



Bozen, 14.1.2020

An den Präsidenten  
des Südtiroler Landtages  
Bozen

Bolzano, 14/1/2020

Al presidente  
del Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano  
Bolzano

## BESCHLUSSANTRAG

Nr. 235/20

---

### Radmobilität

Landeshauptmann Arno Kompatscher hat in seiner Haushaltsrede die Wichtigkeit der Radmobilität und ihre Attraktivität im Tourismus und für den Alltagsverkehr stark hervorgehoben und deren Förderung angekündigt.

Ebenso hat Daniel Alfreider, Landesrat für Mobilität, in seiner Pressekonferenz vom 28. November 2019 angekündigt, dass Südtirol im Bereich der Radmobilität zu einer Musterregion werden soll.

Weder der Landeshauptmann noch der Mobilitätslandesrat hat jedoch konkret Angaben über die Bereitstellung der Mittel für Radmobilität bekanntgegeben. In Ländern und Regionen, die große Erfolge bei der Förderung der Sanftmobilität erreicht haben, bzw. diese anstreben, wird der Budgetansatz pro Einwohner und Jahr erhoben. Fachleute schätzen einen Betrag zwischen 70 und 100 € pro Einwohner und Jahr für Südtirol als zielführend ein. Europäische Musterregionen wie Utrecht, Kopenhagen, Münster aber auch München, Hamburg und Berlin setzen teilweise auch wesentlich höhere Beträge ein, um die Rad- und Sanftmobilität entscheidend zu stärken.

Bei der Fachtagung Cymobility im September 2019 in Bozen haben interessante Persönlichkeiten wie Marianne Weinreich, Holger Haubold, Paul Senoner, Heiner Oberrauch, Günther Emberger sowie Hermann Knoflacher Vorträge gehalten sowie Ideen und Anregungen für eine erhebliche Steigerung der Fahrradnutzung im Alltag vorgebracht.

## MOZIONE

N. 235/20

---

### Ciclomobilità

Nel suo discorso sul bilancio il presidente della Provincia Kompatscher ha sottolineato con enfasi l'importanza della ciclomobilità e la sua attrattività sia a fini turistici sia per il trasporto locale, e ha annunciato di volerla incentivare.

Anche l'assessore alla mobilità, Daniel Alfreider, in una conferenza stampa del 28 novembre 2019 ha annunciato che l'Alto Adige deve diventare una regione modello in questo settore.

Tuttavia né il presidente della Provincia né l'assessore alla mobilità hanno fornito dati concreti in merito a eventuali stanziamenti a favore della ciclomobilità. Nei Paesi e nelle regioni che hanno conseguito importanti risultati con l'incentivazione della mobilità dolce o che si sono avviati in questa direzione viene rilevato lo stanziamento annuale pro capite in questo settore. Gli esperti calcolano che per l'Alto Adige un importo utile in tal senso potrebbe aggirarsi tra i 70 e i 100 euro pro capite all'anno. Le regioni europee più all'avanguardia, come Utrecht, Copenaghen, Münster ma anche Monaco di Baviera, Amburgo e Berlino investono anche somme maggiori per promuovere in modo significativo la ciclomobilità e la mobilità dolce.

Al convegno Cymobility svoltosi a Bolzano nel settembre 2019, sono intervenute personalità di spicco come Marianne Weinreich, Holger Haubold, Paul Senoner, Heiner Oberrauch, Günther Emberger ed Hermann Knoflacher, che hanno fornito spunti e proposte per aumentare in modo rilevante l'uso della bicicletta nella vita quotidiana.

Paul Senoner hat beispielsweise beschrieben, wie er täglich das Fahrrad für Fortbewegung und Gesundheit benutzt, um seine beruflich bedingten Fahrten zurückzulegen. Er ist Architekt in der Gemeinde Kastelruth.

Heiner Oberrauch hat das Radwegenetz gelobt, allerdings auch auf Lücken hingewiesen. Seit 5 Jahren ist die Fertigstellung des Radweges vom Stadtzentrum in die Industriezone Bozen Süd mit diversen Schwierigkeiten belastet, vor allem fehlt ein Verbindungsstück von circa 80m über das Fercam Gelände, um die Industriezone Bozen vom westlich des Eisack gelegenen Gebietes aus erreichen zu können, wo der Etschtalradweg verläuft. Es gibt dort eine Eisackbrücke, von der aus aber per Fahrrad nur in Richtung Unterland weitergefahren werden kann, während es keinen Anschluss an die Industriezone gibt. Auch ein großer Teil der jährlich 70.000 Besucher der Salewa Kletterhalle würden davon profitieren und könnten die Halle niederschwelliger mit dem Rad erreichen.

Verschiedene Referenten und Teilnehmer informierten darüber, dass es leider mehrfach Lücken gibt, welche das gesamte, eigentlich sehr gute Radwegenetz Südtirols einschränken, vor allem für den sogenannten Alltagsverkehr.

Für ein gut funktionierendes Fahrradwegenetz für Tourismus und Alltagsverkehr, das erhebliche Umstiegspotenziale, beispielsweise vom Auto zum Rad, mit sich bringen soll, braucht es eine gute Planung, Beschilderung, Instandhaltung über das gesamte Jahr hinweg (inklusive Schneeräumung), lückenlose Verbindungen aller Abschnitte sowie abschnittsweise Verbreiterungen und Ausbauten in Form von so genannten Radschnellwegen, um höhere Frequenzen und vor allem verschiedene Durchschnittsgeschwindigkeiten der Fahrradströme parallel bewältigen zu können.

Südtirol braucht einen Landesradmobilitätsplan, der auch im Staatsgesetz vom 11.1.2018 Nr. 2 vorgesehen ist. Um ihn erstellen und vor allem auch umsetzen zu können, wäre eine einheitliche Führung des Radwegenetzes angebracht. Dies kann sowohl über eine amtliche Lösung oder über die STA als Agentur funktionieren, als Koordinationsstelle und Kümmerer zwischen Land, Gemeinden und Bezirksgemeinschaften.

Ad esempio Paul Senoner, architetto che vive nel Comune di Castelrotto, ha spiegato che tutti i giorni usa la bicicletta per spostarsi e per stare in salute.

Heiner Oberrauch ha lodato la rete ciclabile ma ne ha anche evidenziato le lacune. Da 5 anni si attende il completamento della pista ciclabile che unisce il centro con la zona industriale di Bolzano sud, rallentato da diverse problematiche, tra cui in particolare la mancanza di un tratto di collegamento di circa 80 m attraverso l'area Fercam, al fine di poter raggiungere la zona industriale di Bolzano provenendo dall'area a ovest dell'Isarco che è servita dalla pista ciclabile della val d'Adige. Nell'area esiste un ponte sull'Isarco, che tuttavia è percorribile in bicicletta solo in direzione della Bassa Atesina, e manca il collegamento con la zona industriale. Ne trarrebbe vantaggio anche gran parte delle 70.000 persone che ogni anno si recano nella palestra di roccia della Salewa, che così potrebbero raggiungere la struttura più facilmente con la bicicletta.

Svariati relatori e partecipanti hanno affermato che purtroppo spesso vi sono criticità che limitano l'uso della rete ciclabile altoatesina – altrimenti molto valida – da parte di coloro che usano tutti i giorni la bicicletta per spostarsi.

Una rete ciclabile ben funzionante, di cui possano servirsi turisti e utenti locali, e che sia in grado in buona misura di indurre il trasferimento, ad esempio dall'auto alla bicicletta, richiede un buon livello di pianificazione, segnaletica e manutenzione tutto l'anno (inclusa la rimozione della neve), il collegamento senza interruzioni di tutti i suoi tratti e un graduale potenziamento tramite i cosiddetti percorsi ciclabili veloci per gestire in via parallela i periodi di maggiore frequenza ma soprattutto le diverse velocità dei flussi di biciclette.

L'Alto Adige ha bisogno di un piano della mobilità ciclistica, come previsto dalla legge statale 11 gennaio 2018, n. 2. Per poterlo elaborare e soprattutto attuare, sarebbe opportuna una gestione unificata della rete ciclabile, cosa fattibile tramite una soluzione a livello di pubblica amministrazione oppure attribuendo alla STA la funzione di interlocutore e di agenzia di coordinamento tra Provincia, Comuni e Comunità comprensoriali.

Bei allen Planungen für Straßen, Verkehrsinfrastrukturen und Bahnen ist künftig die Fahrradinfrastruktur mit zu integrieren, dann haben wir die größte Chance und Möglichkeit, die Menschen für die Radmobilität zu begeistern. Vorhandene Strukturen beeinflussen das Verhalten der Menschen.

Gleichzeitig gibt Radfahren die beste Vorsorge für die Gesundheit mit einem nachweislichen Positivsaldo für die öffentlichen Haushalte und die Unternehmensbilanzen. Der Mensch ist gesünder, vitaler, leistungsfähiger und belastbarer.

Ziel ist es, dass mehr und mehr Menschen auf das Rad umsteigen und besonders jene dazu zu bringen, die bisher für kurze Strecken von wenigen Kilometern das Auto verwendet haben. Durch die Einführung der elektrischen Tretunterstützung bei Fahrrädern, können E-Bikes und Pedelecs auch im hügeligen u gebirgigen Gelände und für mittlere und längere Distanzen eingesetzt werden. Diese innovativen Fahrräder haben daher auch in Südtirol große Potenziale.

Die Maßnahmen für die Förderung der Radmobilität sind im Rahmen klarer Zielsetzungen zu planen und umzusetzen. Daher ist es als Grundlage für die Planung unerlässlich, konkrete Ziele auszuformulieren. Vor dem Beginn der Planungen und als Vorgaben dafür ist beispielsweise festzulegen, wie viele Prozent der aktuellen Autofahrten in welchen Zeiträumen zu Rad- oder Öffi-Fahrten oder Fußwegen umgeschichtet werden sollen. Nur auf dieser Grundlage kann auch die Effizienz der Maßnahmen gemessen, bzw. können mehrjährige Umschichtungsprozesse herbeigeführt werden.

Dies vorausgeschickt,

**verpflichtet  
der Südtiroler Landtag  
die Landesregierung:**

1. Sich dafür einzusetzen, dass das fehlende Teilstück von circa 80m am Radweg im Bereich der Fahrradbrücke über den Eisack und der Industriezone Bozen Süd innerhalb 2020 ergänzt wird;
2. Dass die vielen Ideen in den tollen Prospekten und Broschüren wie „GreenMobility- Nachhaltige Mobilität in Südtirol“ (STA) zügig umgesetzt

In futuro nella pianificazione di strade, infrastrutture di trasporto e ferrovie dovrà essere integrata l'infrastruttura ciclabile, perché solo così avremo più possibilità di invogliare le persone a usare la bicicletta. Il comportamento delle persone è infatti influenzato dalle strutture esistenti.

Andare in bicicletta è anche il modo migliore per tutelare la propria salute, con notevoli effetti positivi sui bilanci pubblici e quelli aziendali. Chi va in bicicletta è più sano, più vitale ed efficiente e più resistente allo stress.

L'obiettivo è quello di indurre sempre più persone ad avvalersi della bicicletta, in particolare coloro che attualmente usano l'auto per percorrere pochi chilometri. Con l'introduzione delle bici a pedalata assistita, le e-bike e le pedelec possono essere utilizzate anche in collina e in montagna e per percorrere distanze più lunghe. Si tratta quindi di biciclette innovative che hanno un grande potenziale anche in Alto Adige.

Le misure dirette a incentivare la ciclomobilità vanno pianificate e attuate nel quadro di chiare finalità. In altre parole presupposto indispensabile per la pianificazione è l'elaborazione di obiettivi concreti. Prima di avviare la pianificazione è necessario ad esempio definire quale percentuale degli attuali spostamenti in auto va commutata in spostamenti in bici, su mezzi pubblici o a piedi e in quale lasso di tempo. Solo su questa base è possibile misurare l'efficienza delle misure ovvero possono essere portati a compimento processi di trasferimento pluriennali.

Ciò premesso,

**il Consiglio della Provincia  
autonoma di Bolzano  
impegna la Giunta provinciale**

1. ad adoperarsi affinché il tratto di ciclabile mancante nei pressi del ponte ciclabile sull'Isarco e della zona industriale di Bolzano sud sia completato entro il 2020;
2. ad attuare al più presto le molte idee contenute in invitanti dépliant e opuscoli come "GreenMobility – mobilità sostenibile" (STA) al fine di

zen sind, um die daraus resultierenden Vorzüge möglichst rasch zu erzielen;

3. Dass die strukturellen Maßnahmen für die Fuß-, Radmobilität und Potenzierung des ÖPNV vernetzt im Landesmobilitätsplan mit Schwerpunkt Sanftmobilität unter Beteiligung der Gemeinden und Bezirksgemeinschaften umgesetzt werden;
4. einen Zehnjahresplan mit jährlichem Budget für den Strukturwandel im Bereich der Sanftmobilität und des Mobilitäts-Umweltverbundes Fußweg-Radfahrt-Öffi-Nutzung zu definieren;
5. Dass sofort entweder eine amtliche Lösung oder eine Agentur im Auftrag als landesweit kompetenter Ansprechpartner und Koordinationsstelle für Sanftmobilität und die Förderung des Umweltverbundes (Zufußgehen, Radfahren, Öffis nutzen) eingerichtet wird;
6. Sich die Landesregierung weiterhin verstärkt für Emotionalisierungs- und Begeisterungsmaßnahmen einsetzt und auch die notwendigen Mittel für den erforderlichen Alltagskulturwandel zur Verfügung stellt.

gez. Landtagsabgeordnete  
 Josef Unterholzner  
 Alex Ploner  
 Paul Köllensperger  
 Peter Faistnauer  
 Dr. Franz Ploner  
 Maria Elisabeth Rieder

conseguire il prima possibile i vantaggi che ne derivano;

3. ad attuare gli interventi strutturali per la mobilità in bicicletta e a piedi e per il potenziamento del TPL nel quadro del piano provinciale della mobilità con particolare attenzione per la mobilità dolce e con il coinvolgimento dei Comuni e delle Comunità comprensoriali;
4. a definire un piano decennale con un bilancio annuale per la trasformazione strutturale nel settore della mobilità dolce e dell'ecomobilità basato sull'uso combinato di piedi, bicicletta e mezzi pubblici;
5. a trovare immediatamente una soluzione a livello di amministrazione pubblica o a istituire un'agenzia con l'incarico di fungere da interlocutore e centro di coordinamento su base provinciale per la mobilità dolce e l'incentivazione dell'ecomobilità (andare a piedi, in bicicletta e con i mezzi pubblici);
6. a continuare ad adoperarsi, con sempre maggiore determinazione, per l'introduzione di misure di sensibilizzazione e incentivazione mettendo a disposizione i mezzi necessari per realizzare la trasformazione culturale richiesta nella vita quotidiana.

f.to consiglieria provinciali  
 Josef Unterholzner  
 Alex Ploner  
 Paul Köllensperger  
 Peter Faistnauer  
 dott. Franz Ploner  
 Maria Elisabeth Rieder