

HANDBUCH

Mobilitätsmanagement für Gemeinden

Praxisleitfaden für eine
erfolgreiche Mobilitätswende



Inhaltsverzeichnis

| | |
|-----------|--|
| 5 | Vorwort |
| 6 | Zahlen und Fakten |
| 8 | Was ist Mobilitätsmanagement? |
| 12 | Warum kommunales Mobilitätsmanagement? |
| 18 | Warum braucht es schulisches Mobilitätsmanagement? |
| 21 | Was muss die Gemeinde beachten? |
| 24 | Die gesetzlichen Vorgaben im Bereich Mobilität |
| 26 | Good Practices aus Südtirol |
| 38 | Der Blick über den Tellerrand |
| 40 | Förderungen |
| 41 | Wichtige Kontakte im Überblick |



Vorwort Parores danfora

Vom Reden ins Tun. Wenn es um die Mobilität von morgen geht, dann spielen die Gemeinden eine wichtige Rolle. Denn der Weg zur Schule, zum Bäcker, zum Arbeitsplatz bzw. zum nächsten Bahnhof ist im Regelfall nur wenige Kilometer lang. Ideal also, um die Strecke zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen. Dafür braucht es natürlich Strukturen und Einrichtungen, die sich an lokale Gegebenheiten und Bedürfnisse anpassen. Und diesbezüglich wissen die Gemeinden am besten, wo es langgeht.

In diesem Handbuch zeigen wir, wie gutes Mobilitätsmanagement auf lokaler Ebene funktionieren sollte. Außerdem stellen wir Good-Practice-Beispiele einiger Südtiroler Gemeinden vor, die sich bereits heute für die Mobilität von morgen gerüstet haben.

Dala paroles ai fac. Canche la va dla mubiltà dl dauni à i chemuns na funzion mpurtanta. Defati, ne ie l troi da uni di per jì a scola, dal pech, a lauré o dala stazion dla ferata o fermeda dla curiera plu dan man de solit nia scialdi lonch – y nsci iust la drèta destanza per jì a pe o cun la roda. Sambèn adroven perchël mplanç y strutures adatedes ala cundizons y ai bujëns dla jënt dl post. Y de chèsc viers ie i chemuns danz i prims a savèi cie che ie da fé.

Te chèsc manual Ve mustrons coche n bon manejamënt dla mubiltà a livel local dassëssa funzioné. Oradechël Ve prejentons de bon ejèmpli de n valgun chemuns dl Südtirol che se à bele ncuei njenià ala mubiltà de duman.



Daniel Alfreider
Landeshauptmannstellvertreter
Landesrat für Mobilität
Vizepräsident dla Provinzia,
Assessor por la mobilité

Zahlen und Fakten

Insgesamt gibt es in Südtirol über **500 Kilometer** übergemeindliche Radwege.

Bis zu **5 Kilometer** bietet das Fahrrad heutzutage eine gute Alternative zum Auto. Mit einem E-Bike sind auch **10 bis 15 Kilometer** ohne größeren Aufwand machbar.



Wir verbringen durchschnittlich

63

Minuten am Tag, um unsere Arbeits- und Alltagswege zurückzulegen. Das entspricht im Durchschnitt einer Strecke von **32 Kilometern** pro Person und Tag.

Quelle: ASTAT „Lokale Mobilität in Südtirol Jahreswert 2021/2022“

73%



der Verkehrsunfälle in Italien passieren im urbanen Raum. 80 Prozent der Betroffenen sind Fußgänger und Radfahrerinnen.

Quelle: MIT, rapporto 2023



Laut einer ASTAT-Umfrage sind **43 Prozent** der Befragten bereit, die öffentlichen Verkehrsmittel häufiger zu nutzen.

Quelle: ASTAT „Lokale Mobilität in Südtirol Jahreswert 2021/2022“



Das **Fahrrad** ist eines der günstigsten Fortbewegungsmittel, um den Verkehr klimaneutral zu machen.



Frauen legen deutlich mehr Wege zu Fuß und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurück.

(Quelle: VCÖ 2022)

Je nach Alter, Geschlecht, kulturellem Hintergrund, sozialem und wirtschaftlichem Umfeld, gesundheitlichem Aspekt usw. haben Menschen ein **anderes Mobilitätsverhalten**. Ein wichtiger Punkt, der in jeder Gemeinde berücksichtigt werden sollte.

Die **Größe des Autos** wirkt sich auf die Schwere des Unfalls aus.

58%

aller Autofahrten sind kürzer als 10 Kilometer, ein Drittel sogar **kürzer als 5 Kilometer**. Bereits bei Strecken ab 2 Kilometern ist das Auto das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel und verantwortlich für den Großteil des innerörtlichen Verkehrs in vielen Gemeinden.

Quelle: ASTAT „Lokale Mobilität in Südtirol Jahreswert 2021/2022“



Tempo 30

statt 50 **halbiert den Anhalteweg** eines Autos und kann Leben retten.

Quelle: Dufek 2023, FSV 2022, VCS 2014



Die Südtiroler Bevölkerung legt an einem durchschnittlichen Werktag über

10.000.000 km

zurück. Das ist 250-mal um die Welt.

Quelle: ASTAT „Lokale Mobilität in Südtirol Jahreswert 2021/2022“

Wie wir uns bewegen, hängt von den **Rahmenbedingungen** ab. Gibt es Autoparkplätze, wird mehrheitlich das Auto genommen.

1

Was ist Mobilitätsmanagement?

Den Personenverkehr umweltfreundlicher, sozialverträglicher und effizienter zu gestalten: Das ist das Ziel des Mobilitätsmanagements. Dabei geht es in erster Linie nicht darum, mit großem Aufwand und „harten“ Maßnahmen das infrastrukturelle Angebot zu verbessern, also neue Straßen oder Radwege anzulegen. Vielmehr wird der Fokus auf umweltfreundliche Verkehrsmittel gelenkt: und zwar durch „weiche“ Maßnahmen und die Förderung der Fuß-, Fahrrad- und öffentlichen Mobilität.

Mobilitätsverhalten und zielgruppengerechtes Konzept

Nicht zuletzt sollen die Verkehrsbeteiligten durch diese Maßnahmen ihr Mobilitätsverhalten überdenken und verändern. Dies kann vor allem durch **Information und Sensibilisierungskampagnen** geschehen. Durch gezieltes Management können Anreize geschaffen und die Vorteile hervorgehoben werden, die die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel mit sich bringt. Mobilitätsmanagement will die Bedürfnisse der Verkehrsbeteiligten möglichst ressourcenschonend und energieeffizient befriedigen. Dabei wird zwischen **betrieblichem, kommunalem, touristischem und schulischem Mobilitätsmanagement** unterschieden (zu Letzterem siehe Seite 18). Bei der Erstellung eines gesamtheitlichen Mobilitätsmanagementkonzeptes werden – je nach Zielgruppe – die Interessen von Mitarbeitern und Kundinnen, Einwohnern, Urlaubsgästen oder Schülerinnen berücksichtigt.

Die Grundlagen

Damit Südtirol zu einer Modellregion für nachhaltige Mobilität wird, müssen Maßnahmen aus den Bereichen Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verkehrsverbesserung umgesetzt

werden. Die Basis der „Pyramide der nachhaltigen Mobilität“ ist die **Vermeidung** von Verkehr, die in erster Linie durch eine nachhaltige Raumplanung mit kurzen Wegen für Fußgängerinnen und Radfahrer und mit funktional gemischten Zonen (Wohnen und Arbeiten in der Nähe) erreicht wird. Für die **Verlagerung** vom motorisierten Individualverkehr auf nachhaltige Mobilitätsformen sind eine optimale Vernetzung und der Ausbau von Strukturen, die den Fußverkehr, die Radmobilität und den öffentlichen Personenverkehr betreffen, von zentraler Bedeutung. Doch auch der verbleibende Individualverkehr muss im Sinne einer **„Verkehrsverbesserung“** berücksichtigt werden: Eine zentrale Rolle, wenn es um die Entwicklung emissionsarmer Lösungen geht, spielt die Elektromobilität.



Viele Praxistipps und Ideen für nachhaltigere Mobilität in Unternehmen finden Sie in unserem Handbuch **„Betriebliches Mobilitätsmanagement“**. Mailen Sie an greenmobility@sta.bz.it, um ein Exemplar zu erhalten.

Ziele des Mobilitätsmanagements:

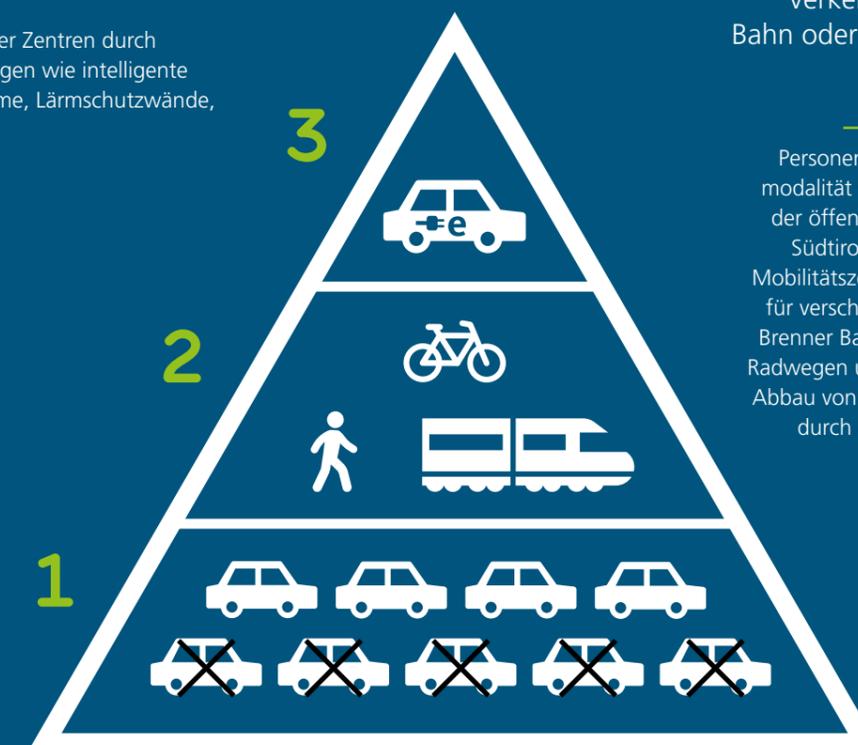
- Verkehrsströme **nachhaltiger, sozialverträglicher und effizienter** gestalten
- Fokus auf die **Umsetzung „weicher“ Maßnahmen**, nicht nur auf neue Infrastrukturen legen
- Bedarf von Mobilität durch **kreative Lösungen** erfüllen

Pyramide der nachhaltigen Mobilität

3) Verkehr verbessern

Der verbleibende motorisierte Individualverkehr muss verbessert werden, um Verkehrslärm und Luftverschmutzung zu reduzieren. Dabei spielt die Elektromobilität eine wichtige Rolle.

→ Entlastung der Zentren durch technische Lösungen wie intelligente Verkehrsleitsysteme, Lärmschutzwände, Elektromobilität



2) Verkehr verlagern

Verkehr, der sich nicht vermeiden lässt, sollte auf umweltfreundliche Verkehrsmittel wie Bus, Bahn oder Fahrrad verlagert werden.

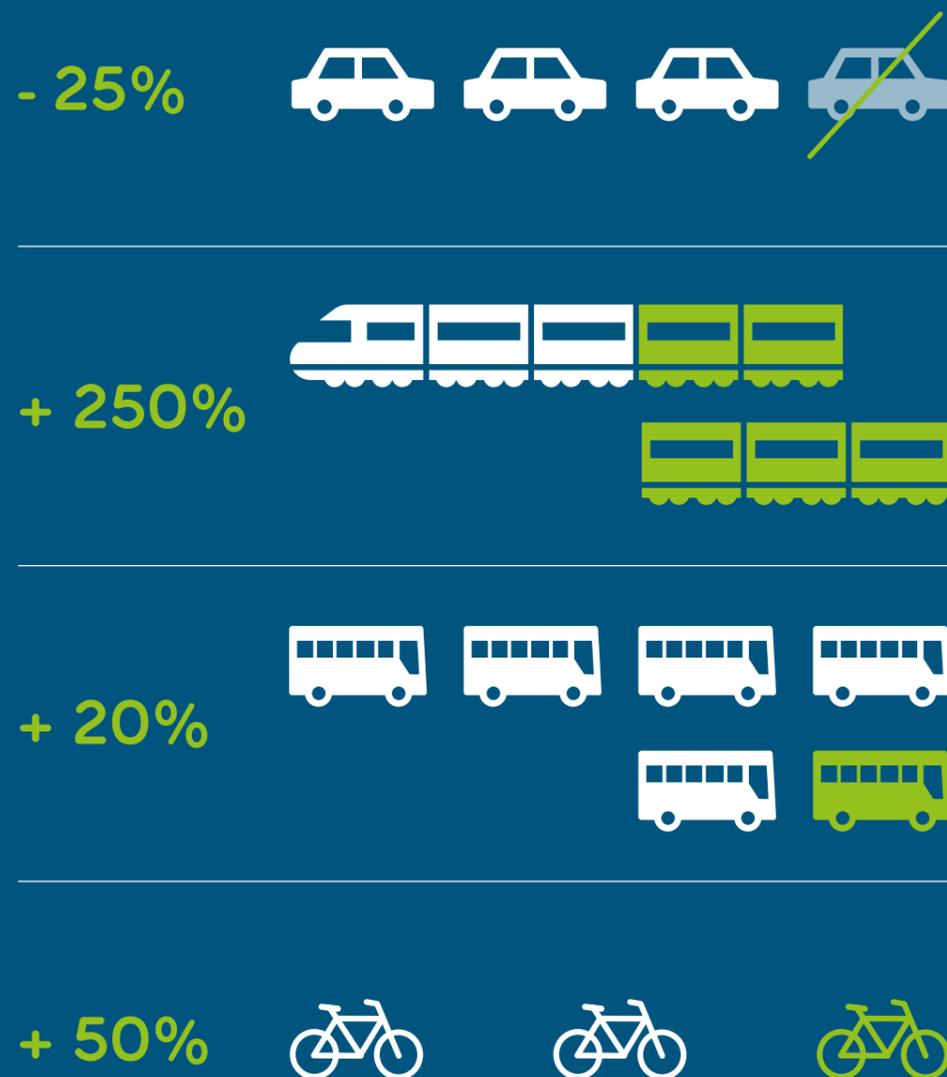
→ Ausbau öffentlicher Personennahverkehr und Intermodalität sowie bessere Taktung der öffentlichen Verkehrsmittel, Südtirol Pass, Einrichtung von Mobilitätszentren als Drehscheibe für verschiedene Verkehrsmittel, Brenner Basistunnel, Ausbau von Radwegen und Radverbindungen, Abbau von Verkehrsspitzen, etwa durch die Flexibilisierung von Arbeitszeiten

1) Verkehr vermeiden

Der umweltfreundlichste Verkehr ist der, den es gar nicht gibt. Eine nachhaltige Raumplanung mit kurzen Wegen, kompakten Ortskernen und Infrastrukturen vor Ort sowie attraktiven Rad- und Fußverbindungen vermeidet Verkehr.

→ Infrastrukturen vor Ort, Ausbau von möglichst direkten Rad- und Fußverbindungen, nachhaltige Flächennutzung, Homeoffice

Landesplan für nachhaltige Mobilität und Logistik 2035: die Ziele



Mobilität der Zukunft

Der Landesverkehrsplan soll dafür sorgen, dass künftig mehr Menschen mit Zug, Bus oder Rad fahren und die Verkehrsmittel besser vernetzt sind. Gleichzeitig soll der motorisierte Individualverkehr reduziert werden.

Der Verkehr von morgen

Um eine ökologische, wirtschaftliche und sozial gerechte Mobilität von morgen zu gewährleisten, hat das Land Südtirol den **Landesplan für nachhaltige Mobilität und Logistik 2035** („LPNM 2035“) in einem partizipativen Verfahren ausgearbeitet. Damit stellt das Land Südtirol die Weichen für einen Personen- und Güterverkehr, der sich an den neuesten Richtlinien der Europäischen Union sowie an den ambitionierten Klimazielen des Landes orientiert.

Die Wende

Der Landesplan für nachhaltige Mobilität und Logistik 2035 steht im Einklang mit dem Europäischen Green Deal und dem Klimaplan 2040 des Landes Südtirol. Da der motorisierte Individualverkehr einer der größten Verursacher von CO₂-Emissionen in Südtirol ist, spielt die Verkehrswende auf dem Weg zur Klimaneutralität eine zentrale Rolle. Um die Emissionen zu reduzieren, ist also die Art der Fortbewegung fundamental. Südtirol hat im Mobilitätsplan die folgenden **sieben Schwerpunkte** für die Mobilität der Zukunft festgelegt:

1. Brenner Basistunnel, Elektrifizierung der Vinschger Bahn und Riggertalschleife: Das sind nur einige Projekte, um die **Eisenbahninfrastruktur** weiter auszubauen. Als Rückgrat des öffentlichen Personenverkehrs ist die Eisenbahn ein Schlüssel zu nachhaltiger und klimafreundlicher Mobilität.
2. Die **Fahrradmobilität** soll gefördert werden, indem die zum Teil bereits sehr gute Fahrradinfrastruktur ausgebaut wird. Gleichzeitig sollen die Menschen auch für eine sanfte, nachhaltige Mobilität sensibilisiert werden. Außerdem ist der Fahrradmobilitätsplan Südtirol ein Planungs- und Strategiedokument, das Südtirol zu einer Modellregion für die alpine Fahrradmobilität machen will.
3. Die **Intermodalität**, also die Möglichkeit zur Kombination verschiedener Verkehrsmittel, soll dank einer durchgängigen Vernetzung der Verkehrswege und intelligenten Abstimmung der Fahrpläne forciert werden.

4. Mithilfe der **Digitalisierung** sollen Bahn, Bus, Fahrrad, Autos und alle anderen Mobilitätsdienste so perfekt vernetzt sein, dass alle einen einfachen Zugang zur öffentlichen Mobilität haben.
5. Das Konzept **„Brenner Digital Green Corridor“** zielt darauf ab, den Anteil der emissionsfreien Antriebe deutlich zu steigern sowie mithilfe der Digitalisierung den Verkehr auf dem Brennerkorridor intelligent zu steuern und nach Möglichkeit auf die Schiene zu verlagern.
6. Um sicheren Verkehr zu garantieren, muss die **Straßeninfrastruktur** mit optimal instand gehaltenen Verkehrswegen ausgestattet sein.
7. Der Mobilitätsplan will die Mobilität in den **sensiblen Gebieten** besser regeln, damit diese Gebiete geschützt werden.



Landesplan für nachhaltige Mobilität und Logistik 2035



Fahrradmobilitätsplan Südtirol

Klick die QR-Codes an!

Ganz Europa zieht inzwischen am selben Strang und hat sich dazu entschlossen, die **CO₂-Emissionen** im Vergleich zu 1990 **um mindestens 55 Prozent zu reduzieren**. Das Land Südtirol gibt mit dem #Südtirol-Plan für die Mobilität von morgen Richtlinien vor und schafft die notwendigen Rahmenbedingungen: **Damit die Klimaziele aber erreicht werden, ist die Unterstützung der Gemeinden und aller Verkehrsteilnehmer essenziell!**

2

Warum kommunales Mobilitätsmanagement?

Der Ausbau des Radwegenetzes und des öffentlichen Nahverkehrs, barrierefreie Zugänge und sichere Fahrradabstellplätze: Das sind konkrete Themen, die die Bürgerinnen und Bürger beschäftigen, wie die Befragung „Umfrage Zukunft Mobilität 2020“ ergab.

Gemeinwohl im Fokus

Das kommunale Mobilitätsmanagement (KMM) hat das Gemeinwohl im Blick und möchte die Lebensqualität aller verbessern. Dies geschieht im Wesentlichen dadurch, dass Gemeinden Angebote im Bereich der nachhaltigen Mobilität schaffen und fördern. Dabei sind die **Beschaffenheit und die Besonderheiten einer Gemeinde** zu beachten, deren Lage und die dort schon bestehenden Anbindungen und Infrastrukturen. Auch müssen die **Bedürfnisse der Bevölkerung** berücksichtigt werden, beispielsweise die spezifischen Anforderungen von älteren Menschen oder von Familien mit Kindern. Die Wende hin zu einer Mobilität, die auf Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung des Verkehrs abzielt, ist für Gemeindeverwaltungen eine echte Herausforderung. Die Prozesse und Initiativen müssen von unterschiedlichen Institutionen und Ämtern **gemeinsam getragen** und umgesetzt werden. Häufig fehlt jedoch die Vernetzung zwischen den Stakeholdern, die für eine nachhaltige Mobilität aller Zielgruppen notwendig wäre.

Mit System zum Ziel

Und genau da knüpft KMM an: Es eröffnet neue Wege für eine **ganzheitliche Betrachtung** der Mobilität und versucht, sie in der öffentlichen

Verwaltung zu verankern. Maßnahmen aus den Bereichen Infrastruktur, Verkehrssteuerung und -service werden gemeinsam erarbeitet und systematisch zusammengeführt. Zu diesem Zweck müssen auch Institutionen wie Schulen oder Jugendorganisationen sowie Vereine und Betriebe am Prozess beteiligt werden. Denn die Maßnahmen betreffen nicht nur rein technisch-planerische Aufgaben, im Gegenteil: Soziologische Gegebenheiten müssen ebenso berücksichtigt werden. Für die besten Ergebnisse **arbeiten alle relevanten Institutionen in Mobilitätsfragen zusammen**. So wird ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu einer gemeinwohlorientierten Aufgabe von Stadt, Gemeinde und Land.

Gemeinden spielen bei der Realisierung von größeren, insbesondere infrastrukturellen Landesprojekten eine wichtige Rolle, beispielsweise im Straßenbau oder beim Ausbau des Zugverkehrs. Für eine reibungslose Umsetzung ist nicht nur eine gute Zusammenarbeit mit den Landesämtern wichtig, sondern den Gemeinden obliegt es auch, die verschiedenen Stakeholder sowie die Bürgerinnen und Bürger in das Projekt einzubinden und grundlegende Details, zum Beispiel Eigentumsverhältnisse von Grundstücken zu klären und entsprechende Verhandlungen zu führen.

Die **Südtiroler Transportstrukturen AG (STA), Bereich Green Mobility**, vernetzt verschiedene Stakeholder auf Landesebene und unterstützt Gemeinden mit ihrem Know-how. So organisiert sie etwa Netzwerktreffen und Tagungen und hält bei Bedarf Workshops ab.

Das Team von STA – Green Mobility bietet **Beratung und Unterstützung** zu folgenden Themen an:

Mobilitätsmanagement

- Standortanalyse im Zuge eines Lokalaugenscheins
- Analyse von Gefahrenstellen
- Ausarbeitung von individuellen Maßnahmen
- Inputs für Sensibilisierungs- und Kommunikationsmaßnahmen
- Intermodale Ansätze
- Förderungen

Radmobilität

- Analyse zur Verbesserung des Radwegenetzes und radtauglicher Verbindungen (inner- und übergemeindlich)

- Fahrradabstellanlagen
- Unterstützung bei der Ausarbeitung von Konzepten zur Förderung der Radmobilität vor Ort
- Inputs für Sensibilisierungs- und Kommunikationsmaßnahmen
- Förderungen

E-Mobilität

- Ladeinfrastrukturen und Elektrofahrzeuge
- Förderungen

Sie brauchen Unterstützung?

Melden Sie sich bei
STA – Green Mobility
greenmobility@sta.bz.it
www.sta.bz.it



Vier gute Gründe für kommunales Mobilitätsmanagement

1

Mehr Lebensqualität und bessere Gesundheit

KMM gestaltet den Verkehr nachhaltiger und sozialverträglicher und trägt so dazu bei, die Lebensqualität der Bevölkerung zu erhöhen. Aktive Mobilität **belebt die Zentren** und steigert die **Attraktivität des Lebens- und Wohnortes** – insbesondere für Familien und ältere Menschen. Sie unterstützt die **selbstständige Mobilität** von Kindern und trägt deutlich zur Verbesserung der physischen und psychischen Gesundheit bei.

2

Lokale Wirtschaft kann wachsen

Systematisch betriebenes KMM führt zu einer effizienten Ressourcen- und Mittelverwendung. Damit sind für alle Beteiligten – auch für die Haushalte der Gemeinden – **Ersparnisse** verbunden, etwa indem das Verkehrsbudget entlastet wird.

Bewegungsaktiv erledigte Einkäufe stärken zudem den **Einzelhandel** und die Nahversorgung und fördern somit die lokale Wirtschaft. Dadurch werden wiederum **Arbeitsplätze** geschaffen – Standorte können gesichert und nachhaltig weiterentwickelt werden.

3

Klimaziele erreichen

Mit **intermodalen Mobilitätslösungen**, also durch die Vernetzung und Nutzung von verschiedenen umweltschonenden Fortbewegungsmitteln, können Wege effizienter, bequemer und umweltfreundlicher gestaltet werden. KMM betrachtet und vernetzt die verschiedenen Verkehrsmittel, damit sie perfekt zusammenspielen. Das steigert die Verkehrseffizienz und reduziert Stau. Weniger Verkehrsaufkommen bedeutet auch **mehr Sicherheit** im Straßenverkehr für alle Verkehrsbeteiligten.

Durch die Reduktion von motorisiertem Individualverkehr und den Umstieg auf leise und emissionsfreie Elektrofahrzeuge können Umweltauswirkungen wie **CO₂-Ausstoß** und **Lärmbelastung** minimiert werden. Dies ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Erreichung der Klimaziele.

4

Zusammenarbeit stärkt Zusammenhalt

KMM hat das Wohl aller im Blick: Durch die Zusammenarbeit aller Stakeholder einer Gemeinde und die Partizipation der Bürgerinnen und Bürger lassen sich die verschiedenen Bedürfnisse eruieren. Im **Mittelpunkt** der Verkehrsplanung sollten der **Mensch** und die nachhaltige Gestaltung des öffentlichen Raums stehen. Eine Gemeinde kann das Mobilitätsverhalten ihrer Bürgerinnen und Bürger durch eine Vielzahl von Maßnahmen langfristig beeinflussen und verändern.



600–1.600

7.500

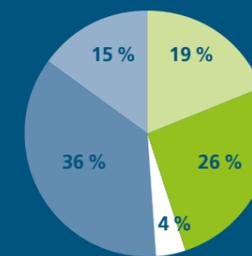
9.000

> 10.000

Das Auto ist ineffizienter als andere Verkehrsmittel

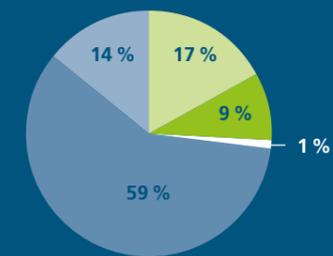
Die Grafik zeigt, wie viele Personen pro Stunde je nach Fortbewegungsart auf einer Straße im urbanen Raum befördert werden können.

Quelle: National Association of City Transportation Officials



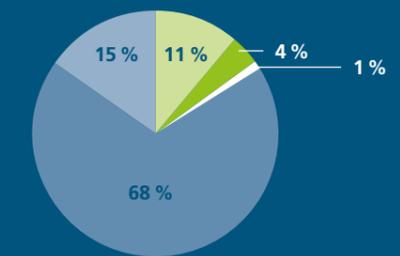
Hauptzentren

Bozen, Brixen, Bruneck, Leifers, Meran



Nebenzentren

Abtei, Auer, Innichen, Lana, Mals, Naturns, Neumarkt, Sand in Taufers, St. Martin in Passeier, St. Ulrich, Schlanders, Sterzing



Randgemeinden

alle restlichen Gemeinden

Unser Wohnort hat großen Einfluss auf unser Mobilitätsverhalten

Personen, die in Zentren wohnen, benutzen weniger das Auto, sondern eher das Fahrrad oder sie gehen zu Fuß. Umso wichtiger ist es, periphere Gebiete besser an die Zentren anzubinden und in Randgemeinden und Nebenzentren den öffentlichen Nahverkehr zu verbessern.

Quelle: ASTAT „Lokale Mobilität in Südtirol Jahreswert 2021/2022“

- zu Fuß
- Fahrrad
- Motorroller oder Motorrad
- Auto
- öffentliche Verkehrsmittel

Eine Straße für alle



Die Straßenverkehrsordnung definiert eine Straße als „eine **öffentliche Fläche**, die für den Verkehr von **Fußgängern, Fahrzeugen** (einschließlich Fahrrädern und Elektrorollern) und **Tieren** bestimmt ist“. (*Codice della Strada* Art. 2 Abs. 1). Aus diesem Grund sollten Gemeindestraßen im urbanen Umfeld so gestaltet und geplant werden, dass sie von allen als **sicherer Ort** erlebt und genutzt werden können. Auf unseren Straßen herrscht das Auto vor, aber wir sollten versuchen, mehr Platz für all diejenigen zu schaffen, die eine aktive und nachhaltige Mobilität bevorzugen – also für Fußgängerinnen und Radfahrer. Für eine lebenswerte Gemeindestraße sollten folgende Punkte mitgedacht werden.

1

Gehwege sollten bequem, ästhetisch ansprechend und nach Möglichkeit schattig sein. Eine gute Praxis wäre es, Gehwege/Gehsteige von mindestens 2,00-2,50 Metern Breite für Menschen mit unterschiedlichen Bedürfnissen zu gestalten: Eltern mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrer, ältere Menschen mit Gehhilfen usw. Bei erhöhtem Fußgängeraufkommen sind die Gehwege nach Möglichkeit breiter zu gestalten.

2

Städtisches Grün: Die Vegetation hat den Vorteil, dass sie die Abgase der Fahrzeuge auf den Straßen absorbiert. Grünflächen tragen auch dazu bei, Regenwasser aufzunehmen und die Umgebung zu kühlen. Tipp: Geeignete Pflanzentypen wählen, um Schäden an der Straßeninfrastruktur zu vermeiden.

3

Hohe Bäume mit kräftigem Wuchs senken die Temperaturen in den heißen Monaten deutlich.

4

Tempo 30: Die Reduzierung der Geschwindigkeit in Ortszentren bringt mehrere Vorteile:

- Sie halbiert den Anhalteweg und kann Leben retten.
- Sie verringert den Flächenverbrauch, somit kann Raum zurückgewonnen und für etwas anderes genutzt werden.
- Sie steigert die Aufenthaltsqualität im urbanen Umfeld.

5

Mischverkehr: Reduzierte Geschwindigkeit verwandelt Straßen in Orte, wo sich alle sicher bewegen können und einander Toleranz und Respekt entgegenbringen.

6

Platz für Radfahrer: Radwege je nach Platzverhältnissen, gegebenenfalls Radspuren oder überfahrbare Radfahrstreifen dienen dazu, Fahrräder besser und sicherer in den Straßenverkehr zu integrieren.

7

Physische Lösungen wie Schikanen, Engstellen, Bodenwellen, unterschiedliche Bodenbeläge usw. können die Geschwindigkeit merkbar reduzieren. Tipp: Alltagsaufgaben wie Schneeräumung mitdenken.

8

Fahrradparkplätze: Zehn Fahrräder können auf einem Autoabstellplatz untergebracht werden. Empfohlen wird die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen, die auch Platz für Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger vorsehen.

9

Carsharingparkplätze und Ladestationen: Ein Carsharingauto ersetzt bis zu zehn private Autos. Carsharingsysteme sowie Lademöglichkeiten für E-Autos sollten an strategischen Standorten bereitgestellt werden.

10

Begegnungsräume mit Bänken, Ruhezeiten oder Spielzonen mit Aufenthaltsqualität



Infos zu Ladeinfrastrukturen und Carsharing siehe Seite 25

Was beim Errichten sicherer **Fahrradabstellanlagen** bedacht werden muss, können Sie im Handbuch „Fahrradparken. Praxistipps und Empfehlungen für die Planung von Fahrradabstellanlagen“ nachlesen.



Autoparkplätze beanspruchen einen **großen Teil des öffentlichen Raums**. Durch eine Reduzierung der Anzahl von Parkplätzen auf den Straßen können viele Quadratmeter zurückgewonnen werden, um sie in **Fahrrad- oder Carsharingparkplätze** umzufunktionieren oder sie zu **Begegnungsorten** für Menschen zu machen.

3

Warum braucht es schulisches Mobilitätsmanagement?

Schulisches Mobilitätsmanagement möchte ein selbstständiges, nachhaltiges und sicheres Mobilitätsverhalten von Schülerinnen und Schülern fördern. Durch Unterrichtsinhalte zur Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung, durch spezifische Maßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit wird ein Prozess angestoßen, der die **eigenständige Mobilität** von Kindern und Jugendlichen fördert. Nicht zuletzt sind **sichere Infrastrukturen** im Schulumfeld Teil des schulischen Mobilitätsmanagements.

An der Umsetzung der Maßnahmen sind neben der Schülerschaft auch Eltern sowie Schulpersonal und externe Akteure beteiligt, beispielsweise Schülerlotsen, Verwaltungsmitarbeitende, Polizei und Verbände. Im Besonderen sind auch die **Politik** und die **Gemeindeverwaltung** gefragt. Das Land Südtirol gewährleistet außerdem den Schülerinnen und Schülern einen **Schülerverkehrsdienst**. Eltern können dafür jährlich ihr Ansuchen bei der Schuldirektion einreichen. Gemeinden haben die Möglichkeit, zusätzlich eigene Schülerverkehrsdienste einzurichten (siehe Seite 41).

Der Schulweg: wichtig für die kindgerechte Entwicklung

Den Schulweg zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen, ist für die Kinder in mehrfacher Hinsicht sehr wertvoll. Laut Weltgesundheitsorganisation (WHO) erreichen 81 Prozent der Jugendlichen das Mindestmaß von einer Stunde Bewegung am Tag nicht. Krankheiten aufgrund von Bewegungsmangel unter Kindern haben sich in den letzten 40 Jahren verzehnfacht. Nachweislich trägt der aktiv zurückgelegte Schulweg zu **mehr Konzentration** in der Klasse bei (Barbosa

et al., 2020). Kinder, die zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem Bus die Schule erreichen, trainieren ihre **motorischen, kognitiven und geografischen Fähigkeiten**. Der mit Freunden gemeinsam zurückgelegte Schulweg zählt vielfach zu den schönsten Momenten des Schulalltags, wie eine Umfrage an der Grundschule von Taufers im Münstertal zeigt (STA, 2023). Das Selbstvertrauen und die Selbstständigkeit der Schulkinder nehmen zu.



Das **schulische Mobilitätsmanagement** umfasst verschiedene weiche und harte Maßnahmen, die darauf abzielen, den **Schulweg und die Umgebung der Schule für Kinder sicherer und nachhaltiger** zu gestalten. Schulisches Mobilitätsmanagement ist ein **wichtiges Aufgabengebiet für die Gemeindeverwaltung**, das dazu beiträgt, die Lebensqualität auf dem gesamten Gemeindegebiet zu verbessern.



Zu den **Schulwegplänen** siehe **Good Practices**, Seite 35

Elterntaxi: Sicherheit oder gefährlicher Kreislauf?

Wer seine Kinder zum Kindergarten oder zur Schule bringt, kennt die Situation: Es stauen sich „Elterntaxis“, die Verkehrsteilnehmer – egal ob zu Fuß, mit dem Rad oder dem Auto – **behindern sich gegenseitig**, es kann für die Kleinen gefährlich sein, sicher zur Bildungseinrichtung zu kommen. Das wiederum setzt einen gefährlichen Kreislauf in Gang: Haben Eltern das **Gefühl**, der Weg zur Schule sei **gefährlich**, bringen sie ihr Kind selbst mit dem **Auto** hin – der motorisierte Verkehr nimmt also zu. Dadurch werden die Straßen gefährlicher und weniger Kinder kommen mit dem Rad oder zu Fuß zur Schule.

Pedibus: gemeinsamer Schulweg für Kinder

Mit dem „Pedibus“ legen Schülerinnen und Schüler ihren Schulweg zu Fuß in einer **Gruppe** zurück und werden dabei von einem Schüler-

lotsen oder einer Schülerlotsin begleitet. Es gibt ausgewählte **Routen** und **Haltestellen** und auch einen fixen „Fahrplan“. Damit wird gewährleistet, dass die Kinder auf sicherem Weg in die Schule gelangen. Sie kommen zu mehr Bewegung und das Verkehrsaufkommen wird reduziert

Schulwegpläne: Instrumente des schulischen Mobilitätsmanagements

Die einmalige Erarbeitung von Schulwegplänen in Kooperation mit der Schule oder dem Kindergarten ist ein wirksames Instrument zur **Sensibilisierung** und zum partizipativen Einbezug der Schulen, der Eltern und der Bürgerinnen und Bürger von morgen. Ein solcher Plan steigert die **Sicherheit** und die **Aufmerksamkeit** für das Schulumfeld und führt dazu, dass Schulwege vermehrt aktiv zurückgelegt werden, was wiederum weniger „Elterntaxis“ nötig macht. Sobald der Plan erstellt ist, kann er als Sensibilisierungsinstrument immer wieder – beispielsweise zu Beginn des Schuljahres – thematisiert werden.



Bildung und Sensibilisierung im Bereich Mobilitätserziehung

STA bietet den Schulen über die Onlineplattform des **Safety Parks** Kurse im Bereich Mobilitätserziehung an: Beim Kurs „Zu Fuß sicher unterwegs“ tauschen sich Grundschul Kinder über ihre Beobachtungen auf der Straße aus und erkunden das Schulgelände, in der „Radwerkstatt“ können Mittelschülerinnen und -schüler lernen, kleine Reparaturen selbst durchzuführen. Beim „Mobilitätscheck Schule“ nehmen Oberschulklassen das Mobilitätsmanagement ihrer Schule unter die Lupe und bringen sich so auch selbst ein.



Infos zu Bildung und Sensibilisierung im Bereich Mobilitätserziehung

Der gesetzliche Schutz des Schulumfelds

Durch die Errichtung von **Schulzonen bzw. Schulstraßen**, wie sie in Bozen und Brixen entstanden sind, können Verkehrsprobleme im Schulumfeld reduziert und die Sicherheit für die Kinder erhöht werden. So können Kinder selbst-

ständig und aktiv ihren Schulweg zurücklegen. Ein Dekret des Landeshauptmannes vom Mai 2020 ist ein erster Schritt, um die Umgebung von Bildungseinrichtungen für alle Beteiligten sicherer zu machen. Artikel 8 des Dekrets legt fest, dass

- sämtliche **Bildungseinrichtungen** an das Fuß- und Radwegenetz sowie an den **öffentlichen Verkehr** anzuschließen sind,
- im Umkreis von 100 Metern um Kindergärten und Schulen, zumindest während der Bring- und Abholzeiten, ein **verkehrsreduzierter Bereich** eingerichtet werden muss.

Außerdem ist in der **Straßenverkehrsordnung Italiens (Codice della Strada)** die Errichtung von **Schulzonen** vorgesehen (Art. 3 Abs. 1 58-bis), eingeführt mit Gesetzesdekret vom 16. Juli 2020.

- In diesem Bereich rund um Gebäude mit schulischem Zweck genießen **Fußgängerinnen und Fußgänger besonderen Schutz**.
- Dazu ist es wichtig, den **Anfang und das Ende dieses Bereichs** zu markieren. In diesem Bereich kann der Verkehr bestimmter Fahrzeugkategorien zu bestimmten Zeiten auf allen innerörtlichen Straßen eingeschränkt werden; dies wird durch eine Verordnung des Bürgermeisters festgelegt (Art.7 Abs. 11-bis). Fehlverhalten kann **sanktioniert** werden.



Zum Dekret des Landeshauptmannes vom 7. Mai 2020 Artikel 8, Schule und Kindergärten, QR siehe Seite 24

4

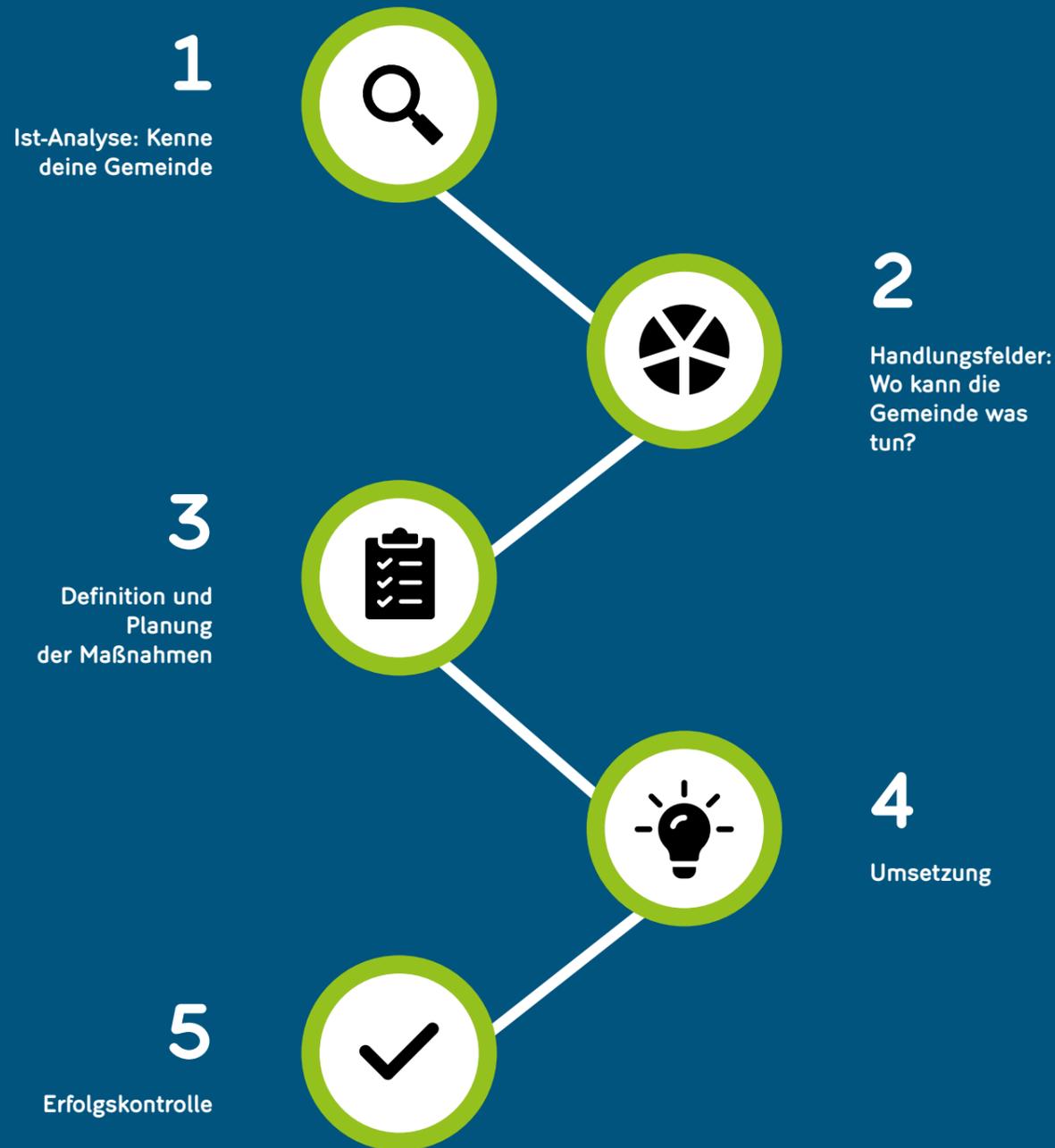
Was muss die Gemeinde beachten?

Die Gemeindeverwaltung ist verantwortlich für die Entwicklung der Gemeinde und der Menschen, die dort leben. Im **Gemeindeentwicklungsplan** werden Projekte und Ziele für die zukünftige Entwicklung der Gemeinde verankert. Im Gegensatz zu früher stellt die Mobilitätsplanung heute vermehrt den **Menschen**, seine Bedürfnisse und seine Werte in den **Mittelpunkt**. Die Herausforderung einer jeden Gemeinde ist es zu definieren, wie mit dem zur Verfügung stehenden öffentlichen Raum umgegangen werden soll und welche Lösungen anzustreben sind, um

den Bedürfnissen aller gerecht zu werden. Politische Vertreterinnen und Vertreter sowie die Gemeindeverwaltung brauchen einen durchdachten Plan, um Maßnahmen umzusetzen, die von der Bevölkerung angenommen werden. Deshalb ist die Mobilitätsplanung ein wichtiger Bestandteil der Gemeindeentwicklungsprogramme. Wer die Qualität der urbanen Mobilität auf ein nächstes Level bringen will, kann auch einen Schritt weiter gehen und einen PUMS (nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan) ausarbeiten, wie es bereits Bozen, Brixen und Meran vormachen.



Die sogenannte **erste und letzte Meile**, also der Weg von zu Hause zur Haltestelle sowie der Weg von der Haltestelle ans Ziel (z. B. Arbeitsort oder Schule), ist eine der vielen Herausforderungen des Mobilitätsmanagements. Wird die erste und letzte Meile **von Anfang an mitgedacht**, kann sie in das Gesamtkonzept integriert werden.



Mit System zum Ziel

Kommunales Mobilitätsmanagement ist als Prozess zu verstehen: Nach einer fundierten Analyse können die geeigneten Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden.



Ab Seite 26 finden Sie Good Practices aus den unterschiedlichen Handlungsfeldern.

Infos zu Förderungen siehe Seite 40

1) Ist-Analyse: Kenne deine Gemeinde

Um ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement zu betreiben, ist es wichtig, bestimmte **Eigenschaften** des Gemeindegebiets zu kennen. So wird deutlich, wo die Probleme liegen und wo die Gemeinde ansetzen kann.

- Wie ist die Beschaffenheit des Gemeindegebiets? Ist es eine Land- oder eine Stadtgemeinde?
- Ist das Siedlungsgebiet kompakt oder verteilt es sich auf Teilorte/Fraktionen?
- Liegt die Gemeinde am Berg oder im Tal, gibt es topografische Besonderheiten (Steigungen)?
- Ist die Gemeinde öffentlich gut angebunden, sowohl innergemeindlich als auch an die Nachbarorte?
- Welche Personen oder Personengruppen werden noch nicht genügend berücksichtigt? Familien (mit Kinderwagen), Menschen mit Beeinträchtigungen oder ältere Menschen?
- Verkehrsanalyse: Gibt es Gefahrenstellen, die entschärft oder Knotenpunkte, die entlastet werden müssen?
- Wie sieht das lokale Geh- und Radwegenetz aus? Fehlen wichtige Verbindungen?
- Gibt es genügend sichere Abstellplätze für Fahrräder an intermodalen Knotenpunkten und anderen öffentlichen Orten?

Bürgerbeteiligung

Werden die Ortsansässigen, aber auch Pendlerinnen und Pendler und andere Interessengruppen eingebunden, können die **Prioritäten gemeinsam** festgelegt werden. Gleichzeitig fördert das die **Akzeptanz** der Maßnahmen. Es gibt verschiedene Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung, grundsätzlich sollten alle Kommunikationskanäle genutzt werden:

- soziale Medien und E-Mail, um Anliegen zu deponieren; Feedback-Boxen
- Kontakt zu bestimmten Stakeholdergruppen, um gezieltes Feedback zu erhalten
- runde Tische, Arbeitsgruppen, Bürgerräte
- Workshops
- digitale Plattformen, wie beispielsweise der StadtSensor der Gemeinde Bozen

2) Handlungsfelder: Wo kann die Gemeinde was tun?

Dem kommunalen Mobilitätsmanagement stehen viele **konkrete Maßnahmen** zur Verfügung, um die definierten Ziele zu erreichen. Häufig

führt nur eine Kombination von Maßnahmen aus verschiedenen Handlungsfeldern zum Ziel.

Die wichtigsten Handlungsfelder sind:

- Fußmobilität
- Radmobilität
- Straßenraumgestaltung
- Parkraummanagement
- Elektromobilität
- öffentliche Verkehrsmittel
- Kommunikation und Sensibilisierung
- Intermodalität

3) Definition und Planung der Maßnahmen

Die Maßnahmen müssen definiert und Schritt für Schritt geplant werden. Deshalb sollte die **Strategie** für die Mobilitätsentwicklung Folgendes berücksichtigen bzw. beinhalten:

- Maßnahmenplan inklusive Priorisierung und Zeitplan
- Machbarkeitsstudien und Abkommen mit Privatpersonen (z. B. Grundeigentümerinnen und -eigentümern), sofern notwendig
- Bestimmung der benötigten finanziellen und personellen Ressourcen
- Regelung der Zuständigkeiten
- Beantragung von Förderungen

4) Umsetzung

Um die Wirksamkeit der Maßnahmen zu überprüfen und gegebenenfalls zu verbessern, sind ein fortlaufendes **Monitoring** und dessen Evaluation wichtig.

5) Erfolgskontrolle

Vor der Umsetzung der Maßnahmen sollten nicht nur Daten erhoben, auch die Situation sollte bildlich festgehalten werden: So lässt sich ein anschaulicher **Vorher-nachher-Vergleich** ziehen. Der Nutzen und die Erfolge von Maßnahmen sollten immer nach außen hin kommuniziert werden. Dies steigert das **Vertrauen** der Menschen in die Maßnahmen und deren **Akzeptanz**. Auch sollte geprüft werden, ob die umgesetzten Maßnahmen die gewünschte Wirkung erzielen. Falls dies nicht oder nur teilweise der Fall ist, ist zu analysieren, ob und wie nachjustiert werden kann.

5

Die gesetzlichen Vorgaben im Bereich Mobilität

Die „**Agenda 2030**“ mit ihren 17 Zielen für nachhaltige Entwicklung ist ein globaler Plan zur „Förderung nachhaltigen Friedens und Wohlstands und zum Schutz unseres Planeten“. Ausgearbeitet von den Vereinten Nationen (UN), werden alle UN-Mitgliedsstaaten und deren zivilgesellschaftliche Institutionen dazu aufgefordert, an der Umsetzung dieser Ziele mitzuwirken. Eines der Ziele ist es, **Städte und Siedlungen inklusiver, sicherer, widerstandsfähig und nachhaltig** zu gestalten. Die 2016 in Kraft getretene „Agenda 2030“ dient dem Landesgesetz Nr. 9/2018 „Raum und Landschaft“, kurz **Raumordnungsgesetz**, als Basis. Das Gesetz und dessen Durchführungsbestimmungen regeln den Schutz und die Aufwertung der Landschaft, die Raumentwicklung und den Bodenverbrauch – und stellen die **nachhaltige Mobilität und insbesondere die Radmobilität** in den Vordergrund.



Raumordnungsgesetz



Durchführungsbestimmungen zum Landesraumordnungsgesetz (Dekret des Landeshauptmanns vom 7. Mai 2020 Nr. 17)

Die 2020 erlassenen Durchführungsbestimmungen zum Landesgesetz (Dekret des Landeshauptmanns vom 7. Mai 2020 Nr. 17) beinhalten den Artikel 5. Dieser legt im Sinne der Nachhaltigkeit die folgenden **drei Hauptziele** fest:

- Vermeidung von Verkehr
- Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs
- Verkehrsoptimierung

Das Gemeindeentwicklungsprogramm Raum und Landschaft

Das Gemeindeentwicklungsprogramm verfolgt das Ziel, die hohe Lebensqualität der Bevölkerung beizubehalten, gleichzeitig sollen aber der **Verbrauch von Boden, Ressourcen und Energie und der motorisierte Individualverkehr eingeschränkt** werden.

Es handelt sich um ein langfristiges Planungsinstrument, das auf Initiative des Gemeinderats umgesetzt wird. Der **Gemeinderat** setzt den Beginn der Arbeiten fest, organisiert die Beteiligung der Bevölkerung und bestimmt die umzusetzenden Maßnahmen.



Gemeindeentwicklungsprogramm Raum und Landschaft

Parkraumgestaltung

Artikel 6 Absatz 3 des Dekretes des Landeshauptmanns vom 7. Mai 2020, Nr. 17 legt fest, dass **öffentliche Flächen zumindest zur Hälfte als Parkraum für nachhaltige Verkehrsmittel** wie Carsharing- und Elektrofahrzeuge, Elektrofahräder und nicht motorisierte Fahrräder sowie Ladestationen vorgesehen werden. Absatz 5 legt fest, dass **öffentliche Pkw-Parkplätze bevorzugt an intermodalen Knotenpunkten** wie Park-and-Ride- oder Bike-and-Ride-Anlagen oder an Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel vorzusehen sind. Parkplätze sollen mit gut erreichbaren und sicheren Fahrradabstellplätzen sowie nach Möglichkeit mit Fahrradverleihstationen kombiniert werden.



Zu den Park-and-Ride-Anlagen siehe Good Practices, Seite 37



Infos zu Förderungen für den Ankauf von Elektrofahrzeugen sowie die Errichtung von Ladesystemen siehe Seite 40

Infos zur Quantifizierung und Realisierung von Ladepunkten geben die Richtlinien des Amtes für Mobilität.

Bushaltestellen

In Südtirol gibt es rund 7.500 Bushaltestellen. Bis auf wenigen Ausnahmen obliegen **die Planung, der Bau und die Instandhaltung der Haltestellen** laut Art. 5 des Landesgesetzes Nr. 15/2015 der gebietsmäßig zuständigen **Gemeinde**. Es ist es ratsam, dass die Gemeinde oder das von dieser mit der Planung beauftragte Büro das **Amt für Infrastrukturen und nachhaltige Mobilität** (Abteilung Mobilität) frühzeitig involviert: Es berät zu technischen Ausführungsdetails und zu möglichen Beiträgen. Nach Fertigstellung der Haltestelle muss diese von oben genanntem Amt abgenommen werden.



Infos zur Projektierung und Verwirklichung von Bushaltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs

Ergänzende Liniendienste

Das Land Südtirol fördert und genehmigt ergänzende Liniendienste, die das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs in Südtirol verdichten und vervollständigen. Diese Dienste können sowohl von **öffentlichen Interessenten** wie Gemeinden als auch **privaten Subjekten** organisiert werden. Dazu zählen Citybuslinien, Ski- und Wanderbusse oder saisonale Verstärkungsfahrten. Mit Beschluss der Landesregierung Nr. 153/2024 wurden die Kriterien festgelegt, die der Dienst erfüllen muss, um **Beiträge von bis zu 70 Prozent** der zulässigen Ausgaben zu erhalten.

Ladeinfrastruktur und Carsharing

Für Parkflächen im Eigentum der Gemeinde sollten Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge mitgedacht werden. Insbesondere bei Parkgaragen und Sammelparkplätzen ist die Installation von Lademöglichkeiten wichtig: Die Gemeindeverwaltung sollte bei Ausschreibungen zur Bewirtschaftung von **Parkgaragen/Sammelparkplätzen** eine Mindestanzahl von Parkplätzen mit Ladeinfrastruktur vorsehen.

Generell geht der Trend dahin, an bestimmten Orten konzentrierte Ladeparks mit einer Vielzahl von Ladestationen zu schaffen, sogenannte **Ladehubs**. Im Gemeindegebiet bietet es sich an, solche Ladehubs an Sammelparkplätzen einzu-

richten: So können die Besitzerinnen und Besitzer der E-Fahrzeuge die Zeit während des Aufladens für Besorgungen im Gemeindegebiet nutzen. Alle Fahrzeuge verfügen über ein internes System, das die maximale Energieaufnahme regelt und begrenzt, um Überhitzung und übermäßigen Verschleiß zu vermeiden. Grundsätzlich gilt: Je höher die Leistung der Ladesäule, desto kürzer die Ladezeit.

Carsharing in der Gemeinde

Viele Südtiroler Gemeinden fördern schon seit Langem erfolgreich Carsharing für ihre **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter**, aber auch für **Bürgerinnen und Bürger**, die gemeinsam ein Fahrzeug nutzen können. Das hat viele Vorteile:

- Es erlaubt den Beschäftigten der Gemeinde, ein Auto für Dienstzwecke zu nutzen.
- Andere Organisationen können das Auto zu vorteilhaften Konditionen mieten.
- Carsharing ist ein flexibles und umweltfreundliches Mobilitätsangebot, das die öffentlichen Verkehrsmittel optimal ergänzt.
- Urlaubende können das Angebot ohne großen Registrierungsaufwand nutzen.



AlpsGo Carsharing Südtirol

Weitere nützliche Links



Straßenverkehrsordnung und Beschilderung



Errichtung, Betrieb, Instandhaltung und Benutzung der übergemeindlichen Radwege und Radrouten



Infos zu den Richtwerten der Ladepunkte auf dem Gemeindegebiet: „Piattaforma Unica Nazionale dei punti di ricarica per i veicoli elettrici“

6

Good Practices aus Südtirol

Die Mobilität ist ein zentraler Faktor, wenn es darum geht, die Lebensqualität der Menschen in der Gemeinde zu verbessern. Deshalb setzen viele Südtiroler Gemeinden schon seit Langem größere und kleinere Projekte mit dem Ziel um, Verkehr zu vermeiden, zu verlagern oder zu verbessern.

Die Good Practices auf den folgenden Seiten sind eine Auswahl. Sie haben einen beispielhaften Charakter, denn sie zeigen verschiedene Ansätze, um den motorisierten Verkehr zu minimieren. Die Beispiele dienen der Inspiration und dürfen – sollen sogar! – von anderen Gemeinden nachgeahmt werden.

Aufwand gering

Aufwand mittel

Aufwand hoch

Die angeführten Good Practices sind drei Kategorien zugeordnet, die den Aufwand der Umsetzung bewerten. Einige Maßnahmen sind einfach umzusetzen: Es braucht keine lange Vorlaufzeit, die Kosten sind überschaubar und es sind keine größeren Eingriffe in die Infrastruktur vorzunehmen. In der Regel gibt es Institutionen, die einem bei der Umsetzung zur Seite stehen. Unter „Aufwand mittel“ sind jene Beispiele zusammengefasst, bei denen mehrere Planungsschritte notwendig und komplexer in der Umsetzung sind. Der Aufwand für Maßnahmenpakete, die einen mehrjährigen, hohen bürokratischen und organisatorischen sowie finanziellen Aufwand mit sich bringen, wird als hoch eingestuft.

Die Handlungsfelder

Kommunales Mobilitätsmanagement schafft die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung auf Gemeindeebene. In einem Vertiefungsprozess werden die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger betrachtet und Maßnahmen entwickelt, welche die Nutzung verschiedener Mobilitätsformen ermöglichen. Die Maßnahmen betreffen die folgenden Handlungsfelder.



Fußmobilität

Zu Fuß gehen ist die ursprünglichste Art, sich fortzubewegen. Fußmobilität kann mit einer nachhaltigen Raumplanung gefördert werden: Diese zeichnet sich durch kurze Wege und ein gut ausgebautes Wegenetz aus – und berücksichtigt die Sicherheit der Fußgängerinnen und -gänger.



Radmobilität

Südtirol hat bereits ein gut ausgebautes Netz von übergemeindlichen Radwegen, die Fahrradinfrastruktur soll aber weiter ausgebaut und an Knotenpunkten um hochwertige und sichere Radabstellplätze ergänzt werden. Viele Maßnahmen zeigen, dass die Gemeindeverwaltungen bemüht sind, ihre Bürgerinnen und Bürger schon von Kindesbeinen an für das sanfte und nachhaltige Verkehrsmittel zu sensibilisieren.



Straßenraumgestaltung

Nachdem der Fokus bei der Gestaltung des Straßenraums jahrzehntelang auf dem Kraftfahrzeugverkehr lag, kommt es jetzt vermehrt zu einer Neuaufteilung. Dabei sollen alle Verkehrsbeteiligten berücksichtigt werden. Insbesondere dem Rad- und Fußverkehr wird durch eine neue Gestaltung von Fahrbahnen mehr Raum zugestanden.



Parkraummanagement

Ein wichtiger Einflussfaktor auf das Mobilitätsverhalten ist das Parken im öffentlichen Raum: Ein gelungenes Parkraummanagement verbessert die Parkplatzsituation für Bewohnerinnen und Pendler, Geschäfte und Betriebe sind – sicher – erreichbar. Das Dekret des Landeshauptmannes von 2020 (Nr. 17) legt fest, dass öffentliche Parkflächen zumindest zur Hälfte als Parkraum für nachhaltige Verkehrsmittel sowie elektrische Ladestationen verwendet werden.



Elektromobilität

Der Ausbau der Elektromobilität ist eine wichtige Voraussetzung, um die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Menschen und Umwelt zu reduzieren. Finanzielle Anreize für den Erwerb von E-Fahrzeugen reichen nicht aus, um sie für die Bevölkerung attraktiv zu machen: Gemeindeverwaltungen müssen Lademöglichkeiten mitdenken, wenn es um Parkgaragen und Sammelparkplätze im Eigentum der Gemeinde geht.



Öffentliche Verkehrsmittel

Der „LPNM 2035“ hat den Ausbau der Busverbindungen und der Eisenbahninfrastruktur als Priorität festgelegt. Je besser der öffentliche Personennahverkehr funktioniert, desto mehr Menschen greifen auf öffentliche Verkehrsmittel zurück. Dafür braucht es gut getaktete Verbindungen, zusätzliche Haltestellen und die Möglichkeit, unkompliziert auf andere Verkehrsmittel umzusteigen.



Kommunikation und Sensibilisierung

Mobilitätsmanagement zielt nicht zuletzt darauf ab, die Einstellungen und Verhaltensweisen der Menschen nachhaltig zu verändern. Gezielte Informations- und Sensibilisierungskampagnen informieren Verkehrsbeteiligte über alternative Verkehrsmittel, während Kommunikationsmaßnahmen darauf abzielen, den Dialog zwischen den Beteiligten zu eröffnen. Durch Bürgerbeteiligung entstehen Verständnis und Akzeptanz, wenn es um die Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen geht.



Intermodalität

Intermodalität meint die Möglichkeit, verschiedene, möglichst umweltschonende Fortbewegungsmittel miteinander zu kombinieren. Eine wesentliche Aufgabe des kommunalen Mobilitätsmanagements ist, das Zusammenspiel der Verkehrsmittel zu optimieren, indem auch infrastrukturelle Eingriffe angeregt werden – beispielsweise genügend sichere Abstellplätze für Fahrräder und Autos an intermodalen Knotenpunkten.

Aufwand gering

Aufwand mittel

Aufwand hoch

Aktiv mobil in Kindergarten und Schule BZG Burggrafenamt, Lana



Die Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt setzt das Projekt „Gemeinsam mobil im Kindergarten“ im Bezirk um: Beispielsweise wird das Mobilitätsverhalten der Kinder und Eltern mittels eines Fragebogens erhoben oder die Kinder lernen in der Fahrradwerkstatt ihr Bike kennen. Angeboten werden auch ein Laufrad- und Fahrradtraining sowie Verkehrserziehung.

Die Gemeinde Lana unterstützt und finanziert solche Trainings sowie Fahrradwerkstätten an Kindergärten und Schulen. Die Kinder im Alter zwischen 3 und 11 Jahren werden auf die Gefahren im Straßenverkehr hingewiesen, das gezielte Training im Umgang mit dem Fahrrad fördert ihr Selbstbewusstsein und ihre Achtsamkeit im Straßenverkehr.



Innovatives Parkkonzept Innichen



Die Gemeindeverwaltung von Innichen hat als Maßnahme für den Umweltschutz ein neues Parkkonzept eingeführt, um den Verkehr im Dorfzentrum zu reduzieren, außerdem soll eine neue Parkplatzverordnung für mehr Ruhe im Dorf sorgen.

Pendelnden, die außerhalb des Ortskerns von Innichen und in Nachbargemeinden wohnen, werden unentgeltlich Parkplätze am Ortsrand zur Verfügung gestellt. Um diese Parkplätze ausschließlich für Pendelnde zu reservieren, wurde eine Zufahrtskontrolle mit Kameras installiert, die Kennzeichen erkennen. Außerdem wurden im Hauptort Innichen alle Gratisparkplätze in Kurzparkzonen umgewandelt, um der Langzeitbesetzung der Parkplätze entgegenzuwirken.

Radlerfrühstück Eppan



Die Gemeinde Eppan organisiert für Radfahrerinnen und Radfahrer ein Frühstück mit lokalen Produkten. Dabei werden auch die Fahrräder gesegnet.

Wipptaler Radtag Wipptal



Die Bezirksgemeinschaft Wipptal organisiert gemeinsam mit den Gemeinden Brenner, Freienfeld, Pfitsch, Ratschings und Sterzing sowie mit Unterstützung von Vereinen und Betrieben jährlich einen Radtag: In Sterzing und in den umliegenden Gemeinden können zahlreiche Attraktionen und Einrichtungen entlang der Radwege erradelt und entdeckt werden.

„Busschule“ Lana



Im Rahmen des Projekts „Busschule“ werden Schulungen für ältere Menschen angeboten, damit sie sicher mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind. Seit 2023 können auch Schulklassen an der Busschule teilnehmen. Dabei erhalten sie wichtige Infos zum Busfahren: Welche Gefahren gibt es an der Haltestelle und während der Fahrt? Wie liest man die Fahrpläne und wie funktioniert der Südtirol Pass? Auch über das richtige Benehmen im Bus wird aufgeklärt.



Radmobilität übergemeindlich denken



Übergemeindliche Zusammenarbeit ist in der Mobilitätsplanung das A und O. Auch wenn das größte Radpotenzial innerhalb der Gemeinden selbst liegt, muss der Radverkehr auch über die Gemeindegrenzen hinaus geplant und gefördert werden. Insbesondere durch E-Bikes werden auch Distanzen bis zu 15 Kilometern für alle bewältigbar. In Südtirol gibt es mehrere Initiativen zur gemeindeübergreifenden Zusammenarbeit im Radverkehr. Das wichtigste Instrument sind die Radfunktionalen Einheiten (RFE). Das

sind übergemeindliche Planungseinheiten, die im Rahmen des landesweiten Fahrradmobilitätsplanes etabliert worden sind. Auch die Gemeindeentwicklungsprogramme orientieren sich teilweise an den RFEs, um den Radverkehr zwischen den Gemeinden besser zu planen. Insgesamt gibt es 15 RFEs in Südtirol, bestehend aus mindestens zwei Gemeinden, die für den Radverkehr geeignet sind. Wichtige Kriterien für die Eignung sind Distanzen, topografische und klimatische Bedingungen. In regelmäßigen Treffen zwischen den Gemeinden einer RFE und der STA – Green Mobility wird besprochen, wie die Radverbindungen kontinuierlich verbessert werden können.

Roter Gehstreifen Nals, Kurtinig



Die Gehstreifen mit roter Belagsmischung sorgen für mehr Sichtbarkeit und erhöhen somit die Sicherheit für die Fußgängerinnen und Fußgänger.



Aufwand gering

Aufwand mittel

Aufwand hoch

Fotowettbewerb „FahrRad in Kaltern“ Kaltern



Das Fahrrad und die Besonderheiten des Dorfes sollten im Rahmen des Fotowettbewerbes auf einem Foto in Szene gesetzt werden. Eine Jury bewertete die Fotos und die drei Siegerinnen und Sieger erhielten als Dankeschön einen Wertgutschein.

Neue Fahrradabstellanlagen

Dorf Tirol, Lana, Innichen, Naturns, Ritten u. v. m.



Fahrradparken ist mehr, als das Zweirad einfach an den nächsten Laternenmast zu lehnen: Professionell geplante und sichere Fahrradabstellanlagen sind wichtig, um die Beliebtheit des Fahrrads in der Bevölkerung zu steigern. Bevor Anlagen gebaut werden, müssen die Zuständigen überlegen, an welchem Ort sie installiert werden, für welche Parkdauer die Abstellanlagen zum Einsatz kommen sollen und welche Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer sie erfüllen müssen. Viele Gemeinden haben sich mit diesen Anforderungen auseinandergesetzt und ihre Anlagen entsprechend ausgestattet, beispielsweise mit Überdachungen und Beleuchtung (Förderungen siehe Seite 40).

„Südtirol radelt“ Südtirolweit



Gemeinden, Betriebe, Vereine oder Bildungseinrichtungen können kostenlos an der Aktion „Südtirol radelt“ teilnehmen und so Bürgerinnen und Bürger, Belegschaft, Mitglieder, Schulklassen und Studierende dazu ermuntern, vermehrt auf das Rad zu steigen. Bei der landesweiten Aktion „Südtirol radelt“, die von der STA ins Leben gerufen wurde, sammeln die Radfahrenden Kilometer: Wer mindestens 150 Kilometer für eine an der Aktion beteiligte Einrichtung fährt, kann an der Schlussverlosung teilnehmen. Im Rahmen der Aktion organisieren Institutionen immer wieder spezielle Events: Die Gemeinde Bozen organisiert beispielsweise „bike&breakfast“.

Weitere Infos unter:

www.suedtirolradelt.bz.it



„Crazy Bike“: Malwettbewerb Algund



Das Traum-Fahrrad wird Wirklichkeit: Schülerinnen und Schüler der 4. und 5. Klassen der Grundschule sowie der Mittelschule Algund können im Rahmen des Malwettbewerbs ihr Fantasiefahrrad einreichen: Das Siegerprojekt wird detailgetreu und verkehrstauglich nachgebaut.



Weitere Maßnahmen, die einfach umzusetzen sind:

- Aufgefundene und nicht abgeholte Fahrräder können **versteigert werden**.
- **Bunt bemalte Straßenabschnitte** in der Umgebung von Schulen und Kindergärten machen die Verkehrsbeteiligten darauf aufmerksam, wie wichtig die gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr ist.
- Im **Gemeindeblatt** und auf der **Website** der Gemeinde können das ganze Jahr über Informationen und Tipps zur klimafreundlichen Mobilität gegeben werden.
- **Umfragen** zum Mobilitätsverhalten geben den Befragten die Möglichkeit, in den verschiedenen Mobilitätsbereichen Ideen einzubringen und auf Probleme oder Gefahrenstellen hinzuweisen.
- Mit einem **Mobilitätsquiz** lassen sich Kinder für nachhaltige Mobilität sensibilisieren.

Aufwand gering

Aufwand mittel

Aufwand hoch

Bus & Ride**Gais, St. Gertraud (Ulten)**

Bushaltestellen mit integrierten Radabstellanlagen dienen der einfachen und sicheren Verknüpfung von Bus und Rad. Die Anlagen können mit einfachen Anlehnbügel ausgestattet, aber auch gesichert und witterungsgeschützt sein. Teilweise werden auch Einzelfahrradboxen, Lademöglichkeiten für E-Bikes und Mietfahrräder angeboten.

Radfahrstreifen**Welsberg, Terlan, Eppan, Leifers, Brixen u. v. m.**

Radfahrstreifen (Markierung mit unterbrochener Linie) sind Teil der Fahrbahn und können bei Bedarf von anderen Fahrzeugen befahren werden. Als kostengünstige, schnell umsetzbare Maßnahme erhöhen sie die Sichtbarkeit und somit Sicherheit der Radfahrenden und helfen bei der Schaffung neuer bzw. Verbesserung bestehender Radverbindungen.

Gefahrenstellen erkennen und beseitigen**Bruneck**

Im Rahmen eines Pilotprojekts hat die Gemeinde Bruneck in Zusammenarbeit mit STA – Green Mobility Gefahrenstellen analysiert. Gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern wurden Verbesserungen für den Radverkehr und ein Maßnahmenpaket mit konkreten Plänen für Arbeiten an der Infrastruktur ausgearbeitet.

Radschnitzeljagd**Lana**

Spielerisch das eigene Dorf kennenlernen – das ist das Ziel der Radschnitzeljagd, die jedes Jahr im September während der Europäischen Mobilitätswoche stattfindet. Nach der Fahrradweihe werden an zehn Stempelstellen in Lana Quiz gelöst, Parcours bestritten und kleine Aufgaben bewältigt. Unter den Teilnehmenden werden Preise verlost, die von den Kaufleuten und Unternehmen in Lana zur Verfügung gestellt werden. Die Aktion, die mittlerweile 800 Teilnehmende zählt, findet als Teil der Initiative „Lana moves local“ und in Zusammenarbeit mit Lananer Verbänden, Vereinen und Betrieben statt, die sich ehrenamtlich am Projekt beteiligen. Seit 2022 ist die Veranstaltung als „Green Event“ zertifiziert.

Radnacht mit Fahrrad-Lichter-Parade**Bozen, Meran, Brixen**

In der Radlwerkstatt werden kleinere Reparaturarbeiten an den Rädern durchgeführt und Elemente angeboten, die die Bikes sichtbarer machen. Anschließend führt die Fahrrad-Lichter-Parade durch das Stadtzentrum.

Stadtsensor Bozen**Bozen**

Der Stadtsensor bietet den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit, ihre Anliegen, Mängel bei Dienstleistungen oder Schäden an der Infrastruktur der öffentlichen Verwaltung mitzuteilen und dadurch direkt zur Verbesserung der Dienste beizutragen. Die vorgetragenen Anliegen werden an einer zentralen Stelle bearbeitet, dokumentiert und, wenn gewünscht, wird der Erledigungsstatus im Internet veröffentlicht.

Mitfahrbänke**Ulten, Deutschnonsberg**

In den Gemeinden St. Pankraz, Ulten und Unsere Liebe Frau im Walde – St. Felix können Personen, die keine passende Fahrgelegenheit haben, auf Mitfahrbänken Platz nehmen und auf eine Mitfahrgelegenheit warten. Die Bänke sind farblich markiert bzw. mit einem Schild gekennzeichnet. Die Gemeinden mussten sich im Zuge der Umsetzung des Projektes mit versicherungstechnischen und sicherheitsrelevanten Fragen auseinandersetzen sowie geeignete Standorte suchen. Die Mitfahrbänke entstanden im Rahmen eines LEADER-Projekts, eines Maßnahmenprogramms der Europäischen Union, mit dem innovative Aktionen im ländlichen Raum gefördert werden.

**Projekt „Sand radelt“****Sand in Taufers**

Das Projekt, das die Klimagemeinde Sand in Taufers zusammen mit dem Ökoinstitut Südtirol und den Kaufleuten vor Ort organisiert, möchte die Fahrradmobilität innerhalb des Gemeindegebietes steigern. Teil des Projektes ist ein Ge-

winnspiel, wobei Kundinnen und Kunden beim Einkauf mit dem Fahrrad Punkte sammeln und Preise gewinnen können. Die Verlosung der Preise findet im Rahmen eines Fahrradfestes statt.

„Green Energy Day“ + „Green Mobility Day“**Eppan, Kaltern**

Ein Tag im Zeichen der grünen Energie und nachhaltigen Mobilität: Es gibt einen Infostand zum Thema klimafreundliche Mobilität samt Wissensquiz, dazu gibt es eine Fahrradwerkstatt und die Möglichkeit, eine Probefahrt mit einem E-Auto zu machen.

Weitere Maßnahmen, die relativ einfach umzusetzen sind:

- „Lange Abende“ im Zeichen des Fahrrades, mit Fahrrad-Upcycling und Fahrradwerkstatt, einem Fahrradparcours und einem Fahrradflohmkt.
- Alte Fahrräder im neuen Glanz: Bürgerinnen und Bürger können im Rahmen einer Veranstaltung ihre Räder kreativ umgestalten, die Ergebnisse werden ausgestellt.

Aufwand gering

Aufwand mittel

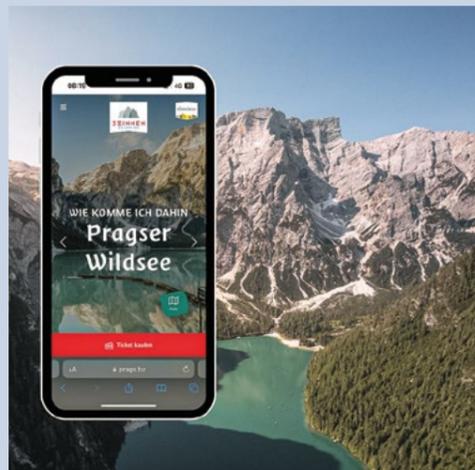
Aufwand hoch

Hotspotmanagement Prags, Villnöß



Ein Hotspotmanagement dient dazu, die Besucherströme zu (überlaufenen) Sehenswürdigkeiten zu regulieren. Am Prager Wildsee wurde eine Zufahrtsbeschränkung eingeführt: In den Sommermonaten braucht es eine Onlinereservierung oder eine Durchfahrtsgenehmigung, um mit dem Auto ins Prager Tal fahren zu dürfen. Ansonsten ist das Pusterer Seitental nur mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Rad oder zu Fuß erreichbar. Auch in Villnöß soll ein ganzheitliches Konzept Entlastung für Mensch und Umwelt bringen. Im ganzen Tal wurde eine Gästeobergrenze für das Gebiet um die Zanser Alm festgesetzt, den wichtigsten Ausgangspunkt für Wanderungen. Für den Zanser Parkplatz wurde 2023 ein Onlinebuchungssystem eingerichtet, über das ein Parkplatz reserviert werden kann. Ist der gesamte Parkplatz auf Zans belegt, stehen Ausweichparkplätze in St. Magdalena zur Verfügung. Es wurde vor Ort ein Ampelsystem eingerichtet, das es ermöglicht, die Verkehrsströme zu den Parkplätzen besser zu lenken.

Für mehr Informationen zum Hotspotmanagement wenden Sie sich an den Sonderbeauftragten für Landesmobilitätsplanung und Verkehrssteuerung im Ressort für Infrastrukturen und Mobilität.



Ganzheitliche Mobilitätsstrategie Mals



Den Verkehr vermeiden, ihn verlagern und umweltverträglicher machen: Mit ihrer Mobilitätsstrategie, die sich an der Pyramide der nachhaltigen Mobilität (siehe Seite 9) orientiert, hat die Gemeinde Mals den Ortskern mit zahlreichen Maßnahmen lebenswerter gemacht. Für die Umsetzung der Strategie wurden Arbeitsgruppen mit den Bürgerinnen und Bürgern eingerichtet und je nach Thematik Expertinnen und Experten dazugeholt, die gemeinsam Projekte ausgearbeitet haben. Im Ortskern dürfen nur noch berechnete Fahrzeuge ein- und ausfahren, das Zentrum ist ansonsten Fußgängerinnen und Radlern vorbehalten. Um den Ortskern lebenswerter zu machen, gibt es Sitzmöglichkeiten und Citybus-Haltestellen, außerdem wurden im Zentrum neue Wohnbauzonen ausgeschrieben. Zusätzlich wurden Fußwege vom Zugbahnhof in den Ort und im Zentrum ein großer Parkplatz angelegt. Eine weitere infrastrukturelle Maßnahme war die Verlegung der Nordeinfahrt: So konnte der Verkehr umgelenkt werden, sodass er nicht mehr durch den Ortskern führt und Pendelnde die Staatsstraße schneller erreichen können. Carsharingangebote, der Verleih von E-Bikes und der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, speziell um die Fraktionen an das Zentrum anzubinden, runden das Maßnahmenpaket ab.



Mehr über die Mobilitätsstrategie der Gemeinde Mals, die 2017 den Südtiroler Mobilitätspreis gewonnen hat

Optimierungsmaßnahmen für mehr Sicherheit am Schulweg Nals, Taufers im Münstertal



Zusätzlich zum Schulwegplan hat die Gemeinde Nals ein Schulwegprojekt ausgearbeitet. Schülerinnen und Schüler der Grundschule und der Mittelschule wurden befragt, ihre Rückmeldungen ausgewertet und Optimierungsmaßnahmen für mehr Sicherheit auf dem Schulweg umgesetzt. In Zusammenarbeit mit dem Safety Park wurden Gefahrenstellen ermittelt und entschärft. In der Schule wurden mit Unterstützung des Lehrpersonals Projekte zur Verkehrssicherheit umgesetzt. Auch im Kindergarten kam das Thema der nachhaltigen Mobilität zur Sprache, etwa mit dem Mobilitätskoffer: Dieser beinhaltet Materialien, die Kinder und deren Familien spielerisch mit Mobilitätsthemen vertraut machen.



Schulwegpläne für einen sicheren Schulweg BZG Burggrafenamt



Für einen sicheren Schulweg: Auf dem Schulwegplan der Bezirksgemeinschaft (BZG) Burggrafenamt sind alle Wege, die sicher zu Fuß zurückgelegt werden können – also Gehsteige, Gehstreifen, autofreie Zonen –, eingezeichnet. Potenzielle Gefahrenstellen, Zebrastreifen und Positionen der Schülerlotsinnen und -lotsen sind markiert und empfohlene Haltepunkte für Elterntaxis eingezeichnet. Das Angebot richtet sich hauptsächlich an Eltern und Grundschülerinnen und -schüler. Den Schulwegplan gibt es in sieben Gemeinden der Bezirksgemeinschaft (Naturns, Marling, St. Martin in Passeier, Nals, Partschins, Gargazon, Algund) sowie in Taufers im Münstertal. Der Plan wird jährlich aktualisiert und über die Schulen verteilt und/oder im Gemeindeblatt veröffentlicht.

Die **Bezirksgemeinschaft (BZG) Burggrafenamt** hat eine eigene Abteilung eingerichtet, die sich mit dem Thema **Mobilität** befasst. Ziel ist es, ein funktionierendes, sicheres und umfassendes kommunales Mobilitätssystem zu etablieren und zu gewährleisten. Die Abteilung koordiniert übergemeindliche Projekte, begutachtet lokale Probleme in den Gemeinden und arbeitet entsprechende Lösungsansätze aus.

Mehr Infos zur Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt:



Aufwand gering

Aufwand mittel

Aufwand hoch

Pendlerprojekt ebike2work**Eppan, Meran, Brixen, Vahrn, St. Leonhard in Passeier, Lana, Marling**

Die Gemeinde Eppan war die erste, die das Pendlerprojekt umsetzte: Sie stellte interessierten Pendelnden 120 E-Bikes zur Verfügung, mit denen die Arbeitswege klimafreundlich zurückgelegt werden können. Die Pendelnden behalten das selbe E-Bike für einen Zeitraum von zwei Jahren und haben die Möglichkeit, ihr Bike in einer der verschließbaren Fahrradboxen an den wichtigsten Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel abzustellen. Auch die Boxen werden für den Zeitraum von zwei Jahren vergeben. Die freien Fahrradboxen werden an andere Interessierte vermietet, um die kombinierte Mobilität zu fördern. Das Projekt hat in den vergangenen Jahren in Südtirol zahlreiche Nachahmer gefunden. In Lana wurde das Projekt „ebike2work“ nach Eppaner Vorbild umgesetzt und erweitert, indem E-Lastenräder an Familien und Unternehmen verliehen werden.

Erste Fahrradstraße Südtirols**Brixen**

Mit der Umsetzung der ersten Fahrradstraße ist die Stadtgemeinde Brixen Vorreiter bei der städteverträglichen Gestaltung des Verkehrs und einem nachhaltigen Klimaschutz. Die Fahrradstraße soll das Gefahrenpotenzial für Radfahrende reduzieren und den Sicherheits- und Wohlfühlfaktor auch für weniger routinierte Radfahrende wie Seniorinnen und Senioren oder Kinder steigern.

Eine Fahrradstraße unterscheidet sich von einer normalen Straße vor allem dadurch, dass Fahrräder Vorrang vor motorisierten Fahrzeugen haben. Der Mischverkehr bleibt erhalten, geschwindigkeitsdämpfende Vorrichtungen und eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h erhöhen jedoch zusätzlich die Verkehrssicherheit der Radfahrenden. Letztere dürfen außerdem nebeneinander fahren. Ergänzt wird das Projekt mit klaren horizontalen sowie vertikalen Beschilderungen.

**Initiative FahrRad****Naturns**

Seit Jahren hat sich die Gemeinde Naturns die Förderung der Fahrradmobilität zur Aufgabe gemacht. Im Ortskern gilt Tempo 30, was Radfahren sicherer macht. Die Radwege sind teilweise separat ausgewiesen und Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet. Abstellanlagen sind im gesamten Ortsgebiet verteilt, zusätzlich sind die Verkehrsknotenpunkte im Zentrum bei der Bushaltestelle und am Bahnhof mit hochwertigen und überdachten Anlagen ausgestattet. Die Gemeinde verfügt über einen Fahrradplan, in dem sie die Ist-Situation analysiert und eine Reihe von Maßnahmen formuliert hat. Außerdem fördert die Gemeinde die E-Mobilität: In Kooperation mit einem lokalen Fahrradhändler erhalten interessierte Bürgerinnen und Bürger einen Beitrag zum Kauf eines E-Bikes. Während der europäischen Mobilitätswoche wird der „FahrRad!-Tag“ organisiert, ein Fahrradfest mit Straßensperre und vielen Aktivitäten rund um das Fahrrad. Die Gemeinde ist auch am Interreg-Projekt PRO-BYKE der Bezirksgemeinschaft (BZG) Burggrafenamt beteiligt.

Zu Fuß unterwegs in Hafling – Kimm mit!**Hafling**

Komm mit, wir gehen zu Fuß: Das Projekt „Zu Fuß unterwegs in Hafling – Kimm mit!“ fördert die Mobilität von Fußgängerinnen und Fußgängern mit infrastrukturellen Maßnahmen. Durch eine Lebensraumerhebung und einen Fußwegecheck wurden die zentralen Anliegen der Bevölkerung erhoben. Aufgrund der Ergebnisse wurde das Fußwegenetz ausgebaut und verbessert, alte Fußwege wurden wiederbelebt, Gefahrenstellen entschärft und die Beleuchtung verbessert. Gleichzeitig will die Gemeinde die Fußmobilität als gesunde und alltagstaugliche Fortbewegung im Dorf etablieren, indem sie die notwendige Infrastruktur bereitstellt und die Bevölkerung sensibilisiert und begeistert. So wird beispielsweise das Einkaufen zu Fuß mit von der Gemeinde bereitgestellten Einkaufstrolleys unterstützt. Die Gemeinde Hafling koordiniert die Maßnahmen mit Unter-

stützung der Bezirksgemeinschaft (BZG) Burggrafenamt. Das Team von STA – Green Mobility steht der Arbeitsgruppe beratend zur Seite.

Park & Ride**Bruneck, Brixen, Marling**

Ein Park-and-Ride-System ist ein Verkehrskonzept, bei dem Pendlerinnen und Pendler ihr Fahrzeug (Fahrrad, Motorrad, Auto) an einem Parkplatz am Zugbahnhof oder an der Bushaltestelle abstellen und dann mit öffentlichen Verkehrsmitteln den zweiten Teil ihrer Pendelstrecke zurücklegen. So soll es Bürgerinnen und Bürgern entlegener und schlecht angebundener Ortschaften ermöglicht werden, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen.

Park-and-Ride-Systeme mit einem intelligenten Parkraummanagement gibt es bereits an den Bahnhöfen von Bruneck, Brixen und Marling sowie an verschiedenen Bushaltestellen im Land. Alle Parkplätze bieten kostenlose oder kostengünstige Möglichkeiten für Pendler und Pendlerinnen, die ihr Fahrzeug am Bahnhof abstellen und ihre Fahrt zur Arbeit mit dem Regionalzug fortsetzen. Die Parkplatzgebühr wird mit dem Südtirol Pass verrechnet, der auch zum Öffnen der Zufahrtsschranke dient.



7

Der Blick über den Tellerrand

Spanien – Barcelona und die Superblocks

Viel Verkehr, wenig Grünflächen, schlechte Luftqualität – die Hauptstadt Kataloniens hat mit vielen Problemen zu kämpfen. Pro Kopf stehen der 1,6 Millionen zählenden Bevölkerung statistisch 2,7 Quadratmeter Grünfläche zur Verfügung, wobei die WHO jedoch mindestens 9 Quadratmeter pro Person empfiehlt. Zum Vergleich: Das Dekret des Landeshauptmanns vom 7. Mai 2020 legt den Mindestwert mit 11,5 Quadratmetern pro Einwohner/Einwohnerin fest, dieser wird in Bozen mit 7,24 Quadratmetern jedoch nicht erreicht (Stand 2022).

Barcelonas Innenstadt ist schachbrettartig angelegt. Zur Verkehrsberuhigung werden jeweils 9 Blocks zu einem sogenannten Superblock („Superilla“) zusammengefasst. Dieser ist für den motorisierten Individualverkehr größtenteils gesperrt, für Rad- und Fußverkehr jedoch offen. Nur Fahrzeuge von Anwohnenden, Lieferverkehr, öffentliche Verkehrsmittel und Rettungsfahrzeuge dürfen hinein. So werden umweltfreundliche und lebenswerte Zentren geschaffen. Das Konzept wurde in Barcelona bereits mehrfach umgesetzt – anfangs unter erbittertem Protest. Doch die Superblocks sind ein großer Erfolg, für Anwohnende wie Geschäfte gleichermaßen. Ein ähnliches Konzept wurde in Brixen in den 1980er-Jahren im Kleinen umgesetzt: Architekt Othmar Barth hat die Zone Rosslauf weitgehend autofrei geplant und umgesetzt.

Italien – Bologna: Mit Tempo 30 zu mehr Sicherheit

Als erste Großstadt Italiens hat Bologna ein strenges Tempolimit eingeführt: Seit dem 1. Juli 2023 gilt im Stadtzentrum Tempo 30. Nur auf den Hauptverkehrsadern abseits des historischen Zen-

trums sind weiterhin 50 km/h erlaubt. Die Stadt mit knapp 400.000 Einwohnern soll dadurch ruhiger werden und mehr Raum für Radfahrerinnen und Fußgänger bieten. Der Hauptgrund für die Tempodrosselung: die hohe Anzahl der Verkehrstoten. 2022 starben in Bologna 23 Menschen im Straßenverkehr.

70 Prozent der Unfälle in den italienischen Städten sind auf überhöhte Geschwindigkeit, Missachtung von Zebrastreifen sowie Ablenkung am Steuer zurückzuführen. Erste Statistiken ein Jahr nach der Einführung von Tempo 30 sprechen eine deutliche Sprache: Schwere Verkehrsunfälle gingen um 38 Prozent zurück, die Zahl der Todesopfer ist um 33 Prozent gesunken. Es hat einen Boom bei der Nutzung von Bikesharing (+ 92 %) gegeben, die Fahrten mit dem Fahrrad haben um 12 Prozent und die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel um 11 Prozent zugenommen.

Österreich – LISA: „leicht, intelligent, sauber und attraktiv“

Im Jahr 2019 startete das Land Niederösterreich ein praxisorientiertes Mobilitätslabor, das Mobility.Lab Niederösterreich. Das Resultat der Initiative: das Projekt LISA. Das Ziel: mehr Mobilität für 11 Gemeinden im ländlichen Raum. Das Gesamtangebot zielt auf eine flächendeckende Verknüpfung der Region ab, indem bewährte und innovative Mobilitätsformen zusammenspielen. Es entstanden „Mobilitätsstationen“, innovative Bushaltestellen, an denen sich Rad, E-Auto und Bus treffen. Dort gibt es beispielsweise verschließbare Radboxen, E-Carsharing-Stellplätze und Ladestationen für Elektrofahrzeuge. Der Linienbusverkehr ist eng getaktet und bietet zahlreiche Zustiegsmöglichkeiten. So können unterschiedliche Mobilitätsformen miteinander kombiniert werden, die Abhängigkeit vom Auto wird reduziert.

Superblocks in Barcelona



Flächen für Autos minus 48 %

Öffentlicher Raum plus
25.129 m²

Fläche der Kinderspielplätze
plus 2.483 m²

Sitzbereiche plus 349

Grünflächen
von 9.722 m²
auf 18.632 m² (plus 91 %)

Bäume plus 176

Flächen zum Gehen plus 80 %

Zahl der Geschäfte von 65 auf 85

Weniger Verkehr, mehr Grün,
mehr Lebensqualität

Die Superblocks sind das Herzstück eines Konzepts für nachhaltige Mobilität, das die Stadtverwaltung Barcelonas 2016 entwickelt hat. Die Einschränkung des Autoverkehrs zugunsten von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Fahrrädern macht die Superblocks zu einem attraktiven Lebensraum für die Bewohnerinnen und Bewohner.

Quelle: Adfc 2020

Bologna: Tempo 30 statt 50



Anhalteweg (Reaktionsweg + Bremsweg) in m

Halbierter Anhalteweg

Tempo 30 ist eine der effektivsten Maßnahmen, um schwere Verkehrsunfälle zu verhindern. Der Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und Unfallrisiko ist wissenschaftlich belegt: Mit steigender Geschwindigkeit nehmen die Unfallwahrscheinlichkeit und die Unfallschwere exponentiell zu.

8

Förderungen

Landesförderungen

Beiträge für Maßnahmen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität für öffentliche Rechtssubjekte (für diverse Maßnahmen)

Das Land Südtirol gewährt Beiträge für die Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung des Verkehrs. Dazu gehören unter anderem Studien, Sensibilisierungskampagnen, Projekte und Weiterbildungsmaßnahmen zum Thema Verkehr, Sharingdienste im urbanen Gebiet sowie der Ankauf von Fahrrädern oder die Errichtung von Fahrradabstellanlagen.

Wer kann ansuchen?

Ansuchen können sämtliche öffentlichen Körperschaften, private Rechtssubjekte wie Unternehmen oder Vereine und Bewohnerinnen und Bewohner von Mehrfamilienhäusern in Südtirol.

Achtung! Die Formulare und die Anlagen variieren je nach Antragsteller oder Antragstellerin. Hier finden Sie alle Formulare im Überblick:



Ankauf von Rädern, Radabstellanlagen und Radboxen



Diverse Maßnahmen (wie Verkehrsstudien und -projekte, Sharingdienste usw.)



Elektrofahrzeuge (Kraftfahrzeuge, Kleinkrafträder/Motorräder und Lastenfahräder) und Ladesysteme

Übergemeindliche Radwege und Radrouten: Beiträge

Die Autonome Provinz Bozen gewährt Beiträge für die Projektierung, die Verwirklichung und die außerordentliche Instandhaltung von übergemeindlichen Radwegen und Radrouten zum Ausbau und zur Vervollständigung des Radwegenetzes in Südtirol. Damit soll ein Beitrag zur Verminderung der schädlichen Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt, Gesundheit und soziale sowie wirtschaftliche Entwicklung geleistet werden. Die Beiträge können den gebietsmäßig zuständigen Bezirksgemeinschaften und der Gemeinde Bozen gewährt werden. Nach Einverständnis der Bezirksgemeinschaften können Beiträge für die Projektierung und die Verwirklichung übergemeindlicher Radwege und Radrouten auch Gemeinden zugesprochen werden.



Radwege und Radrouten

Alle Voraussetzungen und Bewertungskriterien finden Sie im Beschluss der Landesregierung vom 28. März 2023.



Beschluss der Landesregierung vom 28. März 2023

Die Antragstellung erfolgt **ausschließlich online** über die myCIVIS-Dienste der Landesverwaltung.

9

Wichtige Kontakte im Überblick

STA – Green Mobility

greenmobility@sta.bz.it
www.sta.bz.it

Ressort Infrastruktur und Mobilität

- Landesmobilitätsplanung und Verkehrssteuerung (z. B. Hotspotmanagement)
- Mobilität in sensiblen Gebieten
- Maßnahmen zur intelligenten Verkehrssteuerung
- Digitalisierung von Parkplätzen



Ressort Infrastruktur und Mobilität

Abteilung Mobilität

Amt für Infrastrukturen und nachhaltige Mobilität

- Beiträge für öffentliche und private Subjekte für Maßnahmen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität
- Planung, Realisierung und Verwaltung von Infrastrukturen zur Förderung der Intermodalität im Zuständigkeitsbereich des Landes (Mobilitätszentren, Bushaltestellen, Radboxen u. v. m.)

Amt für Personenverkehr

- Bus- und Eisenbahnlinien und ergänzende Linienverkehrsdienste, Kombitickets (Festlegung eines räumlich und zeitlich begrenzten Fahrscheins und eines Tarifaufgleiches für die Besuchenden von Großveranstaltungen)
- Schulverkehrsdienst
- Linienverkehrsdienste von Gemeindeinteresse

Kraftfahrzeugamt

- Kurse zur Nutzung fotometrischer Messgeräte für Gemeindepolizisten

Abteilung Straßendienst

- Betreiber der Landes- und Staatsstraßen in Südtirol, auch für jene Abschnitte, die sich innerorts befinden
- Straßenbeschilderung

Abteilung Tiefbau

- Planung, Bauleitung, Abnahmeprüfung für Straßen
- Überprüfung von Bauplänen
- Abnahmeprüfung der Brücken

Ressort Umwelt-, Natur- und Klimaschutz, Energie, Raumentwicklung und Sport**Abteilung Natur, Landschaft und Raumentwicklung****Amt für Gemeindeplanung**

- Informationen zum Gemeindeplan für Raum und Landschaft der jeweiligen Gemeinde; Erweiterung/Anpassung von Parkplätzen



Amt für Gemeindeplanung

Quellen- verzeichnis

Autonome Provinz Bozen-Südtirol, Ressort für Infrastruktur und Mobilität (Hrsg.): „Südtirol tritt in die Pedale, Fahrradmobilitätsplan Südtirol, 2022–2030“, Bozen, 2023

Autonome Provinz Bozen-Südtirol, Ressort Infrastruktur und Mobilität (Hrsg.): „Bewegt Südtirol. Unser Plan für die Mobilität von Morgen“, Bozen, 2023

Autonome Provinz Bozen-Südtirol, Ressort für Raumentwicklung, Landschaft und Landesdenkmalamt (Hrsg.): „Gemeinde weiterdenken. In 7 Schritten zum Gemeindeentwicklungsprogramm“, Bozen, 2021

Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain GmbH (Hrsg.), „Schulisches Mobilitätsmanagement. Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche“, Frankfurt am Main, 2018

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH/Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hrsg.): Kommunales Mobilitätsmanagement als Change-Management-Prozess. Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW“, Köln, 2023

IMPRESSUM

STA - Südtiroler
Transportstrukturen AG
Gerbergasse 60,
39100 Bozen
www.sta.bz.it

Fotos

Titelbild: STA – Ivan Brentegani
4, 13, 14: STA – Manuela Tessaro
16: Illustration – Valentina Mena
19: Elterntaxi – Stefanie Aumiller
18: Soc. Coop. Sociale “Nonni
vigili – Schülerlotsen”
20, 21: STA – Manuela Tessaro
28: Fahrradtraining - Gemeinde
Lana
29: Gemeinde Lana (Busschule)
29: Gemeinde Kurtinig (rote Geh-
streifen)
30: STA
31: Gemeinde Algund
33: Bezirksgemeinschaft Burg-
grafenamt
34: Tourismusverein Pragser Tal
35: STA – Dagmar Trafoier
36: Gemeinde Brixen
37: STA – Udo Mall

Redaktion

Exlibris
www.exlibris.bz.it

Grafik

Alessandra Stefanut
www.cursiva.it

Illustration

Valentina Mena

Druck

Lanarepro

Stand

Oktober 2024

sta 

www.sta.bz.it