

Südtirol tritt in die Pedale

Was muss Südtirol tun, um eine Modellregion für Radmobilität zu werden?

L'Alto Adige salta in sella

Cosa deve fare l'Alto Adige per diventare una regione modello per la mobilità ciclistica?

Bozen, 28. November 2019

Bolzano, 28 novembre 2019

AUTONOME PROVINZ BOZEN - SÜDTIROL



PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO - ALTO ADIGE

PROVINCIA AUTONOMA DE BULSAN - SÜDTIROL

Warum Radfahren? Perché andare in bici?

Daniel Alfreider

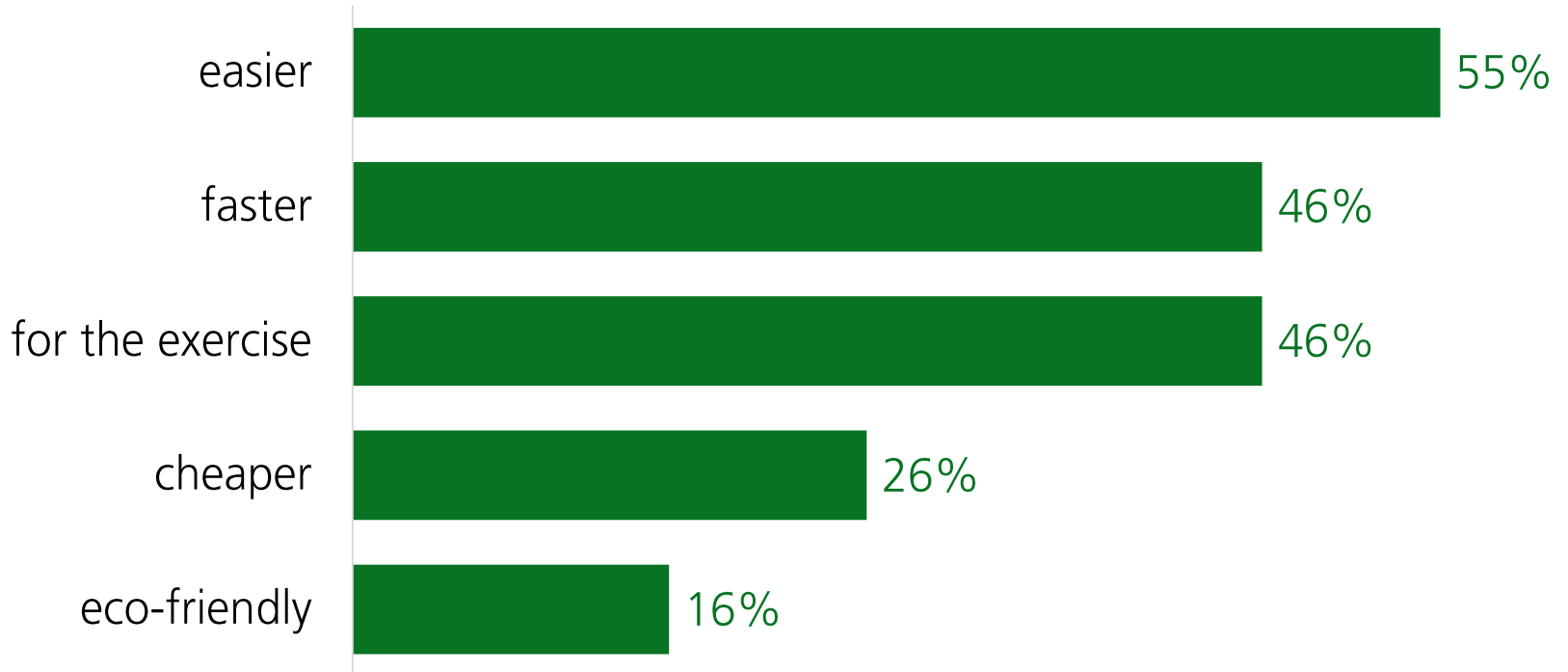
Landesrat für Ladinische Bildung und
Kultur, Infrastruktur und Mobilität

Assessore provinciale Formazione e
Cultura ladina, Infrastrutture e Mobilità

**„Was Kopenhagen kann,
kann Südtirol auch.“**

**“Quello che può fare Copenaghen
può farlo anche l'Alto Adige.”**

Warum fahren Kopenhagener Rad? Perché i cittadini di Copenaghen vanno in bici?





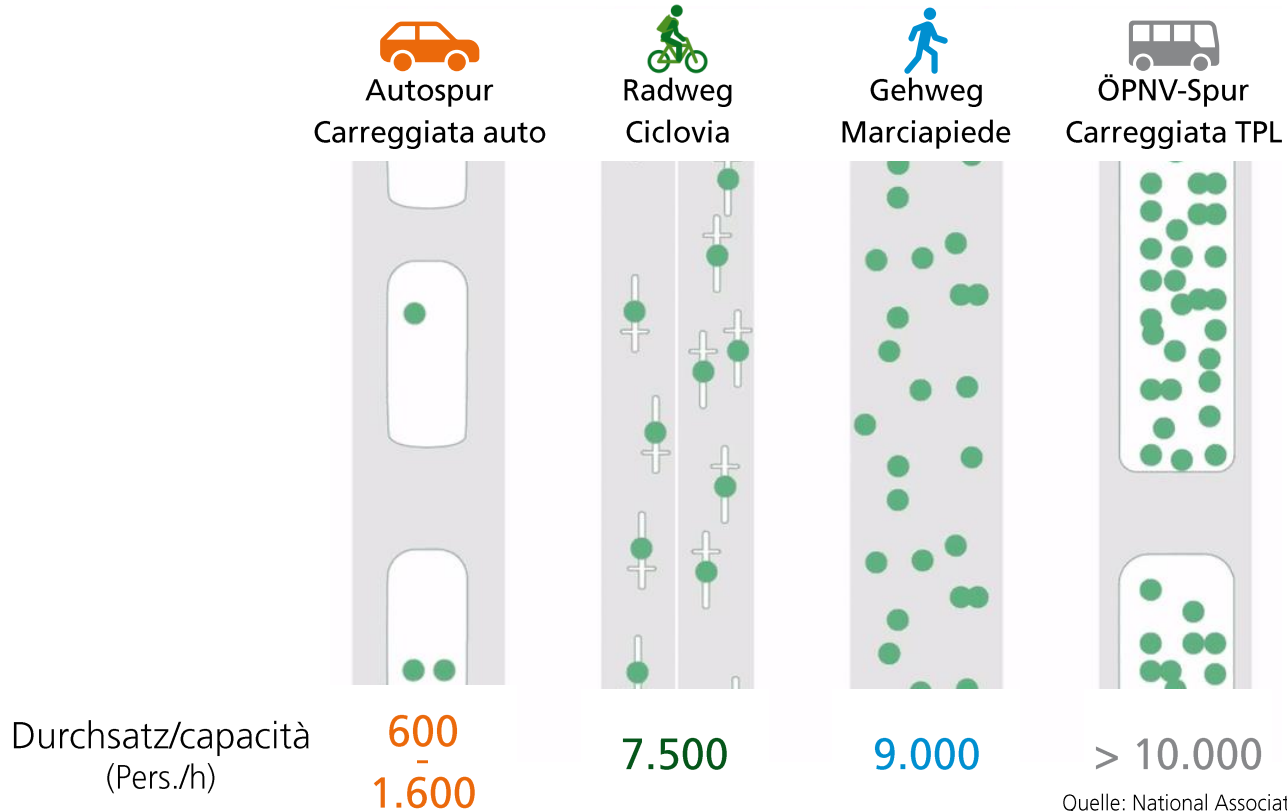
#74

Du bist nicht im Stau,
du bist der Stau

#101argumente #greenmobilitybz

Das Auto ist ineffizienter als andere Verkehrsmittel

L'auto è meno efficiente di altri mezzi di trasporto



Auch ruhende Autos benötigen deutlich mehr Platz Anche auto ferme hanno bisogno di molto più spazio



Autofahrer (geparkt)/Automobilista (parcheggiato)
13,5 - 20 m²



Radfahrer (geparkt)/Ciclista (parcheggiato)
1,2 - 2 m²



Fußgänger (stehend)/Pedone (fermo)
~ 0,5 m²

Radfahren als Lösung bei verstopften Straßen

Andare in bici come soluzione per strade intasate




Auch das Fahrrad ist nicht immer die ideale Lösung

Anche la bici non è sempre la soluzione ideale

Nachteile


 Höhere Reisezeit ab 4 km

 Geringere wahrgenommene Sicherheit/Unbehagen beim Fahren

 Wetterexponiert

Svantaggi

 Tempo di viaggio più lungo da 4 km

 Ridotta percezione di sicurezza/ disagio durante la guida

 Esposizione alle intemperie

Radfahren hat sowohl gesellschaftliche als auch private Vorteile

Andare in bici ha vantaggi sociali e privati

Soziale Vorteile

 Positive Gesundheitseffekte
(~2 Krankheitstage weniger pro Jahr)

 Geringere Umweltbelastung
(Luftverschmutzung, Lärm, ...)


 Geringere Infrastruktur- und
Stellplatzkosten


Private Vorteile


 Höhere Lebenserwartung

 Geringere Betriebskosten


Vantaggi sociali

 Effetti positivi per la salute
(~2 giorni/anno di malattia in meno)

 Ridotto impatto ambientale
(inquinamento, rumore, ...)

 Costi ridotti per infrastrutture e
parcheggi

Vantaggi privati

 Aspettativa di vita più elevata

 Costi ridotti

Autofahren generiert Kosten, Radfahren einen Nutzen Andare in auto genera costi, andare in bici benefici

Soziale Kosten Costi sociali



- 30-70 Cent/km



+ 20-70 Cent/km

Private Kosten Costi privati



+ 175-300 EUR/a



+ 2.500-8.500 EUR/a

Gesellschaftlicher Nutzen

wenn in Südtirol ~5% der Autofahrten
durch Radeln ersetzt werden

Beneficio sociale

se in Alto Adige venissero fatte
in bici ~5% delle corse in auto

> 95 Mio. EUR p.a.

dies entspricht pro Einwohner und Tag
corrisponde a un cittadino e un giorno



-1 km



+1 km

Die Rolle der Gemeinden und Bezirksgemeinschaften

Il ruolo dei Comuni e delle Comunità Comprensoriali

Luis Kröll

Präsident Bezirksgemeinschaft
Burggrafenamt
Presidente Comunità Comprensoriale
Burgraviato

... ist überzeugt, dass E-Bikes dazu beitragen werden, den Autoverkehr für Alltagsstrecken einzudämmen.
... è convinto che le e-bike possano contribuire a contenere il traffico automobilistico sulle tratte quotidiane.”

Andreas Schatzer

Präsident Südtiroler Gemeindenverband
Presidente Consorzio dei Comuni della
Provincia di Bolzano

... hat in seiner Gemeinde
60 E-Bikes gekauft.
... ha comprato 60 e-bike per
il suo comune.

Der Weg Südtirols zu einer Modellregion für Radmobilität La via verso una regione modello per la mobilità ciclistica

Harald Reiterer

Bereichsleiter Green Mobility in der STA

Responsabile settore Green Mobility alla STA

... legt alle Alltagswege in
Bozen mit dem Fahrrad zurück
... percorre tutti i tratti
quotidiani a Bolzano con la bici

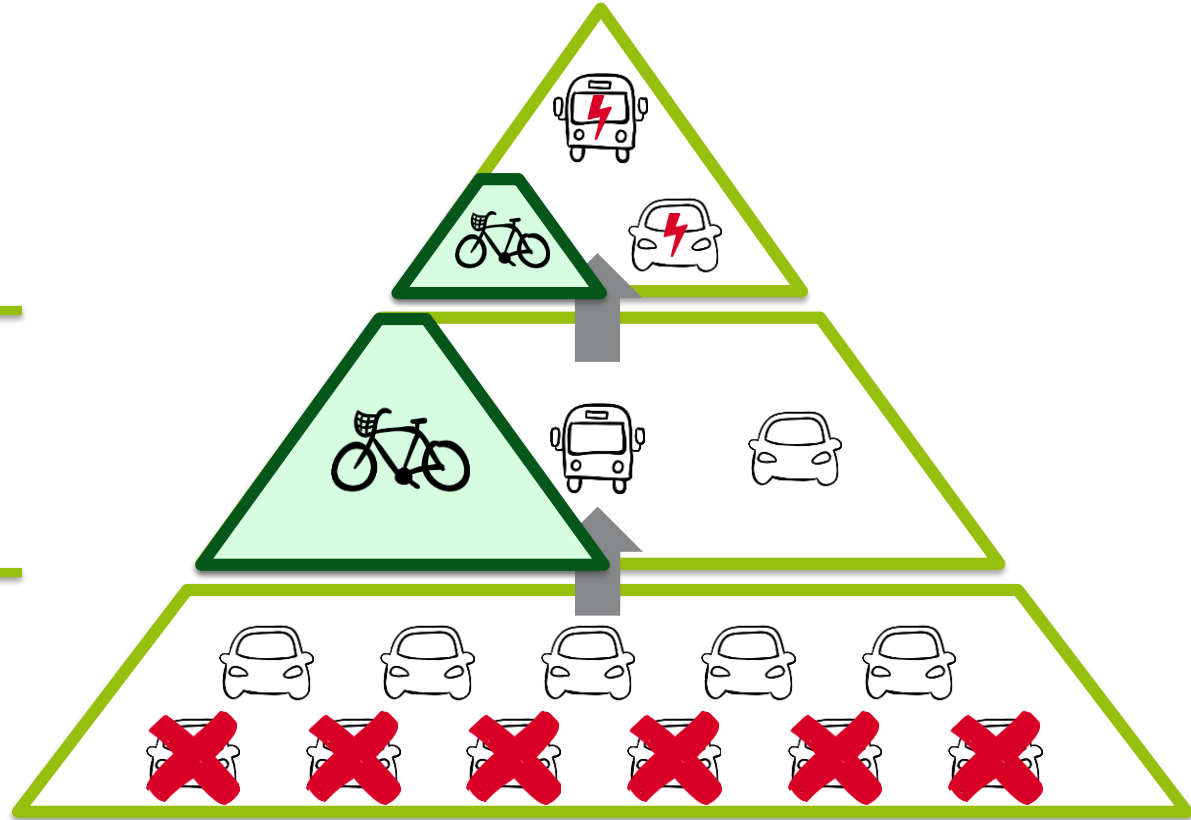
Radfahren ist wichtig zur Verlagerung des Verkehrs

Andare in bici è importante per trasferire il traffico

Verbessern
Migliorare

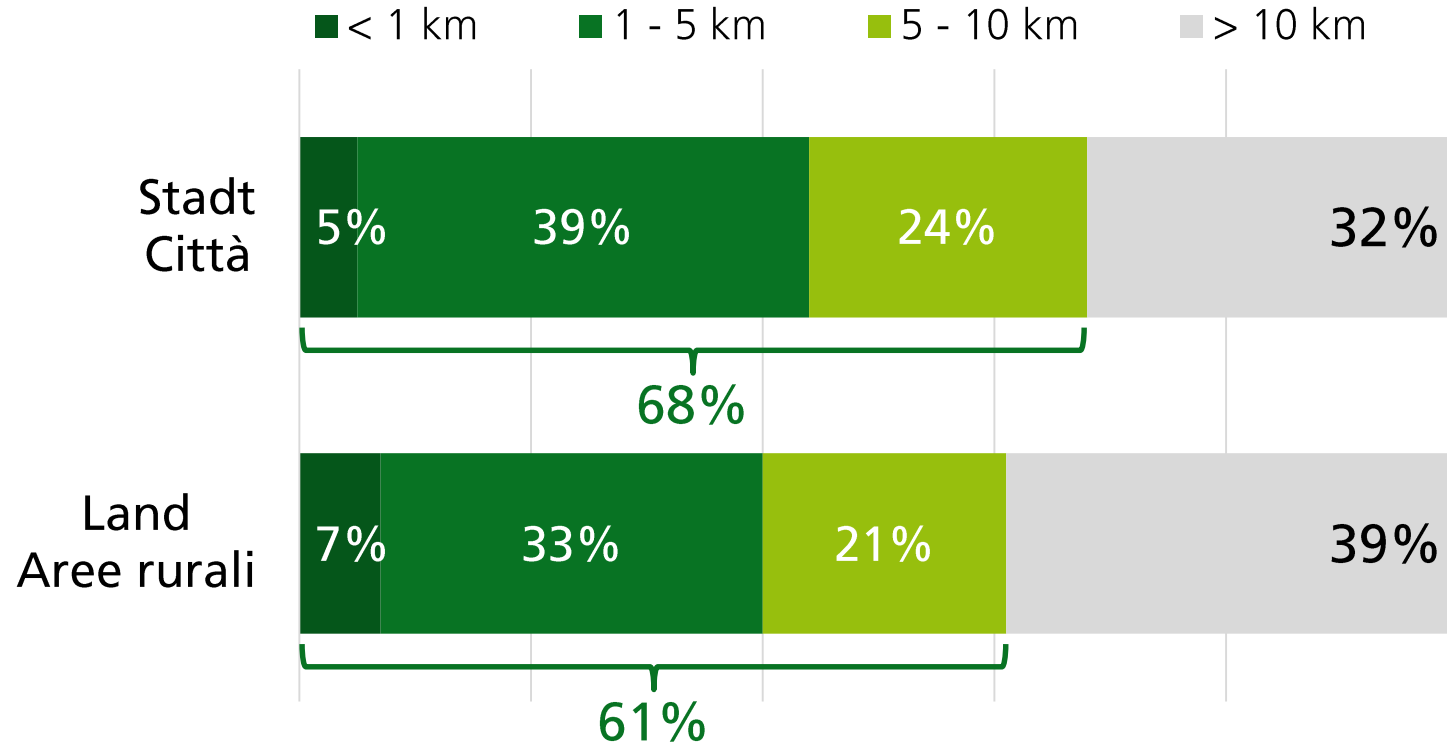
Verlagern
Trasferire

Vermeiden
Evitare



Über 60 Prozent aller Autofahrten sind kürzer als 10 Kilometer

Più del 60% di tutte le corse in auto sono più brevi di 10 km



Das Radwegenetz in Südtirol ist circa 480 km lang
La rete di piste ciclabili in Alto Adige è lunga circa 480 km

Fahrradwegenetz Rete di piste ciclabili	Heute oggi	2030
Alltagsstrecken Percorsi quotidiani	~180 km	> 200 km
...davon Radschnellwege ...di cui superstrade ciclabili	0 km	50 km
Freizeit-/ Touristikstrecken Percorsi turistici/tempo libero	~ 300 km	> 300 km
Gesamtstrecke Tratta totale	~ 480 km	> 500 km

Mit dem Fahrrad durch die Wand... Con la bici contro il muro...

Beispiel Südtirol
Esempio Alto Adige



Pendlerrouten für Radfahrer müssen Priorität haben I percorsi per ciclisti pendolari devono avere la priorità



Beispiel Südtirol
Esempio Alto Adige

Parkplätze müssen sicher und aufgeräumt sein
I parcheggi devono essere sicuri e ordinati

Beispiel Südtirol
Esempio Alto Adige



Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer Infrastruttura per pedoni e ciclisti

Beispiel Südtirol
Esempio Alto Adige



Kreative Lösungen für Fahrradpendler Soluzioni creative per ciclisti pendolari

Beispiel Südtirol
Esempio Alto Adige



Förderung des intermodalen Verkehrs Incentivazione al traffico intermodale

Beispiel Südtirol
Esempio Alto Adige



Ganzjährige Instandhaltung für sichere Radwege Manutenzione tutto l'anno per ciclovie sicure

Zuständigkeiten in Südtirol

- Übergemeindlich: BZGs
- Innergemeindlich: Gemeinden

Competenze in Alto Adige

- Fuori comune: Comunità Comprensoriale
- Nel comune: Comuni

Vorbild Eisacktal
Modello Valle Isarco



Einheitliche Optik für bessere Orientierung und Sicherheit Ottica unitaria per un migliore orientamento e sicurezza

Beispiel Niederlande
Esempio Olanda



Es müssen nicht immer reine Radwege sein...
Non devono essere sempre unicamente ciclovie...

Beispiel Niederlande
Esempio Olanda



Haltebügel als einfache Möglichkeit Radfahrer zu „verwöhnen“ Staffe di supporto come facile possibilità per “viziare” i ciclisti

Beispiel Dänemark
Esempio Danimarca

mikro
infrastruktur

Versetzte Stopplinien für eine erhöhte Sichtbarkeit Linee di stop per una maggiore visibilità

Beispiel Dänemark
Esempio Danimarca



pulled back
stoplines

Früheres Grün für mehr Sicherheit Verde prima per più sicurezza

Beispiel Dänemark
Esempio Danimarca



Erfahrungen einer Südtiroler Radpendlerin Esperienze di una pendolare altoatesina

Heidi Ursch

Teilnehmerin „Südtirol radelt“

Partecipante de “L’Alto Adige pedala”

... pendelt jeden Tag mit dem Rad
von Terlan nach Bozen.

... è pendolare da Terlano a Bolzano e
si sposta ogni giorno in bici.

Vision: Südtirol als Modellregion für Radmobilität

Visione: Alto Adige regione modello per la mobilità ciclistica

Daniel Alfreider

Landesrat für Ladinische Bildung und
Kultur, Infrastruktur und Mobilität

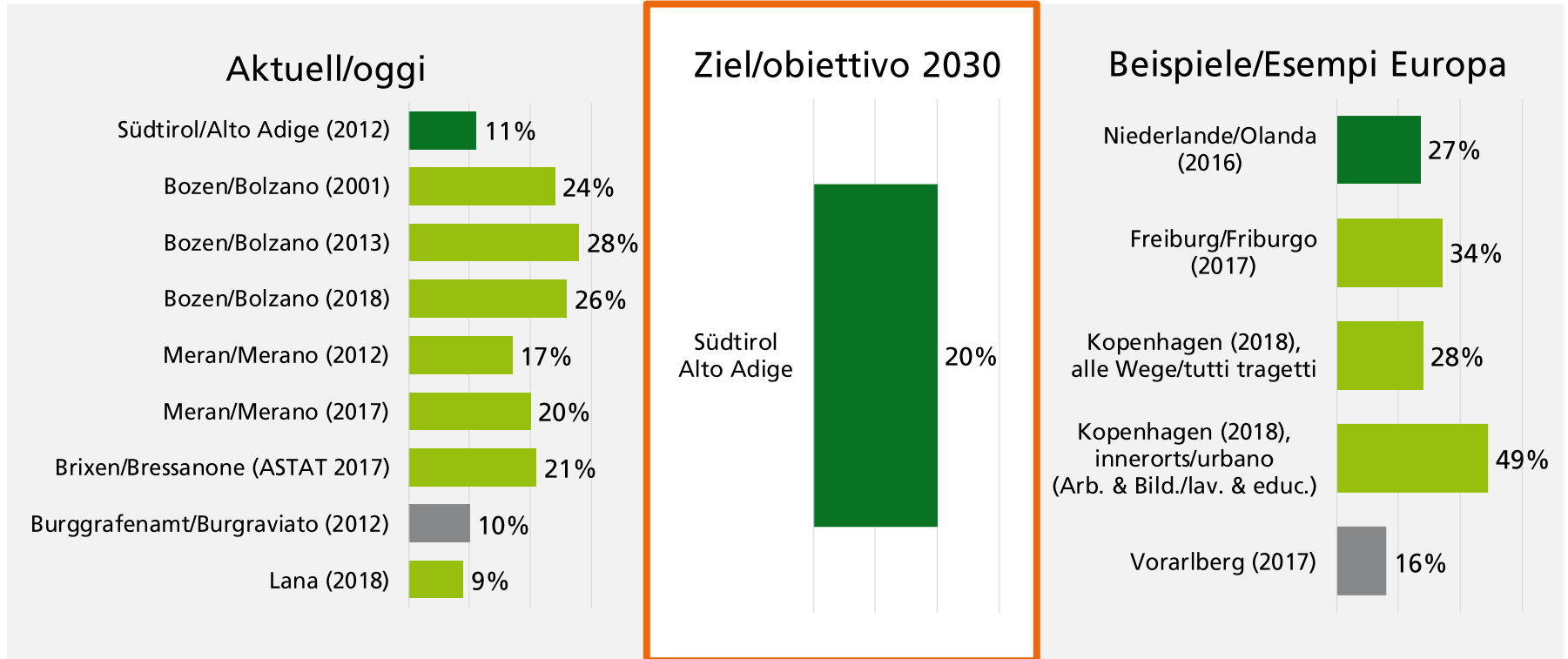
Assessore provinciale Formazione e
Cultura ladina, Infrastrutture e Mobilità

**„Studien beweisen:
Fahrradfahren macht glücklich!“**

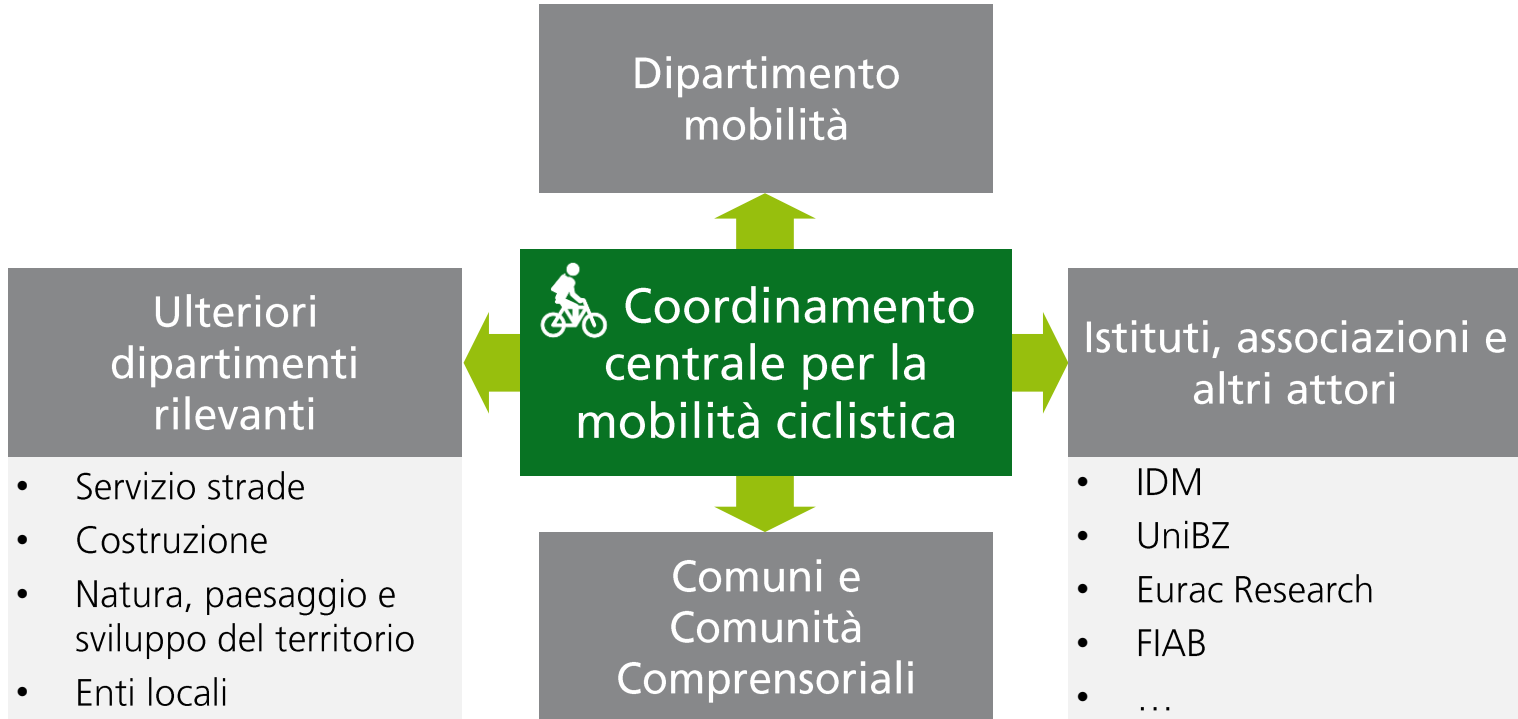
**„Studi dimostrano:
Andare in bici rende felice!“**

2030 sollen 20% der Wege mit dem Rad zurückgelegt werden

Nel 2030 il 20% dei tragitti dovranno essere fatti in bici



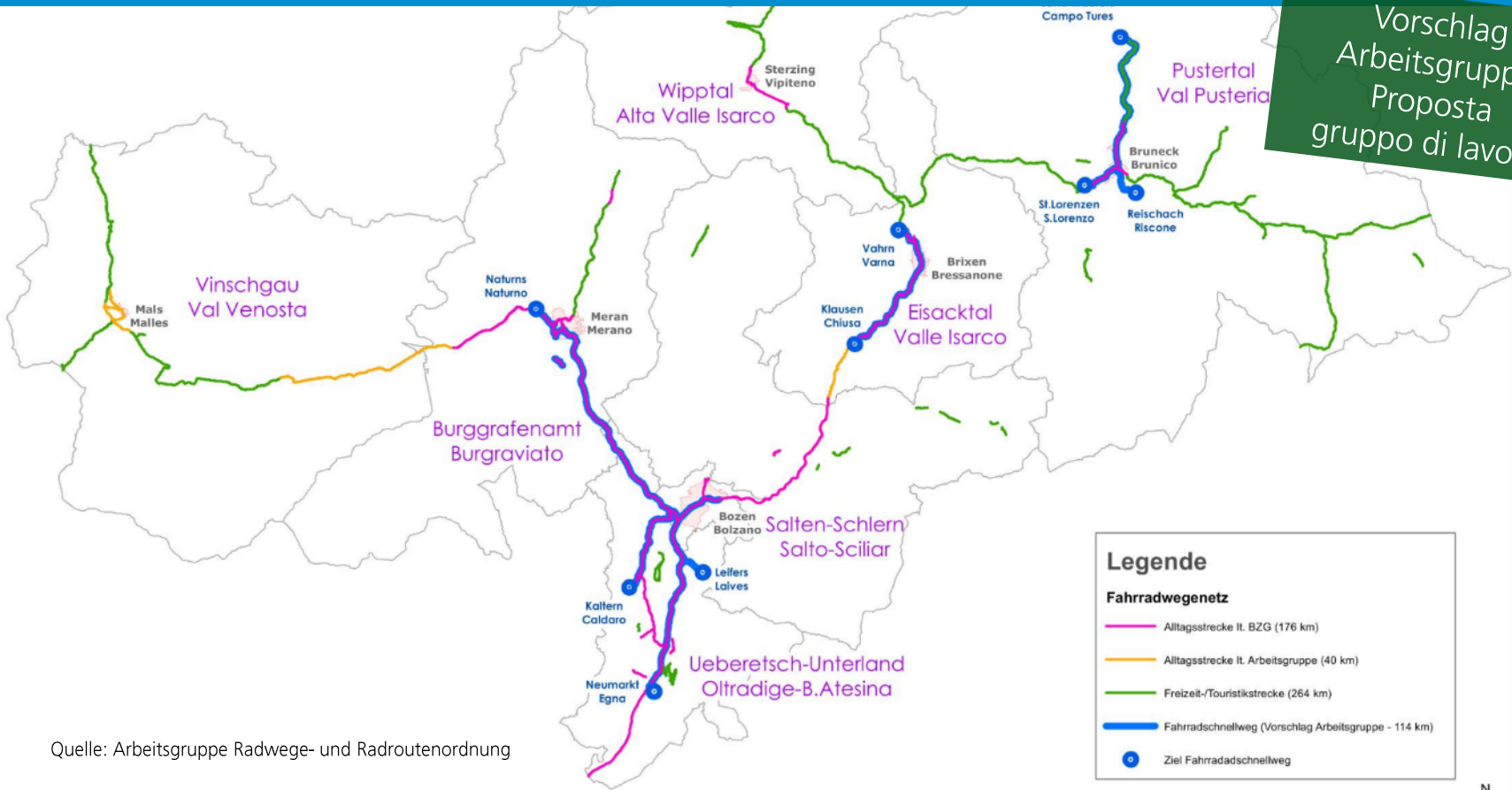
Coordinamento centrale di tutti gli attori



Radschnellwege sind bis 15 km eine echte Alternative zum Pkw

Superstrade ciclabili: valida alternativa all'auto fino a 15 km

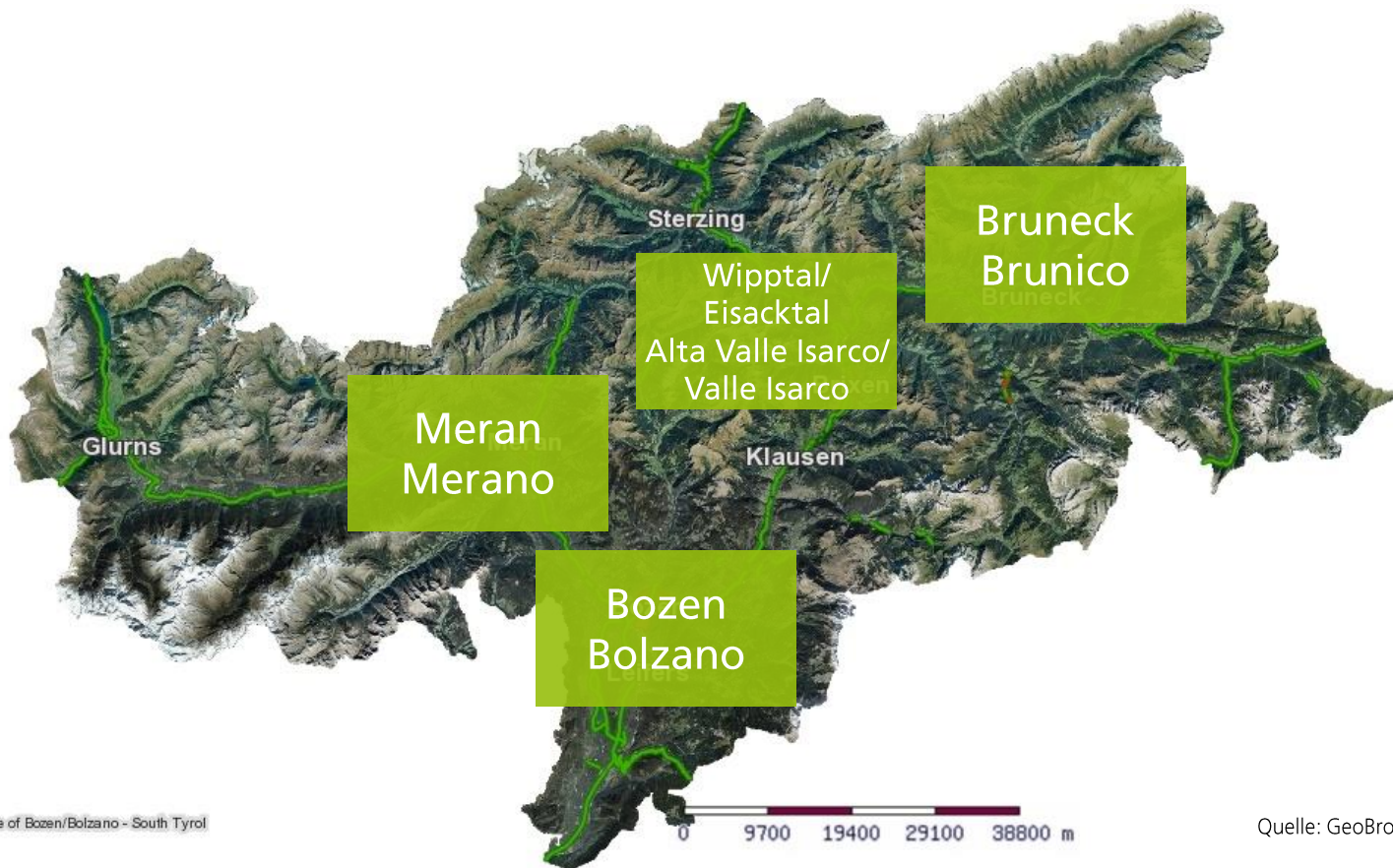
Vorschlag
Arbeitsgruppe
Proposta
gruppo di lavoro



Quelle: Arbeitsgruppe Radwege- und Radroutenordnung

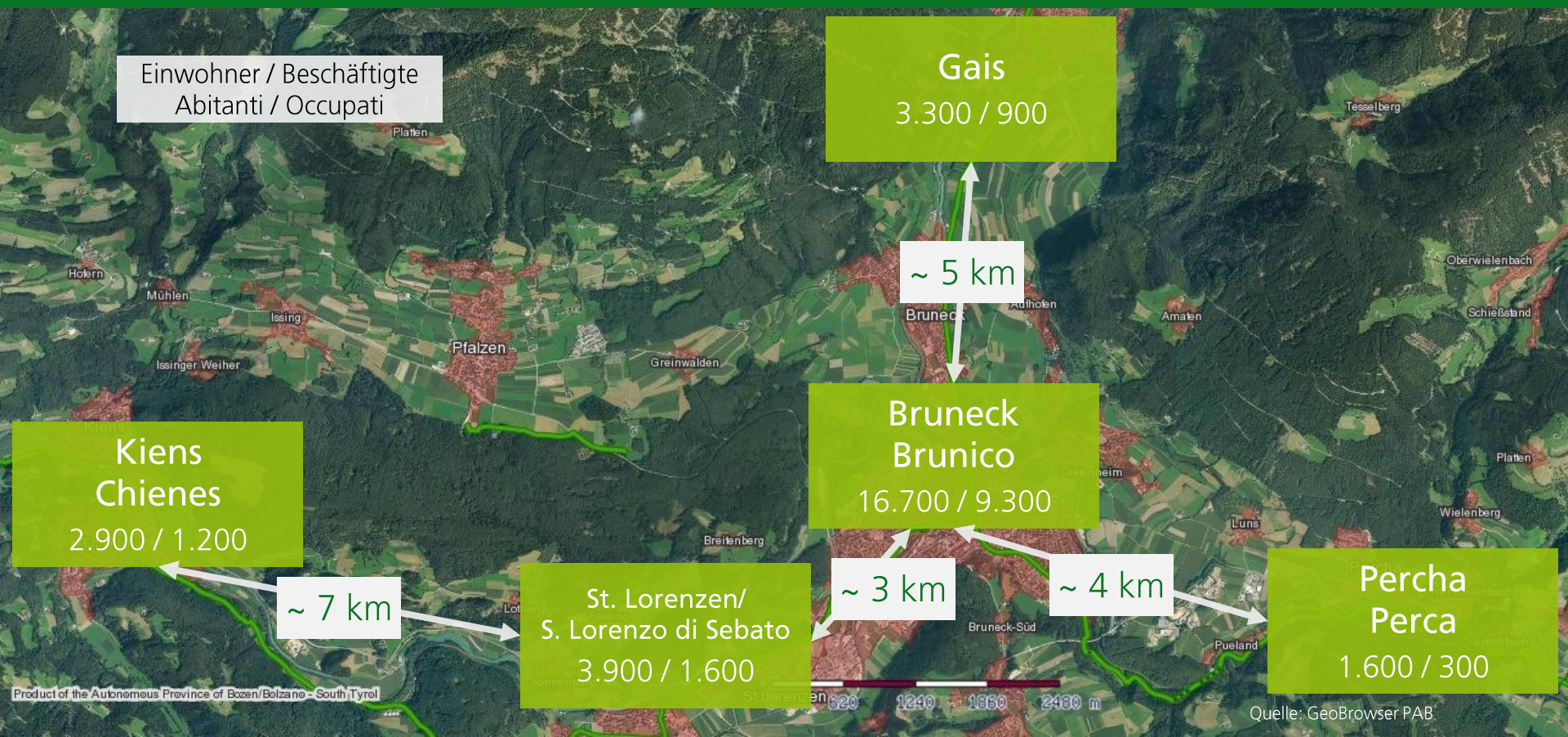
4 Pilotprojekte in Südtirols Ballungszentren

4 progetti pilota in Alto Adige nei centri principali



Pilotprojekt Raum Bruneck: optimale Distanzen zum Radfahren

Progetto pilota Brunico e dintorni: distanze ottimali per la bici



Entro il 2030 l'Alto Adige dovrebbe diventare regione modello per la mobilità ciclistica

2020

- Creazione del centro di coordinamento bici centrale
- Elaborazione del piano per la mobilità ciclistica
- Vasta analisi dei flussi di traffico
- Pianificazione ed esecuzione dei primi progetti pilota
- Adattamento della disciplina delle piste ciclabili e itinerari ciclopedonali
- Linea guida parcheggi per bici, tra l'altro per i comuni



2030

- Modal split della bici in Alto Adige: 20%
- Rete di piste ciclabili qualitativamente e quantitativamente ampliata, incl. superstrade ciclabili
- Bikesharing affermato
- Monitoraggio continuo
- Processi partecipativi di successo

Alto Adige regione modello per la mobilità ciclistica



DANKE!
GRAZIE!

#101argumente #greenmobilitybz