

Pressemitteilung, 11. Februar 2026
(segue in italiano)

Olympia 2026:

Verkehrschaos in Antholz zeigt Grenzen der Autopolitik

Ausgebauter öffentlicher Personennahverkehr hätte Entlastung bringen können – stattdessen Hunderte Millionen für Straßenbau

Das Verkehrschaos am ersten Olympiawochenende in Antholz ist kein bedauerlicher Einzelfall, sondern die vorhersehbare Folge einer Mobilitätspolitik, die weiterhin auf das Auto setzt. Aus Sicht des Heimatpflegeverbandes Südtirol wurde nicht die Belastbarkeit der Besucherinnen und Besucher überschätzt – die nun aufgefordert werden, mehr Zeit für die Anreise einzuplanen –, sondern jene des Verkehrssystems.

Zehntausende Menschen haben am vergangenen Wochenende die Biathlonbewerbe im Antholzer Tal besucht, und viele davon reisten laut Angaben der Organisatoren mit dem eigenen Pkw an. Dass die Zufahrtsstraße unter diesem Druck kollabiert, liegt in der Natur der Sache. Entscheidend ist jedoch, dass es an leistungsfähigen Alternativen fehlte. Auch der öffentliche Verkehr konnte seine entlastende Wirkung nicht entfalten: überfüllte Züge, lange Umstiegszeiten und vor allem im Stau feststeckende Shuttlebusse machten deutlich, dass Bahn und Bus über Jahre hinweg nicht mit der nötigen Konsequenz ausgebaut wurden. „Wenn bei Großereignissen das Auto immer noch Vorrang hat, wurden verkehrspolitisch die falschen Prioritäten gesetzt“, betont Obfrau Claudia Plaikner.

Millionen für Straßen, nicht für die Schiene

Rund **640 Millionen Euro** werden im Zusammenhang mit den Olympischen Spielen in Südtirols Infrastruktur investiert. Ein erheblicher Teil davon fließt in den Straßenausbau: Umfahrungen, zusätzliche Fahrspuren und großdimensionierte Kreisverkehre geben die Richtung vor, Vorzugspuren für den Öffentlichen Busverkehr sucht man dagegen vergeblich. Das Signal ist eindeutig – das Pustertal bleibt auf das Auto zugeschnitten.

Die häufig als olympisches Schlüsselprojekt dargestellte Riggertalschleife wird hingegen **nicht mit Olympiageldern**, sondern über den staatlichen Wiederaufbauplan PNRR finanziert. Sie ist das Ergebnis jahrzehntelanger Forderungen und kein Ausdruck einer nachhaltigen Olympia-Mobilitätspolitik.

Gerade weil die Bahnlinie während der Bauarbeiten monatelang unterbrochen war, hätte sich ein seltenes Zeitfenster eröffnet, um die Pustertaler Strecke zumindest abschnittsweise zweigleisig auszubauen und strukturell zu stärken. Diese Chance wurde nicht genutzt.

„Wer enorme Mittel in den Straßenbau lenkt und die Schiene gleichzeitig auf später verschiebt, setzt verkehrspolitisch das falsche Signal“, so Plaikner. „Eine echte Verkehrswende beginnt auf der Schiene und mit verlässlichen Busanschlüssen – nicht mit immer neuen Kapazitäten für Autos.“

Olympia als verpasste Chance

Für den Heimatpflegeverband steht fest: Die Erfahrungen von Antholz müssen eine verkehrspolitische Kurskorrektur auslösen. Statt weiterhin Straßenkapazitäten auszubauen, braucht es konsequente Investitionen in die Bahn sowie verlässliche, eng abgestimmte Busverbindungen. Nachhaltige Mobilität entsteht nicht dort, wo immer mehr Verkehr aufgenommen wird, sondern dort, wo politische Entscheidungen den Umstieg auf umweltverträgliche Verkehrsträger tatsächlich ermöglichen.

Olimpiadi 2026:

Il caos del traffico ad Anterselva mostra i limiti di una politica orientata all'automobile

Il trasporto pubblico avrebbe potuto alleggerire la situazione – invece centinaia di milioni per le strade

Il caos del traffico registrato durante il primo fine settimana olimpico ad Anterselva non è un episodio isolato, ma la conseguenza prevedibile di una politica della mobilità che continua a privilegiare l'automobile. Secondo l'Heimatpflegeverband Südtirol, non è stata sopravvalutata la capacità di adattamento delle visitatrici e dei visitatori – adesso invitati a prevedere tempi di viaggio più lunghi – bensì quella dell'intero sistema dei trasporti.

Decine di migliaia di persone hanno assistito alle gare di biathlon nella valle di Anterselva lo scorso fine settimana, e molte di loro sono arrivate in auto, secondo gli organizzatori. Che l'unica strada di accesso potesse collassare sotto una simile pressione era del tutto prevedibile. Il vero problema è però la mancanza di alternative efficienti.

Anche il trasporto pubblico non è riuscito a svolgere la sua funzione di alleggerimento: treni sovraffollati, lunghi tempi di interscambio e soprattutto navette bloccate nel traffico dimostrano che ferrovia e autobus non sono stati potenziati con la necessaria coerenza negli ultimi anni.

«Se nei grandi eventi l'automobile continua ad avere la priorità, significa che sono state fatte scelte sbagliate in materia di politica dei trasporti», afferma la presidente Claudia Plaikner.

Miliardi per le strade, non per la ferrovia

Circa 640 milioni di euro vengono investiti in Alto Adige nelle infrastrutture legate ai Giochi olimpici. Una quota rilevante di queste risorse confluisce nell'ampliamento della rete stradale: circonvallazioni, corsie aggiuntive e grandi rotatorie indicano chiaramente la direzione intrapresa, mentre corsie preferenziali per il trasporto pubblico in autobus si cercano invano. Il segnale è inequivocabile: la Val Pusteria resta un territorio modellato sull'automobile.

La cosiddetta circonvallazione ferroviaria della Val di Riga, spesso presentata come progetto chiave in vista delle Olimpiadi, non è finanziata con fondi olimpici, bensì attraverso il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR). Si tratta del risultato di richieste avanzate da decenni, non della prova di una strategia di mobilità olimpica realmente sostenibile.

Proprio perché la linea ferroviaria è rimasta chiusa per mesi a causa dei lavori, si sarebbe aperta una rara finestra temporale per potenziare strutturalmente la tratta della Val Pusteria, ad esempio con tratti a doppio binario. Un'opportunità che non è stata colta.

«Destinare ingenti risorse alla costruzione di strade rimandando ancora una volta gli investimenti nella ferrovia significa lanciare un segnale sbagliato», sottolinea Plaikner. «Una vera svolta nella mobilità inizia dalla rotaia e da collegamenti autobus affidabili – non dalla continua espansione delle infrastrutture per le auto.»

Olimpiadi: un'occasione mancata

Per l'Heimatpflegeverband è chiaro che quanto accaduto ad Anterselva deve portare a una correzione di rotta nella politica dei trasporti. Invece di continuare ad aumentare la capacità stradale, servono investimenti decisi nella ferrovia e collegamenti autobus ben coordinati. Una mobilità sostenibile non nasce dove si cerca di assorbire volumi di traffico sempre maggiori, ma dove le scelte politiche favoriscono concretamente il passaggio a mezzi di trasporto più rispettosi dell'ambiente.