

Nachhaltige Mobilität in Südtirol

Besuch der AGFK in Bozen

Harald Reiterer, Bereichsleiter

Olivia Kieser, Projektleiterin

Green Mobility, STA - Südtiroler Transportstrukturen AG

Bozen, 23. Mai 2023

Ablauf

- Vorstellung Landesmobilitätsplan
- Vorstellung Fahrradmobilitätsplan
- Green Mobility Initiativen
- Diskussion und Austausch

Green Mobility Südtirol

Südtirol – autonome Provinz



- 533.000 Einwohner, eigenes Autonomiestatut
- autonome Regelungen in vielen Bereichen möglich
- Ital. Straßenverkehrskodex als verbindliche Rechtsnorm

Kompetenzen

Comunità comprensoriali nell'Alto Adige *Bezirksgemeinschaften in Südtirol*



Landesmobilitätsplan

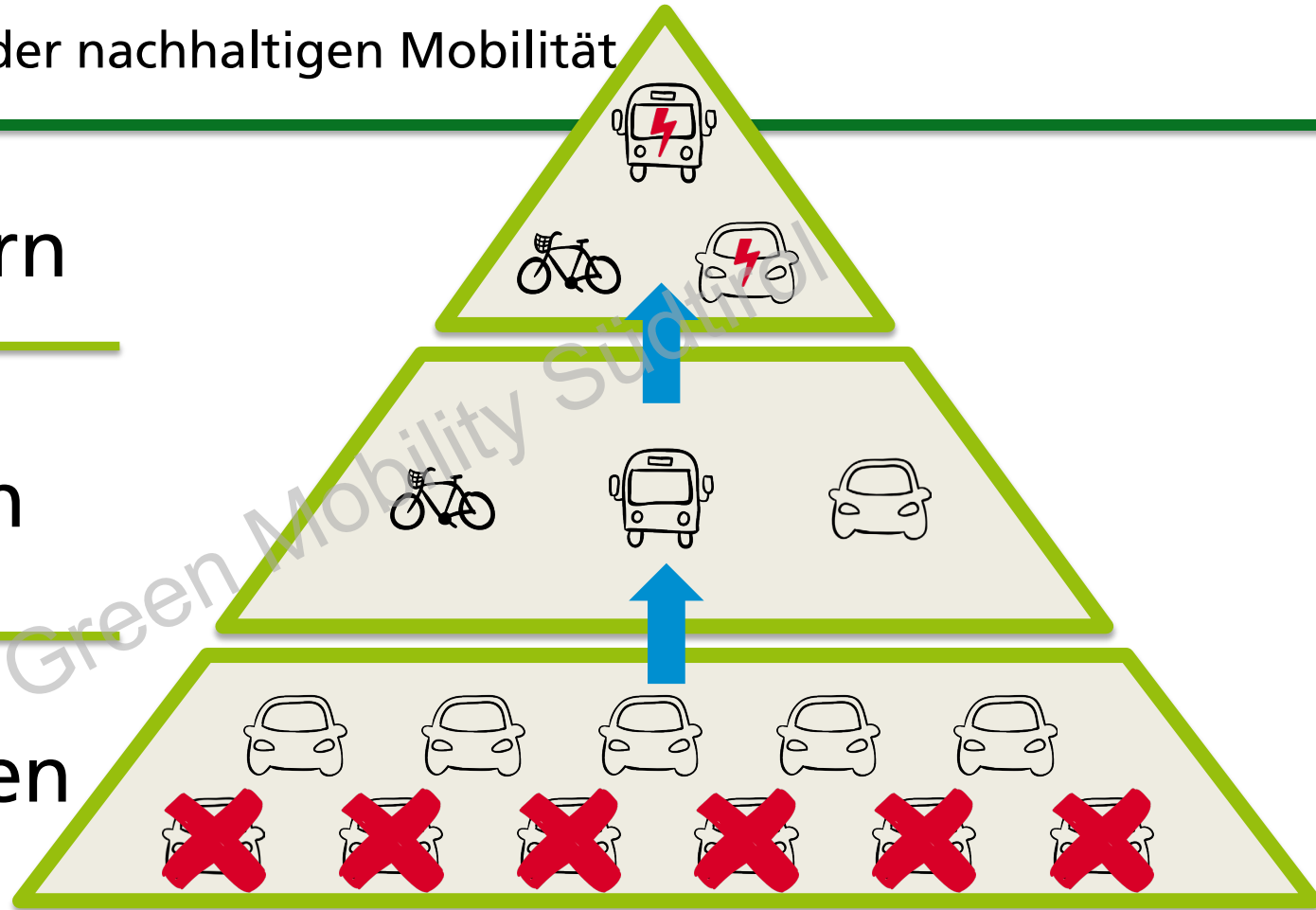
Green Mobility Südtirol

Die Pyramide der nachhaltigen Mobilität

Verbessern

Verlagern

Vermeiden



Von der autogerechten Stadt des 20. Jahrhunderts ...



... zur fahrradfreundlichen Stadt des 21. Jahrhunderts



- E-Bikes
- Cargo-Bikes
- Falträder
- Bike-Sharing
- Radtourismus
- Radkultur

Verkehr nervt Südtiroler am meisten

UMWELTPROBLEME: 40 Prozent der Südtiroler sehen im Klimawandel die größte Gefahr für Umwelt – 43 Prozent der Alt-Batterien im Restmüll

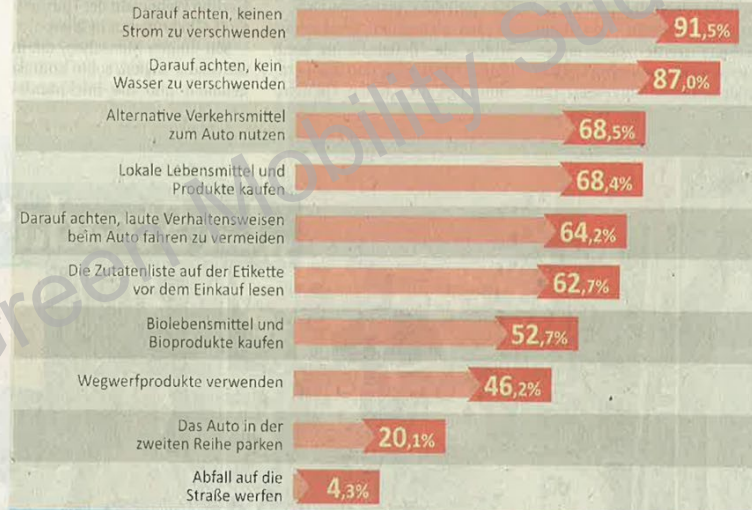
BOZEN. Der Straßenverkehr wird von den Südtirolern als belastendstes Umweltproblem wahrgenommen – von den Städtlern und von der Dorfbevölkerung gleichermaßen. Das geht aus einer Erhebung des Landesstatistikinstituts ASTAT hervor. 29,5 Prozent der Südtiroler sehen darin die Umweltbelastung Nummer 1. Auf Platz zwei der Umweltsünden wählen die Südtiroler laut ASTAT die Luftverschmutzung.

Immerhin ein knappes Viertel der Südtiroler – 23,6 Prozent – fühlen darin einen umwelttechnischen Knackpunkt. Allerdings gibt es in dieser Problemwahrnehmung ein Stadt-Land-Gefälle. Die Luftverschmutzung bereitet 27,5 Prozent der städtischen Bevölkerung Kopfzerbrechen, auf dem Land sind es nur 20,7 Prozent.

Als Umweltproblem Nummer drei wird von den Südtiroler der Lärm wahrgenommen – und zwar von Städtlern und Landbevölkerung gleichermaßen. Wobei sich die Stadtbevölkerung mehr über dreckige Straßen ärgert, als jene in den Dörfern. Dort hingegen wird der Gestank der Abgase störender empfunden

Wie oft kommt es vor,...

...,dass Sie eine der folgenden Verhaltensweisen anwenden?



Dolomiten -Infografik: M. Lemanski

Quelle: ASTAT

den als in den Städten.

Und wovon geht das größte Risiko für unsere Umwelt aus? Auf diese ASTAT-Frage gaben 40,1 Prozent der Südtiroler die

Antwort „Klimawandel“. Dicht gefolgt auf Rang zwei liegt erneut die Luftverschmutzung. 39,1 Prozent der abgefragten Haushalte sind darüber besorgt.

Erst dahinter folgt das Umweltrisiko Nummer drei und zwar die Verschmutzung der Flüsse, Meere und Seen.

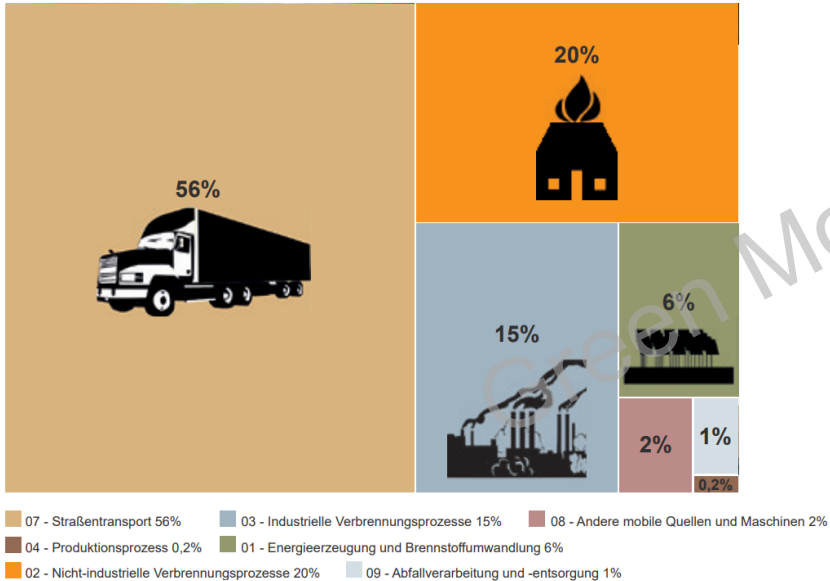
Interessant sind die Gegen-

maßnahmen der Südtiroler bzw. deren Verhaltensweisen zum Schutz der Umwelt. Stattdie 91,5 Prozent gaben laut ASTAT an, dass sie darauf achten würden, keinen Strom zu verschwenden. Weitere 87 Prozent gehen achtsam mit dem Trinkwasser um und gar 95,7 Prozent achten darauf, längs der Straßen nichts wegzuworfen. Im Umkehrschluss heißt dies laut ASTAT, dass immer noch 4,3 Prozent Müll achtlos auf der Straße fallen lassen. Mehr als zwei Drittel der Südtiroler kaufen lokale Produkte ein, um Umwegverkehr und dessen negative Folgen zu vermeiden.

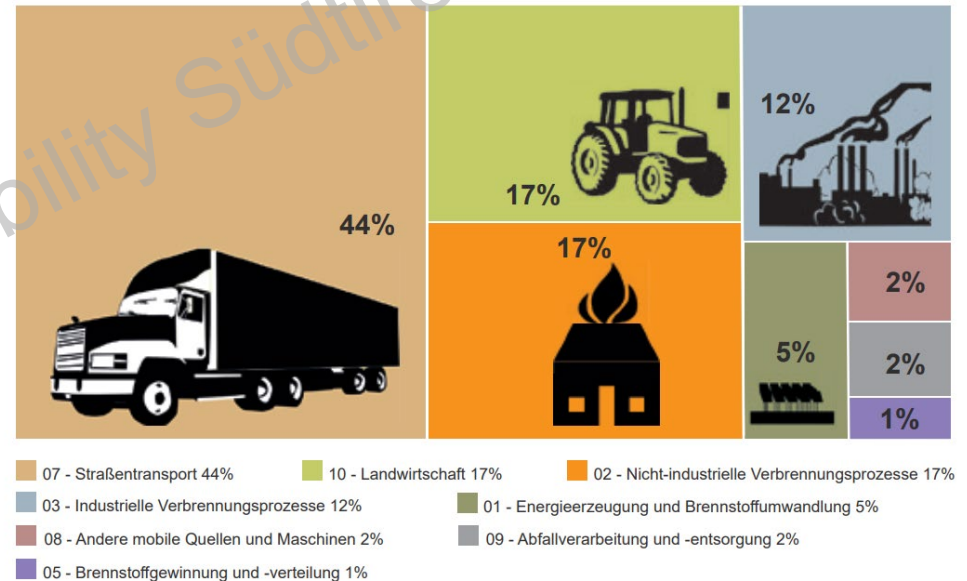
Da ein knappes Drittel der Südtiroler die Müllberge als besorgniserregendes Phänomen wahrnehmen, fragte das ASTAT ab, was sie dagegen tun. Über 80 Prozent gaben an, Papier und Glas getrennt zu sammeln. Über 70 Prozent sammeln Biomüll und Plastikbehälter getrennt. Bei den Aluminiumdosen landen immer noch mehr als 20 Prozent im Müll. Besonders bedenklich ist, dass 43,1 Prozent der Altbatterien und 47 Prozent der alten Medikamente im Restmüll landen.

... und ist der größte CO₂-Emittent in Südtirol

CO₂ Emissionen



CO₂ - Äquivalente



Ziel: Südtirol bis 2040 klimaneutral



KLIMAPLAN SÜDTIROL 2040



AUTONOME
PROVINZ
BOZEN
SÜDTIROL



PROVINCIA
AUTONOMA
DI BOLZANO
ALTO ADIGE

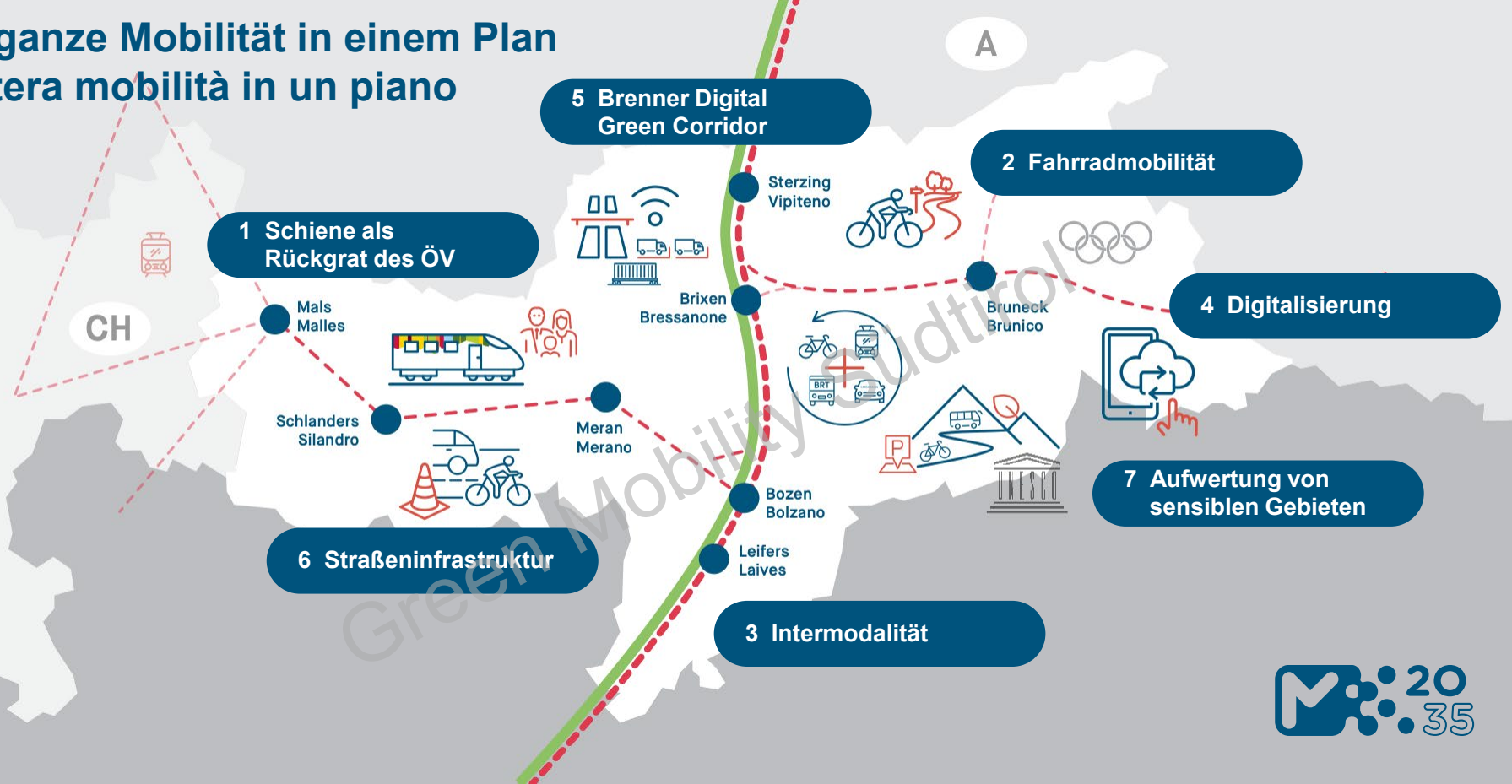
PROVINZIA AUTONOMA DE BULSAN
SÜDTIROL



#SüdtirolPlan - #AltoadigePlan

Unser Fahrplan für die Mobilität von Morgen – Il nostro piano per la mobilità di domani

Die ganze Mobilität in einem Plan L'intera mobilità in un piano



Die generellen und spezifischen Ziele des Südtiroler Klimaplanes 2040



GENERELL ZIELE

Reduktion CO₂-Emissionen

-55% innerhalb **2030**

-70% innerhalb **2037**

Klimaneutralität innerhalb **2040**

Anteil erneuerbarer Energien im Transport

75% innerhalb **2030**

85% innerhalb **2037**

100% innerhalb **2040**

AUTONOME PROVINZ BOZEN - SÜDTIROL



PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO - ALTO ADIGE

PROVINCIA AUTONOMA DE BULSAN - SÜDTIROL

SPEZIFISCHE ZIELE im TRANSPORTSEKTOR

Aktionsfeld "Schwerverkehr und Warentransport"

Reduktion Emissionen Treibhausgase

-35% verschmutzende Fahrstrecken innerhalb **2030**

-100% verschmutzende Fahrstrecken innerhalb **2037**

Aktionsfeld "Personentransport"

Öffentlicher Personennahverkehr

+70% gefahrene Personenkilometer innerhalb **2030**

+100% gefahrene Personenkilometer innerhalb **2037**

Motorisierter Individualverkehr

-40% Fahrten (Fahrzeugkilometer)

50% Anteil Null-Emissionsfahrzeuge an Neuzulassungen **2030**

100% Anteil Null-Emissionsfahrzeuge an Neuzulassungen innerhalb **2035**

25% der Touristen reisen mit der Bahn an: **2032**

35% der Touristen reisen mit der Bahn an: **2037**









Landesgesetz 9/18 „Raum und Landschaft“ - Paradigmenwechsel Legge provinciale 9/18 «Territorio e paesaggio» – Un cambio di paradigma

Art. 1 Gegenstand

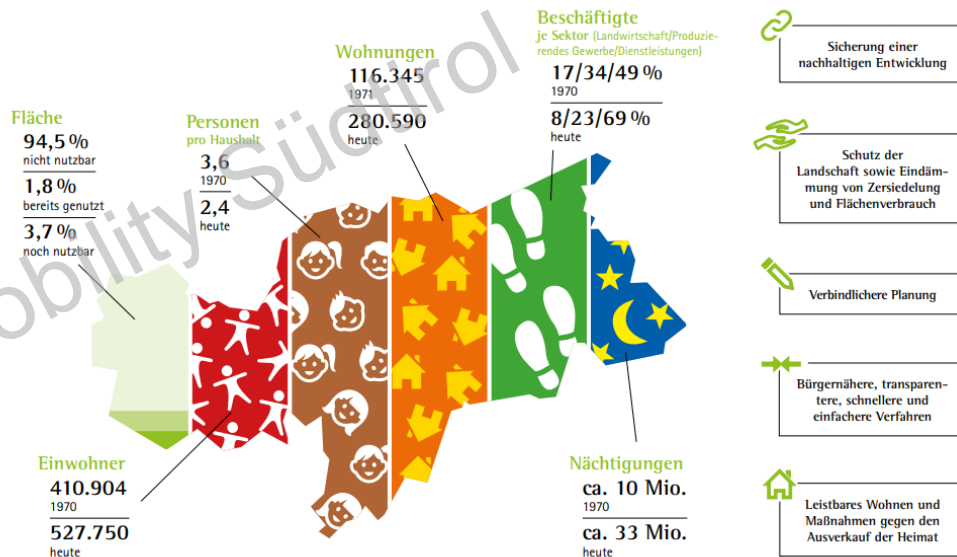
Dieses Gesetz regelt den Schutz und die Aufwertung der Landschaft, die Raumentwicklung und die Einschränkung des Bodenverbrauches

- Nachhaltige gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung
- Eindämmung von Bodenverbrauch und Zersiedelung

Art. 1 Oggetto

La presente legge disciplina la tutela e la valorizzazione del paesaggio, il governo del territorio e il contenimento del consumo del suolo.

- Sviluppo sociale ed economico sostenibile
- Limitare l'uso del suolo e l'espansione urbana



Gemeindeentwicklungsprogramm

Gemeindeentwicklungsprogramm

Strategisches Planungsinstrument für eine nachhaltige Entwicklung unter Einbezug der Bevölkerung



Gestalte Zukunft mit

Gemeindeentwicklungsprogramm:
Gemeinsam die Lebensqualität in
unseren Gemeinden verbessern.

SEI DABEI

Progettiamo insieme il futuro

Programma di sviluppo comunale: per
migliorare la qualità di vita nei nostri
comuni.

PARTECIPA

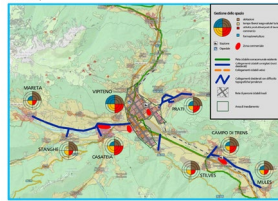
Programma di sviluppo comunale

Strumento di pianificazione strategica per uno sviluppo sostenibile con il coinvolgimento della popolazione

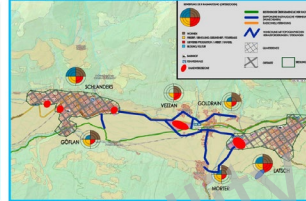
Radmobilitätsplan ist in Landesmobilitätsplan eingeflossen



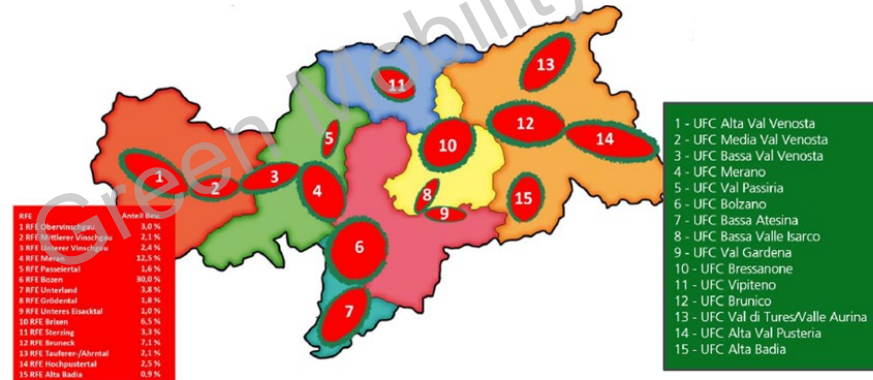
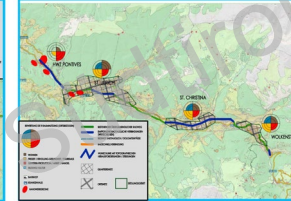
UFC-11 Vipiteno, Vipiteno, Campo di Trens, Prati-Val di Vizze e Racines (entrambe fondovalle)



UFC-2 Val Venosta centrale: Silandro, Laces



UFC-9 Val Gardena: Ortisei, S. Cristina, Selva



Fahrradmobilitätsplan



Fahrradmobilitätsplan

Green Mobility Südtirol

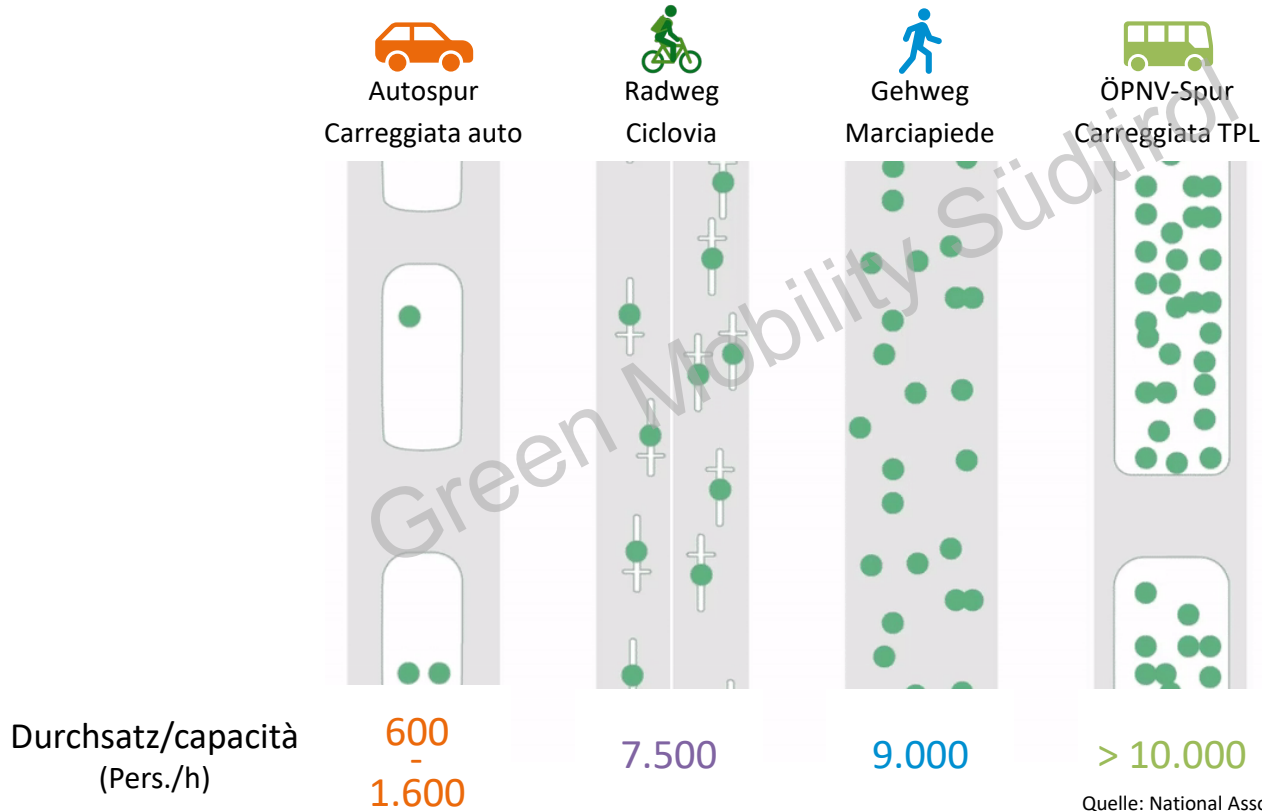


Südtirol tritt in die Pedale L'Alto Adige salta in sella

Der erste landesweite
Fahrradmobilitätsplan
Primo piano provinciale della
mobilità ciclistica
2022 - 2030

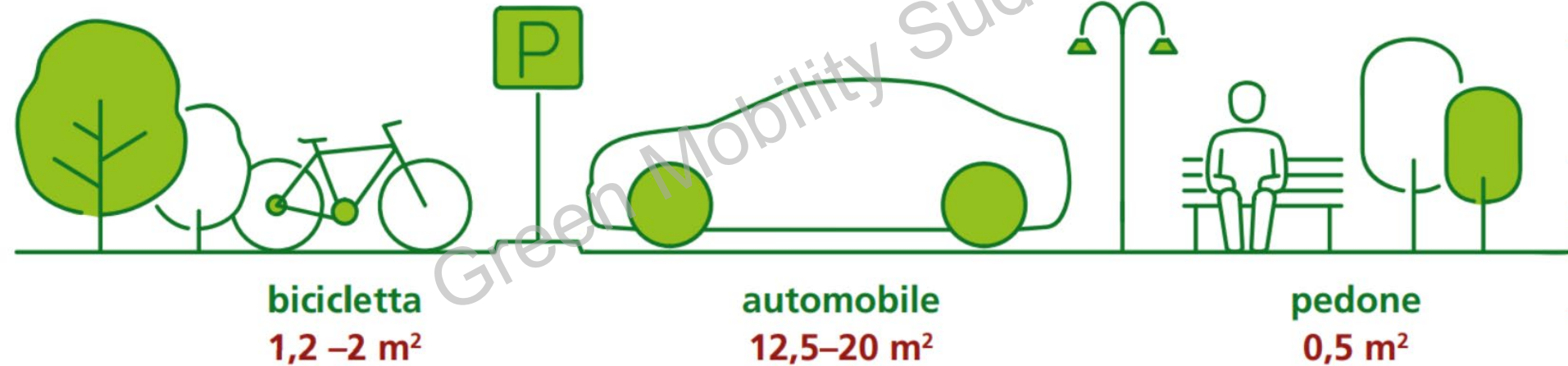
Das Fahrrad ist effizienter als das Auto

La bici è più efficiente della macchina

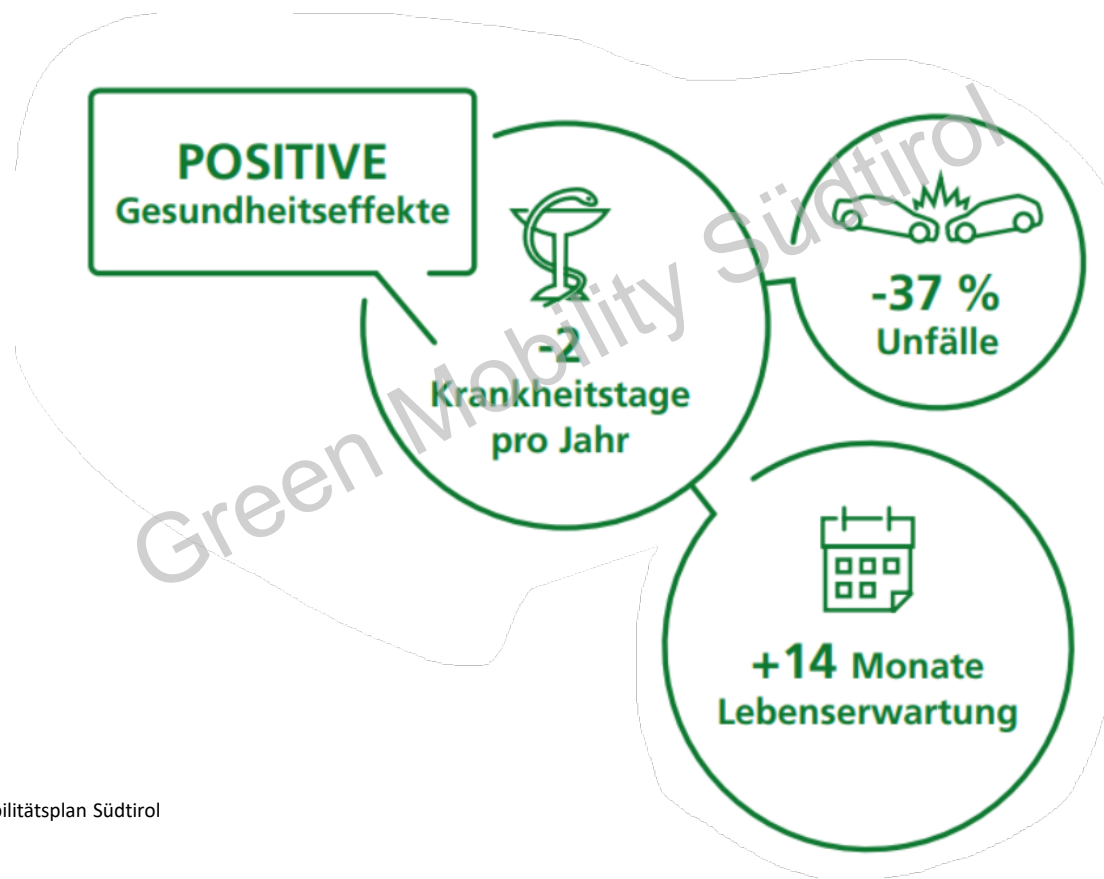


1 posto macchina = 10 posti per biciclette

Anche auto ferme hanno bisogno di molto più spazio



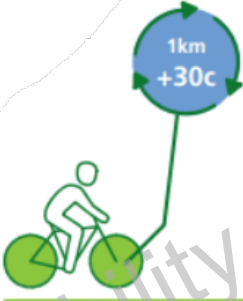
Warum Radfahren? Gesund und sicher



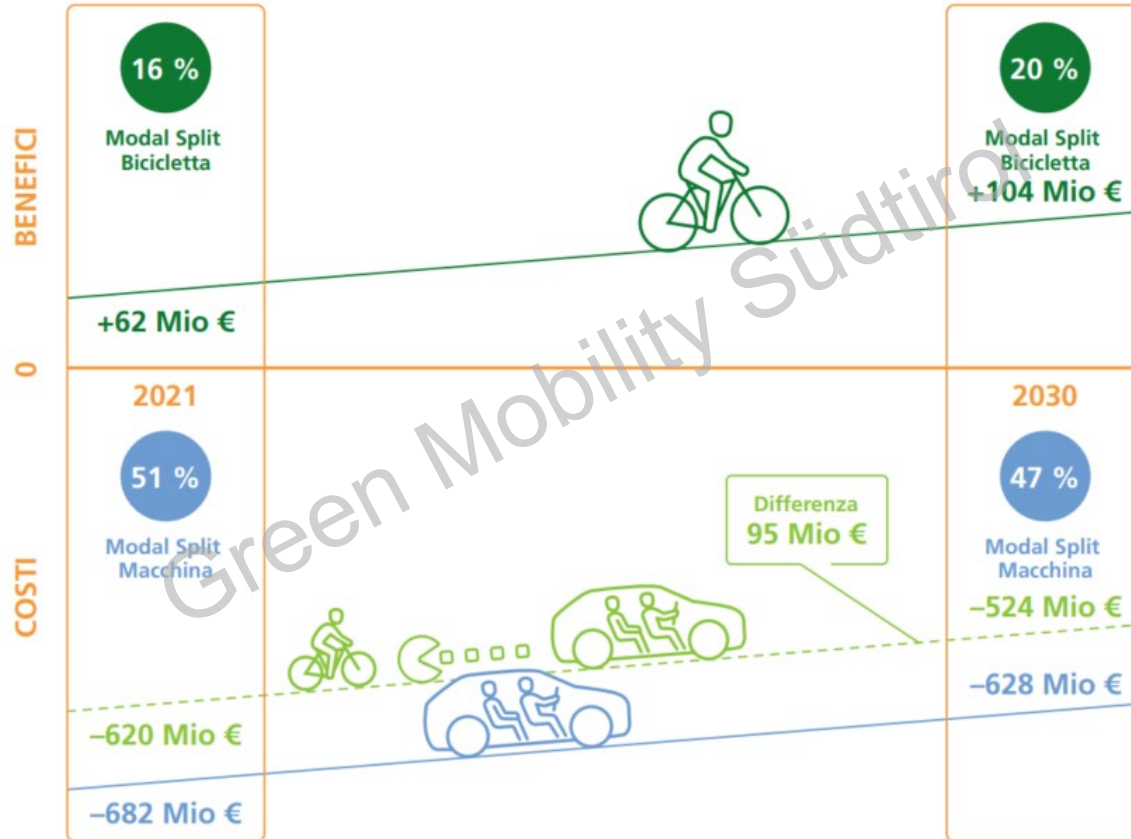
Warum Radfahren: ökonomische Vorteile

**57
Cent**

Sozio-ökonomischer Wert von 1 km
Radfahren statt Autofahren



Costi/benefici per la società nel suo complesso attraverso l'uso annuale dei mezzi di trasporto



Klimawandel: Verkehr = 56 % der Gesamtemissionen

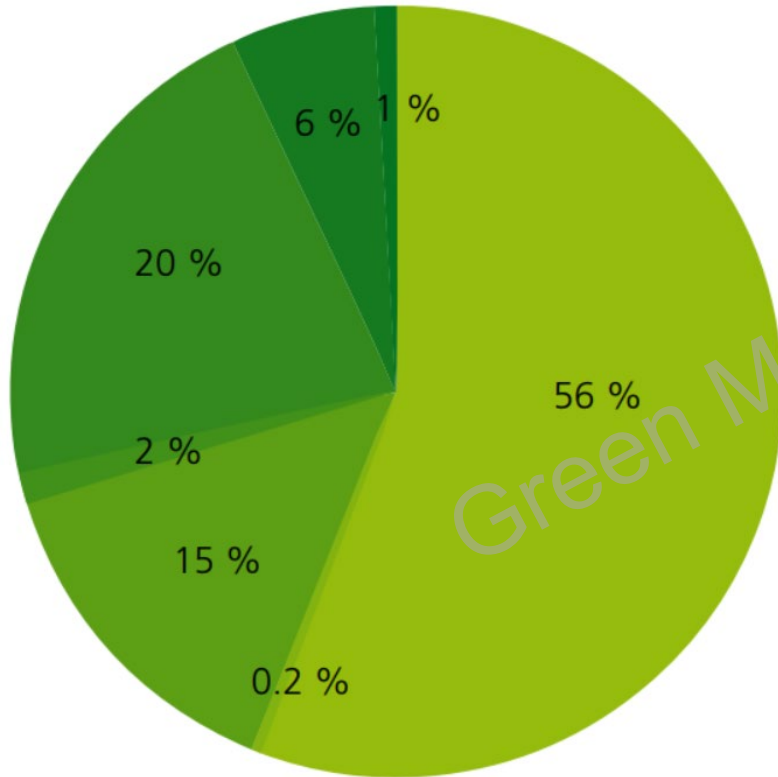
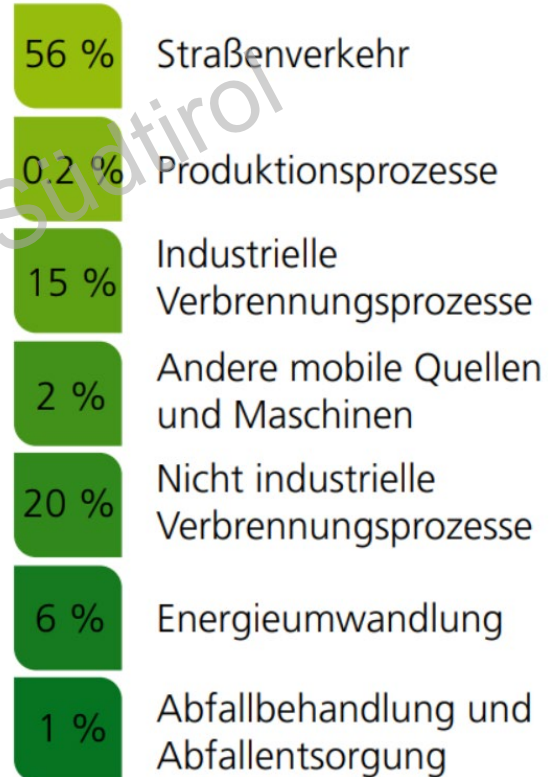
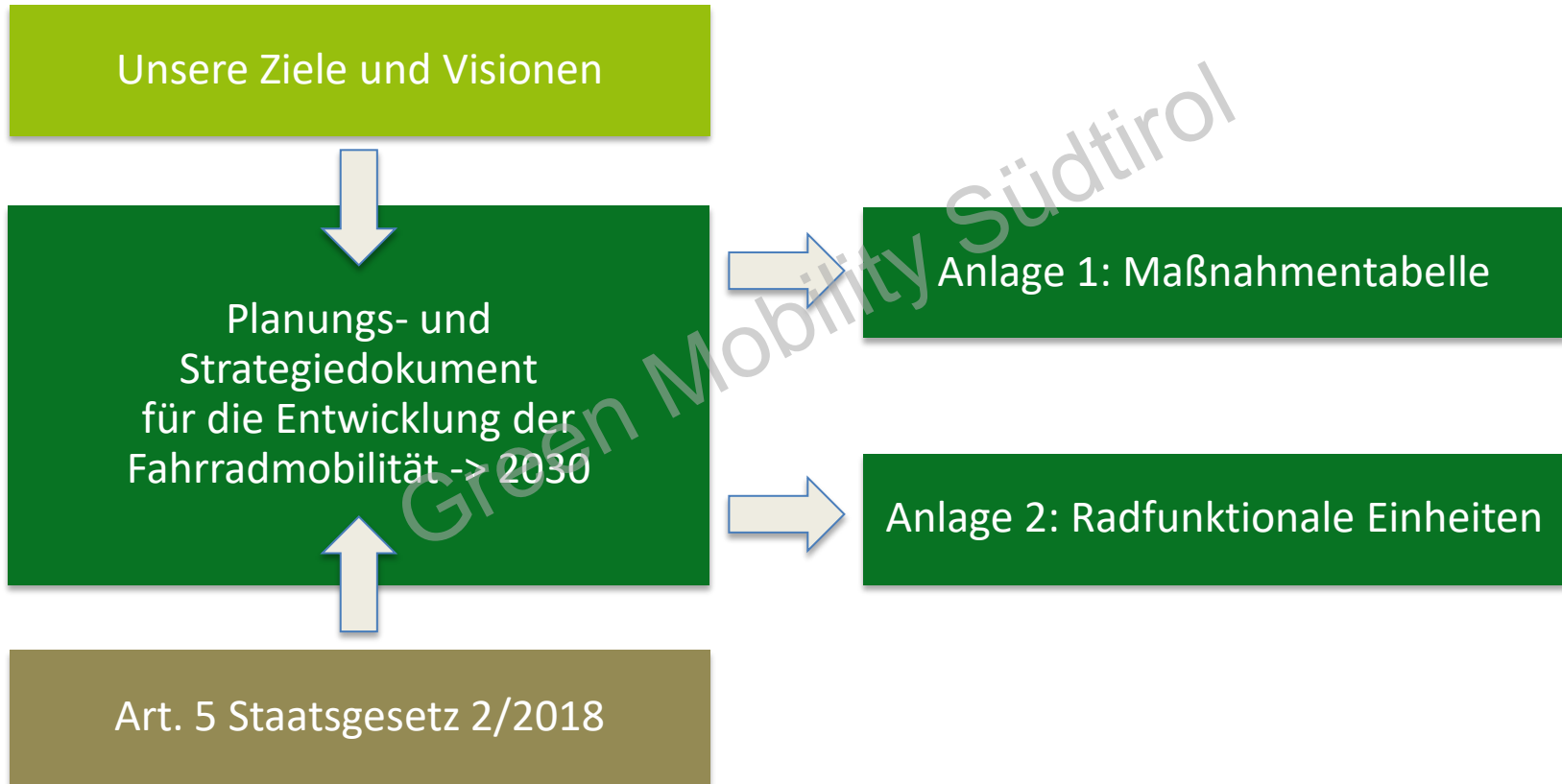


Abbildung 9 Quelle: Emissionskataster 2019 Südtirol



Fahrradmobilitätsplan (FMP): Strategie- und Planungsdokument



Ziele

Green Mobility Südtirol

Unsere Leitziele

In Südtirol werden 2030
20% der Wege mit dem Fahrrad
zurückgelegt

Die Radkultur in Südtirol wird
etabliert und gestärkt

Ziel Modal Split 20 %

2012
Apollis

Anzahl
der Wege:
146 pro
Person/Jahr

11%



526 Tsd.
km/Tag

Durchschnittliche
Wegelänge: 3,0 km

2021
ASTAT

Anzahl
der Wege:
168 pro
Person/Jahr



584 Tsd.
km/Tag

Durchschnittliche
Wegelänge: 3,0 km

2030

Anzahl
der Wege:
198 pro
Person/Jahr

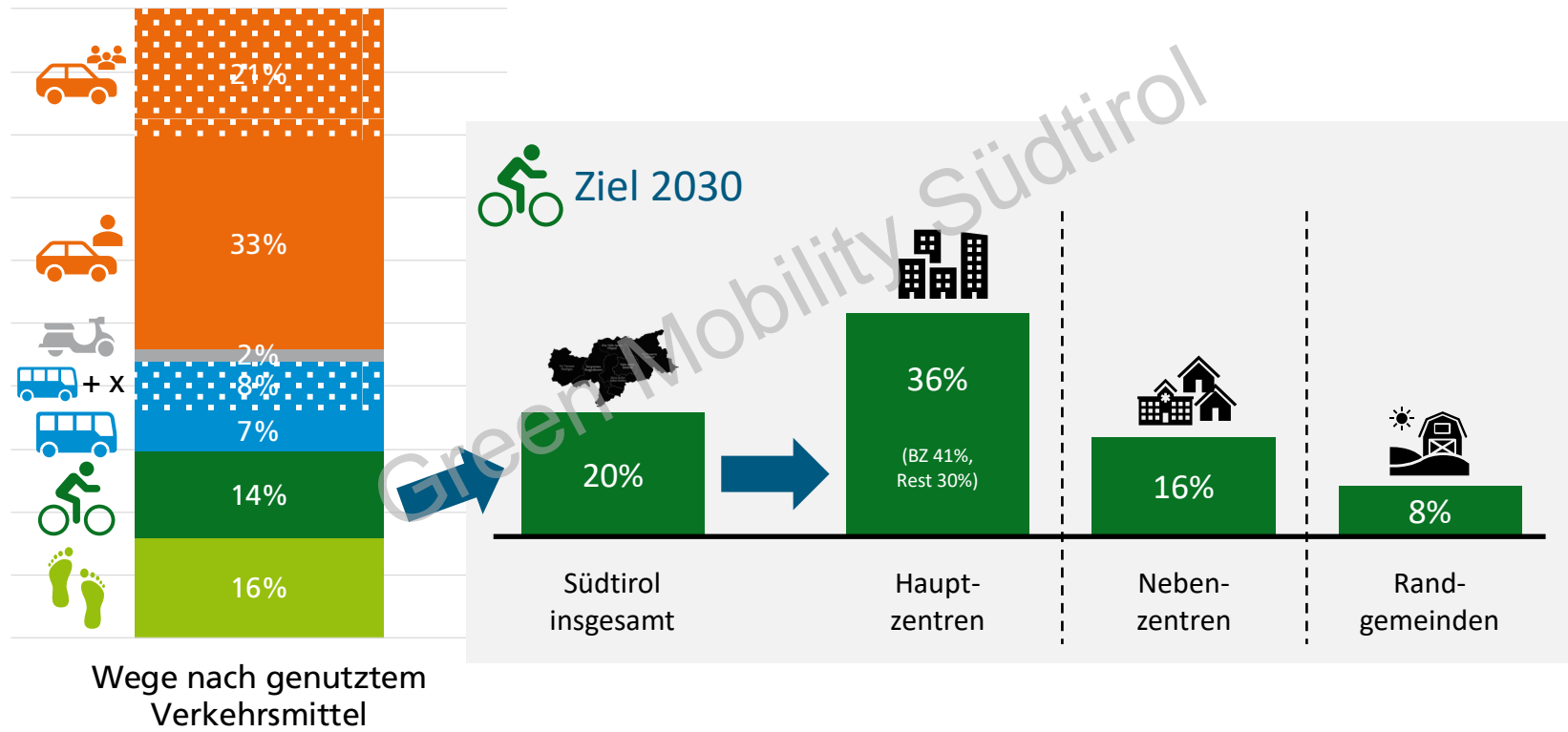
20%



919 Tsd.
km/Tag

Durchschnittliche
Wegelänge: 4,0 km

Derzeit werden 14% aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt.
 Bis 2030 soll dieser Wert auf 20% steigen.



Der Weg dahin:
wie kommen wir auf
20% Radverkehrsanteil?

Leitziele -> Handlungsfelder -> Maßnahmen

A. Information

B. Motivation

C. Kooperation

D. Partizipation

E. Infrastruktur



MASSNAHME	5 Handlungsfelder											
	Ausreichend Geldmittel bereitstellen					INFORMATION			MOTIVATION			
	erf. (1)	erf. (2)	erf. (3)	erf. (4)	erf. (5)	erf. (1)	erf. (2)	erf. (3)	erf. (1)	erf. (2)	erf. (3)	
<p>Info für zusätzliche Maßnahmenerschläßung gibt es ganz unten in ab Zeile 100</p>												
<p>"Infrastruktur" (Fahrbahn, Abstellanlagen, Sicherheit, Erweiterte Infrastr.</p> <p>Radstellkonzept Qualität Radstellplätze für Landeshauptstadt Unter Berücksichtigung des STA-Planungsprozesses des Fahrradparkens wird ein Radstellkonzept erstellt und phasenweise umgesetzt, das modular zu neuen Installationsformen aller Kapazitätsgrößen und Radtypologien vorsieht, inklusive Beschreibungen, Basisanforderung und Gebrauchsempfehlungen, Beschilderung etc.</p> <p>Anzahl der Vorderstahler erhöhen und ausleuchten Vorderstahler (Räder) für unversch. da nur das Vorderrad an die Anlage angepasst werden kann, sie sind für Fahrer mit dunklen Reifen auch häufig unbrauchbar und es passiert leicht, dass die Felgen kaputt sind. RFE-Gemeinden soll Anzahl und Standort der Vorderstahler erhöhen werden, welche sich auf öffentlichen Grund befinden. Gemäß einer Prioritätenliste (insbesondere was die zu erwartende Parkdauer beim und das Sicherheitsrisiko des Standortes), werden die Vorderstahler nach Möglichkeit durch Bugel- oder Fahrradständer ersetzt.</p> <p>Fahradparkplätze für Spezialfahrer Fahrradparken muss kontinuierlich an die neuen Begebenheiten angepasst werden. Cargo-Bikes sind im Aufschwung begriffen. Spezialfahrer insbesondere Lastenfahrer (Cargo Bikes) und Räder mit Anhängern können auf kurzen Strecken ein Auto besser ersetzen, als ein normales Fahrrad. RFE-Gemeinden sind dazu angehalten, die Möglichkeit fürs Fahrradparken dieser Fahrer (auch Handbikes für Menschen mit Behinderung sind hier dabei) zu erhöhen und insbesondere bei Geschäften, Einkaufszentren und Kindereinrichtungen zu fördern.</p> <p>Intermodalen Knotenpunkte mit Fahrradboxen ausstatten Es werden mindestens 4 Bahnhalte mit Einzel- und/oder Sammelboxen ausgestattet. Neben frei zugänglichen Stellplätzen werden Einzel- und Sammelboxen mit Schließsystem und Buchung über Südrolf Pass erstellt. Die Nutzerzahlen werden kontinuierlich analysiert und Preisgestaltung und Angebot dementsprechend angepasst.</p> <p>Behördenübergabe: Qualität, Anzahl, Nutzung und Auslastung der Abstellanlagen, sowie die Standorte und Anzahl von Wildparken, soll regelmäßig erhoben werden. Diesertes ist fahrradspezifische Ausstattung (Fahrradrampen, Überdachung bei Stellplätzen, etc.) zu erheben.</p> <p>Dienstoffahrer: Angestellte erhalten Fahrräder vom Arbeitgeber Anschaffung von Dienstfahrzeugen mit oder ohne Treibstoffunterstützung für Fahrten während des Arbeitstages (Dienstfahrten oder auch private Fahrten).</p> <p>Kaufbeitrag für Fahrräder seitens Arbeitgeber Um die Motivation fürs Fahrradpendeln zu fördern, kann ein Kaufbeitrag gegeben werden, wenn ein Mitarbeiter ein Fahrrad fürs Pendeln kaufen möchte.</p> <p>Leihfahrräder für Pendler und Bürger Diverse Gemeinden (z.B. Espen, Briken, Vahrn, Meien, ...) und Arbeitgeber haben in erfolgreichen Projekten ihren BürgerInnen bzw. MitarbeiterInnen E-Bikes oder klassische Fahrräder - eventuell gegen einen Unkostenbeitrag - zur Verfügung gestellt. Die Räder können neben den Pendelfahrten auch privat genutzt und mit nach Hause genommen werden kann. Falls möglich, sollte der Arbeitnehmer den Radtypus gemäß seinen eigenen Bedürfnissen selbst auswählen können. Bei Ausschaden kann das Fahrrad vom Mitarbeiter bzw. Bürger erworben werden. Bei der Zuweisung von E-Bikes können Kriterien wie z.B. zu besitzigende Höhenunterschiede, Alter oder Gesundheitszustand sinnvoll für eine Reihung bei der Zuteilung sein.</p> <p>Radfunktionale Einheiten (RFE) als Planungsgrundlage einführen Im Rahmen dieses Plans wurden 15 RFEs identifiziert (s. Anlage 2) und eine grobe Radpotenzialanalyse vorgenommen. Die definierten Wunschnischen sollen bei der Infrastrukturplanung und den Gemeindeförderungsplänen in diesen Gebieten berücksichtigt werden und Qualität und Zahlverkehr verteil</p>												

Maßnahmen: sichere Infrastruktur



Intermodale Knotenpunkte: Radlboxen

- Einzel- oder Sammelboxen
- Schließsystem
- Reservierung mit SüdtirolPass

Maßnahmen: die Unternehmen unterstützen



Cargo bike:

- Möglichkeiten zum Testen von Cargobikes für Unternehmen und Organisationen anbieten

Über 100 weitere Maßnahmen: kurzfristig, mittelfristig, langfristig

- Fahrradprojekte in Kindergärten (Mobilitätskoffer)
- Sensibilisierungskampagne für mehr Sicherheit am Fahrrad
- Involvierung der Ordnungskräfte und Gemeindetechniker/-innen in die Förderung der Fahrradmobilität
- Anpassung der Unfallstatistik, Kategorisierung von Radunfällen
- Infoportal: für Interessierte und Gemeinden ist ein landesweites Informationsportal einzurichten.
- Radzählstationen: Standortkonzept für ganz Südtirol und zentrale Zusammenführung der Daten
- Möglichkeiten zur Mischnutzung von landwirtschaftlichen Wegen für den Radverkehr prüfen
- ...

Maßnahmentabelle

- [https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.greenmobility.bz.it%2Ffileadmin%2Fuser_upload%2FProjekte%2FRadmobilitaet%2F220527_Anlage_1_-_Massnahmentabelle_Fahrradmobilieatsplan_Suedtirol.xlsx&wdOrigin=BR
OWSELINK](https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.greenmobility.bz.it%2Ffileadmin%2Fuser_upload%2FProjekte%2FRadmobilitaet%2F220527_Anlage_1_-_Massnahmentabelle_Fahrradmobilieatsplan_Suedtirol.xlsx&wdOrigin=BR
OWSELINK)

Green Mobility Südtirol

Aufbau Fahrradplan

GreenMobility Südtirol

1. Warum Fahrradfahren? (Vision)
 2. Zielsystem & Monitoring
 3. Der Weg zum Radmobilitätsplan
 4. Kommunikation, Radkultur und Beteiligung
 5. Infrastruktur und Intermodalität
 6. Organisation & Finanzierung
 7. Richtlinien und Gesetze
 8. Maßnahmentabelle
 9. Radfunktionale Einheiten (RFE)
1. Perché andare in bicicletta?
 2. Visione e obiettivi
 3. La strada verso il piano della mobilità ciclistica
 4. Comunicazione, cultura della bicicletta e partecipazione
 5. Infrastruttura e intermodalità
 6. Organizzazione & finanziamenti
 7. Linee guida, leggi e verifiche
 8. Tabella delle misure
 9. Le unità funzionali ciclistiche (UFC)

Kommunikation: Fahrradfahren als neue Begehrlichkeit

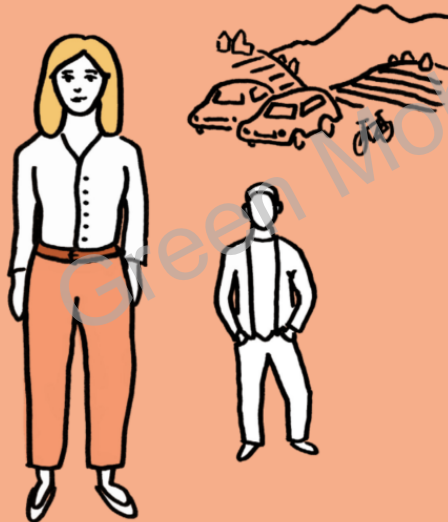
KOMMUNIKATION



5 Personas: interessierte Nichtnutzer

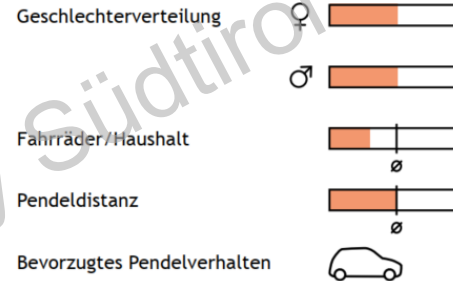
„Interested but concerned“

„Ein E-Bike wäre schon interessant, dann fahre ich nach Corona vielleicht öfter mit dem Rad“



Ø = Durchschnitt

Interessierte Nicht-Nutzer/innen



Miriam

29 Jahre, Bankangestellte, Riffian

Die deutschsprachige Miriam hat nach ihrer Ausbildung eine Stelle in Meran gefunden und pendelt täglich mit dem Auto von Riffian, wo sie zusammen ihrem Partner lebt, zur Arbeit.

Mit dem Rad fährt sie eher selten, mal zu einer Verabredung mit Freunden oder für kleinere Erledigungen im Ort, aber dabei fühlt sie sich im Straßenverkehr meist unsicher.

Nichtsdestotrotz könnte sie sich vorstellen, nach Corona mit einem E-Bike zur Arbeit zu fahren. Ein normales Fahrrad käme nicht infrage, da ihr Strecke dafür zu weit und bei Wind und Wetter zu unangenehm wäre.

Fahrzeuge im Haushalt: 1 Rad, 2 Autos

Pendeldistanz: 8 km

Top 3 Gründe gegen Pendeln mit dem Rad: Wetter, Entfernung, körperliche Anstrengung

Radkultur beginnt bei den Kindern: Radkompetenz



Radkompetenz als Ziel, Maßnahmen

- Errichtung von Radmotorikparks
- Schulprojekte, Mobilitätskoffer
- Kurse:
 - Organisation und Durchführung von Sicherheitstrainings für Jugendliche
 - Organisation und Durchführung von (E-Bike) Kursen für SeniorInnen
 - Organisation und Durchführung von Radfahrkursen für erwachsene Anfängerinnen (mit Schwerpunkt auf Migrantinnen)
 - Selbsthilfe Reparaturwerkstätten

Kommunikation:

Was ist zu erwarten?

- Umsetzung von Radkompetenzkursen
- Einführung einer Seite auf der Homepage der Gemeinden zum Thema Radverkehr
- Infoportal: Für Interessierte und Gemeinden ist ein landesweites Informationsportal einzurichten
- Plattform für Nutzerrückmeldungen (Lob und Kritik bzw. Verbesserungsvorschläge) auf Landesebene

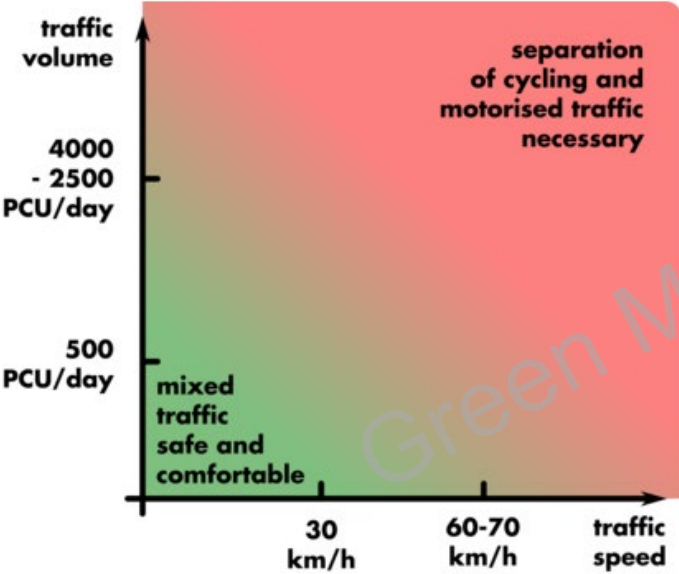
Green Mobility Südtirol

Radfahrpotenzial erhoben, Wunschverbindungen definiert

INFRASTRUKTUR

A photograph of a city street with cyclists and parked cars. A man in a red shirt is riding a bicycle towards the camera, while a woman in a floral shirt is riding away with a yellow cargo bike. The street is lined with trees and parked cars. The word 'INFRASTRUKTUR' is overlaid in a light blue box on the left side of the image.

Planungsempfehlungen: sinnvoll trennen, sinnvoll mischen

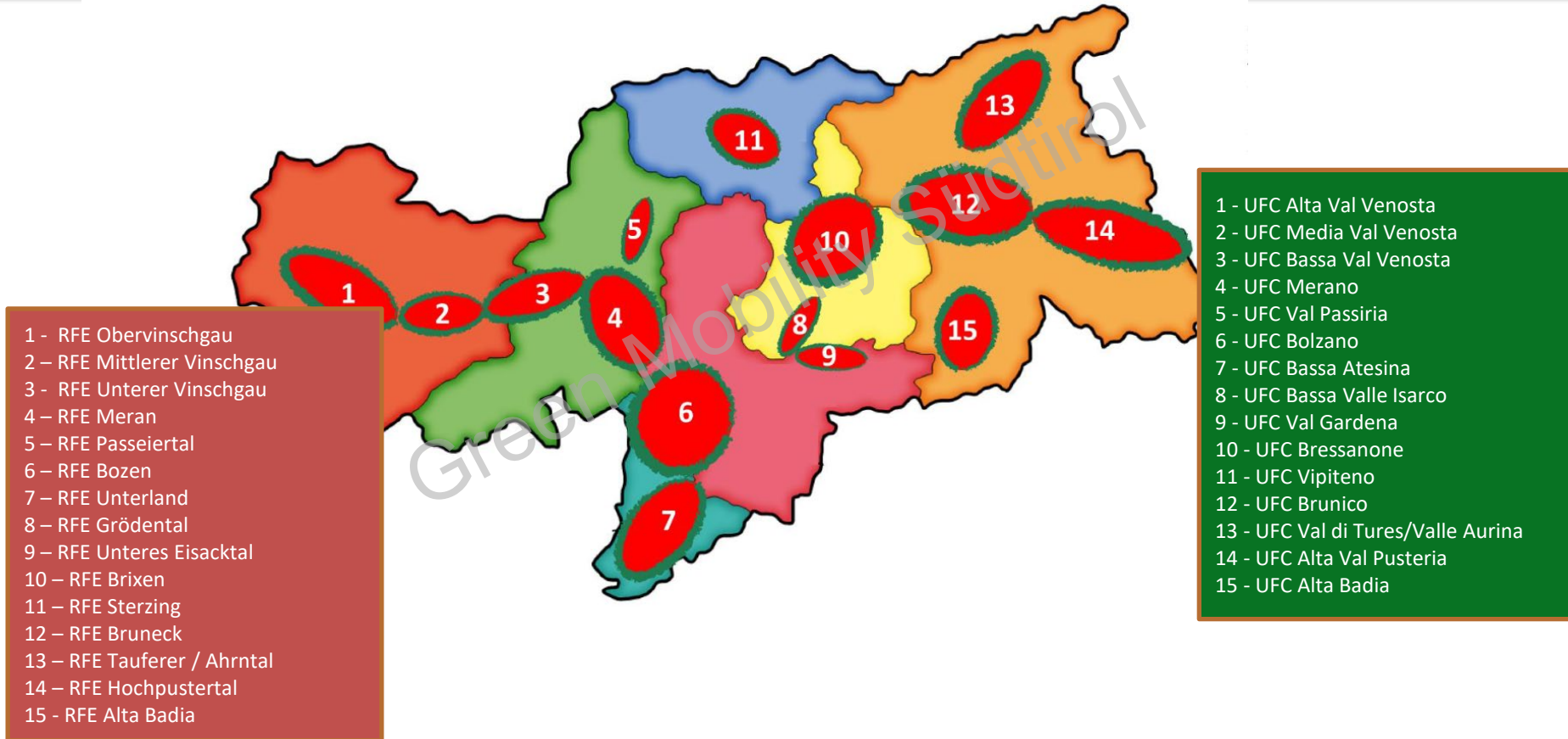


Ermittlung von Radgunstlagen in Südtirol

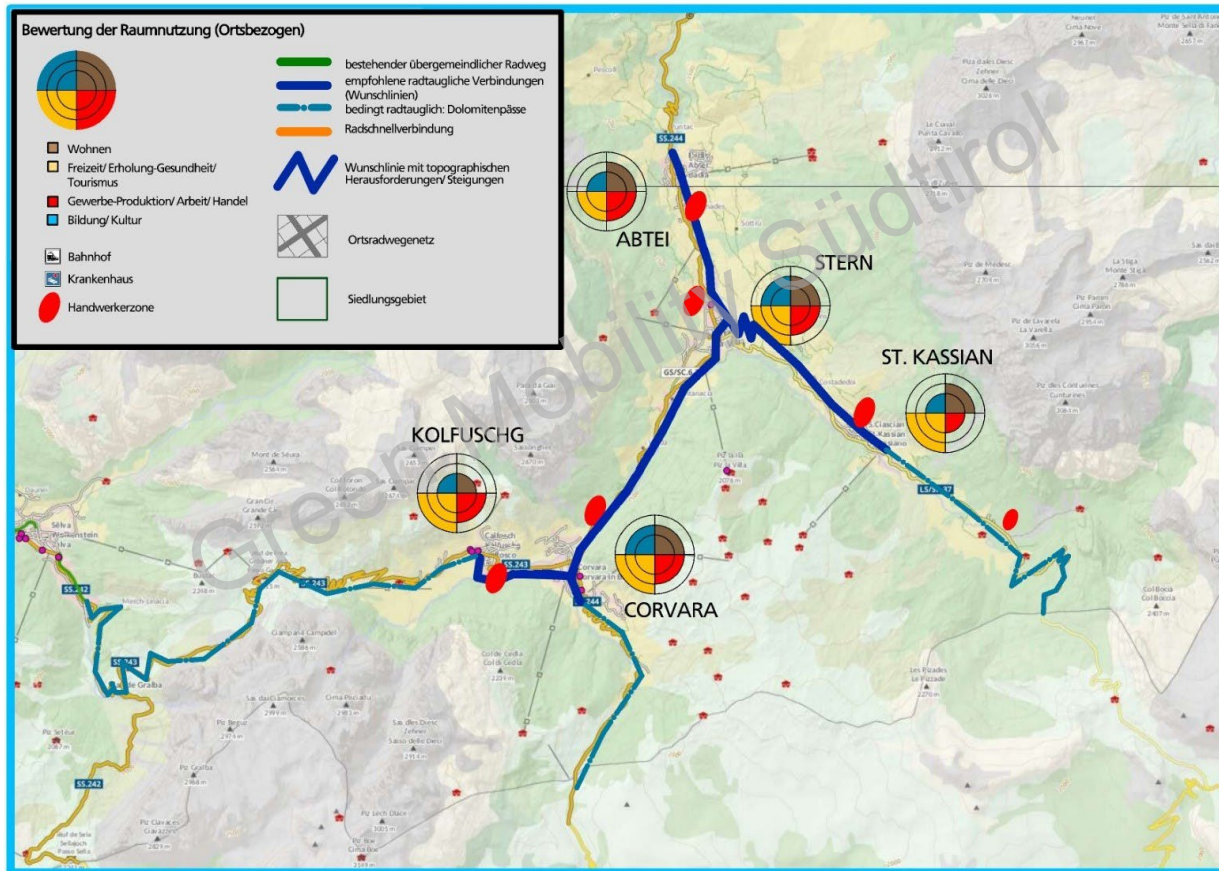
- Die grobe Analyse ermöglicht die Aussage, dass zwischen 57% und 70% der Einwohner Südtirols in einer Umgebung wohnen, die sich klimatisch und von den Steigungen her fürs Radfahren eignen. (Geomorphologische und klimatische Radgunstlage)

Green Mobility Südtirol

Die Radfunktionale Einheit: vernetzte Radverkehrsplanung



Radfunktionale Einheit: Beispiel - Alta Badia/Hochabteital



Neue Organisation & die Bezirksgemeinschaften (BZGs)

Was ist neu?

- Übergeordnete Planung und Koordinierung
- Objektive Reihung der Projekte durch Bewertungskommission

Die Rolle der BZGs:

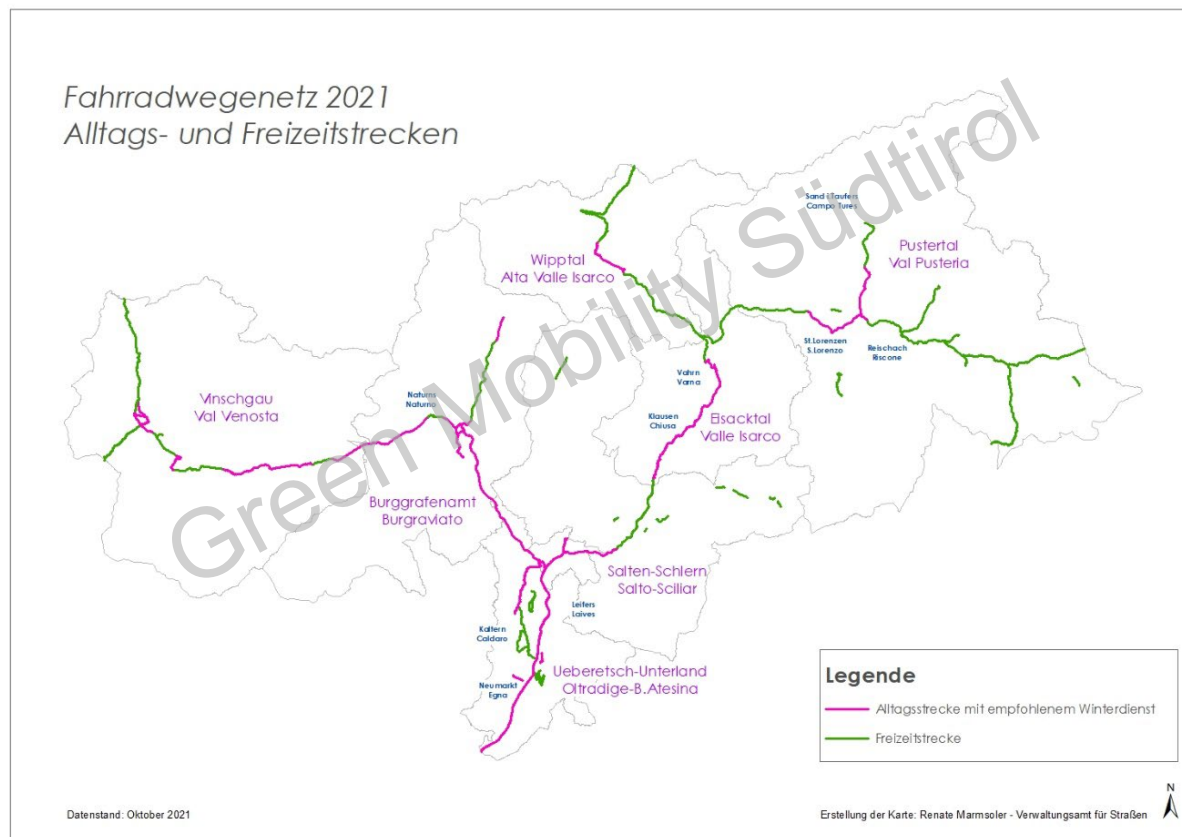
- Zentraler Partner
- Know-how-Träger
- Planung & Instandhaltung
- Ansprechpartner für Gemeinden
- Teil der Radfunktionalen Einheiten

Maßnahme: Klassifizierung der Radwege

Auf Basis des in diesem Plan vorhanden Vorschlags, wird unabhängig von der derzeitigen Beschaffenheit, eine Klassifizierung des bestehenden Netzes in Alltags- und Freizeitwege vorgenommen. Zukünftige Wege sollen vorab schon in Alltags-, Freizeit- oder Radschnellwege eingeteilt werden.

Green Mobility Solutions

Winterdienst empfohlen



Fahrradmobilität erstmalig auf Landesebene verankert

ORGANISATION

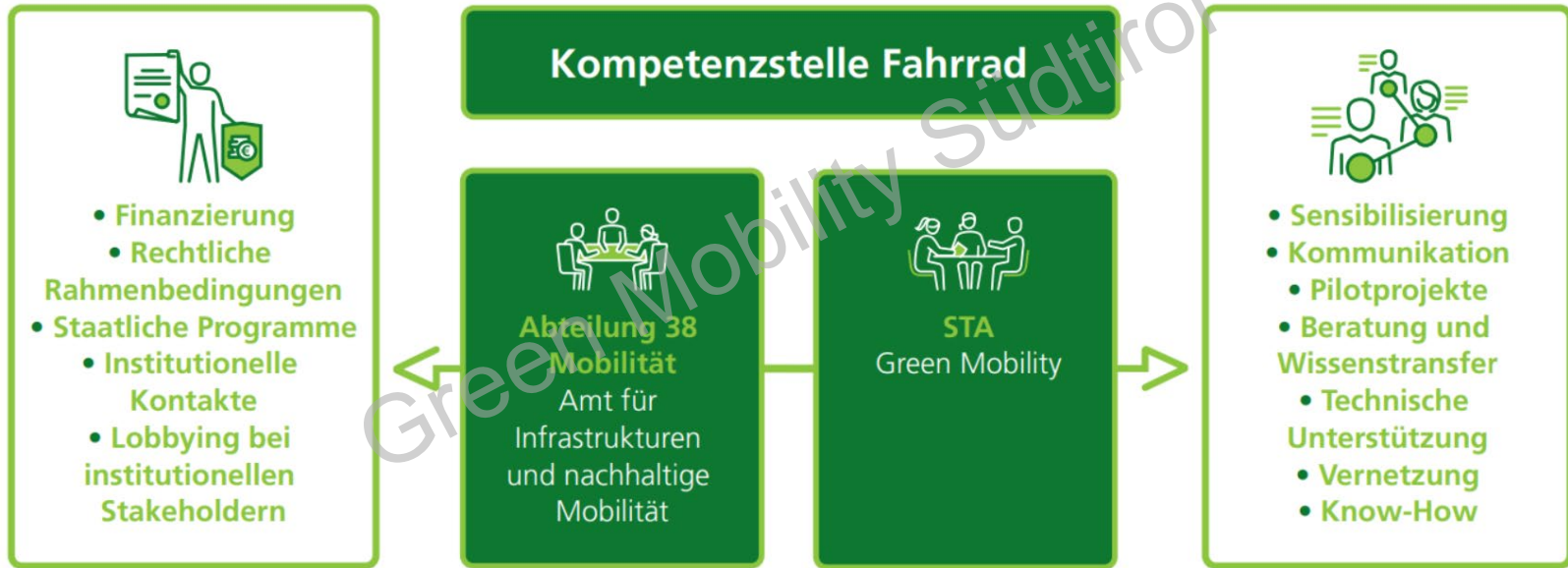


Was ändert sich?

1. Zentrale Stelle für die Koordination der Fahrradmobilität:
Kompetenzstelle Fahrrad;
2. Vier Radverkehrssteuerungsgruppen
3. Ein Dialogforum
4. Radfunktionale Einheiten (RFE)

Green Mobility Südtirol

1. Kompetenzstelle Fahrrad: Teamwork



2. Vier Radverkehrssteuergruppen: 2 für Gemeinden

1. Steuerungsgruppe **Strategische Mobilitätsplanung**
2. Steuerungsgruppe **Technischer Radtisch**
3. Steuerungsgruppe **Fahrradvernetzung**
4. Steuerungsgruppe **Radfunktionale Einheiten**

Green Mobility Südtirol

3. Dialogforum

- Alle 3 Jahre wird der Fahrradmobilitätsplan unter breiter Einbeziehung der relevanten Stakeholder und der Bevölkerung ajouriert.
- Das Dialogforum ist als mehrtägige offene Veranstaltung für Austausch und Feedback geplant.

Green Mobility Südthür

Organisation:

Was ist zu erwarten?

- Steuerungsgruppe **Fahrradvernetzung** wird einberufen
- **Radverkehrsverantwortliche** in allen RFE Gemeinden
- Regelmäßige RFE-Austauschtreffen begleitet durch GM
- **Übergeordnete Planung** und Koordinierung
- Neue **Finanzierungsmöglichkeiten** für Gemeinden
- Objektive Reihung der Projekte durch **Bewertungskommission**
- **Verankerung des Radverkehrs** in allen Mobilitäts- und Erreichbarkeitskonzepten der Gemeinde

Finanzierungen

Green Mobility Südtirol

Investitionen in Radmobilität: perspektivische Verdoppelung

zukünftig



aktuell



Die Bewertungskriterien: objektive Priorisierung als Ziel

Bewertungskriterien mit automatischer Punktezuweisung

- Art des Projektes
- Ist Teil eines laufendes Projektes
- Kategorie des Radweges
- Kosten pro Km
- Erhöhte Instandhaltungskosten
- Breite unter 3 m
- Steigung über 6%
- Vorfahrt gegenüber privaten Einfahrten
- Bodenbelag
- Grundverfügbarkeit
- Kommunikationsmaßnahmen

Bewertungskriterien zur Beurteilung durch Bewertungskommission

- Relevanz für Alltagsnutzen
- Relevanz für Freizeitnutzung

FÖRDERUNG MODAL SHIFT

AUTONOME PROVINZ BOZEN - SÜDTIROL



PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO - ALTO ADIGE

Beschluss
der Landesregierung

Deliberazione
della Giunta Provinciale

Nr. 271
Sitzung vom 28/03/2023

Seduta del

Beiträgen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität

- ✓ Lokale / gezielte Projekte zum Vermeiden, verlagern, verbessern (z.B. Bike to Work, Sensibilisierung, Rufbus, etc.)
- ✓ Sichere Abstellanlagen auch für Kondominien
- ✓ Kauf oder Mieter von (E-) Bikes für Pendlere



Lastenräder: Günstige und schnelle Alternative zum Lieferwagen/Auto

Kaufprämie: 30 % (max. 1.500 €)



Best Practice

Green Mobility Südtirol

STAY ON MESSAGE:
„NORMALIZING“ CYCLING.
NO CYCLISTS, JUST PEOPLE.

Andreas Røhl, Gehl Architects

-
- Sportler km – Geld
 - Schulsprengel Algund
 - Radkulturevents Lana
 - Distanz zum Zielort: Fahrradparken
 - ... und natürlich noch viele mehr

Green Mobility Südtirol

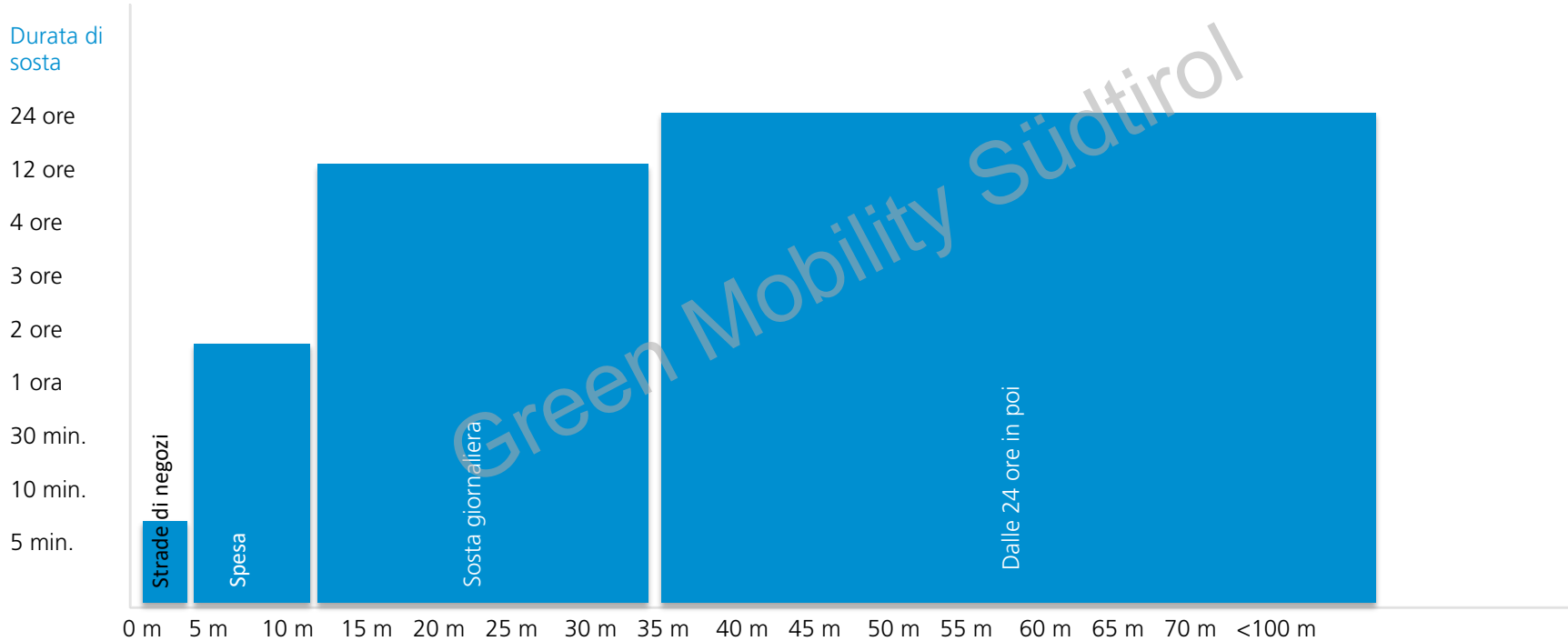
Grundschule Algund

CRAZY BIKE

Mittelschule Algund



Maximal akzeptierte Entfernung



Distanza tra il posteggio bici e la destinazione finale - Distanz zwischen Abstellanlage und Zielort

Danke Grazie



Green Mobility Projekte & Initiativen

Green Mobility Südtirol

RadlBoxen an den Bahnhöfen



- Ziel: Sichere Abstellplätze für hochwertige Fahrräder
- Pilotprojekte Gargazon, Lana/Burgstall und Naturns
- Öffnen der Abstellanlagen mit RFID-Karte (später Südtirol Pass)



Radboxen an wichtigen Bahnhöfen im ganzen Land

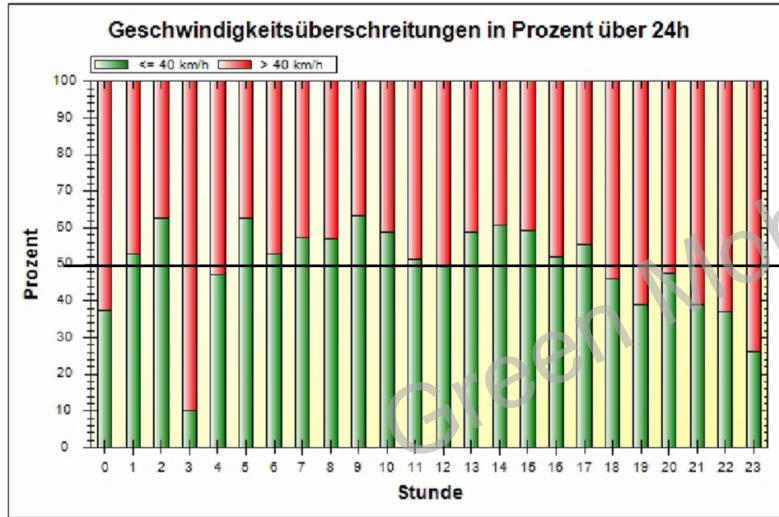


Corsia ciclabile | Radfahrstreifen Welsberg (Sonderfall schmale zentrale Fahrspur)

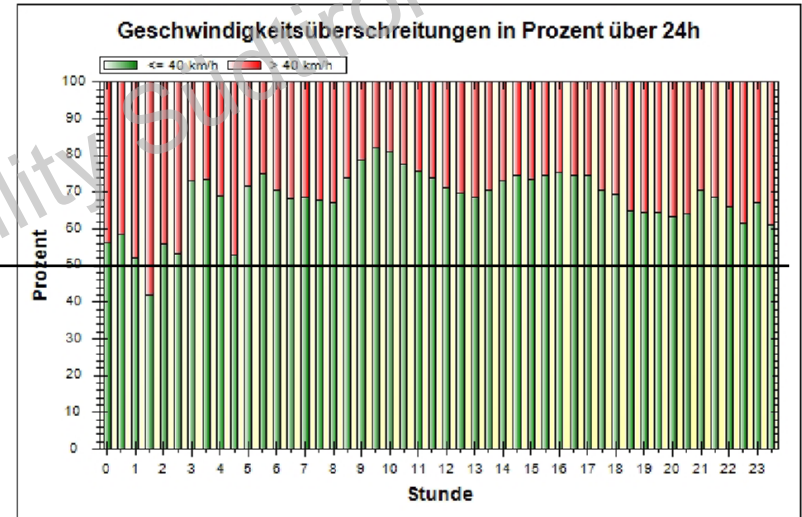


Welsberg, Pustertaler Straße: Geschwindigkeitsüberschreitungen ohne und mit Radfahrstreifen

Vorher



Nacher



50%

➔ Deutlicher Rückgang der Geschwindigkeitsüberschreitungen

Piano Generale Mobilità Ciclistica: Richtwerte zu Standard- und Mindestbreiten

Auszug PGMC
Typo

marciapiede (tra 7 e 15 cm)	sosta in linea		sosta a 90°		sosta a 45° (non retroversa)			
	st	min	st	min	st	min		
Strada traffico ordinario	st	min	st	min	st	min	st	min
spazio autoveicolare	3.00	2.00	3.00	2.00	3.00	2.00	3.00	2.00
corsia bici	1.50	1.00	1.50	1.00	1.50	1.00	1.50	1.00
franco bordo	0.20	0.10	0.80	0.40	1.50	0.75	1.20	0.60
Totale carreggiata	4.70	3.10	5.30	3.40	6.00	3.75	5.70	3.60
Strada traffico pesante	st	min	st	min	st	min	st	min
spazio autoveicolare	3.50	2.50	3.50	2.50	3.50	2.50	3.50	2.50
corsia bici	1.50	1.10	1.50	1.10	1.50	1.10	1.50	1.10
franco bordo	0.20	0.10	0.80	0.40	1.50	0.75	1.20	0.60
Totale carreggiata	5.20	3.70	5.80	4.00	6.50	4.35	6.20	4.20

Breite Radfahrstreifen

Standard: 1,5 m

Minimum: 1 m

zzgl. seitlichem Puffer „franco bordo“

Verbleibender Pkw-Fahrstreifen

Standard: 3 m

Minimum: 2 m

zzgl. 0,5 m bei erhöhtem
Schwerverkehrsaufkommen

Sonderfall:

schmale zentrale Fahrspur

Breite: 2,5-3 m

zulässige Höchstgeschwindigkeit: 30km/h

Neue Technische Normen: Kategorien Fahrradwege

	Fahrrad-schnellweg	Alltags-Fahrradweg	Freizeit-Fahrradweg
Regelmäßige Instandhaltung im Sommerhalbjahr	x	x	x
Maximale Längsneigung	4 %	6 %	8 %
Befahrbare Mindestbreite bei Einrichtungsfahrradweg	2,5 m	2 m	1,5 m
Befahrbare Mindestbreite bei Zweirichtungsfahrradweg	3,5 m	3 m	2,5 m
Attraktive, schöne landschaftliche Routenführung	-	-	x
Bei Querungen mit privaten Straßen und Einfahrten, Güter- und Forstwegen, Konsortialwegen und wenig befahrenen Nebenstraßen besteht Vorrang für den Radverkehr	x	x	-

Besserstellung der Radmobilität

3. Niveaugleiche Anschlüsse		3. Connessioni allo stesso livello
1. Bei der Planung von Kreuzungen oder Knotenpunkten muss den schwächeren Verkehrsteilnehmern in Bezug auf die Niveaugleichheit der Vorrang gegeben werden. Im Falle der Begegnung von Radwegen mit untergeordneten Straßen des motorisierten Verkehrs, ist die Niveaugleichheit für den Fahrradweg sicherzustellen.		1. Nella progettazione di intersezioni o incroci, la priorità deve essere data agli utenti della strada più deboli in termini di parità di livello. Laddove le piste ciclabili incontrano strade di importanza secondaria rispetto al traffico motorizzato, deve essere garantita la parità di livello della pista ciclabile.
Randausbildung	V – Art. 45	Esecuzione dei bordi

Südtirol radelt - L'Alto Adige pedala



Ausgabe 2022

- 4.102 Radler
- 217 Veranstalter (+53 zum Vorjahr)

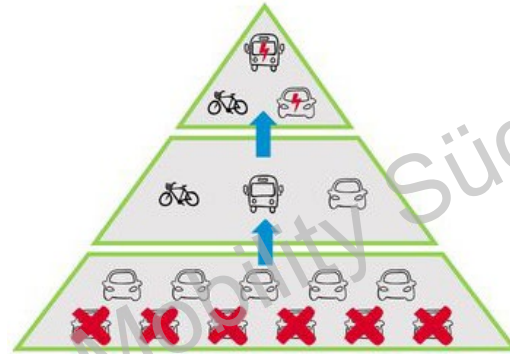
Radle auch Du zur Arbeit

- 1.763 Radler
- 8.788 geradelte Tage (+50% mehr)

Die drei Säulen der Schulprojekte



Fahrradführerschein



Nachhaltige Mobilität:

(Bsp.: Radwerkstatt, Zu-Fuß-Gehen, Radfahren und ÖPNV, Technologien, Luftqualität und Umweltverschmutzung, ...)



Verkehrssicherheit
(Bsp.: Hallo Auto)

Kampagne #greenmobilitybz



#12

15 Kilometer mit dem Rad
zur Arbeit entsprechen einem
Teller Hirtenmaccheroni

#101argumente #greenmobilitybz

Kampagne #greenmobilitybz



#21

Schon mal im Auto neue Leute
kennen gelernt?

LIFEalps – Fahrrad/Bici



erfahre mehr!
[greenmobility.bz.it](https://www.greenmobility.bz.it)



scopri di più!
[greenmobility.bz.it](https://www.greenmobility.bz.it)

Radlnacht (im Rahmen des EU-Projektes „LIFEalps“)



schau
aufsradi!  occhioalla
tuabici!

RADLNACHT NOTTE IN BICI



Fahrrad-Lichter-Parade
Parata luminosa in bici

SABATO | SAMSTAG **08.10.** **ore 18:30 Uhr**
Mazzini-Platz, Bozen
Piazza Mazzini, Bolzano

    greenmobility.bz.it

Fahrrad-Exkursion für Bezirksgemeinschaften & Touristiker



Weiterbildung mit Ingenieur- und Architektenkammer



Mobilitätslehrgang: nächste Ausgabe 2023

- 5 Module + Exkursion in die Schweiz
- Wissensvermittlung rund um nachhaltige Mobilität
- Zielgruppe: Gemeindevertreter, Planer, Architekten



Beratung von Gemeinden

Vorher



Nachher



Südtiroler Mobilitätspreis



- Insgesamt 10.000 € zu gewinnen
- Bewerbungen jeweils bis 31.07. eines Jahres möglich
- Verleihung in der Europäischen Mobilitätswoche

Vielen Dank

Green Mobility Stuttgart