



Bozen, 21.5.2020

An den Präsidenten  
des Südtiroler Landtages  
Bozen

Bolzano, 21/5/2020

Al presidente  
del Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano  
Bolzano

## BESCHLUSSANTRAG

Nr. 295/20

---

### **Die Krise überwinden – am besten zu Fuß oder mit dem Rad**

Mobilität ist auch in Zeiten ohne Pandemie eine Herausforderung. Weltweit müssen Menschen sich tagtäglich von A nach B bewegen. Ob zur Arbeit, zur Schule, in der Freizeit – wir sind in Bewegung. Zur logistischen Problematik in Großstädten, Ballungszentren und Industriegebieten gesellen sich urbanistische und umwelttechnische Herausforderungen: Vor der Corona-Krise war es (wenn auch oft nur theoretischer) Konsens, dass der öffentliche Verkehr dem Privatverkehr vorzuziehen ist. Wo immer möglich sollten Bus und Bahn das eigene Auto ersetzen.

Dann kam die Krise und mit ihr änderten sich auch die Umstände. Der öffentliche Nahverkehr läuft vielerorts nur langsam und mit Einschränkungen wieder an. Ein prominentes Beispiel hierfür sind die roten Doppeldeckerbusse in London. Bieten sie bei maximaler Auslastung in „normalen“ Zeiten 85 Fahrgästen Platz, dürfen sie seit Ausbruch der Krise maximal 15 Personen befördern. Weltweit gibt es hunderte ähnlicher Beispiele. Das hat Auswirkungen: Es ist wahrscheinlich, dass viele Berufspendler, die öffentliche Verkehrsmittel jetzt nicht mehr benutzen können oder wollen, auf ihr Privatauto zurückgreifen. Wir können uns denken, welche katastrophalen Auswirkungen dies auf die Umwelt und die Verkehrsbelastung in den Städten, aber nicht nur, haben könnte.

Der Weg aus der Krise sollte daher auf jeden Fall

## MOZIONE

N. 295/20

---

### **Superare la crisi – preferibilmente a piedi o in bici**

La mobilità è sempre stata una sfida, anche in tempi senza pandemia. In tutto il mondo le persone devono quotidianamente spostarsi da un punto A a un punto B. Che sia per andare al lavoro o a scuola oppure nel tempo libero, siamo sempre in movimento. Ai problemi logistici nelle grandi città, negli agglomerati urbani e nelle zone industriali si aggiungono sfide dal punto di vista urbanistico e ambientale: prima dell'emergenza coronavirus tutti concordavano (sebbene molte volte solo in linea teorica) sul fatto che il trasporto pubblico fosse da preferire rispetto alla mobilità con mezzi privati. Ove possibile autobus e treno avrebbero dovuto sostituire la propria automobile.

Poi è arrivata l'emergenza che ha cambiato le carte in tavola. In molti luoghi il trasporto pubblico locale sta riprendendo solo a rilento e con limitazioni. Un esempio famoso sono i bus rossi e a due piani di Londra. Se in tempi "normali" viaggiando a piena capacità vi trovavano posto 85 utenti, dall'inizio dell'emergenza questi autobus non possono trasportare più di 15 persone. In tutto il mondo potremmo trovare centinaia di esempi simili. Tutto ciò comporta delle conseguenze: è probabile che adesso molti pendolari per lavoro che non possono o vogliono più prendere i mezzi pubblici si sposteranno con la propria automobile. Possiamo immaginare gli effetti catastrofici che questo potrebbe avere per l'ambiente e per il traffico cittadino, ma non solo.

La via per uscire da questa emergenza dovrebbe

in umwelt- und klimafreundlichen Bahnen verlaufen.

### 1) Mit dem Rad

Der von Staat und Land geplante „Fahrradbonus“ ist ein guter Ansatz, da Bürgerinnen und Bürger jetzt dazu ermutigt werden, ihre Angewohnheiten zu ändern und auf das Rad umzusteigen. Das E-Bike wird für viele weniger sportlich Ambitionierte einen guten Kompromiss darstellen. Daher sollen auch E-Bikes gefördert werden. In besonderem Maße gilt das für gebrauchte, umgerüstete, recycelte und upgecycelte E-Bikes. Sie stehen im Umweltranking gewissermaßen ganz oben, da sie neben der umweltfreundlichen Fortbewegungsart auch auf Ressourceneinsparung setzen. Außerdem belasten sie die Familienkasse in geringerem Maße. Bei den anstehenden Förderungen wurden gebrauchte, umgerüstete, recycelte und upgecycelte E-Bikes bisher nicht in Betracht gezogen. Dabei sollten gerade jene „belohnt“ werden, die auch (oder vor allem) in der Krise auf eine umweltbewusste Ressourcenverwendung achten.

### 2) Zu Fuß

Die einfachste, günstigste und gesündeste Art der Fortbewegung ist das Zu-Fuß-Gehen; trotz dieser Tatsache bilden Fußgängerinnen und Fußgänger im Verkehr das „Ende der Nahrungskette“. Sie stehen auf der untersten Stufe der Mobilitätshierarchie. Das zeigt sich etwa im Raum, der ihnen zur Verfügung gestellt wird oder an immer kürzer werdenden Grün-Intervallen für FußgängerInnen an den Ampeln. Auch die schmalen Gehsteige, die oft auch noch zugeparkt werden, sind ein klares Zeichen für die Geringschätzung der zu Fuß gehenden VerkehrsteilnehmerInnen. Das dürfte nun, wo „1-Meter- (bzw. 2-Meter)-Abstandsregelung“ und „physische Distanz“ Teil unseres Alltags geworden sind, vielen klar geworden sein.

Immerhin legen laut der 2018 vom Umweltbun-

quindi in ogni caso avere modalità che rispettano il clima e l'ambiente.

### 1) Con la bicicletta

Il “bonus bici” previsto da Stato e Provincia è utile in quanto si incoraggiano le cittadine e i cittadini a cambiare le proprie abitudini passando alla bicicletta. La bici elettrica costituirà un ottimo compromesso per molti di coloro che hanno meno ambizioni sportive, per cui bisogna concedere incentivi anche per questo tipo di mezzo. Ciò vale in modo particolare per le bici elettriche usate, le bici trasformate in elettriche, quelle elettriche con parti riciclate e le bici di recupero. Queste biciclette sono ai primi posti nelle graduatorie per quanto riguarda l'ambiente, perché accanto al fatto di essere un mezzo di locomozione sostenibile comportano anche un risparmio di risorse. Inoltre gravano in misura minore sulle casse familiari. Negli incentivi di prossima approvazione non si tiene ancora conto delle bici elettriche usate, delle bici trasformate in elettriche, delle bici elettriche con parti riciclate e delle bici di recupero. E invece sono proprio queste categorie che andrebbero incentivate in quanto in tempi di emergenza coronavirus (oppure soprattutto vista l'emergenza) consentono un utilizzo delle risorse attento all'ambiente.

### 2) A piedi

Il modo più semplice, economico e sano di spostarsi è andare a piedi. Nonostante ciò, i pedoni sono “l'ultima ruota del carro” e la mobilità pedonale è all'ultimo posto della gerarchia dei mezzi di locomozione. Questo si vede a cominciare dallo spazio messo loro a disposizione oppure dalla durata del verde lampeggiante per i pedoni che si accorcia sempre più. Anche i marciapiedi stretti, sui quali spesso si parcheggia pure, sono un chiaro segnale della scarsa importanza che hanno le e gli utenti della strada che si muovono a piedi. E adesso, dove il rispetto della distanza di sicurezza di 1 metro (ovvero di 2 metri) e il distanziamento fisico sono diventati parte della nostra quotidianità, molti se ne saranno resi conto.

Secondo lo studio “Geht doch”, pubblicato nel

desamt in Deutschland veröffentlichen Studie „Geht doch“ Städterinnen und Städter 27 % ihrer Wege zu Fuß zurück. In Bozen sind die eigenen Füße seit jeher das beliebteste Verkehrsmittel, 29 % gehen in der Landeshauptstadt zu Fuß und Sie verdienen es, nicht an den Rand des Verkehrsgeschehens gedrängt zu werden.

Ein erster Schritt, der den Fußgängern und Fußgängerinnen ihre Wichtigkeit im Verkehr zugeht, ist die Durchführung eines so genannten Fußverkehrs-Check. Dabei wird in einem partizipativen Prozess die Lage des Fußverkehrs gemeinsam von Bürgerinnen und Bürgern, Verwaltung und Politik evaluiert. Stärken und Schwächen sowie Verbesserungsvorschläge, die den Fußverkehr attraktiver gestalten könnten, werden dabei ausgearbeitet

Die Corona-Krise zeigt uns, dass wir bei der Förderung von Rad- und Fußmobilität nicht auf langwierige, bauintensive und kostspielige Maßnahmen angewiesen sind. Viele Regionen haben unkomplizierte Konzepte ausgearbeitet. Ein Beispiel hierfür ist Brüssel, wo RadfahrerInnen und Fußgänger Vorfahrt bekommen – und zwar auf der Straße. Sie dürfen diese komplett nutzen, der motorisierte Verkehr darf sich in der Stadt mit höchstens 20 km/h fortbewegen. So wird leichter gemacht, den derzeit nötigen Sicherheitsabstand einzuhalten.

Solche Beispiele machen Mut und zeigen uns, dass es möglich ist, gerade jetzt viele Dinge neu zu denken. Wir haben die einmalige Gelegenheit, unsere Gewohnheiten und unsere Mobilität neu zu gestalten. Unsere Enkelkinder werden es uns danken.

**Daher beauftragt  
der Südtiroler Landtag  
die Landesregierung,**

1. zusätzlich zum Neukauf auch die Reparatur von Fahrrädern und den Gebrauchtkauf zu fördern;
2. einen Sonderbeitrag für die Umrüstung von Fahrrädern zu E-Bikes und Cargo-Bikes vorzusehen, der mit anderen Beiträgen kumulierbar

2018 in Germania dall’Agenzia federale dell’ambiente, il 27% delle cittadine e dei cittadini si muove a piedi. A Bolzano andare a piedi è da sempre il modo preferito di spostamento. Il 29% degli abitanti del capoluogo di provincia va a piedi e non si merita certo di essere relegato ai margini della viabilità.

Un primo passo per dare ai pedoni l’importanza che va attribuita a questi utenti della strada nella gestione della mobilità è svolgere una verifica del traffico pedonale. Le cittadine e i cittadini, l’amministrazione e i responsabili politici valutano la situazione del traffico pedonale nell’ambito di un processo partecipativo, in cui si analizzano i punti forti e quelli deboli e si elaborano proposte di miglioramento per rendere gli spostamenti a piedi più attrattivi.

L’emergenza coronavirus ci ha mostrato che per promuovere la mobilità ciclabile e quella pedonale non servono misure dispendiose in termini di tempo, grandi lavori e ingenti mezzi finanziari. Molte regioni hanno già elaborato progetti di rapida attuazione. Un esempio da citare è Bruxelles, dove chi va in bici o a piedi ha la precedenza, e questo sulla strada, che è a sua completa disposizione, e con il traffico motorizzato limitato a 20 km/h. Così diventa anche più facile rispettare la distanza di sicurezza attualmente necessaria.

Esempi di questo tipo sono incoraggianti e ci dimostrano che proprio adesso è possibile reinventarci molte cose. Abbiamo l’occasione unica di ridefinire le nostre abitudini, i nostri comportamenti e la nostra mobilità. Le nuove generazioni ci ringrazieranno.

**Il Consiglio della Provincia  
autonoma di Bolzano  
incarica quindi la Giunta provinciale**

1. di incentivare la riparazione di biciclette e l’acquisto dell’usato oltre all’acquisto di bici nuove;
2. di prevedere un contributo speciale per la trasformazione di biciclette in bici elettriche e cargo bike elettriche, cumulabile con altri contribu-

ist;

3. ein Projekt zu einem professionellen Fußverkehrs-Check in Zusammenarbeit mit Pilotgemeinden durchzuführen;
4. ebenfalls zusammen mit Pilotgemeinden, die sich dazu bereit erklären, die Einführung von Rad- und Fußgängerstraßen zu erproben.

gez. Landtagsabgeordnete  
Brigitte Foppa  
Hanspeter Staffler  
Riccardo Dello Sbarba

ti;

3. di attuare un progetto di monitoraggio del traffico pedonale in collaborazione con Comuni pilota;
4. di testare, sempre in collaborazione con Comuni pilota che si dichiarano disponibili, l'introduzione di vie ciclabili e pedonali.

f.to consiglieri provinciali  
Brigitte Foppa  
Hanspeter Staffler  
Riccardo Dello Sbarba