (ricerca ordigni)
3.000.000 spese tecniche

In diesem Vertrag ist klar nachzulesen, dass dies nicht stimmt! Es ist leicht für den Investor, in Neu-Positionen, die durch Vorschriften der öffentlichen Verwaltung entstehen (wie z.B. die UVP), diese Zusatzkosten einzufordern:

Bodenproben, Labortests, Abtragen und Entsorgung des kontaminierten Aushubmaterials, Abpumpen und Entsorgen von potentiell verunreinigtem Baustellenwasser, Staubschutzmassnahmen, zusätzliche Bauleiter für Umwelt/Landschaftsschutzkontrolle, Schutzmaßnahmen für Bevölkerung, Bäume und Gebäude....Arbeiten bei archäologischen Funden, Behelfs - Ausfahrten während der Bauarbeiten.

Weiterer fraglicher Aspekt für die Steuerzahler: wie sieht diese PPP am Ende aus: wie läuft die Verrechnung bei einem gemeinsamen Bau und gemeinsamer Betreuung dieser technischen Anlagen (Kühlung/Heizung) für Mehrzweckzentrum und Bauten der Landesregierung ?

Zusatzanmerkung: Es wird bereits über eine Verlagerung der Büros für die Landesverwaltung (heute in der Ex – Handelskammer untergebracht) in das neue Gebäude des Investors nördlich der Handelskammer gesprochen (in der Vereinbarung des PSU noch als Tauschgeschäft vorgesehen). Hier wird wieder mit öffentlichen Mitteln zu Gunsten eines privaten Investors gearbeitet werden.

Die Unterzeichner:

Lab:Bz

Lauben 29
39100 Bozen

Winfried Theil – dig.signiert

Margot Wittig

Melitta Pitschl

Bozen, am 25.Juni 2018