



NAMOBU – Nachhaltige Mobilität im Burggrafenamt



MOBILITÄTSPLAN

Nachhaltige Mobilität und Lebensqualität
in einem attraktiven und zugänglichen Gebiet



Bezirksgemeinschaft
Burggrafenamt



Comunità Comprensoriale
Burgraviato

© 2014
NAMOBU
Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt
Umweltdienste & Mobilität

Autoren:
Dr. Patrick Dejaco, Dr. Marco Danzi, Dr. Hanspeter Niederkofler; Qnex Bozen
Dr. Gabriele Grea, Dr. Alberto Milotti; Gruppo CLAS Milano

Titelbild: Marketinggesellschaft Meran/Frieder Blickle

Gestaltung: tagraum.it

Druck: Südtirol Druck, Tschermers



Inhaltsverzeichnis

1	Vorwort.....	15
2	Fazit.....	17
3	Die Methodologie und die Arbeitsschritte.....	25
4	Der Bezugsrahmen.....	29
4.1	Die Planungsarbeiten auf lokaler Ebene.....	30
4.1.1	Themengebiet 1 – Öffentlicher Nahverkehr	31
4.1.2	Themenbereich 2 – Fahrradmobilität.....	33
4.1.3	Themenbereich 3 – Fußgänger­mobilität und Shared Space.....	35
4.1.4	Themenbereich 4 – Motorisierter Individualverkehr und Infrastrukturen ..	36
4.1.5	Themenbereich 5 – Güterverkehr	39
4.2	Wirtschafts- und verkehrsgeografische Analyse	40
4.2.1	Gebiet und Bevölkerung.....	42
4.2.2	Wirtschaftliche und soziale Entwicklung.....	43
4.2.3	Strukturindikatoren der Mobilität.....	48
4.3	Analyse der Bedürfnisse und Erwartungen im Projektgebiet.....	51
4.3.1	Öffentliche Nahverkehr.....	51
4.3.2	Fahrradmobilität.....	51
4.3.3	Fußgänger­mobilität.....	52
4.3.4	Motorisierter Individualverkehr.....	52
4.3.5	Güterverkehr	53
5	Planungen und politische Zielsetzungen im Bereich der nachhaltigen Mobilität.....	55
5.1	Nachhaltige Verkehrspolitik auf lokaler, nationaler und EU-Ebene.....	57
5.1.1	Die Halbzeitbilanz 2006 des Verkehrsweißbuches 2001	57
5.1.2	Das Grünbuch für den Verkehr in der Stadt	58
5.1.3	Kohäsionspolitik 2007–2013.....	59
5.1.4	Weißbuch Verkehr 2011.....	60
5.1.5	Nationaler Rechtsrahmen für nachhaltige Mobilität.....	60

5.1.6	Rechtsrahmen und Leitlinien auf regionaler und lokaler Ebene im Bereich Verkehr	61
5.2	Politische Zielsetzungen in den Bereichen Raumplanung, wirtschaftlichen Entwicklung und Umwelt	67
5.2.1	Zielsetzungen auf EU-Ebene	67
5.2.2	Zielsetzungen auf nationaler Ebene	69
5.2.3	Zielsetzungen auf lokaler Ebene	70
6	Die Vision und die Ziele des Mobilitätsplans	75
6.1	Die Vision und das Zielsystem	77
6.1.1	Strategische Ziele	77
6.1.2	Interne Ziele	78
6.1.3	Externe Ziele	80
6.2	Das Mobilitätsszenario „NaMoBu“	82
6.2.1	Die Charakteristiken des Szenario „NaMoBu“	82
6.2.2	Die quantitativen Ziele des Szenarios	84
6.3	Methode zur Definition des Modal Split	88
7	Die vorgeschlagenen Maßnahmen	93
7.1	Maßnahmen im strategischen Bereich	95
7.1.1	[S1.M1] Einbindung des Themas Mobilität in das Leitbild der Gemeinde und Erstellung Arbeitsprogramm Mobilität	95
7.1.2	[S1.M2] Monitoring des Modal Split	96
7.1.3	[S1.M3] Monitoring Verkehrsaufkommen	97
7.1.4	[S1.M4] Gemeindeübergreifende Zusammenarbeit und Aktionen	98
7.1.5	[S1.M5] Gemeindeübergreifende Infrastrukturmaßnahmen und Planungen	99
7.1.6	[S2.M1] Kampagnen Bürger	99
7.1.7	[S2.M2] Kampagnen Schule	101
7.1.8	[S2.M3] Kampagnen Betriebe	101
7.1.9	[S2.M4] Kampagnen Tourismus	103
7.1.10	[S3.M1] NeubürgerInnen-Informationsbroschüren zum Thema Mobilität	103
7.1.11	[S3.M2] Schulung Zielgruppen zu Mobilitätsthemen	104
7.1.12	[S3.M3] Aufbau einer Mobilitätszentrale im Bezirk (Schnittstelle zwischen Gemeinden und Land für Mobilitätsthemen) ...	105

7.1.13	[S3.M4] Einrichtung einer Informationsstelle „Mobilität“ in der Gemeinde.....	106
7.1.14	[S5.M1] Raumorganisation und Schaffung der normativen Rahmenbedingungen.....	107
7.1.15	[S5.M3] [E10.M2] Fuhrpark der Gemeinden: Umstellung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel (Fahrrad, Elektromobilität).....	108
7.1.16	[S5.M4] Schaffung und Förderung von Mobilitätsbörsen (auf verschiedenen Ebenen: Berufs- und Eventverkehr); Carpooling [E10.M3]	109
7.1.17	[S5.M5] Anpassung der Vorschriften für Dienstfahrten zugunsten umweltfreundlicher Mobilität	110
7.1.18	[S6.M1] Integration von Fahrplanauskünfte auf Gemeindeebene.....	110
7.1.19	[S11.M1] Bewertung von Strategien der „letzten Meile“ für die Gemeinden.....	111
7.1.20	[S11.M2], [E5.M3] Ausarbeitung und Implementierung von Kooperationsmodellen für die Zulieferung an mehrere Betriebe	112
7.1.21	[S11.M3] Förderung des Cargobikes und [S11.M4] von Fahrradkurierdiensten.....	112
7.2	Gemeindeübergreifende Projekte und Maßnahmen.....	114
7.2.1	Bestehende bzw. in Planung/Ausführung befindliche Vorhaben.....	114
7.2.2	[S1.M5] Übergreifende Verkehrsprojekte: Bahn.....	115
7.2.3	Elektrifizierung Vinschger Bahn.....	116
7.2.4	Bahnhof Untermais.....	120
7.2.5	Fazit	120
7.2.6	Übergreifende Verkehrsprojekte: Bus.....	120
7.2.7	[I2.M3] Übergreifende Verkehrsprojekte: innovative Lösungen	120
7.3	Öffentlicher Verkehr.....	125
7.3.1	Bahnhof Meran	125
7.3.2	Passeiertal	125
7.3.3	Ultental.....	125
7.3.4	Verlängerung Citybus Gargazon.....	126
7.3.5	Übersicht Lösungen im öffentlichen Verkehr	126
7.3.6	[S6.M3] Integration Südtirolpass in Gemeindedienste.....	126
7.3.7	[I1.M1] Mikro-ÖV.....	127
7.3.8	[I1.M3] Optimierung Fahrplanauskunft in der Gemeinde	127
7.3.9	[I1.M4] Optimierung der Infrastrukturen des öffentlichen Personennahverkehrs (Bushaltestellen, Bahnhöfe)	127

7.3.10	[I5.M4] Sensibilisierungsprojekte im Bereich öffentlicher Personennahverkehr	130
7.3.11	[I23.M3] Einführung eines Seniorentaxis.....	132
7.4	Radmobilität.....	134
7.4.1	[I8.M1] Erstellung und Umsetzung eines Fahrradplanes	134
7.4.2	[I9.M1] Lückenschlüsse im und Ausbau des gemeindeübergreifenden Radwegenetzes.....	135
7.4.3	[I9.M2] Verknüpfung der übergemeindlichen Radwege mit den Gemeinden.....	136
7.4.4	[I9.M3] Infrastrukturen und Serviceangeboten entlang der übergemeindlichen Radwege.....	136
7.4.5	[I10.M1] Berücksichtigung der Fahrradmobilität bei der Straßenraumgestaltung.....	137
7.4.6	[I10.M2] Durchführung eines Fahrradwege-Checks	140
7.4.7	[I10.M3] Sensibilisierungsprojekte im Bereich Radmobilität.....	140
7.4.8	Erstellung von Informationsmaterialien im Bereich Radmobilität	141
7.4.9	[I10.M5] Sensibilisierungsarbeit „Richtiges Verhalten am Fahrradweg“	142
7.5	Fußgängermobilität.....	143
7.5.1	[I16.M1] Straßenraumgestaltung mit Fußgängerzonen, Wohnstraßen, Shared Space, Tempo 30	143
7.5.2	[I16.M2] Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion	147
7.5.3	[I16.M3] Sensibilisierungsprojekte im Bereich Fußgängermobilität.....	147
7.5.4	[I16.M4] Durchführung eines Fußgänger-Checks	149
7.5.5	[I16.M5] Optimierung der Fußwege.....	149
7.6	Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	151
7.6.1	[I21.M1] Integration öffentlicher Verkehr-motorisierter Individualverkehr	151
7.6.2	[I21.M3] Förderung E-Mobilität.....	152
7.6.3	[I21.M4] Parkplatzanalyse und Parkplatzmanagement.....	154
7.6.4	[I23.M1] Förderung der Initiative Carsharing.....	155
7.6.5	[I23.M2] Förderung von Mitfahrgelegenheiten (Carpooling)	156
7.7	Raumordnung und Wirtschaft.....	158
7.7.1	Logistik und Gewerbe	158
7.7.2	[I24.M1] Optimierung der Güterlogistik in Gemeinden, [I24.M2] Maßnahmen zur Sensibilisierung von Betrieben und Lieferanten	158
7.7.3	[E5.M4] Stärkung der regionalen Wirtschaft, Förderung regionaler Kreisläufe	159

7.8 Begleitende Maßnahmen	161
7.8.1 [E10.M1] Verschiebung des Modal Splits (Modal Shift)	161
7.8.2 [E10.M1] Umsetzung von Umweltprojekten	161
7.9 [E10.M5] Maßnahmen zur Entlastung der Wohngebiete vom Schwerverkehr	162
7.9.1 [E13.M2] Kampf gegen übermäßige Lärmbelastung (vor allem durch Motorräder)	162
7.9.2 [E13.M3] Geschwindigkeitskontrollen, Monitoring der Emissionen.....	162
8 Glossar/Abkürzungsverzeichnis	163
9 Anhang I	167
9.1 Analyse der aktuellen Mobilitätssituation	169
9.1.1 Motorisierter Individualverkehr.....	169
9.1.2 Öffentlicher Verkehr.....	171
9.1.3 Fahrradmobilität.....	176
9.1.4 Mobilität zu Fuß.....	177
10 Anhang II: Straßenverkehrsordnung	179
11 Anhang III: Muster für das Indikatorenset zum Monitoring des Verkehrsaufkommens	183

Eine attraktive und gut erreichbare
Region durch nachhaltige Mobilität
für Bürger und Bürgerinnen

www.namobu.it

Besuchen Sie die Webseite des Projektes
„NaMoBu – Nachhaltige Mobilität Burggrafentamt“

Der Mobilitätsplan wurde im Rahmen des Projektes „NaMoBu – Nachhaltige Mobilität Burggrafentamt“ erstellt. „NaMoBu“ ist ein Projekt der Bezirksgemeinschaft Burggrafentamt und wird kofinanziert durch Mitteln aus dem Europäischen Fonds für Regionalentwicklung (EFRE).

Mit dieser Vision für das Burggrafenamt haben die wissenschaftlichen Partner im NaMoBu-Projekt mit der Ausarbeitung eines Mobilitätsplans begonnen. Jetzt liegt das endgültige Dokument vor und stellt uns vor neue Herausforderungen. Der Plan zeigt auf, wie die Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung, Gütern und Dienstleistungen im Burggrafenamt in einer nachhaltigen Form befriedigt und entwickelt werden können. Ziel ist es, bis 2025 einen Modal Shift einzuleiten, das heißt eine Verkehrsverlagerung hin zu umweltverträglichen Mobilitätsformen zu erreichen. Dies kann gelingen, wenn die vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden und zwar gemeindeübergreifend auf Bezirksebene, aber auch in jeder einzelnen Gemeinde.

28 Gemeinden, also alle 26 Gemeinden im Burggrafenamt sowie die Gemeinden Jenesien und Mölten, haben sich bereit erklärt, am Projekt teilzunehmen. Sie werden nun eingeladen, in den nächsten Jahren konkrete Maßnahmen umzusetzen und die Mobilitätsentwicklung in Richtung Nachhaltigkeit voranzutreiben. Die Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt selbst wird die Koordination von gemeindeübergreifenden Initiativen und die Unterstützung der Arbeiten auf Gemeindeebene übernehmen. Der vorliegende Mobilitätsplan ist dabei Wegweiser, gleichzeitig auch Impulsgeber und Informationsquelle.

Machen wir uns gemeinsam auf den Weg!

Meran, im Oktober 2014


Alois Peter Kröll
Präsident
der Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt


Dr. Günther Januth
Mobilitätsreferent
der Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt

1

Vorwort

Das Mobilitätssystem einer Region ist grundlegend für die soziale und wirtschaftliche Entwicklung einer Gesellschaft und stellt gleichzeitig einen sehr kritischen Faktor dar. Negative externe Effekte der Mobilität wie Staus, Emissionen und Unfälle stellen sich den positiven Aspekten wie den Vorteilen der Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen, räumliche Angleichung von Gebieten, sozialer Austausch, Arbeitsteilung und damit auch freiere Arbeitsplatzwahl, gegenüber.

Bürgerinnen und Bürger bewegen sich in immer komplexeren Netzen. Die kapillare Erschließung vor Ort verbindet sich mit den übergeordneten Verkehrswegen. Mobilität bedeutet Erfahrung und Freiheit für den Einzelnen, Attraktivität für die Regionen und Wettbewerbsfähigkeit für das Wirtschaftssystem.

Strategien zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung müssen heute darauf abzielen, effiziente und sichere Verkehrssysteme zu schaffen, die den Bedürfnissen nach Mobilität und Erreichbarkeit gerecht werden. Dabei liegen die Zielsetzungen auch im Umweltschutz, in der Begrenzung und Optimierung des Energieverbrauchs, in der Verbesserung der Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger sowie in der sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung der Region.

Der Weg zur Strategie und die Definition von konkreten Maßnahmen einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung im NaMoBu-Gebiet führte über verschiedene Quellen und Analyseansätze sowie einem laufenden und wirksamen Austausch mit Akteuren und Interessenvertretern.

Das Ergebnis der einzelnen Phasen der Studie ergibt sich demnach aus den folgenden koordinierten Tätigkeiten:

- a) Analyse von Plänen sowie lokaler Ressourcen und Aktionen, die zur Gestaltung des derzeitigen Systems beigetragen haben, und der wichtigsten Entwicklungen in Gesetzgebung und Planung auf europäischer, nationaler und lokaler Ebene;
- b) Die Einbeziehung und Diskussion mit lokalen Interessenvertretern stellt den zentralen Ansatz von NaMoBu dar. Daraus gingen Ansätze und Grundlagen für die Definition eines organischen Zielsystems zur nachhaltigen Mobilität hervor;
- c) Vertiefung durch Literatur und Fallbeispiele für Vorzeigeprojekte auf nationaler und internationaler Ebene zu Innovationsthemen, die besonders den lokalen Bedürfnissen entsprechen;
- d) Analyse von Daten zu den sozialen und wirtschaftlichen Bedingungen im Projektgebiet, zur Infrastruktur und zum Mobilitätssystem; Erstellung von Szenarien, die vorab eine Einschätzung der möglichen Effekte von Maßnahmen ermöglichen.

Das erarbeitete Szenario „NaMoBu“ stellt die Grundlage für die Entwicklung und Umsetzung eines Aktionsplans dar, der die Mobilität im Burggrafenamt in Richtung Nachhaltigkeit verändern wird. Besondere Aufmerksamkeit soll dabei den Umweltauswirkungen, der sozialen Inklusion und der regionalen Wettbewerbsfähigkeit zukommen.

Die Arbeit schließt mit der Erstellung eines Maßnahmenkatalogs ab, der sowohl übergemeindlich als auch auf Gemeindeebene umgesetzt werden soll. So kann sich das NaMoBu-Gebiet bis 2025 in eine nachhaltigere und attraktivere Region entwickeln, die allen ihren Bürgerinnen und Bürgern eine hohe Lebensqualität bietet.

Ein eigener Aktionsplan für jede Gemeinde soll vor allem die bereichsbezogenen und lokalen Maßnahmen enthalten und die spezifischen Ziele sowie die Hilfsinstrumente für die konkrete Umsetzung angeben.

Die NaMoBu-Arbeitsgruppe kann als Koordinierungsstelle fungieren und die Tätigkeiten vor Ort unterstützen, um so eine wirksame und korrekte Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen zu ermöglichen. Gleichzeitig kann sie die Teil- und Gesamtauswirkungen des Plans überwachen und gegebenenfalls korrigierende und ergänzende Maßnahmen vorschlagen.

2

Fazit

Eine attraktive und gut erreichbare Region durch nachhaltige Mobilität für Bürger und Bürgerinnen!

Diese Vision, die dem Plan für nachhaltige Mobilität im Burggrafenamt zugrunde liegt, entspricht der Strategie, das ganze NaMoBu-Gebiet einzubeziehen und Entscheidungen bezüglich Prioritäten, Wünsche und Weichenstellungen zur Mobilität in Zukunft mit breiter Unterstützung zu suchen.

Das NaMoBu-Team stand von Anfang an in laufendem und fruchtbarem Austausch mit den Vertreterinnen und Vertretern vor Ort, achtete auf ihre Bedürfnisse und die vorgebrachten Probleme. Im Dialog mit Bürgerinnen, Bürgern und Verwaltungen wurden gemeinsame Ziele festgelegt und die Maßnahmen ausgearbeitet, die das Grundgerüst und die Substanz des Plans ausmachen.

NaMoBu sah insbesondere zwei Reihen von thematischen Workshops zur Festlegung von Prioritäten und Zielen vor, an denen die Stakeholder zahlreich und mit guten Ergebnissen teilgenommen haben.

Dieser Austausch wurde begleitet durch Recherche und Analyse, welche den Bezugsrahmen und in einem zweiten Schritt das Ziel- und Maßnahmenkonzept ergeben haben. Dabei wurden unter anderem spezifische quantitative Ziele ausfindig gemacht, zu deren Erreichen die Maßnahmen des Plans beitragen sollen.

Insbesondere ist bis 2025 eine Reduzierung des gesamten Straßenverkehrs um 11% vorgesehen, mit einer erwarteten starken Reduktion der Feinstäube (-23%), auch infolge der Verbesserung des Fuhrparks. Außerdem ist die erwartete starke Zunahme des öffentlichen Verkehrs zu betonen, dessen Anteil um 18% steigen soll, womit er zum Hauptverkehrsmittel für ca. 15% der Bürgerinnen und Bürger wird. Ebenso soll der Radverkehr stark zunehmen (+12%).

Was den Modal Split anbelangt, soll der öffentliche Verkehr in den nächsten 10 Jahren von 12% auf 15% zunehmen, der Radverkehr von 10% auf 11%, während der motorisierte Individualverkehr von derzeit 45% auf 41% zurückgehen soll.

Um dieses einschneidende Ergebnis zu erreichen, sind im Plan eine Reihe von Zielen definiert (unterteilt in strategische Ziele, Mobilitätsziele und externe, d. h. auf Wirtschaft, Gesellschaft und regionale Entwicklung bezogene Ziele), von denen die Maßnahmen abgeleitet wurden, die dem Plan zugrunde liegen.

Was die **strategischen Ziele** anbelangt, so stellen sie die allgemeinen Leitlinien dar und definieren die prioritären Bedürfnisse und Erwartungen des Gebiets. Hinsichtlich der Umweltauswirkungen werden die Themen Erreichbarkeit, Anbindung und Wettbewerbsfähigkeit unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien behandelt.

Zu diesem allgemeinen Ansatz wurden besondere Anstrengungen auf Beteiligung, Integration und gemeinsame Ziele in der Ausarbeitung und Abwicklung von Initiativen gelegt. Schließlich ist bei der Umsetzung der Maßnahmen besonders auf die Mobilitätsbedürfnisse der schwächeren Bevölkerungsgruppen zu achten.

Die strategischen Ziele bilden nicht nur den Rahmen für die Ausarbeitung spezifischer Maßnahmen, sondern erfordern auch ein breit angelegtes Monitoring der wichtigsten Kontrollvariablen der Mobilität (Modal Split, Verkehr usw.). In diesen Bereich fallen auch Information und Sensibilisierung, durch gezielte Kampagnen für verschiedene Zielgruppen zur Förderung einer Kultur der nachhaltigen Mobilität und ihrer Instrumente. Dieser Gruppe von Zielen sind auch Maßnahmen zur Entwicklung von Kooperationsmodellen

für die Schaffung innovativer Dienstleistungen zugeordnet, wie z. B. Systeme zur Warenzulieferung und integrierte Mobilitätsdienstleistungen.

Die **Mobilitätsziele** (interne Ziele) gliedern sich in fünf Themenbereiche, die das analytische Grundgerüst bilden: öffentlicher Verkehr, Radverkehr, Fußverkehr, motorisierter Individualverkehr und Güterverkehr.

Die übergemeindlichen Maßnahmen in diesem Bereich betreffen vor allem Projekte zum Bahnausbau wie z. B. die Modernisierung der Linie Bozen-Meran und die Elektrifizierung der Vinschger Bahn, Projekte zur Entwicklung des öffentlichen Verkehrs (z. B. Neuorganisation und Rationalisierung der bestehenden Linien, Kapazitätserweiterung im touristischen Verkehr) und innovative Lösungen wie die Anbindung Schenna/Dorf Tirol und eine mögliche Tramlösung für das NaMoBu-Gebiet, bzw. im speziellen für das Meraner Stadtgebiet.

Was den öffentlichen Verkehr anbelangt, so wird in erster Linie auf ein flächendeckendes und integriertes System abgezielt, das hohe Flexibilität aufweist und leicht nutzbar ist, auch durch durchgehende Vertaktung. Verstärkte Aufmerksamkeit verdienen alternative Lösungen und die Optimierung der Infrastruktur.

Die Maßnahmen, die sich auf diese Ziele berufen, beziehen sich unter anderem auf die Schaffung multimodaler Knotenpunkte für den Personenverkehr, die Entwicklung neuer Dienste mit besonderer Berücksichtigung innovativer und flexibler Lösungen und bestimmter Kategorien schwacher Verkehrsteilnehmer, sowie die Verbesserung der inneren und äußeren Anbindung des NaMoBu-Gebiets.

Die Ziele in der Radmobilität beziehen sich sowohl auf die Infrastruktur (neue Radwege und -routen, Umsteigepunkte, Lösungen für die Sicherheit und das Zusammenleben mit anderen Verkehrsformen) als auch auf die Förderung des Radverkehrs durch Information und spezielle Initiativen auf lokaler Ebene, in Betrieben und Schulen.

Die entsprechenden Maßnahmen konzentrieren sich auf die Entwicklung der Radrouten, eine verbesserte Integration der Radwege in die Raumplanung und auf Sensibilisierung bezüglich Möglichkeiten und Verhalten, mit dem Ziel einer Steigerung des Fahrradanteils am Gesamtverkehr.

Die Schlüsselbegriffe für die Ziele in der Fußmobilität sind Nutzbarkeit und Sicherheit. Maßnahmen zur Eingrenzung und Kontrolle des Fahrzeugverkehrs sind ein Schlüsselement, zusammen mit Strategien zur Förderung des Zufußgehens sowohl im touristischen Bereich als auch innerhalb der kleineren Zentren.

Was die spezifischen Maßnahmen betrifft, so liegt der Hauptansatz in der Kontrolle des Verkehrs und der räumlichen Gestaltung, etwa durch Tempo-30-Zonen und Pilotprojekte zu Shared Space. Begleitet werden die Maßnahmen durch Sensibilisierungs- und Informationskampagnen und die Optimierung der Fußwegrouten, auch für touristische Aktivitäten.

Beim motorisierten Individualverkehr (MIV) wird vor allem auf die Förderung der Intermodalität und Formen geteilter Mobilität wie Carsharing und Carpooling gesetzt, um die Umweltbelastung und die Überlastung des Straßennetzes einzugrenzen. Wesentlich ist auch die Begleitung von übergemeindlichen Verkehrsprojekten zur Entlastung von stark befahrenen Ortschaften / Fraktionen. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Schaffung von Anreizen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs.

Unter den im Plan vorgesehenen Maßnahmen findet sich auch eine Strategie zur Förderung der Elektromobilität, die dem Gebiet angepasst wurde, zusammen mit Maßnahmen für Carsharing und Carpooling unter Einbeziehung der lokalen Akteure und einer Strategie zur Parkraumbewirtschaftung.

Was die Gütermobilität anbelangt, beziehen sich die vorgesehenen Maßnahmen auf die Logistik (insbesondere auf die „letzte Meile“) und die Entlastung der Wohngebiete vom Schwerverkehr.

Bei den Maßnahmen zum Güterverkehr und den Zielsetzungen zur wirtschaftlichen Entwicklung wurde besonderes Augenmerk auf nachhaltige Logistiksysteme gelegt, die die Umweltbelastung vor Ort reduzieren und die Verkehrsflüsse für Produktion und Verteilung rationalisieren.

Die **externen Ziele** hängen eng mit der Wirtschafts- und Raumentwicklungspolitik und der Mobilität zusammen. Die gemeinsamen Ziele im Bereich der Raumordnung beziehen sich vor allem auf den Flächenverbrauch, die Verbesserung der Lebensqualität in den größeren und kleineren Zentren und die Bekämpfung der Abwanderung.

Die Ziele im wirtschaftlichen Bereich konzentrieren sich auf die Produktions- und Lieferketten mit der Förderung umweltfreundlicher Prozesse und lokaler Kreisläufe, dadurch soll auch die Wettbewerbsfähigkeit gesteigert werden.

Die Umweltzeile hängen eng mit den Mobilitätsindikatoren zusammen, die für das Monitoring definiert wurden und beziehen sich auf globale und lokale Emissionen sowie die Lärmbelastung, die in einigen Gebieten ein besonders kritischer Punkt ist.

Was die externen Ziele anbelangt, sieht der Plan begleitende Sensibilisierungsmaßnahmen im Umweltbereich und zur Verkehrsreduzierung in Wohngebieten vor sowie Maßnahmen zur Kontrolle und Bekämpfung der Lärmbelastung und der überhöhten Geschwindigkeit auf dem Straßennetz.

Nach der Beschreibung der Zielsetzungen folgt nun eine nähere Betrachtung des Verlaufs der Arbeiten und der Methodik bei der Erstellung des vorgeschlagenen Maßnahmenkatalogs.

Die erste Phase galt der **Erhebung der Grundlagen** vor allem auf Basis statistischer Daten, die ein detailliertes Bild der Rahmenbedingungen bieten, und vorhandener Planungsdokumente im Bereich Mobilität und Raumordnung. Dabei wurde besonders auf räumliche und raumordnerische Aspekte, soziale und wirtschaftliche Besonderheiten, Planungsinstrumente, Netzstruktur und die vorherrschenden Mobilitätsmodelle geachtet.

Hinzu kam die Analyse der Bedürfnisse und Erwartungen im NaMoBu-Gebiet, nach einem Austausch mit den wichtigsten Interessenträgern, vor allem den Gemeindeverwaltungen, im Laufe zweier Reihen von Workshops. Die erste Reihe diente der Information, die zweite der Vertiefung spezieller Themen mit dem Ziel, wirksame und innovative Lösungen ausfindig zu machen.

Die zweite Phase, die **Ableitung der Ziele**, erfolgte in zwei Schritten. Zunächst erfolgte ein Quellenstudium zur Erstellung einer ersten Version des Zielesystems. In einem zweiten Schritt wurden Gemeindeverwaltungen und Interessenträger einbezogen, um nach einem breiten Konsens zu den Zielsetzungen zu suchen.

Was insbesondere die Mobilitätsziele anbelangt, wurden erneut die Planungsinstrumente auf verschiedenen Ebenen in Betracht gezogen, speziell a) die Leitlinien, Richtlinien und Vorschläge auf EU-Ebene zur lokalen nachhaltigen Mobilität und b) die gesamtstaatliche Planung im Bereich nachhaltiger Mobilität. In der Folge wurden wie erwähnt die lokalen Akteure einbezogen.

In der dritten Phase wurden drei theoretische **Szenarien** mit unterschiedlichen Hauptzielsetzungen ausgearbeitet, die aufgrund der Prognose quantitativer Variablen mit dem Trendszenario verglichen wurden. Zur Erstellung eines gemeinsamen Szenarios als Bezugsrahmen für innovative, nachhaltige, wirksame und den lokalen Bedürfnissen entsprechende Maßnahmen wurden folgende methodische Schritte gesetzt:

- a) Das Zielesystem wurde kritisch analysiert, es wurden Richtlinien für die Entwicklung der nachhaltigen Mobilität ausfindig gemacht und jeweils ein Satz an Indikatoren festgelegt, die in der Folge für das Monitoring des Plans verwendet werden können.
- b) Ein Ausgangspunkt wurde definiert, bestehend aus der Gesamtheit der Zielsetzungen, und die entsprechende Datenbasis für den Zeitpunkt Null ausgearbeitet.
- c) Es wurden drei alternative Szenarien ausgearbeitet auf der Grundlage dreier verschiedener Schwerpunkte in den Zielsetzungen: nachhaltige Mobilität, Wettbewerbsfähigkeit, Null Emissionen.
- d) Jedes Szenario wurde qualitativ, durch die Analyse der Zielsetzungen und quantitativ durch einen Satz an spezifischen Indikatoren mit Zeithorizont 2025 bewertet.
- e) Für jedes Szenario wurden die Ergebnisse der qualitativen und quantitativen Analyse zusammengefasst in einer Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen.

Die Ergebnisse wurden in der Folge für eine Diskussion mit den Stakeholdern in eigenen Workshops verwendet. Die Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen der drei Szenarien und die Diskussion der Ergebnisse haben es ermöglicht, die Zielsetzungen und Prioritäten noch einmal genauer zu definieren und ein breit mitgetragenes Planszenario und in der Folge ein entsprechendes Maßnahmenkonzept zu erarbeiten.

Das Endergebnis ist also das NaMoBu-Szenario, definiert durch Zielsetzungen und eine Reihe koordinierter **Maßnahmen**, die der Umsetzung der Vision dienen und aus dem NaMoBu-Gebiet eine attraktive und zugängliche Region machen sollen, wo die nachhaltige Mobilität aktiv zur Verbesserung der Lebensqualität beiträgt.

Abschließend soll noch auf die Strategie zur Begleitung der Gemeinden, Lokalkörperschaften und anderen Interessenträgern im Zuge der Planumsetzung eingegangen werden.

Jede Gemeinde erhält ein detailliertes Dokument, das spezifische Ziele, Maßnahmen und Hilfsmittel zur Entwicklung und Kontrolle der Maßnahmen enthält. Außerdem erfordern die strategischen und übergemeindlichen Maßnahmen eine ständige Koordination zwischen den verschiedenen Ebenen der Verwaltung und der an der Umsetzung beteiligten Akteure.

Die NaMoBu-Arbeitsgruppe kann aufgrund ihrer Erfahrungen und Kompetenzen, die sie auch bei der Ausarbeitung des Plans erworben hat, als Koordinierungsstelle dienen und die Tätigkeiten vor Ort unterstützen, um so eine wirksame und korrekte Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen zu ermöglichen. Gleichzeitig kann sie die Teil- und Gesamt-

auswirkungen des Plans überwachen und gegebenenfalls korrigierende und ergänzende Maßnahmen vorschlagen. Diese Tätigkeit soll in Abstimmung mit neuen, auch EU-kofinanzierten Projekten erfolgen, mit dem Ziel, immer bessere und innovativere Ansätze für die Entwicklung der nachhaltigen Mobilität zu verfolgen, den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger gerecht zu werden und eine Strategie der nachhaltigen Raumentwicklung anzuführen.

NaMoBu unterscheidet sich im Vergleich zu vielen bisher erstellten Mobilitätsplänen vor allem auch dadurch, dass nicht irgendwelche Infrastrukturprojekte im Vordergrund stehen, sondern es wird verstärkt auf sanfte Maßnahmen – wie beispielsweise Sensibilisierungs- und Informationskampagnen – gesetzt, um einen tiefgreifenden Wandel im Mobilitätsverhalten zu erreichen. Gerade angesichts zunehmend knapper öffentlicher Mittel können nicht mehr eine Vielzahl an millionenschweren Baumaßnahmen geplant werden, sondern es wird vor allem mit Hilfe einer Reihe sanfter, menschenfreundlicher und ressourcenschonender Initiativen versucht, bis 2025 die angestrebten Ziele zu erreichen. Die Verantwortung liegt dabei in erster Linie bei den Vertretern der Gemeinden, die die vorgeschlagenen Maßnahmen in den nächsten Jahren umsetzen müssen, wobei die Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt tatkräftige Unterstützung geben kann. Mit Erreichung der Planziele dürften die Gemeinden im NaMoBu-Gebiet als Vorreiter hinsichtlich neuer Mobilitätsmodelle über Südtirol hinaus bekannt werden, wobei die größten Nutznießer der Maßnahmen sicherlich die Bevölkerung sein wird, die eine deutlich gesteigerte Lebensqualität im Alltag erfahren wird.

3

Die Methodologie und die Arbeitsschritte

Der Ansatz des Plans bestand zum einen in der Untersuchung der Rahmenbedingungen sowie in der qualitativen und quantitativen Analyse der maßgeblichen Elemente für die Mobilitätsnachfrage. Vor allem wurde aber auf die Erfahrungen der Interessenträger zurückgegriffen, um Problematiken und Herausforderungen, Wünsche und Ziele zu definieren. Aufbauend darauf wurde ein Maßnahmenkatalog erstellt.

Bei der Erhebung der Grundlagen wurden statistische Quellen in Betracht gezogen, die eine detaillierte Beschreibung der Rahmenbedingungen ermöglichen. Gleichzeitig wurden die Planungsinstrumente im Bereich Mobilität und Raumordnung analysiert, wobei drei Schwerpunkte festgelegt wurden:

- räumliche und urbanistische Aspekte, die das Gebiet charakterisieren;
- soziale und wirtschaftliche Besonderheiten;
- Planungsinstrumente, Netzstrukturen und -dynamiken, vorherrschende Mobilitätsmodelle

In der nächsten Phase folgte ein Austausch mit den Interessenvertretern über die Themen, die aus der Grundlagenerhebung hervorgegangen waren. Die prioritären Ziele wurden definiert, sowie strategische Ziele, interne Ziele (d. h. auf die Mobilität bezogen und gegliedert nach Verkehrsmitteln) und externe Ziele (Gebiet, Wirtschaft, Umwelt) ausgearbeitet.

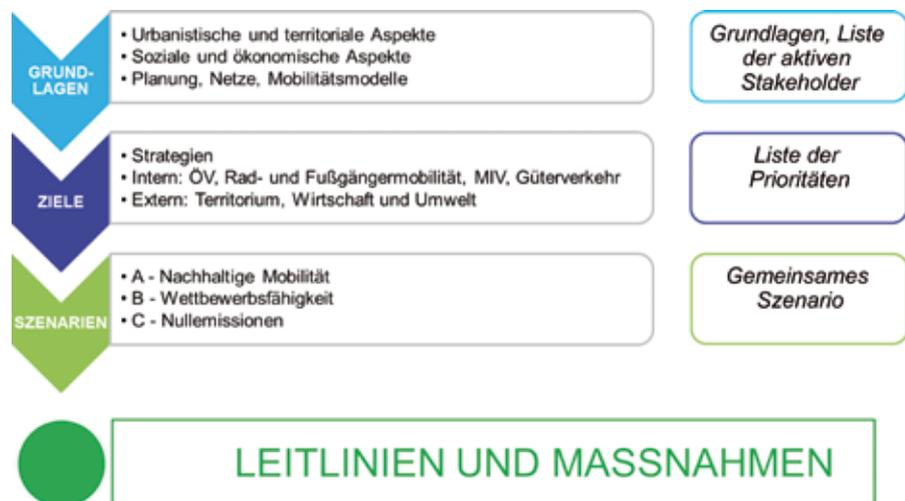


Abbildung 1: Prozessablauf

In einem weiteren Schritt wurden drei theoretische Szenarien mit unterschiedlichen Zielsetzungen ausgearbeitet, die aufgrund der Prognose quantitativer Variablen mit dem Trendszenario verglichen wurden. Die Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen der drei Szenarien und die Diskussion mit den Interessenvertretern haben eine weitere Präzisierung der Ziele ermöglicht. Es erfolgte die Ausarbeitung eines vom Projektgebiet mitgetragenen Planszenarios und eines Konzepts an Leitlinien und Maßnahmen.

Die Untersuchungsmethode stützt sich auf Indikatoren quantitativer Daten, Inputs von Stakeholdern sowie den Rückmeldungen aus Workshops, die im Vorfeld abgehalten

wurden. Dieser Ansatz machte es möglich, eine vollständige und wissenschaftliche Analyse mit Prioritäten, Bedürfnissen und Wünschen auf Gemeindeebene zusammen zu bringen. Das Ergebnis ist ein sehr umsetzungsorientierter und pragmatischer Plan. Damit sollen Aktionen auf Bezirks- und Gemeindeebene angeregt werden, um die festgelegten Ergebnisse für das nächste Jahrzehnt zu erreichen.

4

Der Bezugsrahmen

4.1 Die Planungsarbeiten auf lokaler Ebene

Zur Vervollständigung der Datenanalyse und der Ergebnisse der Workshops wurden auch vorhandene Planungsunterlagen analysiert. Zu diesem Zweck wurden in Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber die folgenden 16 Dokumente ausfindig gemacht:

1. Sammer 1977 – Allgemeiner Verkehrsplan MERAN – BURGRAFENAMT – Grundlagen für den Verkehr
2. Sammer 1990 – Verkehrsstudie für die Stadt Meran und das Burggrafenamt
3. Knoflacher, Hermann: Verkehrskonzept für das Burggrafenamt und für die Stadt Meran (1998)
4. TRT Milano 2001 – Landesverkehrsplan
5. Landesabteilung für Raumordnung 2002 – Landesentwicklungs- und Raumordnungsplan – LEROP)
6. SASA 2003 – Studie zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrsdienstes
7. Qnex 2003 – Eine Mobilitätszentrale für Südtirol
8. EURAC2003 – Studie zu Verkehrsauswirkungen in MERAN
9. Umweltagentur 2005 – Luftqualitätsplan
10. Sammer 2006 – Impatti sul traffico delle varianti della circonvallazione nord-ovest Merano; Fedele, S.: Considerazioni sulla relazione Sammer
11. IBV 2007 - ITF Burggrafenamt
12. Gemeinde Meran 2007 – Städtischer Verkehrsplan Meran
13. Ökoinsitut Südtirol 2008 – Plan für Fahrradmobilität
14. Knoflacher 2007 – Verkehrskonzept Marktgemeinde Lana
15. Verkehrsplan Gemeinde Partschins
16. Verkehrsplan Gemeinde Vöran

Die Analyse dieser 16 Dokumente erfolgte anhand der Themenbereiche, wie sie auch in den Workshops angewandt wurden.

4.1.1 Themenbereich 1 – Öffentlicher Nahverkehr

Der Ansatz des ursprünglichen Verkehrsplans (Sammer 1977 – allgemeiner Verkehrsplan Meran-Burggrafenamt) sah unter anderem als wesentliches Element für die Schaffung eines effizienten öffentlichen Verkehrsnetzes die Einrichtung eines integrierten Systems vor, das auch auf die Schul- und Arbeitszeiten Rücksicht nimmt. Ziel war es, Verkehrsspitzen zu reduzieren und die Kapazität um 10% zu erhöhen, ohne auf aufwändige Infrastrukturmaßnahmen zurückgreifen zu müssen.

Die nachfolgende Verkehrsstudie für Meran und das Burggrafenamt (Sammer 1990) spezifiziert die Angaben zur Integration zwischen den städtischen und regionalen Verkehrsbetrieben, mit dem Ziel, die Fahrtzeiten zu reduzieren, das Angebot zu optimieren und Überschneidungen zu vermeiden. Vom Betrieb her sieht die Studie vor, den städtischen Verkehr neu zu organisieren, indem alle Linien über Theaterplatz und Bahnhof verlaufen, die Linien auf 15-Minuten-Takt verdichtet werden, Vorzugsspuren (Romstraße, Piavestraße, Europastraße) sowie Busvorzugsschaltungen in der Rhätienstraße Richtung Bahnhof und an anderen Ampeln errichtet werden. Auch was die Reorganisation der Regionallinien anbelangt, wird die Führung aller Linien über Theaterplatz und Bahnhof vorgeschlagen, zusammen mit der Schaffung von Durchmesserlinien, Vertaktung und der Verbesserung der Haltestellen mit P&R (Park&Ride) und B&R (Bike&Ride). Außerdem sieht die Studie die Einführung eines nächtlichen Sammeltaxis im 30-Minuten-Takt vor, mit Vormerkung und Ausstieg auch außerhalb der Haltestellen.

Die Studie von 1998 (Hermann Knoflacher - Verkehrskonzept für das Burggrafenamt und die Stadt Meran) sieht die Optimierung der Frequenzen des öffentlichen Regionalverkehrs vor, die Ausdehnung des Fahrplans am Abend und die Verbesserung der Information zum Umsteigen zwischen Bahn und Bus in den Knotenpunkten (in Meran dynamische Bahn-Bus-Information) und in den Fahrzeugen. Außerdem wird vorgeschlagen, alle Haltestellen mit Sitzbank, Überdachung und Information zu Fahrplan und Umgebung zu versehen sowie Parkplätze und Radstellplätze in der Nähe der Haltestellen einzurichten. Es wird auch empfohlen, die Zufahrten ins Gebiet Dorf Tirol zu begrenzen (Sperrung oder kostenpflichtige Begrenzung), sobald eine Seilbahnverbindung ab Meran zur Verfügung steht. Der Landesverkehrsplan (TRT Milano 2001) schlägt zum öffentlichen Verkehr eine Reihe von möglichen Eingriffen vor, die einer Bewertung zu unterziehen sind. Diese sind im Besonderen:

- Seilbahnverbindung zwischen Meran und Dorf Tirol, als Ersatz für den derzeitigen Sessellift
- Städtisches Verkehrssystem in Meran mit Ausgangspunkt am Bahnhof in Abstimmung mit den Verbindungen nach Bozen und Mals und mit den regionalen Buslinien

Die SASA-Studie zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs 2003 hebt vor allem die Bedeutung des Bahnhofareals mit großen Flächen, die nicht für den Bahnbetrieb genutzt werden, hervor. Sie unterstreicht auch eine Reihe von kritischen Aspekten beim Bahnhofsvorplatz (keine Struktur, wenig gefällig, schwierige Orientierung, kein Kiss&Ride) sowie bei anderen Verkehrssituationen in der Stadt. Zu letzteren zählen die Einfahrt in den Parkplatz in der Verdistraße, Rennweg-Theaterplatz, Kreuzung Hoferstr.-Bahnhofsvorplatz, Kreuzung Laurinstr.-Goethestr, enge Straßen in Obermais, Romstraße-Pfarrgasse, Sinich Brücke, Sinich Industriezone, Kindergarten Vergilstraße, Bahnübergang Manzonistraße, Mazziniplatz, Markt Meinhardstraße. Das Dokument zeigt außerdem eine Reihe von Möglichkeiten für die Schaffung von Vorzugsspuren und Ampelpriorisierung sowie

für die Verbesserung der Haltestellen mit Überdachungen und Fahrplanhaltern auf.

In dieser Optik sind auch die Vorschläge der Studie "Eine Mobilitätszentrale für Südtirol" (Qnex 2003) zu sehen, die auf besser zugängliche und kundenfreundliche Informationen im öffentlichen Verkehr abzielen.

Die Eurac-Bewertung 2003 definiert ein Maßnahmenpaket:

1a: "Bahn und Bus"

Maßnahmen bestehender Pläne:

- Halbstundentakt auf der Bahnlinie Bozen-Meran;
- 15-Minuten-Takt Richtung Schenna, Marling und Tschermes;
- 10-15-Minuten-Takt im Stadtverkehr;
- Einrichtung reservierter Eingangskorridore für den öffentlichen Nahverkehr;
- dynamische Fahrgastinformation;
- Einbahnverkehr in Romstraße und Piavestraße;
- Umsteigepunkt Stadtverkehr/Regionalverkehr beim Bahnhof.

Begleitende Maßnahmen:

- Erneuerung des Fuhrparks;
- Fahrzeuggröße;
- Qualität der Haltestellen;
- Tarifsysteem;
- Information und Kommunikation.

Erwarteter Nutzen: verbessertes Angebot im öffentlichen Regional- und Stadtverkehr, Verbesserung des Modal Split, Entlastung des Straßennetzes, Verringerung der Umweltbelastung, Verbesserung der Sicherheit.

1b: „Kabinenbahn“

Maßnahmen aus bestehenden Plänen:

- Kabinenbahn Meran-Dorf Tirol (anstelle des Sessellifts) mit Verlängerung bis ins Dorf;

Begleitende Maßnahmen:

- Verbindung mit Shuttlebus innerhalb Dorf Tirols;
- Tarifintegration Kabinenbahn-öffentlicher Nahverkehr;

Erwarteter Nutzen: verbessertes Angebot im öffentlichen Nahverkehr; Entlastung des Stadtnetzes, Verringerung der Umweltbelastung

Auch die Studie IBV 2007 – ITF Burggrafenamt zeigt operative Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs auf. Diese sind im Besonderen:

- a) Abstimmung der Fahrpläne der Regional- und Stadtbuslinien mit der Bahn in den Knoten Meran, Lana-Burgstall und Untermais, eventuell mit Anpassung der Linienverläufe;
- b) Verbesserung des Knotenpunktes Meran Bahnhof: Optimierung der Abstimmung zwischen den Linien und Integration mit dem Bahnverkehr. Umsteigezeit unter 10 Minuten, symmetrische Anschlüsse, Optimierung der Wege Bahnsteig-Bushaltestelle,

- indem Züge und Busse näher an die Unterführung gebracht werden;
- c) Verbesserung der zentralen Haltestelle in Meran (Theaterplatz), wo es weder räumliche noch zeitliche Integration der Linien gibt ;
 - d) Reorganisation der Stadt- und Umgebungslinien in Meran mit Überarbeitung der Linien und Verläufe (nicht in der Studie enthalten)
 - e) Integration der Linie 12 im Knoten Untermais und der Linie 11 im Knoten Lana-Burgstall;
 - f) Schaffung von Vorzugsspuren, z. B. Weingartnerstraße, Europastraße, Mazziniplatz;
 - g) Schaffung von Durchmesserlinien zur Rationalisierung der Frequenzen im Stadtzentrum, Optimierung der Ressourcen (Personal und Fahrzeuge) und Schaffung neuer Direktverbindungen, z. B. Lana-Krankenhaus, Algund-Untermais.
 - h) Bei einer Verkehrsberuhigung am Sandplatz ist zu prüfen, ob die Busse im Thermen-tunnel in beide Richtungen fahren können;
 - i) 30-Minuten-Takt Meran-Schenna und Meran-Dorf Tirol. Verdichtung nur im September und in den Stoßzeiten (7.30-9.30 Uhr und 15.30-19.00 Uhr) mit Entlastungsfahrten 2–3 Minuten vor der Linienfahrt; Schenna-Verdins mit Kleinbus.

Der städtische Verkehrsplan Meran (2007) verweist beim öffentlichen Nahverkehr vor allem auf die SASA-Studie. In der Touristensaison gibt es Spitzenzeiten, zu denen die Linien nach Schenna, Dorf Tirol und Algund überfüllt sind, deshalb ist das Angebot zu überarbeiten. Der Plan befürwortet eine Seilbahn ins Zentrum von Dorf Tirol.

Was das öffentliche Verkehrsnetz anbelangt, bezieht sich das Dokument auf ein Projekt, das die schrittweise Entfernung der Regionalbusse aus der Freiheitsstraße und ihre Verlagerung auf die Thermenallee in eine Richtung sowie Piavestraße, Petrarcastraße und Romstraße in der anderen Richtung vorsieht.

2007 legt das Verkehrskonzept Marktgemeinde Lana (Knoflacher) folgende Prioritäten fest:

- Errichtung eines multifunktionalen Mobilitätszentrums "Burggrafenamt Süd";
- Optimierung von Fahrplänen und Linien;
- Verbesserte Kapillarität und Qualität der Haltestellen;
- dynamische Fahrgastinformation an den Haltestellen;
- Bahnhof Burgstall: Bushaltestelle näher zu den Gleisen bringen;
- City-Taxi zur Anbindung der Gemeinde vom Bahnhof bis zur Ankunft des letzten Zuges;
- Fahrradmitnahme in den Bussen für Bergfraktionen;
- Informationskampagne zum öffentlichen Nahverkehr in Südtirol;
- Mobility Management: z. B. Gutscheine an Mitarbeiter, die zu Fuß, mit dem Rad oder dem öffentlichen Nahverkehr zur Arbeit kommen (zu finanzieren mit Parkgebühren).

4.1.2 Themenbereich 2 – Fahrradmobilität

Die Verkehrsstudie für Meran und das Burggrafenamt (Sammer 1990) schlägt, insbesondere für den städtischen Bereich, die Förderung des Mischverkehrs vor. Dies soll durch die Ausweisung von verkehrsberuhigten Zonen und Tempo 30-Zonen sowie die Schaffung von zwei Fahrradachsen (Algund-Meran-Sinich und Marling-Meran-Obermais) und eine Reihe von Verbindungsrouten erfolgen.

Das Verkehrskonzept für das Burggrafenamt und für die Stadt Meran von 1998 (Knoflacher) konzentriert sich auf die übergemeindliche Fahrradmobilität und schlägt vor allem die Verbindung der Erreichbarkeit durch die Verbesserung der Infrastrukturen zwischen Lana-Marling-Tscherms-Meran und Algund-Meran vor. Mit der Errichtung einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Passer soll eine schnelle Verbindung in die Stadt geschaffen werden. Eine weitere wichtige Maßnahme besteht in der Verbesserung der Verbindung zwischen Meran und Riffian. Dieser Abschnitt hätte eine besondere Bedeutung vor allem im Freizeitverkehr, könnte aber auch eine wichtige Rolle für die Pendler einnehmen.

Die Eurac-Studie zu den Verkehrsauswirkungen (2003) widmet der Fahrradmobilität ein spezifisches Maßnahmenpaket und fasst unter anderem die Vorschläge der früheren Pläne zusammen.

Maßnahmen bestehender Pläne:

- Radroute Lana-Tscherms-Marling-Meran mit Steg über die Etsch;
- Radroute Zentrum-Lazag;
- Ausdehnung der Radroute von Untermais bis in die Schulzone;
- Vernetzung der bestehenden Routen;
- Errichtung von überdachten Abstellplätzen bei den Bahnhöfen.

Begleitmaßnahmen:

- Information und Vermarktung;
- Schaffung von Radstellplätzen in der Stadt, Firmen-Leihräder.

Erwarteter Nutzen: Verbesserung des Angebots im Radverkehr und im öffentlichen Nahverkehr, Verringerung der Umweltbelastung, Verbesserung der Sicherheit.

Der Plan für Fahrradmobilität (Ökoinstitut 2008) ist ein organisches Instrument zur Ausarbeitung einer Strategie für die Fahrradmobilität und setzt sich aus einem Mix aus Infrastruktur- und anderen Maßnahmen zusammen, um das Angebot zu verbessern und die Nachfrage anzukurbeln. Er ist in zwei Grundphasen unterteilt:

- Phase I: Beschreibung und detaillierte Analyse mit Fotos der bestehenden und vorgesehenen Radwege in Meran und Umgebung, der Abstellplätze und Verteilstellen, Kommunikation, mit einer Auflistung der Stärken und Schwächen (Fehlen eines Stadtnetzes, Fehlen direkter und schneller Verbindungen mit den angrenzenden Gemeinden, Fehlen von Stellplätzen, Sicherheitsmängel);
- Phase IIa, Ziele: Routen (Netz, Direktverbindungen, Beseitigung von Verlangsamungen, Komfort und Sicherheit), Abstellplätze (Lage, Schutz vor Diebstahl und Witterung);
- Phase IIb, Strategie: Politik der kleinen Schritte (Gemeindeverantwortlicher, Eingriffe mit schneller Wirkung, Schaffung von Kontinuität, Präsenz in den Medien); Erreichbarkeit (Vorschlag von 5 Haupt- und 13 Nebenachsen und Anbindung an das übergemeindliche Netz); Abstellplätze (konkrete Vorschläge); Dienstleistungen (Verleih, Codierung, Lichtkontrolle, mobile Werkstätten); Information, Kommunikation und Marketing (Liste Vorschläge für Eingriffe allgemein und entlang der Routen; Mobility Management; Maßnahmen für Pendler, Touristen, Schüler).

Das Verkehrskonzept der Marktgemeinde Lana (Knoflacher 2007) sieht die Ausdehnung des Radnetzes mit zwei Stegen über die Falschauer vor (Busbahnhof und Agathaweg). Vorgesehen ist auch die Einrichtung eines Einbahnverkehrs in der Bozner Straße mit der Möglichkeit für Fahrräder, in beiden Richtungen zu fahren. Weiters sieht der Plan Fahrradstellplätze bei Büros, Betrieben, Restaurants, Schulen, touristischen Zielen und Haltestellen vor sowie die Einführung von Tempo 30 auf allen Nebenstraßen.

Unter den anderen Strategien sind die Förderung der Radmobilität der Pendler, die gemeinsame Nutzung von Fußgängerzonen und Wohnstraßen, die Nutzung des touristischen Potenzials und die Verbesserung der Fahrradmitnahme bei Bus und Bahn zu erwähnen.

Die Umsetzung einer organischen Strategie für die Fahrradmobilität im Raum Lana kann laut Studie eine Steigerung des Radanteils um 3-4 Prozentpunkte von den aktuellen 16% bewirken.

4.1.3 Themenbereich 3 – Fußgänger­mobilität und Shared Space

Der allgemeine Verkehrsplan von 1977 (Sammer) zeigt die Möglichkeit der Erweiterung der Fußgängerzone in Meran nach Errichtung der Nordwestumfahrung auf.

Die Verkehrsstudie für Meran und das Burggrafenamt von 1990 (Sammer) sieht eine Verbesserung der Fußgänger­mobilität durch die Einrichtung von verkehrsberuhigten Zonen und Tempo-30-Zonen vor.

Das Verkehrskonzept für das Burggrafenamt und die Stadt Meran (Knoflacher, 1998) macht Maßnahmen zur Förderung der Fußgänger ausfindig (Verkehrsberuhigung, verkehrsberuhigte Zonen, Auffangparkplätze). Diese Maßnahme betrifft auch kleine Gemeinden (z. B. Moos, St. Leonhard und St. Martin in Passeier), um die Kaufkraft zu halten und die Versorgungsmobilität zu reduzieren (Kosten und Belastungen). Für Meran sieht das Dokument die Ausweitung der Fußgängerzone vor.

Mit dem städtischen Verkehrsplan 2007 werden für Meran eine Reihe von Infrastrukturmaßnahmen für den Fußgänger­verkehr definiert, vor allem zur Verbesserung der bestehenden Fußgängerzonen und zur Anpassung und Erweiterung der Fußwege und Gehsteige.

Was die Gemeinde Lana betrifft, so sieht das Verkehrskonzept Knoflacher (2007) ein interessantes Potenzial für die Fußgänger­mobilität, da ca. 30% der Bewegungen unter einem Kilometer liegen, 50% unter zwei Kilometer. Die Dichte des Fußwegenetzes (Ziel 30-70 Meter Abstand zwischen den Wegen) ist in allen Neubauzonen zu überprüfen.

Eine Reihe von Eingriffen betreffen die beiden Stege über die Falschauer, die Schaffung von Durchgängen und Abkürzungen für Fußgänger, Shared Spaces in den Wohngebieten, Verbreiterung von Gehsteigen auf den Hauptstraßen usw.. Der erwartete Nutzen ist eine Erhöhung der akzeptierten Fußwegdistanz um 70% mit einer Steigerung der Fußgänger­quote von 19% auf 22-25% (und der Quote des öffentlichen Nahverkehrs bis auf 30%).

4.1.4 Themenbereich 4– Motorisierter Individualverkehr und Infrastrukturen

Der allgemeine Verkehrsplan Meran-Burggrafenamt von 1977 (Sammer) sieht folgende neue Infrastrukturen vor:

- neue Ausfahrten der MeBo;
- Nordumfahrung;
- neue Straße von der Petrarcastraße Ecke Romstraße zur Cavourstraße;
- Verbreiterung der Schennastraße vom Brunnenplatz zur Rametzbrücke.

Weiters sieht der Plan für das Burggrafenamt vor:

- Verlängerung der Schnellstraße (Ausbau der bestehenden Straße aus Sicherheitsgründen) bis auf die Töll;
- im Passeiertal Ausbau der Straße mit Ortsumfahrungen und Überholspuren in Steigungen.

Die Verkehrsstudie für Meran und Burggrafenamt (Sammer 1990) macht eine Reihe von Szenarien für die Stadt und die Umfahrung ausfindig.

In der Stadt: Szenario 1 ohne Änderungen, Szenarien 2 und 3 mit verschiedenen Eingriffen (verkehrsberuhigte Zone Galileistraße, Goethestraße, Alpinistraße, Rhätienstraße, Petrarcastraße, Piavestraße und Passer; Tempo 30 in der ganzen Stadt; Parkraumbewirtschaftung in der ganzen Stadt mit reservierten Flächen für Anrainer, wenige Flächen für kostenpflichtiges Kurzparken, Beschränkung des Langzeitparkens auf wenige Flächen, um die Pendler auf den öffentlichen Nahverkehr zu verlagern, Schaffung einiger Parkplätze mit Privatinvestitionen).

Bezüglich Umfahrung: 0) kein Eingriff, A) Küchelbergtunnel, B) Ostumfahrung (verworfen), C) MeBo-Marlinger Straße (verworfen), D) MeBo-Bahnhof (auch als Teil von A).

Das Verkehrskonzept Knoflacher von 1998 schlägt eine Reihe von Maßnahmen für den Autoverkehr vor:

- Förderung von Fahrgemeinschaften, um den Nutzungsgrad der Autos zu verbessern, z. B. durch Gratisparkplätze von Gemeinden/Betrieben, Auffangparkplatz für das Passeiertal;
- zwei MeBo-Ausfahrten links und rechts der Passer um die verkehrsberuhigte Zone in Meran zu erweitern.

Bezüglich der Umfahrung Meran äußert die Studie einige Zweifel und die Befürchtung, sie könnte die soziale und wirtschaftliche Struktur des Passeiertals und Merans schädigen, indem sie Ressourcen nach Süden abzieht. Außerdem fördert die Umfahrung die Nutzung des Autos in der Stadt, womit die Verkehrsreduzierung geringer ausfällt als erwartet. Es wird vorgeschlagen, zu prüfen, ob die Mittel in alternative Maßnahmen investiert werden können.

Der Landesverkehrsplan 2001 (TRT Milano) sieht eine Reihe von Maßnahmen vor wie Parkraumbewirtschaftung und Road Pricing, Carpooling, Carsharing und verfiert eine maximale modale Integration.

Der Landesraumordnungs- und Entwicklungsplan (LEROP 2002) unterstreicht, dass das Verkehrsproblem in Vergangenheit durch breite und leistungsfähige Straßen angegangen wurde, während man den Ausbau der Bahn vernachlässigt hat. Die wachsenden notwendigen Kapazitäten haben zu einem Zielkonflikt zwischen Wirtschaft und Umwelt

geführt, der anhaltend evidenter wird. Ein zunehmender Teil der Bevölkerung findet sich nicht mehr mit den Verkehrsproblemen ab. Die steigende Unzufriedenheit und die Ablehnung vieler Projekte zeigen klar die sozialen Grenzen des Phänomens Verkehr auf. Es ist nicht länger tragbar, dem Verkehrswachstum und der Vorherrschaft des motorisierten Individualverkehrs durch die Schaffung immer größerer Kapazitäten zu begegnen. Es fehlen mittel- und langfristig der Platz, die Umweltressourcen und die finanziellen Mittel. Ziel des Verkehrsplans muss es deswegen sein, folgende Grundziele im Auge zu behalten:

- effiziente Nutzung der bestehenden Infrastruktur;
- volle Integration aller Verkehrsmodalitäten;
- Entwicklung und Innovation im öffentlichen Verkehr.

Es muss vermieden werden, dass der Zusammenbruch des Verkehrs einziges Regulativ bleibt. Die lokale und regionale Mobilität muss gesichert werden mit einer Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Der öffentliche Nahverkehr muss konkurrenzfähig zum Privatverkehr werden.

Die Verkehrsbewertung der Eurac (2003) widmet eine Reihe von Maßnahmenpaketen den Infrastrukturen für den privaten Verkehr und systematisiert die Vorschläge vorangegangener Studien und Pläne. Dies sind im Wesentlichen:

Maßnahmenpaket 3: „Verkehrsberuhigte Zone“

- Maßnahmen bestehender Pläne: Ausweitung der verkehrsberuhigten Zone auf Alpinstraße, Rhätienstraße, Petrarcastraße und Piavestraße;
- Begleitmaßnahmen: Umwandlung der Zentrumsarkplätze in Anrainerparkplätze, angemessene Parkraumbewirtschaftung im Stadtzentrum, spezifische Einfahrtsverbote, zeitliche Regelung der Zufahrten.

Erwarteter Nutzen: Förderung der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs und des Fahrrads, die Entlastung des Straßennetzes an einigen Punkten (z. B. Romstraße, Cavourstraße, Passerbrücken) bewirkt eine Zunahme an anderen (Rhätiabrücke, Petrarcastraße), aber insgesamt eine Entlastung; Verringerung der Umweltbelastung; Verbesserung der Sicherheit.

Maßnahmenpaket 4a: „Parkplätze / Meran Zentrum“ (Passergebiet, Romstraße, Rhätienstraße, Alpinstraße, O.-Huber-Straße)

- Maßnahmen bestehender Pläne: Errichtung von Parkplätzen im Zentrum (Gebiet zwischen Passer und O.-Huber-Straße) für ca. 500 Fahrzeuge (z. B. unterirdische Erweiterung des Parkplatzes in der Verdistrasse von 212 auf ca. 500 Plätze; Volksbankparkplatz von 91 auf ca. 200 Plätze, Anrainerparkplätze im Zentrum, z. B. Erweiterung des Parkplatzes bei der Kellerei Algund von 80 auf 240 Plätze, davon 160 für Anrainer und Ermächtigte, Schließung des Parkplatzes in der Petrarcastraße;
- Begleitmaßnahmen: Parkleitsystem, Überwachung der Parkplätze durch Privatunternehmen, Aufhebung der ACI-Bluepark-Parkplätze in Zentrumsnähe (z. B. O.-Huber-Straße, Mainhardstraße, XXX. April-Str.) oder Umwandlung in Kurz- oder Anrainerparkplätze; geeignete Tarifpolitik.

Maßnahmenpaket 4b: „Parkplätze / Meran Peripherie“

- Maßnahmen bestehender Pläne: Auffangparkplatz an der Zufahrt vom Passeiertal, unterirdische Parkplätze beim Bahnhof, Intensivierung des Busverkehrs Parkplätze-Zen-

trum (auch vom bestehenden Parkplatz bei der Pferderennbahn), Fuß- und Radwege Richtung Zentrum.

- Begleitmaßnahmen: Parkleitsystem, Ausstattung der Auffangparkplätze mit Wartesaal, WC, Informationsmaterial, Fahrradverleih, Getränkeautomaten, Wegweiser für Fußgänger und Radfahrer, geeignete Tarifpolitik (günstiger als im Zentrum, Fahrkarte für den öffentlichen Nahverkehr inbegriffen).

Erwarteter Nutzen: Verbesserung Attraktivität öffentlicher Nahverkehr und Fahrrad, Verbesserung Modal Split, Entlastung Straßennetz, Verbesserung der Sicherheit.

Maßnahmenpaket 5: „Nordwestumfahrung“

- Maßnahmen bestehender Pläne: Variante 5a: Nordwestumfahrung und MeBo-Anbindung oberhalb der Passer, Kavernenparkplatz mit 600 Stellplätzen unter dem Küchelberg, Variante 5b unterirdischer Verlauf unter der Passer, Variante 5c mit Ostumfahrung.

Erwarteter Nutzen: Verbesserung der Verbindung MeBo-Meran, Verbesserung der Verbindung MeBo-Passeiertal, Entlastung des Meraner Straßennetzes (Cavourstraße -40%, Rhätienbrücke ca. -9%), Verkehrszunahme auf der MeBo 40% (beste Entlastung der Stadt mit mehreren MeBo-Ausfahrten rechts und links der Passer).

Maßnahmenpaket 6: „MeBo-Ausfahrten“

- Maßnahmen bestehender Pläne: zwei weitere Ausfahrten (MeBo nördlich der Passer und MeBo Untermais südlich des Pferderennplatzes) mit Verbesserung der Erreichbarkeit der MeBo und ihre Nutzung auch im Stadtverkehr, mit Entlastung des Stadtzentrums, aber auch mit dem Risiko, neuen Verkehr zu erzeugen. NB: Alle Ausbauten auf dem Straßennetz bewirken eine Verschlechterung bei der Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel.

Die Studie zu den Auswirkungen der Umfahrungsvarianten (Sammer 2006) besteht aus einer Reihe von Szenarien:

- Szenario A: kein Eingriff
- Szenario B: Umfahrung Baulos 1 mit 800 Parkplätzen beim Bahnhof
- Szenario C1: vollständige Umfahrung und 800 Parkplätze beim Bahnhof
- Szenario C1v: C1 + Verkehrsberuhigung im Zentrum und Kabinenbahn Meran-Dorf Tirol
- Szenario C2: C1 + Kavernenparkplatz 600 Plätze
- Szenario C2v: C2 + Verkehrsberuhigung im Zentrum und Kabinenbahn Meran-Dorf Tirol
- Szenario C3v: C2v + P&R-Parkplatz mit 1000 Stellplätzen in der Gampenstraße
- Szenario Dv: C2v + zusätzliche Ausfahrt von der Umfahrung in der Goethestraße
- Szenario Ev: C2v + Einbahn in Richtung Norden in der Romstraße zwischen Pfarrgasse und Petrarcastraße, Einbahn in Südrichtung in Piavestraße und Pfarrgasse zwischen Petrarcastraße und Romstraße (mit Busspur in Gegenrichtung)

Ohne Eingriffe erfolgt eine Verkehrszunahme in Meran um 10-25%. Szenario B bewirkt eine begrenzte Verkehrsreduktion, die Szenarien mit vollständiger Umfahrung bewirken alle gleichartige Verkehrsreduktionen, als optimales Szenario erscheint C2v.

Der Verkehrsplan Meran (2007) zitiert und aktualisiert die Eurac-Studie von 2003 und

stellt u. a. folgendes fest:

- Der Zugang zu den Parkplätzen muss effizienter gestaltet werden, ihre Anzahl ist ausreichend;
- Nordwestumfahrung und MeBo-Ausfahrt südlich der Passer sollen verwirklicht werden;
- Ausweitung der verkehrsberuhigten Zone auf die Alpinstraße und links der Passer;
- Parkgebühren, speziell Bluepark, sind zu überarbeiten;
- Mit der Ausfahrt MeBo-Bahnhof und dem Volksbank-Parkplatz soll die verkehrsberuhigte Zone ausgeweitet werden auf die Zone, die von Huberstraße, Alpinstraße, Rhätienstraße, Petrarcastraße und Piavestraße eingegrenzt wird;
- Mit der Erweiterung der verkehrsberuhigten Zone und der neuen MeBo-Anbindung müssen die Kreuzungen Goethestraße-Hoferstraße und Goethestraße-Laurinstraße mit Kreisverkehren ausgestattet werden.

Das Verkehrskonzept für Lana (Knoflacher 2007) schlägt vor, die Nebenstraßen in Wohnstraßen umzuwandeln und Tempo 40 einzuführen, um eine Reduzierung von Lärm und Emissionen zu bewirken.

Ein Tunnel zwischen Gampenstraße und Valierstraße wird negativ bewertet, weil er den Gesamtverkehr nicht reduziert. Stattdessen wird eine Reihe punktueller Maßnahmen zur Verkehrsverminderung und zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und des Radverkehrs aufgezeigt.

4.1.5 Themenbereich 5 – Güterverkehr

Das Knoflacher-Konzept 1998 zeigt unter den Zielen die Anbindung der Gemeinden an die Landesinfrastrukturen für den Güterverkehr auf.

Analog dazu spricht der Landesverkehrsplan von der Notwendigkeit, logistische Plattformen für die Verteilung der Güter einzurichten. Dafür wird aber auf einen eigenen Güter- und Logistikplan verwiesen, der nie erstellt wurde.

Was die städtische Logistik anbelangt, schlägt die SASA-Studie 2003 ein Logistikkonzept für die Fußgängerzone mit Areal im Schießstandweg vor.

Die Verkehrsbewertung von Sammer (2006) sieht als Folge des Umfahrungstunnels einen LKW-Anteil von 7–9% vor, während das Zentrum von einer gleichwertigen Reduktion des Schwerverkehrs profitiert. Die Studie bestätigt damit die Wichtigkeit der neuen Infrastruktur für die Güterverkehrspolitik im Stadtbereich.

Schließlich sieht der Verkehrsplan Meran 2007 einen Plan für die Güterlogistik und einen Plan für die Durchfahrt des Schwerverkehrs vor.

4.2 Wirtschafts- und verkehrsgeografische Analyse

Ein erster Analyseschritt folgt einem quantitativen Ansatz, wobei von statistischen Daten ausgegangen wird, die auf Gemeindeebene verfügbar sind und die nach Bereichen zusammengefasst werden. In Zusammenarbeit mit der Bezirksgemeinschaft wurden fünf Zonen definiert, wobei die Kriterien der Ähnlichkeit, der Verbindung untereinander und der Mobilitätsnachfrage berücksichtigt wurden. Die Zonen überlagern sich zum Teil, einige Gemeinden gehören mehreren Zonen an.

- **Passeier:** Kuens, Meran, Moos, St. Leonhard, St. Martin,
- **Vinschgau:** Algund, Marling, Meran, Naturns, Partschins, Plaus;
- **Tirol-Schenna:** Hafling, Meran, Schenna, Tirol, Vöran, Mölten, Jenesien;
- **Etschtal:** Tschermers, Gargazon, Lana, Meran, Nals, Burgstall;
- **Ulten:** Lana, Laurein, Proveis, St. Pankraz, Tisens, Ulten, U.L.Frau im Walde-St. Felix.

Die Quellen für die statistischen Daten sind folgende:

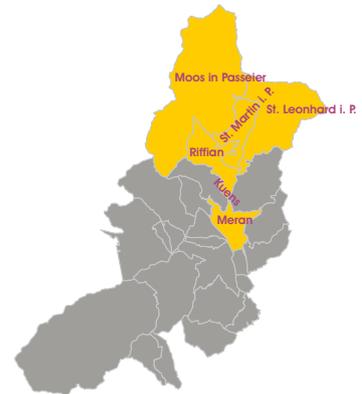
- ASTAT: Strukturindikatoren für Lebensqualität in den Südtiroler Gemeinden, 2008
- EURAC: Nachhaltigkeit Südtirol, Indikatoren für nachhaltige Entwicklung, 2010

Die analysierten Variablen werden in der Folge nach einer Unterteilung in drei Bereiche erläutert und kommentiert. Die Bereiche sind: Gebiet und Bevölkerung, sozioökonomische Eigenschaften und Entwicklungsfaktoren sowie Strukturindikatoren zur Mobilität.

Territoriale Gliederung der Gemeinden

- ❶ Meran, Moos in P., St. Martin in P., St. Leonhard in P., Riffian, Kuens
- ❷ Meran, Tirol, Schenna, Hafling, Vöran (Mölten, Jenesien)
- ❸ Meran, Marling, Algund, Naturns, Partschins Plaus
- ❹ Meran, Tschermers, Lana, Burgstall, Gargazon, Nals
- ❺ Lana, Ulten, St. Pankraz, Tisens, Unser I.F./ St. Felix, Laurein, Proveis

❶



❷



❸



❹



❺



Abbildung 2: Territoriale Aufgliederung

4.2.1 Gebiet und Bevölkerung

Die Fläche des Gebiets stellt ein erstes wichtiges Ausgangsdatum dar. Die unten stehende Tabelle enthält die Flächen der vorhin definierten Gemeindegruppen.

Aus den Daten gehen zwei Arten von Gebieten hervor: großflächige und periphere Gebiete sowie kleinere Gebiete (vor allem die Gemeinden der Zone Etschtal). Wenn man die Bevölkerungsdichte mitberücksichtigt, wird sichtbar, dass diese Unterschiede vor allem auf den Anteil der Berggebiete an der Gesamtfläche zurückgeht. Dieser ist besonders hoch in den Zonen Passeier (vor allem Gemeinde Moos) und Ulten.

	Passeier	Vinschgau	Tirol-Schenna	Etschtal	Ulten
Gemeindefläche (ha) 2001	37.711	19.003	25.542	9.298	40.597
Mittlere Fläche der Gemeinden	6.285	3.167	5.108	1.550	5.800

Tabelle 1: Gemeindeflächen

Betrachtet man die Bevölkerung und die Haushalte (die angesichts ihrer engen Korrelation gemeinsam behandelt werden), sieht man in der folgenden Grafik, dass die Durchschnittswerte der Gemeinden in den Zonen (ohne Meran) Vinschgau und Etschtal ein ähnliches Bild ergeben: Die Werte liegen dann über 3.000 (3.248 und 3.401 Einwohner im Durchschnitt), während Passeier und Tirol-Schenna kleinere Durchschnittswerte aufweisen (2.066 und 1.872). Ulten nimmt eine Zwischenposition ein, was vor allem auf die Größe der Gemeinde Lana zurückzuführen ist (10.882 Einwohner). Ohne Lana sinkt der Durchschnittswert auf knapp über 1.000 Einwohner je Gemeinde, ein deutlich niedrigerer Wert im Vergleich mit den anderen Zonen.

Bevölkerung und Haushalte

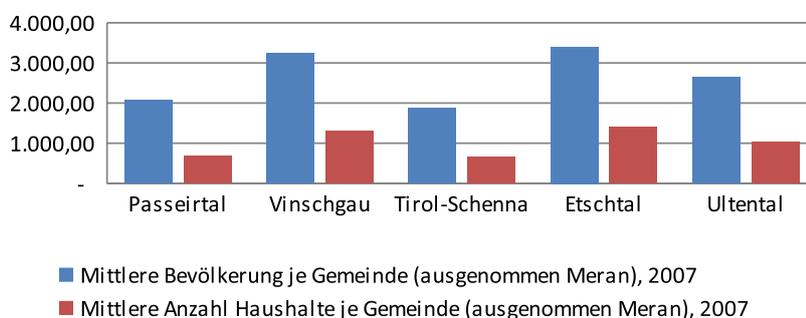


Abbildung 3: Durchschnitt Bevölkerung und Haushalte, *ohne Gemeinde Meran

Was die Bevölkerungsdichte angeht, kommen die Gemeinden des Etschtals auf hö-

here Werte (fast 2,5 Einwohner je Hektar), Vinschgau nimmt eine Zwischenposition ein (knapp 1 Einwohner je Hektar) und Tirol-Schenna, Passeier und Ulten weisen mit unter 0,5 deutlich niedrigere Werte auf.

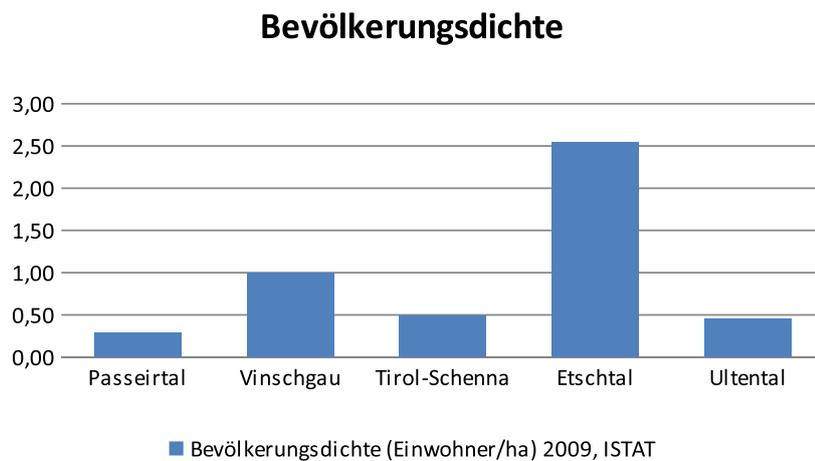


Abbildung 4: Bevölkerungsdichte, *ohne Gemeinde Meran

Aus der Analyse der Bevölkerungsdichte und der Gemeindeflächen geht hervor, dass speziell die Zonen Passeier und Ulten eine sehr niedrige Bevölkerungsdichte mit großen durchschnittlichen Gemeindeflächen verbinden. Dies lässt auf ein großes Gewicht der Berggebiete und eine starke Streuung der Siedlungen schließen. Auf der anderen Seite steht die Zone Etschtal, einem vorwiegend ebenen Gebiet, mit deutlich höherer Bevölkerungsdichte und einer niedrigen durchschnittlichen Gemeindefläche.

Die einführenden Überlegungen zur Gebiets- und Siedlungsstruktur werden in der Zusammenfassung nützlich sein, wenn es darum geht, für die einzelnen Gebiete Besonderheiten auszumachen, was die sozioökonomische Struktur und die Mobilität angeht, so dass ihre Bedürfnisse und die umsetzbaren Lösungen klar herausgearbeitet werden können.

4.2.2 Wirtschaftliche und soziale Entwicklung

Das Pro-Kopf-Einkommen in den untersuchten Gebieten bewegt sich im Bereich 14.000-15.000 Euro im Jahr, mit Ausnahme der Zone Ulten, die einen niedrigeren Wert aufweist (ca. 12.000 Euro). Die Daten der ersten vier Zonen sind allerdings stark vom Wert der Gemeinde Meran beeinflusst, der 15.510 Euro im Jahr beträgt.

Pro-Kopf-Einkommen

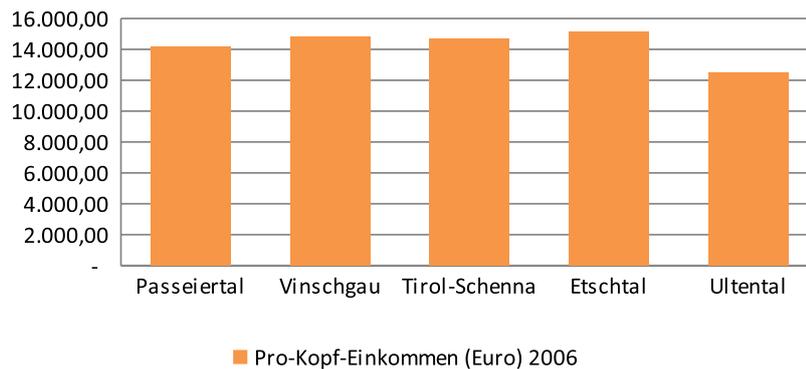


Abbildung 5: Pro-Kopf-Einkommen

Pro-Kopf-Einkommen*

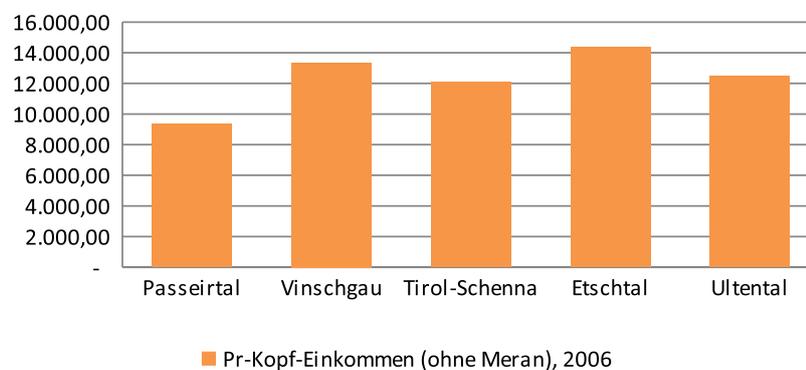


Abbildung 6: Pro-Kopf-Einkommen (*ohne Gemeinde Meran)

Betrachtet man die Werte ohne Meran, sind signifikante Unterschiede festzustellen, vor allem was die Zone Passeier (9.348 Euro pro Kopf) sowie die Zone Tirol-Schenna (12.068 Euro) betrifft.

Was die Aspekte der Produktion anbelangt, so wurde der WIFO-Indikator verwendet, der auf der Wertschöpfung je Beschäftigten auf Gemeindeebene beruht. Wie aus den Daten im Säulendiagramm ersichtlich, lässt sich ableiten, dass sich auch hier die Zonen mit der Stadt Meran um den Wert 100 bewegen (der Südtiroler Durchschnittswert), während die Zone Ulten einen deutlich niedrigeren Wert aufweist (94,8), also eine deutlich niedrigere Pro-Kopf-Produktivität hat.

Wertschöpfung je Beschäftigten

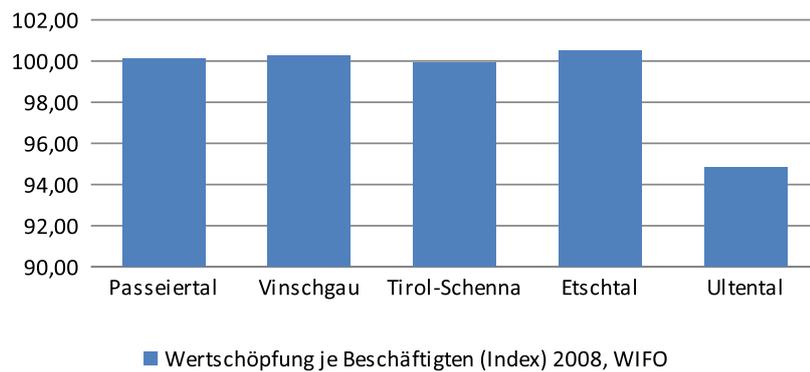


Abbildung 7: Wertschöpfung je Beschäftigten

Auch in diesem Fall fallen die Resultate deutlich anders aus, wenn man die Daten ohne jenen der Gemeinde Meran betrachtet. Tirol-Schenna (90,6), Passeier (90,7) und Vinschgau (94,6) weisen hier niedrigere Werte auf als Ulten.

Wertschöpfung je Beschäftigten*

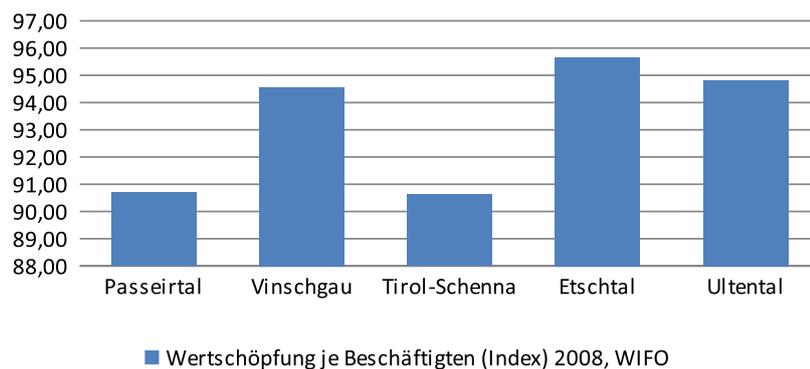


Abbildung 8: Wertschöpfung je Beschäftigten, *ohne Gemeinde Meran

Was die wirtschaftlichen Tätigkeiten anbelangt, so ist festzustellen, dass fast jede Gemeinde über eine oder mehrere Gewerbe- oder Industriezonen verfügt. Die größten Unternehmen konzentrieren sich im Gebiet Sinich-Lana. Detaillierter wurde die Dichte an Bankschaltern, Tankstellen und Detailhandelsgeschäften (Lebensmittel/nicht Lebensmittel) analysiert. Was die ersten drei Kategorien anbelangt, so sind die Werte der einzelnen Zonen sehr ähnlich, besonders bei den Lebensmittelgeschäften, wo eine

Verkaufsstelle auf knapp 1.000 Einwohner kommt. Die Hauptunterschiede sind bei Geschäften im Non-Food-Bereich festzustellen: Hier ist eine stärkere Konzentration auf die Hauptorte festzustellen, in erster Linie auf die Stadt Meran.

Dienstleistungen und Handel

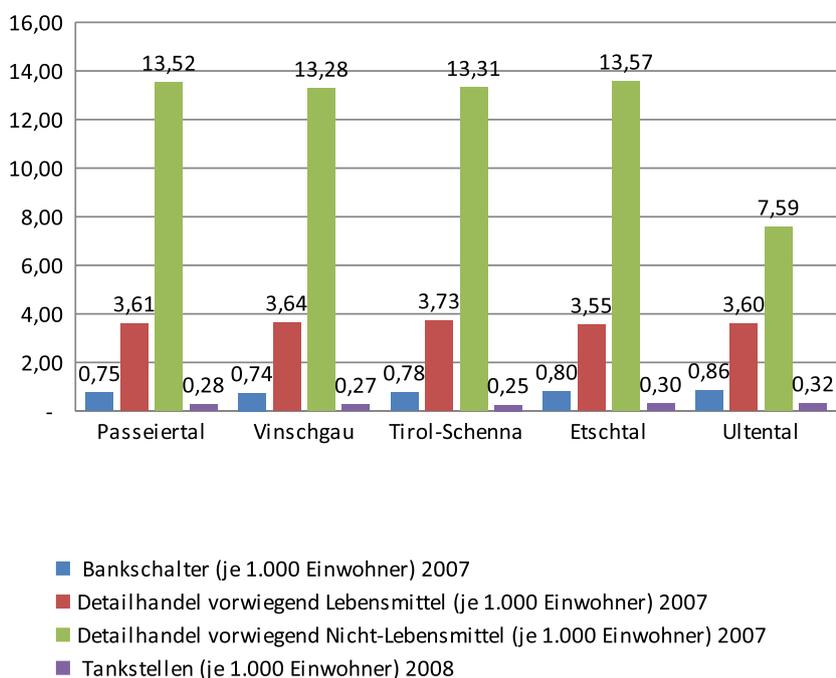


Abbildung 9: Dienstleistungen und Handel

Ein weiterer wichtiger Aspekt in diesem Zusammenhang ist schließlich der Fremdenverkehr. Zur Darstellung dieses Bereichs wurden drei Indikatoren verwendet: die Zahl der Beherbergungsbetriebe je Einwohner, die Dichte je Quadratkilometer und die jährlichen Übernachtungen je Einwohner.

Wie aus der folgenden Grafik ersichtlich ist, sind die Zonen Tirol-Schenna und Vinschgau am stärksten vom Fremdenverkehr geprägt, mit 16,5 bzw. 13,9 Beherbergungsbetrieben je 1.000 Einwohner und einer Intensität von 66,4 bzw. 45,5 Übernachtungen je Einwohner und Jahr.

Beherbergungsbetriebe und Fremdenverkehr

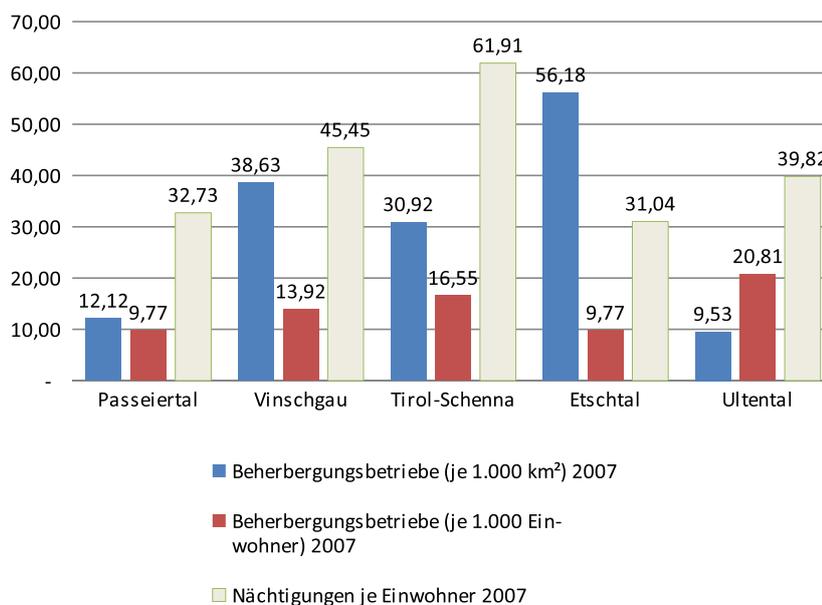


Abbildung 10: Beherbergungsbetriebe und Fremdenverkehr

Die Analyse der verfügbaren Daten zur sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung ermöglicht einige Grundaussagen zum Gebiet der Bezirksgemeinschaft und zu den einzelnen Zonen.

Insbesondere weist die Zone Passeier betreffend die Hauptindikatoren (Einkommen und Wertschöpfung) eine starke Abhängigkeit von der Gemeinde Meran auf. Für die Zone Tirol-Schenna gibt es einen starken Einfluss der Stadt Meran insbesondere beim Pro-Kopf-Einkommen, während die Wertschöpfung je Beschäftigten besonders vom Tourismus positiv beeinflusst zu werden scheint.

Die Zone Ulten erscheint weniger homogen, wohl vor allem aufgrund der morphologischen Struktur und des Angebots an Dienstleistungen. Die Hauptindikatoren der Bezugsgemeinden bewegen sich in derselben Größenordnung wie jene der anderen Gebiete der Bezirksgemeinschaft, mit der klaren Ausnahme Meran.

Im Gegenzug weist die Zone Etschtal mit ihrem großteils ebenen Gebiet höhere Werte bei den wirtschaftlichen Hauptindikatoren (Wertschöpfung und Einkommen) auf. Der Fremdenverkehr ist hier als Faktor weniger ausschlaggebend. Die Zonen Vinschgau und Tirol-Schenna hingegen weisen wie erwähnt eine starke touristische Orientierung auf, unabhängig davon, ob die Gemeinde Meran in die Statistiken einbezogen wird.

4.2.3 Strukturindikatoren der Mobilität

Zur Vorbereitung der detaillierten Analyse der Mobilitätsnachfrage und des Mobilitätsangebots ist es angebracht, einige allgemeine Strukturdaten zur Übersicht zu präsentieren.

Zunächst werden die verfügbaren Informationen zum Fuhrpark und zum Verkehr im Projektgebiet analysiert (Quelle: ASTAT, Mobilität und Verkehr in Südtirol, infomob, 2010).

Fahrzeuge und Verkehr

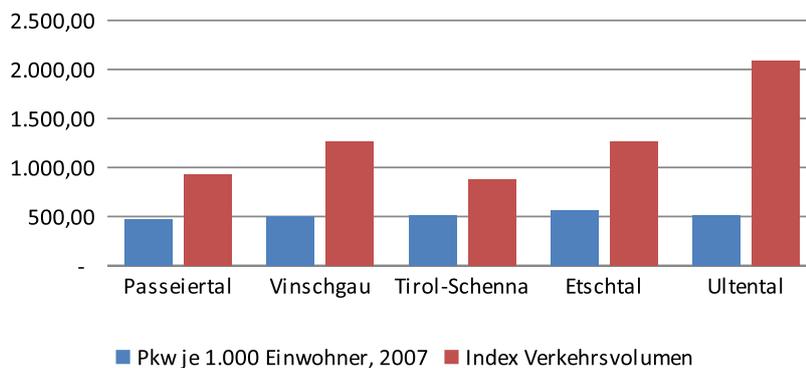


Abbildung 11: Fahrzeuge und Verkehr

Wie aus den Daten hervorgeht, gibt es beim Fuhrpark keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Zonen, während der Index des Verkehrsvolumens, d. h. die gefahrenen Kilometer bezogen auf die Wohnbevölkerung, stark von der geografischen Struktur abhängt. Dies gilt speziell für das Gebiet Ulten, wo die Distanz zu den Hauptorten größer und das Angebot an Infrastrukturen und öffentlichen Verkehrsdiensten geringer ist.

Im Gegensatz dazu erweist sich die Zone Tirol-Schenna in manchen Aspekten als städtische, bzw. vorstädtische Zone und weist daher eine geringere Intensität im motorisierten Individualverkehr auf. Dies ist auch auf die kürzeren Distanzen und ein stärker verzweigtes Netz öffentlicher Verkehrsmittel zurück zu führen.

Weitere Analysen betreffen die externen Effekte des motorisierten Verkehrs, besonders was den Schwerverkehr betrifft. Die folgende Grafik enthält für jede Zone die Unfallhäufigkeit, die lokalen Emissionen und den Schwerverkehrsanteil.

Externe Effekte und Verkehr

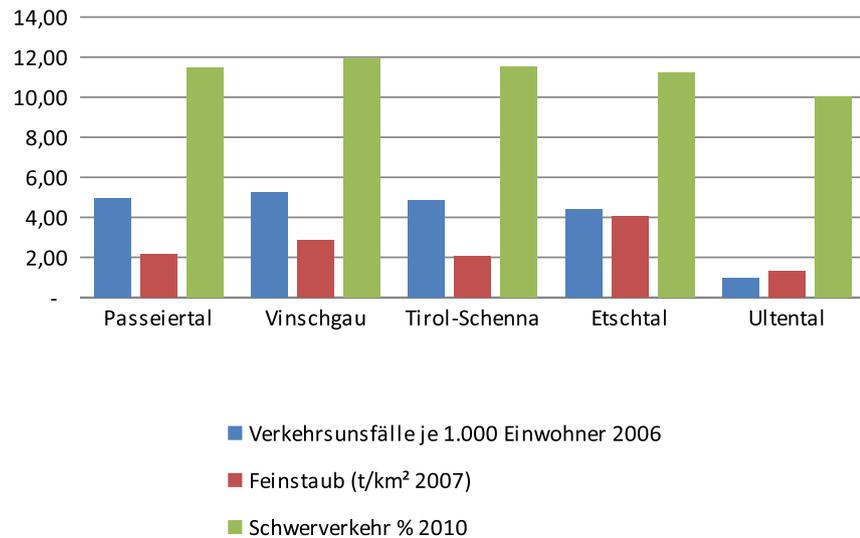


Abbildung 12: Externe Effekte und Schwerverkehr

Aus den Daten ist ersichtlich, dass es bezüglich Unfälle je Einwohner wenig Unterschiede zwischen den einzelnen Zonen gibt. Die Daten weichen auch wenig vom gesamtstaatlichen Durchschnitt von 4 Unfällen je 1.000 Einwohner ab. Eine Ausnahme bildet das Gebiet von Ulten, wo sich vor allem die niedrige Bevölkerungsdichte auswirkt.

Die erhobenen Feinstäube weisen analog zur höheren Bevölkerungsdichte kritische Werte vor allem im Etschtal auf. Es folgen Vinschgau und Passeier, während für Tirol-Schenna und Ulten die Werte unter zwei Tonnen je Quadratkilometer und Jahr liegen.

Eine dritte Gruppe von Strukturindikatoren bezieht sich auf den Pendlerverkehr von und nach den betroffenen Gemeinden und die Zugänglichkeit des öffentlichen Nahverkehrs. Für diese Analysen wurde entschieden, die Gemeinde Meran nicht einzubeziehen. Sie weist niedrige Pendlerquoten auf (37% Auspendler, 46% Einpendler) sowie eine sehr gute Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs (96%) auf. Das Säulendiagramm zeigt, dass sich die Berufspendler in den betroffenen Gemeinden in erster Linie nach außen bewegen.

Was die Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs anbelangt, so geht aus den Daten hervor, dass die Zone Etschtal offensichtlich die beste Abdeckung aufweist. Sie liegt aber in jedem Fall in allen Zonen bei über 50% und weist keine großen geografischen Unterschiede auf.

Berufspendler und Zugänglichkeit des ÖV*

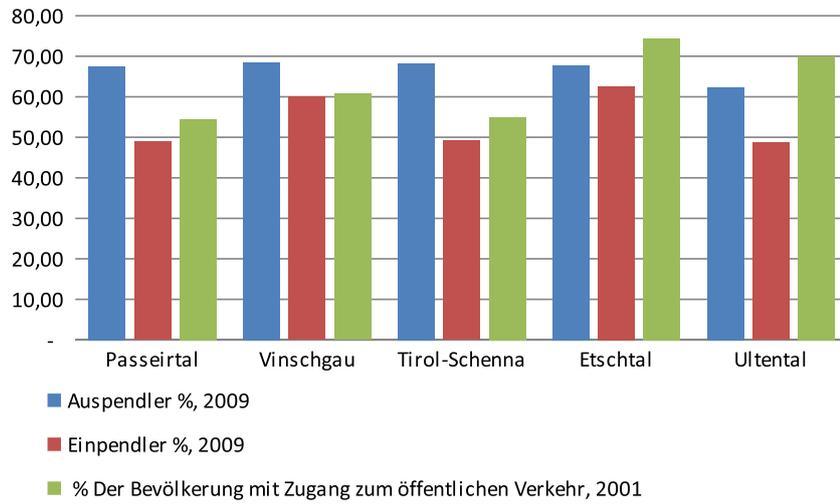


Abbildung 13: Berufspendler und Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs,*ausgenommen Gemeinde Meran

4.3 Analyse der Bedürfnisse und Erwartungen im Projektgebiet

Wie erwähnt, spielten die lokalen Interessensvertretungen eine wesentliche Rolle bei der Definition der Grundelemente des Mobilitätsplans. Zahlreiche Vertreterinnen und Vertreter öffentlicher und privater Institutionen nahmen an einer Reihe eigener Workshops aktiv teil und trugen zur Diskussion bei.

Die erste Workshop-Reihe diente in erster Linie der Information, während in der zweiten vor allem Verkehrsthemen vertieft werden sollten, die für das Gebiet von besonderem Interesse sind. Die Ergebnisse der Workshops wurden in der Folge geordnet und zusammengefasst.

4.3.1 Öffentliche Nahverkehr

Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrssystems ist gekennzeichnet von einer starken Motivation zur Integration der Dienste. Der hohe Grad an Flächendeckung wird sehr positiv bewertet. Das belegen sowohl die Nutzerzahlen als auch die Erklärungen der Stakeholder.

Die Analyse der Unterlagen zeigt außerdem eine gewisse Aufmerksamkeit für flexible und innovative Dienste, zur weiteren Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Nahverkehrs gegenüber dem Individualverkehr.

Die kritischen Punkte betreffen vor allem die Infrastruktur und die Organisation der Knotenpunkte, sei es zwischen Stadt- und Regionalverkehr als auch zwischen Bahn und Bus. In dieser Logik sind die Diskussionen zur Reorganisation der Dienste und der Durchfahrten an neuralgischen Punkten Merans zu sehen, bzw. andererseits die Entwicklung und Organisation der „peripheren“ Umsteigeknoten, in erster Linie das Mobilitätszentrum am Bahnhof Meran.

Die Überlegungen zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrssystems sollten sich auch auf die Möglichkeiten der Einrichtung neuer, leistungsfähiger Systeme beziehen, etwa ein schienengebundenes städtisches Verkehrssystem, das z. B. in Synergie mit dem Umfahrungstunnel errichtet werden kann oder die Einbindung von Seilbahnsystemen zu den angrenzenden Gemeinden Tirol und Schenna.

Ein drittes, noch zu vertiefendes Element ist ein Paket an punktuellen Maßnahmen zur Vervollständigung des Angebots im öffentlichen Verkehr auf bisher nicht bedienten Verbindungen oder zur Anpassung der Kapazität an die steigende Nachfrage.

4.3.2 Fahrradmobilität

Auch wenn infolge der Topographie die Radmobilität nur für eine begrenzte Zahl an Gemeinden eine relevante Option ist, liegen die notwendigen Elemente vor, um bei Bedarf Entwicklungsstrategien zu erarbeiten.

Insbesondere beim innerörtlichen Verkehr besteht die Möglichkeit, die Straßenflächen im Mischverkehr zu nutzen, wie beispielsweise durch Beruhigungsmaßnahmen wie Shared Space und Tempo-30-Zonen in Wohngebieten. Für die Verbindungen zwischen Ortschaft und zur Erreichung der Stadtzentren wird hingegen auf ein Radwegenetz gesetzt, wofür auch notwendige Maßnahmen zur Vervollständigung ausfindig gemacht wurden.

Aufgrund des steigenden Interesses für die Fahrradmobilität seitens der Verwaltung und

auch der Bürgerinnen und Bürger gibt es Vorschläge für Sensibilisierungs- und Verbesserungsmaßnahmen. Diese verfolgen das Ziel einer besseren Integration mit anderen Verkehrsträgern, vor allem dem öffentlichen Verkehr. Dazu sollen in erster Linie Betriebe und andere Akteure einbezogen werden. Besondere Wichtigkeit wird der Gestaltung sicherer Umsteigepunkte zugewiesen (z. B. überdachte und/oder bewachte Abstellplätze).

Schließlich ist eine steigende Aufmerksamkeit gegenüber dem Elektrofahrrad festzustellen, das neue Nutzergruppen erschließen kann, wie beispielsweise weniger trainierte Personen oder für Bürger in Gebieten, die aufgrund der Steigungen weniger fahrradtauglich sind.

4.3.3 Fußgänger­mobilität

In den meisten kleinen Gemeinden ist das Hauptproblem das Fehlen von Flächen, die den Fußgängern vorbehalten sind.

Neben traditionellen Infrastrukturmaßnahmen, die nicht immer realisierbar sind, hat die Analyse der Unterlagen ein steigendes Interesse für die Einrichtung von verkehrsberuhigten Zonen, Tempo-30-Zonen und Shared-Space-Elementen gezeigt. Parallel zur Nutzung der Infrastruktur ist die Sicherheit der Fußgänger ein sensibles Thema. Die Eingriffe sollten also sowohl die Nutzbarkeit der Flächen als auch die Sicherheit verbessern.

Zusätzlich ist die Förderung der Fußgänger­mobilität in vielen Fällen eng an die Politik zur Sicherung der Nahversorgung geknüpft sowie an die Thematik der Alterung der Bevölkerung.

Eine wichtige Komponente ist auch die Fußgänger­mobilität zu Freizeit­zwecken und im Tourismus, die zum Teil wesentliche Auswirkungen auf die Attraktivität der Region hat.

4.3.4 Motorisierter Individualverkehr

Die allgemeine Wahrnehmung zeigt eine wachsende Konkurrenzfähigkeit der nachhaltigen Mobilität, die aber bisher noch nicht in der Lage ist, wesentliche Überlastungsprobleme auf dem Straßennetz zu lösen. Einerseits hat der Ansatz, Infrastrukturen zu bauen, um den Verkehr zu verflüssigen, zur Planung und Realisierung von Umfahrungen für den motorisierten Individualverkehr und damit zur Entlastung und dem Schutz der dort ansässigen Bevölkerung geführt. Auf der anderen Seite warnt die Verkehrsplanung davor, den Trend zum Verkehrswachstum durch zusätzliche Ausbauten zu fördern. Es ist auf Intermodalität zu setzen, wie etwa Auffang- und Umsteigeparkplätze, um die Flüsse auseinander zu halten und die gefahrenen Strecken zu begrenzen. Eine zweite strategische Linie versucht, die Anzahl der Fahrzeuge zu reduzieren, etwa durch Anreize für Fahrgemeinschaften (Carpooling), Carsharing und Verkehrsberuhigung. Als Folge dieses Ansatzes zeigt die Analyse, dass es möglich ist, den traditionell schwachen Verkehrsteilnehmern (Fußgänger und Radfahrer) Verkehrsflächen vor allem in den Zentren zurückzugeben. Dies erfolgt auch dank der Vision eines motorisierten Individualverkehrs, der immer stärker Element eines Gesamtsystems ist, unter anderem aufgrund der Entwicklung intelligenter Infrastrukturen und innovativer Dienstleistungen.

4.3.5 Güterverkehr

Auch wenn der Güterverkehr nicht als eines der zentralen Elemente aus der Diskussion hervorgegangen ist, stellt er ohne Zweifel ein wichtiges Element für Wettbewerbsfähigkeit und Lebensqualität in der Region dar.

Die Analyse der Unterlagen zeigt eine Reihe von Vorschlägen und Maßnahmen, die einerseits den Schwerverkehr und die Entwicklung eines Logistiknetzes für die lokale Wirtschaft und andererseits die sogenannte „letzte Meile“ in den städtischen Bereichen betreffen. Gerade letztere ist von großer Ineffizienz geprägt und bietet gute Möglichkeiten zur Rationalisierung und Reduzierung der Belastungen.

Aus diesem Grund ist es notwendig, im Rahmen der Folgephasen des Projektes die Rationalisierung der Logistikflüsse und einen Vorschlag zur Entwicklung von Initiativen zur Verbesserung der Güterverteilung zu erarbeiten, damit die negativen Auswirkungen auf das Gebiet minimiert werden.

5

Planungen und politische Zielsetzungen im Bereich der nachhaltigen Mobilität

Im Folgenden werden die konzeptionellen Ziele und der normative Rahmen des Bereichs der nachhaltigen Mobilität analysiert. Dies erfolgt jeweils auf lokaler, regionaler, nationaler und EU-Ebene. Die Ergebnisse der Analyse wurden bei der Entwicklung der strategischen und spezifischen Zielsetzungen berücksichtigt.

5.1 Nachhaltige Verkehrspolitik auf lokaler, regionaler, nationaler und EU-Ebene

Mit dem Ziel, das europäische Verkehrssystem durch Beseitigung von Engpässen und Hindernissen zu verbessern, hat die Planung auf lokaler Ebene in den vergangenen Jahren einen bedeutenden Abschnitt eingeleitet.

Der Ausgangspunkt ist die Bestimmung der Hauptprobleme des Verkehrssystems. Die Hauptprobleme sind vor allem das ungleiche Wachstum der Verkehrsträger zugunsten weniger nachhaltiger Verkehrsträger, die Zunahme von Verkehrsstaus entlang der Hauptverkehrsverbindungen, innerhalb von Städten und Verkehrsknotenpunkten und die ununterbrochen wachsenden Umweltprobleme verknüpft mit der Entwicklung des Transportsystems.

Die strategischen Ziele der Lokalpolitik, in Kohärenz mit den Erweiterungsvorhaben der EU und einer nachhaltigen Entwicklung, sind auf die Verwirklichung eines Verkehrssystems ausgerichtet, das für die Umwelt nachhaltig ist und soziale und ökonomische Nachhaltigkeit gewährleistet. Im Hinblick auf die Mobilität in urbanen Räumen spezifiziert die Europäische Kommission in den Leitlinien im Weißbuch eine Rationalisierung des städtischen Verkehrs durch die Umsetzung energiepolitischer Maßnahmen und der Verbreitung von Best-Practice-Beispielen.

Die Veröffentlichung des Grünbuchs „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ (2007) formuliert die grundlegenden Elemente der neuen europäischen Strategie für den Stadtverkehr. Diese sind durch die einheitliche Anwendung von Maßnahmen zur Schaffung einer neuen Kultur des Stadtverkehrs und der technologischen Möglichkeiten zur Verbesserung der Qualität der Verkehrsangebote und zur Verminderung externer Effekte des Verkehrs auf die Umwelt bestimmt.

Das aktuelle Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (2011) definiert die Leitlinien für die Entwicklung eines neuen Modells für den Verkehrssektor. Es ist in der Lage, die Herausforderung der ständig zunehmenden Nachfrage nach Mobilität durch verbesserte Energieeffizienz, die Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bürger und die Förderung der Nachhaltigkeit für Umwelt und Gesellschaft zu bewältigen und dabei das Augenmerk auf die strategische Bedeutung des lokalen und städtischen Verkehrs zu richten.

Zur Erreichung der vorgegebenen Ziele wurden bereits eine Vielzahl von Initiativen auf EU-Ebene und in den Mitgliedstaaten implementiert.

5.1.1 Die Halbzeitbilanz 2006 des Verkehrsweißbuches 2001

Die Zwischenbilanz „Für ein sicheres Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent – Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001“ (2006) definiert die Leitlinien für die Anwendung der Maßnahmen. Hauptziel ist dabei, die negativen Effekte des Verkehrs vom Verkehrswachstum zu trennen. Dies soll hauptsächlich durch die Förderung innovativer Technologien, die Begünstigung der Verkehrsverlagerung und die Förderung der Ko-Modalität¹ erreicht werden.

Bezüglich des Nahverkehrs definiert das Dokument in Kapitel 4 „Nachhaltige Mobilität für den Bürger – zuverlässiger und sicherer Verkehr“ die Rolle der Städte als Hauptakteure in der Verwirklichung der Initiativen und Maßnahmen. Der Europäischen Union fällt dagegen die Aufgabe zu, die Forschung und den Austausch von Best-Practice-Bei-

¹ Mit Ko-Modalität ist die effiziente Nutzung von zwei oder mehr getrennt organisierten Verkehrsträgern oder von integrierten Transportketten mit zwei oder mehr Verkehrsträgern gemeint.

spielen in den Bereichen Infrastruktur, Verkehrsangebote, Besteuerung der Infrastruktur, Stadtplanung, Sicherheit, Gefahrenabwehr und Kooperation mit angrenzenden Gebieten zu fördern. Auf Gesetzesebene muss weiter daran gearbeitet werden, einen langfristigen und eindeutigen Rahmen zu definieren, der Investitionen für umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr vorsieht, und zu überprüfen inwieweit Hindernisse für die Umsetzung der Gemeinschaftspolitik vorliegen.

Die Halbzeitbilanz schlägt als Maßnahme für die Verbesserung des Nahverkehrs die „Veröffentlichung eines Grünbuchs zum Nahverkehr, um den möglichen europäischen Mehrwert von Maßnahmen auf lokaler Ebene zu ermitteln“ vor.

Da im vorliegenden Bericht der Schwerpunkt auf nachhaltiger Mobilität liegt, ist es angebracht hervorzuheben, dass ein Großteil der vorgeschlagenen Maßnahmen – auch wenn diese nicht direkt den Stadtverkehr betreffen – Synergien und Elemente aufweisen, die auch auf andere Bereiche Auswirkungen haben. In diesem Zusammenhang sind vor allem folgende Maßnahmen zu nennen:

- die Entwicklung von Instrumenten für ein Gesamtkonzept für nachhaltigen Verkehr;
- eine gemeinsame Prüfung mit Einbezug aller Beteiligten, wie eine bessere Dienstqualität und die Gewährleistung grundlegender Passagierrechte bei allen Verkehrsträgern gefördert werden kann, insbesondere auch für Personen mit eingeschränkter Mobilität;
- die Umsetzung eines integrierten Ansatzes zur Straßenverkehrssicherheit, der folgende Aspekte einbezieht: Fahrzeugkonstruktion und -technologie, Infrastruktur und Fahrverhalten;
- Förderung der Energieeffizienz durch die Optimierung von Motoren, intelligente Fahrzeugsysteme für das Energiemanagement oder alternative Kraftstoffe, wie fortschrittliche Biokraftstoffe und Wasserstoff, Brennstoffzellen oder Hybridantriebe;
- Optimierung der Infrastruktur und Investitionen in intelligente Infrastrukturen.

5.1.2 Das Grünbuch für den Verkehr in der Stadt

Aufbauend auf die Halbzeitbilanz des Weißbuches hat die Kommission im September 2007 das Grünbuch „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ entwickelt und angenommen. Die Ausarbeitung eines Grünbuches unterliegt der Annahme, dass europäische Städte vor ähnlichen Herausforderungen stehen und der daraus folgenden Notwendigkeit, ein integriertes Maßnahmenpaket auf europäischer Ebene zu entwickeln.

Das Grünbuch definiert fünf Herausforderungen, die im Rahmen eines integrierten Ansatzes angegangen werden müssen:

1. Flüssiger Verkehr in der Stadt: Angebot von Alternativen zur Benutzung des privaten PKW – Gehen, Radfahren, kollektiver Verkehr sollten attraktiver und sicherer gemacht werden; Förderung der Intermodalität öffentlicher Nahverkehr/privater Verkehr und Möglichkeit der Einführung finanzpolitischer Instrumente in der Stadt; Optimierung des Verkehrsmanagements; Förderung von Carpooling, Carsharing, e-city logistics.
2. Grünere Städte: Förderung der Entwicklung sauberer Technologien (Energieeffizienz, alternative Kraftstoffe) durch Anreize für den Kauf und Betrieb sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge.

3. Intelligenterer Stadtverkehr: Förderung des Zusatznutzens von Informations- und Kommunikationstechnologien zur Unterstützung des Stadtverkehrs, wie zum Beispiel intelligente Gebührensysteme, Informationssysteme für Reisende,
4. Zugänglicher Stadtverkehr: Verbesserung der Zugänglichkeit und Flexibilität der Verkehrsangebote durch die Verbesserung der Servicequalität im öffentlichen Verkehr, die Förderung der Intermodalität im Bereich Personenverkehr und eine verbesserte Verbindung zwischen Stadt und Umland; eine Vereinheitlichung des Rechtsrahmens für den öffentlichen Verkehr in Mitgliedsstaaten und die Definition einer Europäischen Charta der Rechte und Pflichten von Fahrgästen im öffentlichen Verkehr sind grundlegende Elemente um das Ziel zu erreichen.
5. Sicherer Stadtverkehr: Verbesserung der Sicherheitsaspekte des Verkehrs in urbanen Räumen, wo zwei Drittel der Unfälle und ein Drittel der Unfalltoten zu beklagen sind, durch Maßnahmen, die das Verkehrsverhalten und die Eigenschaften der Verkehrsmittel und Infrastrukturen berücksichtigen, sowie gleichzeitig auf eine Verstärkung der Verkehrsregeln zielen.

Dazu kommt die Schaffung einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt als sektorenübergreifendes Ziel.

5.13 Kohäsionspolitik 2007–2013

Die Mitteilung der Kommission „Die Kohäsionspolitik und die Städte – Der Beitrag der Städte zu Wachstum und Beschäftigung in den Regionen“ vom Juli 2006 hat das Ziel, die nationalen, regionalen und lokalen Behörden bei der Erbringung ihres Beitrags für die Kohäsionspolitik in der Programmperiode 2007–2013 zu unterstützen. Ziel ist außerdem, die Gemeinschaftsrichtlinien durch einen verstärkten Einbezug der urbanen Räume zu erweitern. Im Besonderen wird darauf hingewiesen, dass es in der Vergangenheit versäumt wurde, einen Weg in Richtung nachhaltiger Mobilität eingeschlagen zu haben. Vorgeschlagene Maßnahmen beinhalten die Erhöhung der Attraktivität von Städten, die Verstärkung der Städte als Zentren für Wirtschaftswachstum, die Förderung von Unternehmertum, Innovation und wissensbasierter Wirtschaft und die Erhöhung der wahrgenommenen und tatsächlichen Sicherheit.

Die Mitteilung der Kommission regt im Hinblick auf nachhaltige Mobilität in der Stadt die Optimierung der Infrastruktur, die Erhöhung der Koordination und Integration verschiedener Verkehrsmittel und die Anreizsetzung zur Nutzung weniger umweltbelastender Verkehrsträger an. Den Städten und Regionen wird die Rolle zugeteilt, die Verkehrs- und Infrastrukturplanung im Rahmen einer umfassenden Strategie für den Verkehr in allen urbanen Bereichen zu koordinieren. Sicherheit und Umweltaspekte bilden die Schwerpunkte bei der Planungsentwicklung. Eine weitere Möglichkeit zur Verstärkung des Konzepts der nachhaltigen Mobilität liegt in der Förderung der sogenannten sanften Mobilität, zum Beispiel durch Anreizsetzungen für den Fußverkehr und zur erhöhten Nutzung des Fahrrads und Fahrzeugen mit hoher Energieeffizienz. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der Notwendigkeit, Menschen mit eingeschränkter Mobilität durch geeignete Maßnahmen den Zugang zu Arbeit, Diensten und Einrichtungen zu garantieren.

5.1.4 Weißbuch Verkehr 2011

Das Weißbuch Verkehr „Fahrplan zu einem einheitlichen Europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (2011) gibt ein sektorspezifisches CO₂-Reduktionsziels von 60% vor, unter der Prämisse das Verkehrswachstum zu gewährleisten.

Die Herausforderung liegt also darin, größere Mengen an Fracht und eine größere Anzahl Reisender mit den effizientesten Verkehrsträgern (oder der effizientesten Kombination von Verkehrsträgern) zu transportieren. Die weitere Entwicklung muss dementsprechend unter einer Reihe von Aspekten erfolgen:

- Verbesserung der Energieeffizienz der Fahrzeuge bei allen Verkehrsträgern durch die Entwicklung und Einführung nachhaltiger Kraftstoffe und Antriebssysteme;
- Optimierung der Leistung multimodaler Logistikketten, unter anderem durch die stärkere Nutzung inhärent ressourcenschonenderer Verkehrsträger;
- effizientere Nutzung des Verkehrs und der Infrastruktur durch Einsatz verbesserter Systeme für Verkehrsmanagement und Information, eine fortgeschrittene Logistik und Marktmaßnahmen.

Bezüglich der urbanen Mobilität und dem Nahverkehr im Besonderen, erläutert das Weißbuch eine Reihe von Zielen hinsichtlich umweltfreundlichem Stadt- und Pendlerverkehr:

- Steigerung des Anteils des öffentlichen Nahverkehrs in Verbindung mit Mindestverpflichtungen, die die Dichte und Häufigkeit der Verkehrsdienste erhöhen;
- Erhöhung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs sollte als integraler Bestandteil in die Konzeption der städtischen Mobilität und Infrastruktur einfließen;
- Förderung kleinerer, leichter und stärker spezialisierter Personenkraftfahrzeuge;
- Förderung alternativer Antriebe durch Straßenbenutzungsgebühren und die Beseitigung steuerlicher Fehlanreize;
- Die Schnittstelle zwischen dem Güterfernverkehr und dem Verteilerverkehr über die letzten Kilometer sollte effizienter organisiert werden.

5.1.5 Nationaler Rechtsrahmen für nachhaltige Mobilität

In Italien bestimmt Artikel 36 der Gesetzesverordnung Nr. 285/92 die Pflicht zur Ausarbeitung und Annahme eines städtischen Verkehrsplans (Piano Urbano del Traffico, PUT) für Gemeinden mit über 30.000 Einwohnern (oder für Gemeinden mit schwerwiegenden Verkehrsproblemen). Ziele der PUT sind die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Verkehrssicherheit, die Verminderung der Lärm- und Luftbelastungen und das Energiesparen.

Die Ministerialverordnung 27/03/1998 ist auf nationaler Ebene ein wichtiger Schritt in der Entwicklung der Politiken für die Bereiche nachhaltiger Verkehr und Mobility Management. Die Verordnung führt die Figur des Mobility Manager ein, definiert die Pflichten der Regionen im Bereich der Verbesserung und Schutz der Luftqualität und überträgt an die Gemeinden Mittel für die Anreizsetzung für die kollektive Nutzung privater Fahrzeuge. Die Verordnung legt außerdem Standards für die Erneuerung des Fuhrparks für Behörden und Betreiber öffentlicher Dienste fest, mit dem Ziel den Anteil von Fahrzeugen mit geringerer Umweltbelastung zu erhöhen.

Artikel 22 des Gesetzes Nr. 340/00 legt die Ausarbeitung eines Mobilitätsplans für Städte fest (Piano Urbano di Mobilità, PUM), das als Planungsinstrument für die Konzeption des Stadtverkehrs verstanden werden soll. Gemeinden mit über 100.000 Einwohnern (und größeren Aggregationen, die durch mehrere umliegende Gemeinden gebildet werden) sind besonders an der Ausarbeitung der Pläne interessiert, da dadurch Zugang für Mittel des Staatshaushalts beansprucht werden können.

Die PUM sind als Projekte, die das gesamte „Verkehrssystem“ betreffen, zu verstehen, und beinhalten ein umfassendes Konzept, das physische und konzeptionelle Maßnahmen (Infrastruktur, Technologie, Organisation und Management) zur Erreichung der spezifischen Zielsetzungen umfasst. Die PUM sind auf Mobilitätszentren gerichtet, das heißt auf ein regionales Gebiet (die Grenzen der Zentren gehen also über Gemeindegrenzen hinaus) und werden für einen mittel- bis langfristigen Zeitraum erarbeitet.

Im Bereich der nachhaltigen Mobilität finanziert das Ministerium für Umwelt seit 1996 Maßnahmen und Initiativen auf lokaler Ebene für die Einschränkung des Individualverkehrs und der Förderung umweltfreundlicherer Verkehrsträger, mit dem Hauptziel, die vom Verkehr verursachte Luftverschmutzung zu reduzieren.

Die Co-Finanzierung erfolgt durch die Einrichtung entsprechender Instrumente und Fonds, wie zum Beispiel des „Fonds für nachhaltige Mobilität“ (Gesetz Nr. 296 vom 27 Dezember 2006) und in Synergie mit den Aktivitäten der Gemeinden. Dies belegt zum Beispiel die Errichtung der „Technischen Arbeitsgruppe für nachhaltige Mobilität“ im Jahre 2010, die vom Ministero alla Conferenza Stato-Città ed Autonomie Locali gefördert wird.

5.1.6 Rechtsrahmen und Leitlinien auf regionaler und lokaler Ebene im Bereich Verkehr

Bei der Festlegung der Ziele sind die Richtlinien und Leitlinien für den Verkehrssektor, die auf Ebene der Provinzen und Gemeinden ausgearbeitet wurden, berücksichtigt worden. Dies ist notwendig, um Kohärenz und Einheitlichkeit der beschlossenen Maßnahmen in diesem Bereich zu sichern.

Planerische Aspekte auf lokaler Ebene im Bereich des Verkehrs und der Umwelt finden sich im Planungsinstrument „Energie-Südtirol-2050“, das mit Beschluss der Landesregierung vom 20. Juni 2011 genehmigt wurde. Im Folgenden werden Maßnahmen, die im Bereich des Verkehrssektors umgesetzt werden sollen, vorgestellt, während Abschnitt 5.2 Aspekte der Raumplanung und Umwelt zusammenfasst.

Energie-Südtirol-2050 baut auf eine übergeordnete Vision eines nachhaltigen Umgangs mit Energie in Südtirol, auf dazugehörige Grundsätze und Zwischenziele sowie auf periodisch zu ergänzende und zu erweiternde Maßnahmenpakete. Das vorgeschlagene Konzept ist für einen Zeithorizont von 40 Jahren ausgearbeitet worden und besitzt weitreichende ökologische, ökonomische und soziale Wechselwirkungen. Folglich ist es in das Zielsystem der gesamten nachhaltigen Landesentwicklung – definiert vor allem im Landesentwicklungs- und Raumordnungsplan LEROP – eingegliedert worden, um unerwünschte Effekte in anderen Sektoren absehbare und berücksichtigen sowie Synergien ausnutzen zu können.

Für eine nachhaltige und klimafreundliche Nutzung von Energie ist die Entwicklung des Verkehrssektors von Belang und wird entsprechend von dem Planungsinstrument „Ener-

gie-Südtirol-2050“ berücksichtigt. Im Teil B des Planungsdokuments wird die weitgehende Abhängigkeit des Verkehrssektors von fossilen Brennstoffen betont und sein hoher Anteil an den CO₂-Emissionen. In der Tat emittiert jeder Einwohner im Durchschnitt 4,9 t CO₂ pro Jahr, wobei 2,3 t CO₂ dem Verkehrssektor angerechnet werden können². Der integrierte Ansatz der Vision KlimaLand setzt deshalb unter anderem auf die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität.

Die im Dokument vorgestellte Vision basiert auf neun klimapolitischen Grundsätzen, die zum Beispiel die Maximierung der Energieeffizienz und Erschließung des vorhandenen Sparpotenzials (Grundsatz 1) und CO₂-Emissionsziele für die Jahre 2020 und 2050 beinhalten (Grundsatz 2). Grundsatz 4 beinhaltet die Abkehr von fossilen Energieträgern und die Nutzung regional vorhandener regenerativen Energiequellen. Wegen der hohen Abhängigkeit der Mobilität von fossilen Rohstoffen wird Grundsatz 4 vor allem in spezifische Maßnahmen für den Verkehrssektor übersetzt. Es sollen weitgehend präventive Maßnahmen umgesetzt (z. B. öffentlicher Verkehr, Raumordnung) sowie E-Mobilität gefördert werden. Außerdem soll der Restbedarf an Energie verstärkt aus regenerativen Quellen gedeckt werden.

Das Planungsinstrument schlägt die Umsetzung der klimapolitischen Grundsätze durch sechs verschiedene Maßnahmenpakete vor. Das Maßnahmenpaket „Rationelle und intelligente Energienutzung“ hat das Ziel, den durchschnittlichen Energieverbrauch der Haushalte bis 2020 um 20 % und bis 2050 um 35 % zu senken. Es stützt sich unter anderem auf die Gemeinden und Bezirksgemeinschaften für die Umsetzung der spezifischen Maßnahmen. In dieser Kategorie finden sich folgende Maßnahmen, die die Entwicklung des Verkehrssektors entweder direkt oder indirekt beeinflussen:

- Bis 2013 soll ein Leitfaden für die Ausarbeitung der kommunalen Klimaschutz- und Energiesparpläne entwickelt werden, um die von EU und Staat gestellten Anforderungen im Bereich Klimaschutz zu erfüllen.
- Gemeinden sollen einen Klimaschutz- und Energiesparplan ausarbeiten, der die CO₂-Emissionen und das vorhandene Energiesparpotenzial darlegt, sowie entsprechende Umsetzungsziele und Maßnahmen – unter besonderer Berücksichtigung öffentlicher Infrastrukturen – vorgibt.
- Meran, Bozen, Brixen, Leifers und Bruneck sollen Maßnahmen unter dem Motto Green City in den Bereichen energieeffizientes Bauen und Sanieren, intelligente Energienutzung, Einsatz erneuerbarer Energiequellen, Abfall- und Abwasserentsorgung, Verkehr und Raumordnung umsetzen.

Das Maßnahmenpaket „Allgemeine Präventionsmaßnahmen im Klimaschutz“ konzentriert sich auf den Verkehrssektor. Auch umfasst dieses Paket einige Maßnahmen in den Bereichen der Raumplanung und Landwirtschaft.

Die im Planungsinstrument genannten Präventionsmaßnahmen im Bereich Verkehr beruhen auf strategischen Leitlinien, die sich auf folgende allgemeine verkehrspolitische Ansätze stützen:

- Verkehrskonzepte, die für die Region Südtirol ausgearbeitet werden, sollen auf Grundsätzen basieren, mit Priorität entsprechend der genannten Reihenfolge: Verkehrsvermeidung, Verlagerung auf nicht motorisierte private Verkehrsmittel oder öffentliche Verkehrsmittel und Effizienzsteigerung.
- Landesanteil der Kfz-Steuer in Südtirol soll ab 2012 nach dem CO₂-Ausstoß zur Errei-

² CO₂-Emissionen im Verkehrssektor wurde mit Hilfe der in Südtirol „getankten“ Energie im Jahre 2008 berechnet: In jenem Jahr wurde in Südtirol Treibstoff im Gegenwert von 1.116.065,3 t CO₂ getankt, was ca. 2,3 t CO₂ pro Einwohner. Anderswo getankte Energie und in Südtirol verbrauchten Mengen an fossilen Treibstoffen werden dabei nicht berücksichtigt sind. Auch ist hierbei nicht der Energieverbrauch der Bahn mit einberechnet, sondern wird nur bei der Berechnung des Gesamtenergieverbrauchs mit einbezogen.

chung der von der EU vorgegebenen CO₂-Reduktionsziele für Erstzulassungen (bis 2012 soll ein Wert von 130 g/CO₂/km, bis 2020 ein Wert von 95 g/CO₂/km erreicht werden) erfolgen³.

- Vermeidung von Verkehr soll durch strategische Raumplanung, Verkehrsregulierung und Einführung ökonomischer Anreize erreicht werden.
- Verlagerung: Der Personenverkehr ist möglichst umfassend auf energieeffiziente öffentliche Verkehrsmittel zu verlagern (Mobilitätsmanagement).
- Effizienzsteigerung und Schadstoffminderung soll durch die Förderung technologischer Innovationen erreicht werden. Dabei sind auch fiskalische Instrumente einzusetzen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Innovationen zu erhöhen.
- Die Ersetzung fossiler Energieträger soll durch erneuerbare Energien erfolgen. Dabei soll das öffentliche Verkehrssystem eine Vorbildfunktion einnehmen.
- Neue Infrastrukturen für den privaten motorisierten Verkehr sollen nur gebaut werden, wenn sämtliche Möglichkeiten organisatorischer Maßnahmen ausgeschöpft wurden.
- Im Bereich der Güterlogistik und des -umschlags ist bis 2014 zu prüfen, ob im Großraum Bozen ein Güterterminal sinnvoll ist.
- Bis 2014 wird ein Konzept für die nachhaltige Verkehrsentwicklung für die Dolomitenregion ausgearbeitet, das die Prüfung der Schließung der Pässe für bestimmte Tageszeiten vorsieht, sowie Möglichkeiten für die Verlangsamung der touristischen Entwicklung der Region.
- Sinkt die Preisdifferenz bei Treibstoffen zum benachbarten Ausland auf durchschnittlich unter 8%, so werden die Begünstigungen für Treibstoffe in Grenzgemeinden sukzessive aufgehoben.

Für den öffentlichen Personennahverkehr und motorisierten Individualverkehr formuliert das Planungsdokument zudem spezifische Maßnahmen, die im Folgenden aufgeführt sind:

- Das Land soll zur Befriedigung der Nachfrage nach Mobilität Priorität auf den öffentlichen Verkehr legen. Dies soll vor allem durch die Verwirklichung von Infrastrukturprojekten zur Beschleunigung und Verdichtung des öffentlichen Nahverkehrs erfolgen. In diesem Zusammenhang soll bis 2013 der Bau der Riggertalschleife und die Erschließung Bozen-Überetsch durch Schienen- und seilbahngebundene Systeme beginnen.
- In touristischen Gebieten sollen seilbahngebundene Lösungen vorangetrieben werden (Meran-Tirol-Schenna; Bozen-Jenesien).
- Bis 2025 sollen Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs in innerstädtischen Einsatzgebieten und im Überlandverkehr bis 2050 zur Gänze emissionsarme Antriebssysteme (Strom, Wasserstoff, Methan) haben.

Für die Förderung der Elektro- und Wasserstofffahrzeuge werden diese Maßnahmen genannt:

- Erstellung eines Konzepts für Ladestationen für Elektrofahrzeuge im Land bis 2014.
- Erstellung eines Konzepts für Ladestationen für Elektrofahrräder an strategisch wichtigen Plätzen in Städten und touristischen Gebieten.
- Abstimmung des Konzept der E-Mobilität im Rahmen der Euregio Trentino-Südtirol-Tirol.

³ Am 1. Januar 2013 traf eine weitere Ermäßigung der Kraftfahrzeugsteuer von 10% für Kraftfahrzeuge "Euro 5" und mit "ökologischer" Versorgung (GPL, Methan, elektrisch, Hybrid, Wasserstoff) in Kraft, zusätzlich zu der seit 2009 geltenden Ermäßigung von 10% der Steuer für alle Fahrzeugkategorien (siehe Beschluss vom 29. Oktober 2012, Nr. 1613: http://lexbrowser.provinz.bz.it/doc/de/195949/beschluss_vom_29_oktober_2012_nr_1613.aspx).

- Umsetzung der Wasserstoffmeile entlang der Brennerachse in Zusammenarbeit mit Tirol und Trentino im Rahmen des Green Corridor Projekts.

Mit Bezug auf das Projekt NaMoBu ist die Konformität der Ziele des Planungsinstrumentes bezüglich des Verkehrssektors zu betonen. In der Tat unterstreicht der integrale Ansatz des KlimaLand-Konzepts die Notwendigkeit einer nachhaltigen Mobilität in Südtirol, wozu NaMoBu mit Fokus auf das Burggrafenamt beitragen möchte. Spezifische Ziele für den Verkehrssektor, die bei der Ableitung des Zielsystems zu berücksichtigen sind, bestehen in der Vermeidung des Verkehrs, die Verlagerung des Verkehrs auf nicht motorisierten Privatverkehr oder öffentliche Verkehrsmittel und Effizienzsteigerung.

Auf Landesebene nimmt der Landestransportplan als Referenzdokument bezüglich der Definition der Ziele im Verkehrsbereich für die Autonome Provinz Bozen besondere Bedeutung ein. Das Dokument verfolgt die Ziele, den Energieverbrauch und die Emissionen zu reduzieren, die Sicherheit und Effizienz zu erhöhen, die Errichtung von Infrastrukturen zu minimieren und ein Nachfragemanagement zu fördern, das die negativen Einflüsse des Verkehrs auf die Allgemeinheit minimiert und die Einführung von Anreizen für Preisinstrumente vorsieht.

Der Plan beinhaltet verschiedene Maßnahmen, die in folgende Kategorien einzuordnen sind:

- Verkehrsangebot: Anpassung der Streckenführungen, Sanierung in Hinblick auf die Verkehrssicherheit der Infrastrukturen des Landes und Verstärkung des öffentlichen Verkehrs;
- Verwaltung der Nachfrage in der Personenmobilität: technologische Innovation ITS (Intelligent Transport System), Verwaltung der kollektiven Beförderungsarten und Optimierung der Fahrzeugnutzung, Verwaltung der Nachfrage der Personenmobilität und Erneuerung des Fahrzeugbestandes;
- Verwaltung der Nachfrage im Güterverkehr und Förderung von Maßnahmen zur Neugewichtung der Verkehrsträger beim Gütertransport über lange Distanzen: Verstärkung des Bahnangebots (Umschlagplätze und Anschlüsse), Verlagerung von der Straße auf die Schiene, Verwaltung der Nachfrage im Güterverkehr und Kurzstreckengütertransport;
- Gebührenfestlegung für Straßeninfrastrukturen (road pricing) und Parkplätzen (park pricing);
- Verwaltung und Umsetzung des Plans: Ermittlung der Maßnahmen und Erarbeitung der Leitlinien.

Auf Ebene des Burggrafenamts hat der übergemeindliche Mobilitätsplan (PUM) für Meran eine besondere Bedeutung. Meran hat strategische Bedeutung hinsichtlich der Mobilität im Burggrafenamt, einerseits wegen seiner Größe und Funktionen, andererseits wegen seiner geographischen Position, die an der Schnittstelle mehrerer Verbindungen liegt. Der Mobilitätsplan ist besonders auf die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse abgestimmt:

- Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit;
- Verminderung der Luft- und Lärmbelastungen;
- Energiesparen;

- Einklang mit den stadtplanerischen Instrumenten und den Mobilitätsplänen;
- Schutz der Umwelt.

Zum Vergleich der Autonomen Provinz Bozen und des Burggrafenamts mit ähnlichen Realitäten wurden einige Planungsdokumente der beiden Alpenregionen Tirol in Österreich und dem Kanton Graubünden in der Schweiz analysiert. Beide Regionen grenzen an Südtirol und weisen aufgrund der ähnlichen geografischen Bedingungen ähnliche Merkmale bezüglich der Mobilität auf.

Untersucht wurden die normativen Grundlagen auf regionaler Ebene (Land Tirol und Kanton Graubünden), sowie auf Gemeindeebene (Landeshauptstadt Innsbruck und Hauptort Chur).

Für die Stadt Innsbruck wurde das Dokument „Stadt Innsbruck – Aufgaben der Verkehrsplanung 2011“ analysiert. Darin werden folgende Themen festgehalten:

- Erhöhung der Sicherheit;
- Verbesserung des Komforts;
- Umweltschutz;
- Einheitlichkeit des Mobilitätsangebots;
- Erhöhung der Kapazität;
- Wirtschaftlichkeit.

In Tirol sind auf Landesebene hingegen die Leitlinien und strategischen Ziele im Dokument „ZukunftsRaum Tirol 2011“ zu finden. Folgende Ziele werden im Mobilitätsbereich formuliert:

- bewusstseinsbildende Maßnahmen zur Verstärkung der Verkehrsnachfrage auf energie- und umweltschonende Verkehrsmittel;
- Steigerung der Effizienz im Verkehrssystem durch neue Technologien;
- Koordinierung und Integration verschiedener Verkehrsmittel vor allem im Zentralraum rund um die Landeshauptstadt Innsbruck;
- Entwicklung von speziellen Lösungen eines bedarfsgerechten ÖV-Angebotes in peripheren Regionen und Zubringerverkehr sind vor allem verkehrsträgerübergreifend zu planen;
- Verlagerung des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs, von dem Tirol besonders betroffen ist, auch durch die Verwirklichung neuer Infrastrukturen;
- Bewertung der verkehrlichen Maßnahmen nach verkehrlichen und umweltrelevanten Auswirkungen;
- laufende Erneuerung und Verbesserung der Verkehrspolitik und Verkehrsplanung unter Berücksichtigung aktueller Entwicklungen.

In der Schweiz sind der Kanton Graubünden und der dazugehörige Hauptort Chur untersucht worden. 1993 hat das Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement ein Gesetz zum öffentlichen Verkehr in Graubünden verabschiedet. Dieses Gesetz fasst die Ziele der Bereiche Verkehr und Mobilität auf Kantonsebene zusammen und bestimmt die Prioritäten und Leitlinien für die Planung. Es konnten zwei übergeordnete Ziele ausgemacht werden, die sehr kompakt, aber auch sehr eloquent und eindeutig erscheinen und klar

formuliert sind:

- Kanton und Gemeinden sichern die verkehrsmäßige Erschließung des Kantons mit öffentlichen Verkehrsmitteln und schaffen Anreize zu deren vermehrter Benutzung.
- Sie fördern den öffentlichen Personen- und schienengebundenen Güterverkehr mit dem Ziel, den Menschen und seine Umwelt zu schützen, Energie sparsam und wirtschaftlich zu verwenden und den öffentlichen und privaten Verkehr zu koordinieren.

Die Fachstelle Verkehrsplanung der Stadt Chur erarbeitet und definiert die Maßnahmen im Bereich des Stadtverkehrs, in Übereinstimmung mit dem bereits erwähnten Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement. Die Stadt hat seit längerer Zeit einen Mobilitätsplan angenommen, der erst kürzlich, Anfang 2013, erneuert worden ist. Dieser Mobilitätsplan definiert im Bereich Verkehr drei Ziele zur Verkehrsprogrammierung und -management:

- Schaffung eines wettbewerbsfähigen, nachhaltigen und integriertem Transportsystems;
- Berücksichtigung aller Verkehrsformen: privat, öffentlich, nicht motorisiert;
- Bevorzugung von Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung, Verkehrsberuhigung, Wiederbelebung von Räumen (Straßen).

Nach Analyse der verschiedenen Dokumente kann festgestellt werden, dass die Zielsetzungen im Mobilitätsbereich trotz unterschiedlicher nationaler Gesetzgebungen in Österreich und der Schweiz im wesentlichen mit jenen übereinstimmen, die im Rahmen von NaMoBu ausgearbeitet wurden.

5.2 Politische Zielsetzungen in den Bereichen Raumplanung, wirtschaftliche Entwicklung und Umwelt

Dieses Kapitel fasst die richtungsweisenden planerischen Aspekte und Leitlinien für diejenigen Sektoren zusammen, deren Entwicklung Auswirkungen auf die Mobilitätsbedürfnisse und das Verkehrsaufkommen haben.

Ebenso wie für die Analyse der Planungsinstrumente für den Verkehrssektor sind dafür Dokumente verschiedener Planungsebenen in Betracht gezogen worden, um die strategischen Leitlinien mit Effekten auf den Verkehrssektor ausfindig zu machen. Dabei wurden vor allem die planerischen Aspekte der drei Bereiche Raumplanung, wirtschaftliche Entwicklung und Umweltpolitik berücksichtigt.

5.2.1 Zielsetzungen auf EU-Ebene

Die Reduzierung der wirtschaftlichen Unterschiede zwischen verschiedenen Regionen innerhalb der Europäischen Union stellt eines der Hauptziele dar, das durch ein gemeinschaftliches Aktionsprogramm in Angriff genommen wird. In diesem Rahmen nehmen die Maßnahmen der Raumplanung eine bedeutende Rolle ein und in der Folge auch die der Infrastrukturentwicklung und der nachhaltigen Mobilität.

Unterschiede zwischen den Regionen lassen sich auf verschiedene Faktoren (und unterschiedliche Kombinationen von diesen) zurückführen, unter anderem folgende:

- Nachteile aufgrund von geographischer Isolierung und niedriger Bevölkerungsdichte;
- in jüngerer Vergangenheit eingetretene soziale und wirtschaftliche Veränderungen;
- Altlasten ehemaliger Wirtschaftssysteme, die auf Planwirtschaft ausgerichtet waren.

Die negativen Einflüsse dieser Faktoren manifestieren sich vor allem in sozialer Marginalisierung, niedrigem Bildungsniveau, hoher Arbeitslosigkeit und Unzulänglichkeiten im Netzinfrastrukturbereich (auch das Verkehrsnetz betreffend).

Die Regionalpolitik der EU ist auf die Verfolgung folgender Ziele ausgerichtet:

- die Ausschöpfung des Potentials aller Gebiete;
- die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung und die damit einhergehende Erzeugung von Mehrwert für die gesamte Union;
- die Erhöhung des Lebensstandards der neu beigetretenen Länder, mit dem Ziel, den Standard an den europäischen Durchschnitt anzugleichen.

Hauptziel ist es, Initiativen zu starten, um das Wirtschaftswachstum und die Schaffung neuer Arbeitsplätze zu begünstigen. Dies soll durch die Ergänzung des Programms für Wachstum und Beschäftigung der EU mit folgenden Maßnahmen erzielt werden:

- Unterstützung der Staaten und Regionen bei der Anziehung von Investitionen durch die Verbesserung der Zugänglichkeit, die Bereitstellung hochwertiger Dienstleistungen und Umweltschutz.
- Förderung von Innovation, Unternehmergeist und der wissensbasierten Wirtschaft, durch den die Unterstützung der Regionen, ihre Stärken auszunutzen und der Realisierung von Synergien unter den vorhandenen öffentlichen Mitteln, die auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene bereit stehen.
- Schaffung neuer und besserer Arbeitsplätze zur Erhöhung der Erwerbstätigenquote, zur Umkehr des Abwanderungstrends hochqualifizierter Kräfte, eine verbesserte Anpassungsfähigkeit der Arbeiter und erhöhte Investitionen in Humankapital.

Zur Finanzierung der Aktionen stehen drei Fördertöpfe zur Verfügung, die je nach Themenbereich, Staat oder Region genutzt werden können:

- Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) – Infrastrukturen aller Art, Innovation und Investitionen;
- Europäischer Sozialfonds (ESF) – Projekte im Bereich der Berufsbildung, andere Arten der Unterstützung von Beschäftigung und Programme zur Schaffung von Arbeitsplätzen;
- Kohäsionsfonds – Projekte für die Umwelt, für Verkehrsinfrastrukturen und zur Entwicklung erneuerbaren Energiequellen (den 15 Ländern vorbehalten, deren Wirtschaftsleistung weniger als 90% des EU-Durchschnitts ausmacht).

Die Kohäsionspolitik der Europäischen Union nahm 1988 mit der Verabschiedung der Verordnung, die die Gemeinschaftsmittel mit dem Ziel einer „wirtschaftlichen und sozialen Kohäsion“ ausrichtete, ihren Anfang. Im Laufe der Jahre hat die Kohäsionspolitik wichtige Elemente in die Programmierung auf Gemeinschaftsebene und der einzelnen Staaten eingeführt, darunter finden sich unter anderem die Verbesserung und Modernisierung der öffentlichen Verwaltung, die effizientere Einbeziehung lokaler Akteure bei der Erarbeitung und Umsetzung der Politiken, eine erhöhte Effektivität der Investitionen auf Gebietsebene und die Förderung der Kooperation im Netzbereich und der grenz- und länderübergreifenden Programme.

In den letzten Jahren ist hat die Europäische Union den Ländern hinsichtlich ihrer Rolle für die Entwicklung, Wettbewerbsfähigkeit und Kohäsion mehr Aufmerksamkeit geschenkt: von der Leipzig Charta zur nachhaltigen Europäischen Stadt (2007) bis zur Agenda für eine reformierte Kohäsionspolitik.

Im Juni 2010 hat die Europäische Union die Strategie Europa 2020 eingeführt, mit dem Ziel, die Wirtschaft und ein nachhaltiges Wachstum im Jahrzehnt 2010-2020 anzukurbeln. Die Strategie bestimmt drei Prioritäten:

- Smart growth (intelligentes Wachstum): Entwicklung der Wirtschaft auf Grundlage von Wissen und Innovation;
- Sustainable growth (nachhaltiges Wachstum): Förderung einer ressourceneffizienteren, umweltfreundlicheren und wettbewerbsfähigeren Wirtschaft;
- Inclusive growth (integratives Wachstum): Förderung einer Wirtschaft mit hoher Beschäftigung und wirtschaftlichem, sozialem und territorialem Zusammenhalt;

sowie fünf Kernziele, die für die gesamte EU vereinbart wurden. Diese werden in jedem EU-Land in nationale Ziele übertragen, die den verschiedenen Situationen und Gegebenheiten Rechnung tragen.

Die Kohäsionspolitik der EU trägt durch die Förderung von Wissen und Innovation, Attraktivität der Regionen und mehr Quantität und Qualität der Beschäftigung in starkem Maße zur Umsetzung der einzelnen Prioritäten der Strategie Europa 2020 bei.

Die Politik des territorialen Zusammenhalts beabsichtigt Strategien, Instrumente und Aktionen vor dem Hintergrund folgender Zielsetzungen auszuarbeiten:

- die Stärken jedes einzelnen Gebietes nutzen, damit alle Gebiete bestmöglich zur nachhaltigen und ausgewogenen Entwicklung der EU als Ganzes beitragen können;
- die mit Bevölkerungskonzentration einhergehenden Herausforderungen bewältigen;
- Verbesserung der Anbindung der Gebiete und dabei den Zugang zu öffentlichen

Dienstleistungen, effizienten Verkehrsverbindungen, zuverlässigen Energienetzen und flächendeckender Breitband-Internetversorgung garantieren;

- die Zusammenarbeit weiterentwickeln, um die Folgen von zum Beispiel Klimawandel und Verkehrsverdichtung mit einem makroregionalen Ansatz zu bewältigen und bekämpfen;
- die Ausarbeitung von Ansätzen für eine integrierte Entwicklung urbaner und ländlicher Räume in einer kooperativen Logik (urban-rural linkages);

Im Bereich Umweltschutz hat die EU im Laufe der Jahre Normen entwickelt, die im internationalen Vergleich als eine der striktesten gelten. Die Umweltpolitik ist darauf ausgerichtet, das Naturkapital Europas zu erhalten und gleichzeitig Unternehmen zu animieren, eine „grüne“ Wirtschaft zu entwickeln und die Gesundheit und das Wohlbefinden der Europäischen Bürger zu schützen.

Die Rechtsvorschriften für den Bereich der Umwelt sind vor allem daran orientiert, das Naturkapital zu erhalten, darunter vor allem Gewässer, Luftqualität und natürliche Lebensräume.

Außerdem zielt die europäische Umweltpolitik darauf ab, notwendige Bedingungen zu schaffen, um eine effizientere Ressourcennutzung anzugehen. Dies soll durch Maßnahmen zur Reduzierung der vom Konsum entstehenden Umweltbelastungen, zur Verbesserung der Abfallwirtschaft und zur Vermeidung von Wassernotständen erreicht werden.

Schließlich finden sich unter den Prioritäten, die die Gemeinschaftspolitik verfolgt, der Schutz der Gesundheit und das Wohlbefinden der Bürger, besonders was die Wasser- und Luftqualität betrifft, sowie die Verminderung und Beseitigung der Effekte schädlicher chemischer Stoffe.

Die Herausforderungen im Umweltbereich, die durch das unaufhaltsame Wachstum der Weltbevölkerung und der Vergrößerung der urbanen Gebiete entstehen, zeigen deutlich die Notwendigkeit einschneidender Aktionen, um Luft, Wasser und Meere zu schützen, eine nachhaltige Nutzung von Boden und Ökosystemen zu garantieren und den Klimawandel einzudämmen. Bei der Umsetzung von Initiativen für ein nachhaltiges Wachstum nimmt die EU weltweit eine Schlüsselrolle ein.

5.2.2 Zielsetzungen auf nationaler Ebene

Auf nationaler Ebene werden Leitlinien der EU umgesetzt, wobei europäische und nationale Entscheidungsbefugnisse berücksichtigt werden. Gerade die lokale Ebene spielt hierbei als entscheidende Antriebskraft zur Umsetzung der Entwicklungsstrategien und -maßnahmen eine wichtige Rolle.

Die territoriale Kohäsionspolitik hat das Ziel, die Möglichkeiten der Entwicklung der Bürger unabhängig von ihrem Wohnort zu erhöhen (Wachstum und soziale Inklusion). Dieses Ziel wird durch die Förderung der Quantität und Qualität der grundlegenden öffentlichen Dienste unter Beachtung der spezifischen Bedürfnisse und Merkmale der verschiedenen Gebiete verfolgt.

In Italien sind die Grundlagen und Legitimation der territorialen Kohäsionspolitik in der Verfassung (Art. 119, Absatz 5 und Art. 3, Absatz 2) zu finden.

Die Europäischen Strukturfonds bilden die Hauptfinanzierungsquelle, die zwischen

den Regionen aufgeteilt werden, während die „speziellen Interventionen“, die von der italienischen Verfassung vorgesehen sind und Gemeinden, Provinzen, Metropolen und Regionen zugute kommen, einem Entwicklungs- und Kohäsionsfonds anvertraut sind.

Die Hauptinstrumente im Bereich der Stadtplanung gehen auf die Verabschiedung des Gesetzes vom 17 August 1942 Nr. 1150 zurück und können nach Hierarchie, Art und Funktion unterschieden werden. Stadtplanung findet auf drei verschiedenen Ebenen statt: auf Ebene der Regionen (Piani territoriali – Flächennutzungspläne), auf Ebene der Provinzen (Piani sovracomunali – übergemeindliche Pläne) und auf Gemeindeebene (Piani regolatori generali – Bauleitpläne). Die nationale Politik ist Koordinierungsstelle und Verbindungsglied der verschiedenen Ebenen.

Die normative Aktivität der Regionen zielt einerseits darauf ab, Maßnahmen der strategischen Planung zu entwickeln und andererseits die Vorgaben der EU umzusetzen. Der strategische Ansatz für die nachhaltige Raumplanung ist auf die EU-Richtlinien zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) von 1985 und zur strategischen Umweltprüfung (SUP) von 2004 ausgerichtet.

Die umweltpolitischen Maßnahmen auf nationaler Ebene verfolgen das Ziel, die Verschmutzung zu reduzieren und den Verbrauch nachhaltiger Energie zu fördern. Bezüglich der Kontrollinstrumente lassen sich im Rahmen der nationalen Strategie für eine nachhaltige Entwicklung, die vom Ministerium für Umwelt 2002 ins Leben gerufen wurde, Kernziele und Maßnahmen in folgenden vier Umweltbereichen ausmachen:

- Klimawandel und Schutz der Ozonschicht;
- Schutz und nachhaltige Förderung der Natur und Biodiversität;
- Umweltqualität und Lebensqualität in den urbanen Räumen und auf dem Land;
- nachhaltiges Management der natürlichen Ressourcen (im Besonderen der Gewässer), Produktions- und Konsummodelle und Abfallwirtschaft.

Die Strategie sieht die Einbindung des Umweltfaktors in allen sektorspezifischen Vorgaben vor. Dazu gehören die Umweltprüfung von Plänen und Programmen, die Berücksichtigung des Umweltfaktors in den Märkten durch die ökologische Steuerreform im Zuge der allgemeinen Steuerreform, die Berücksichtigung der externen Effekte auf die Umwelt und die systematische Revision der existierenden Subventionen, die Stärkung der Mechanismen zur Sensibilisierung und Beteiligung der Bürger, das Vorantreiben der lokalen Agenda 21, sowie die Verknüpfung der Mechanismen der umweltökonomischen und volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung.

5.2.3 Zielsetzungen auf lokaler Ebene

Das Planungsinstrument „Energie-Südtirol-2050“ beinhaltet neben Maßnahmen, die im Verkehrssektor ergriffen werden sollen, auch Ziele und Maßnahmen, die in den Bereichen der Raumplanung und Umwelt anzusiedeln sind. Einige von ihnen wirken sich auf den Verkehrssektor aus und werden deshalb in der Folge näher behandelt.

Die wichtigsten raumplanerischen Aspekte mit Auswirkungen auf den Verkehrssektor finden sich im Maßnahmenpaket „Allgemeine Präventionsmaßnahmen im Klimaschutz“. Innerhalb dieses Maßnahmenpakets werden Leitlinien vorgeschlagen, auf deren Grundlage die Bauleitpläne in Südtirol umgestaltet werden sollen, um konform zur Klimastra-

tegie zu sein. Die Vorgaben von Bauordnungen und Bebauungsplänen sollen deshalb bis 2012 gemäß neuer Grundsätze überarbeitet und neu definiert werden. Einige dieser Grundsätze tragen auch zu einer nachhaltigen Entwicklung der Mobilität bei und sind im Folgenden aufgeführt:

- Die Bauleitpläne sollen vor allem eine Gesamtoptimierung hinsichtlich Entwicklung, Ästhetik, Energieeffizienz und Landschaftsbild anstreben. In diesem Rahmen ist eine geplante Siedlungseinheit nicht isoliert, sondern als Teil der gesamten Siedlung zu betrachten. Siedlungen sind kompakt zu planen und mit möglichst kurzen Wegen zu versehen.
- Der im Bauleitplan vorgesehene Verkehrsplan soll bezüglich von baulicher Maßnahmen, die Verkehr anziehen, neben der Planung von Zufahrten und Parkplätzen auch umweltschonende und verkehrsreduzierende Konzepte vorlegen.
- Ab 2012 sind bei geförderten Reihenhäusern nur mehr Gemeinschaftsstellplätze (Zufahrt erfolgt über einen einzigen Eingang) vorzusehen und zu fördern.
- Bei der Ausweisung von Wohnbauzonen werden Distanzen zum Hauptort und zur Nahversorgung sowie bioklimatische Bedingungen stärker berücksichtigt.
- Um entsprechende Erfahrungen in Planungsstandards einbauen zu können, werden Modell- und Pilotprojekte zu Wohn-/Mischzonen mit Nullemissionen und möglichst geringem motorisierten Privatverkehr durchgeführt.
- Bis 2013 sind bei der Verträglichkeitsprüfung von Plänen, Programmen und Projekten unter Umständen Aspekte des Klimawandels durch eine CO₂-Bilanz einzubeziehen, insbesondere bei großen Projekten und solchen, die Verkehr erzeugen (Straßen- und Eisenbahnprojekte).
- In Ausschreibungen öffentlicher Projekte wird die Null-Kilometer Regel unter Berücksichtigung der Kosten-Nutzen-Relation eingeführt, um eine große Menge an grauen Emissionen einzusparen und um die lokalen Wertschöpfungsketten zu stärken.

Für die lokale Ebene ist in den Bereichen der Raum- und Stadtplanung das Referenzdokument der Landesentwicklungs- und Raumordnungsplan (LEROP), der 2002 von der Landesabteilung für Raumordnung der Autonomen Provinz Bozen – Südtirol verfasst wurde.

Im LEROP wurden der Landesentwicklungsplan und der Raumordnungsplan zusammen gefasst. Dieser Plan stellt für das Gebiet des Burggrafenamts zwei Wirtschaftsgebiete fest, die von Interesse der Provinz sind: Meran/Sinich mit 145.365 m² und Lana mit 220.825 m². Als Kernorte für die Ansiedlung von Strukturen und Dienstleistungen mit Bedeutung für die Bezirksebene werden Meran, Lana und St. Leonhard in Passeier genannt.

Im Verkehrsbereich weist der LEROP darauf hin, dass „zur Bewältigung des Verkehrs wurden zunächst dem Prinzip der Bedarfsdeckung folgend und zur Erschließung des Landes zumeist attraktive und leistungsfähige Straßen gebaut. Demgegenüber blieb der Ausbau der Eisenbahnen zurück. Mit der steigenden Nachfrage nach Verkehrsleistungen wird zunehmend ein Zielkonflikt zwischen ökonomischen und ökologischen Ansprüchen deutlich. Wachsende Teile der Bevölkerung nehmen verkehrsbedingte Belastungen nicht mehr widerspruchslos hin. Im zunehmenden Unmut der Betroffenen und in der Gegenwehr zahlreicher Initiativen zeigen sich bereits deutlich Grenzen der sozialen Belastbarkeit.“

„Den Steigerungsraten des Verkehrs und dessen uneinheitlicher Verteilung kann nicht mehr, wie in der Vergangenheit, mit der Erweiterung der Infrastrukturkapazität begegnet werden. Sowohl lang- wie mittelfristig fehlen dazu der verfügbare Raum, die Ressourcen der Umwelt und die finanziellen Mittel. (...) Der Transportplan hat folgenden vorrangigen Zielsetzungen Rechnung zu tragen: die Ausschaltung von Verschwendung bei der Nutzung bestehender Infrastrukturen, die gegenseitige Ergänzung aller Transportmöglichkeiten und die Entwicklung und Innovation des öffentlichen Transports. Der Verkehrskollaps als Regulativ ist zu vermeiden.“ Es ist nötig, die lokale Mobilität und den Durchgangsverkehr zu garantieren, wobei in beiden Fällen eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zu fördern ist und die Angleichung der Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs zum privaten Verkehr.

Bezüglich der wirtschaftlichen Entwicklung ist die Aktivität der Handels-, Industrie-, Handwerks- und Landwirtschaftskammer Bozen vorrangig. Auch wenn sie über keine Gesetzgebungsbefugnisse besitzt, ist die Kammer fähig, Aktivitäten der Provinzverwaltung anzuregen und zu unterstützen.

Im Bereich Mobilität sieht die Handels-, Industrie-, Handwerks- und Landwirtschaftskammer Bozen vor allem in der „Erreichbarkeit“ eines der Kernthemen für die wirtschaftliche Entwicklung im Südtirol.

Im Einzelnen bestimmt das Dokument „Verkehrsinfrastrukturen in Südtirol - Wettbewerbsfaktor für die Wirtschaft“ der Handels-, Industrie-, Handwerks- und Landwirtschaftskammer Bozen 2012 folgende Hauptziele:

- Personentransport: systematische Erhöhung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel: Bus, Zug und Flugzeug.

Erhöhung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel seitens Touristen und der Bevölkerung von jährlich 5% bis 2020. Um dieses Ziel zu erreichen, sind Sensibilisierungsmaßnahmen und ein attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs notwendig.

Hohe Priorität muss den nationalen und internationalen Verkehrsverbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln eingeräumt werden, die für Touristen und der lokale Bevölkerung bestimmt sind.

- Güterverkehr: Verlagerung der höchstmöglichen Menge von Gütern auf die Schiene und Maximierung der Umweltverträglichkeit des Transport auf der Straße.

Langfristiges Ziel ist die Realisierung des Brennerbasistunnels und der dazugehörigen Zulaufstrecken.

Es ist vermehrt auf den Containerverkehr zu setzen, da dieser selbst mit der vorhandenen Bahnlinie eine höhere Transportkapazität ermöglicht.

Langfristig sollen 50% der Waren, die Südtirol im Durchgangsverkehr passieren, auf der Schiene transportiert werden.

Es ist angebracht, eine Alpentransit-Börse einzuführen.

Das Burggrafenamt weist in diesem Kontext eine gute Erreichbarkeit auf. Kritische Punkte sind eher in infrastrukturellen Defiziten auf Provinzebene oder höherer Ebene außerhalb des Gebiets der Bezirksgemeinschaft zu finden.

Deshalb sind folgende spezifische Maßnahmen für das Gebiet des Burggrafenamts aufgeführt:

- Geschwindigkeitserhöhung der Eisenbahnverbindung Meran-Bozen;

- Verbesserung der Busverbindungen zwischen den Ortschaften und den Bahnhöfen;
- Außerdem wird der Realisierung der Ortsumfahrung von Meran hohe Priorität eingeräumt, um geeignete Verbindungen zwischen den Gebieten im Südwesten (Bahnhof, MeBo) und Nordosten (Passeiertal, Tirol und Schenna) zu garantieren und dabei die Ortschaft Meran zu wahren.

Bezüglich des Umweltrechtsrahmens ist das Referenzdokument auf lokaler Ebene der Luftqualitätsplan, der 2005 von der Landesagentur für Umwelt der Autonomen Provinz Bozen – Südtirol erstellt wurde. Allerdings ist aufgrund der letzten Änderungen der staatlichen Bestimmungen, die auf Landesebene mit dem D.LH 37/2011 umgesetzt wurden, vom ersten Luftqualitätsplan nur mehr der Maßnahmenkatalog zum Schutz der Luftqualität in Kraft (ex Anhang 1).

Der Luftqualitätsplan stellt als einen kritischen Punkt die hohe Konzentration von PM10 in der Stadt Meran, wie auch für andere Gebiete im Südtirol, fest. Das Dokument hebt besonders hervor, dass „die Verbesserungen im Bereich der Technologie nicht alleine die Grenzwertüberschreitungen, die für die Jahre 2005 und 2010 vorausgesagt werden, vermeiden können“ und dass es deshalb notwendig ist, in den Bereichen der Verkehrsreduzierung und -verlagerung zu agieren.

Bezüglich des Lärms erscheint die Lärmbelastungsstudie der Gemeinde Meran, die 2002 auf Anfrage der Stadt Meran von einer Forschungsgruppe der Universitäten Padua und Parma angefertigt wurde, von Bedeutung.

In diesem Rahmen wurde eine Untersuchung der Lärmbelastung durchgeführt, die aus drei unterschiedlichen, aber dennoch zueinander komplementären Phasen bestand:

- Unterteilung des Gemeindegebiets in Lärmzonen;
- Monitoring des Verkehrslärms;
- Erstellung eines Computerprogramms zur Vorhersage des Lärms bei verschiedenen Verkehrssituationen, angepasst an die örtlichen Verhältnisse.

In der Stadt Meran herrscht keine schwerwiegende Lärmbelastung vor.

Die Daten für die verschiedenen Messstandorte zeigen:

- der Lärmpegel ist im Grunde genommen gleich für die Tage von Montag bis Samstag;
- die Nacht von Samstag auf Sonntag weist in manchen Fällen einen höheren Lärmpegel auf;
- Sonntags ist immer der Tag, an dem der Lärmpegel am niedrigsten ist.

Es ist zu beachten, dass die Lärmpegel nachts höher sind, als das Verkehrsaufkommen erwarten lassen würde. Dies liegt daran, dass auch wenige Fahrzeuge (üblicherweise mit erhöhter Geschwindigkeit fahrend) ausreichend sind, um hohe mittlere Lärmpegel zu erzeugen. Die Reduzierung durchfahrender Fahrzeuge und deren Geschwindigkeit scheint deshalb grundlegend für eine Verbesserung der Lärmbelastung in Meran zu sein.

6

Die Vision und die Ziele des Mobilitätsplans

Der Prozess der Ableitung eines Zielsystems für das Projekt NaMoBu hat Ziele im Sektor der Mobilität (interne Ziele) und in anderen Sektoren mit Auswirkungen auf Mobilitätsbedürfnisse und Verkehrsaufkommen (externe Ziele) identifiziert. In der Analysephase ist die Gelegenheit genutzt worden, ein Schema von strategischen Zielen zu erarbeiten, welches in der Lage ist, ein Gesamtbild der zukünftigen Mobilität im NaMoBu-Gebiet aufzuzeigen.

Die Ableitung des Zielsystems erfolgte in zwei Schritten. Im ersten Schritt wurde eine Analyse der verfügbaren Literatur und der Planungsinstrumente durchgeführt, auf deren Grundlage eine erste Fassung des Zielsystems entwickelt wurde. Im zweiten Schritt wurden die Vertreter der Gemeinden, die am NaMoBu-Projekt teilnehmen und lokale Interessenvertreter einbezogen, um einen Konsens zwischen den verschiedenen Akteuren im Untersuchungsgebiet bezüglich des Zielsystems zu erreichen.

Für die Ableitung des internen Zielsystems sind außerdem die Ergebnisse einer Analyse von Planungsinstrumenten für den Bereich Verkehr, mit Fokus auf nachhaltige Mobilität, in Betracht gezogen worden.

6.1 Die Vision und das Zielsystem

Eine attraktive und gut erreichbare Region durch nachhaltige Mobilität für Bürger und Bürgerinnen.

Dies ist die Vision, die dem NaMoBu-Plan zugrunde liegt und die zusammen mit den Stakeholdern erarbeitet wurde. Von ihr leiten sich das Zielesystem und das Maßnahmenkonzept ab.

Die Ziele, die aus den vorhin beschriebenen Projektphasen hervorgegangen sind, können in folgende Kategorien gruppiert werden:

1. **strategische Ziele**, die die allgemeinen Leitlinien für die Entwicklung von Maßnahmen und Initiativen darstellen;
2. **interne Ziele**, geordnet nach den fünf Themenfeldern: öffentlicher Verkehr, Radmobilität, Fußgänger-mobilität, motorisierter Individualverkehr und Güterverkehr;
3. **externe Ziele**, im Zusammenhang mit lokaler und regionaler Entwicklungspolitik und eng verbunden mit der Mobilitätsentwicklung.

Nachfolgend werden die Ziele detailliert beschrieben. Sie stellen so das Grundsche-ma der Entscheidungen dar, die zum strategischen Planszenario geführt haben.

6.1.1 Strategische Ziele

- I. Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und Förderung eines **Modal Shift** hin zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln (öffentlicher Verkehr, Fahrrad, Fußverkehr).
- II. Ingangsetzung einer **Einstellungsänderung** der Bürger zugunsten einer erhöhten Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Sensibilisierungsaspekte sollen auch im Tourismus eine Rolle spielen.
- III. Sicherstellung einer hohen **Zugänglichkeit** aller bewohnten Gebiete des Burggrafenamts für alle Bevölkerungsgruppen, im Sinne der Daseinsvorsorge und Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen.
- IV. Verbesserung des **Anschluss** des Bezirkes an lokale, nationale und internationale Verkehrsnetze, zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts für Wirtschaft und Bevölkerung.
- V. Verminderung der **Umweltbelastungen** des Verkehrs und damit Erhöhung der Lebensqualität und Attraktivität des Burggrafenamts.
- VI. Entwicklung eines Mobilitätskonzepts, das auf **Integration** der Verkehrsmittel und **gemeinsamer Nutzung** von Raum, Dienstleistungen und Informationen beruht. Dies soll einerseits durch die Nutzung intelligenter Technologien, als auch durch einen partizipativen Ansatz verwirklicht werden.
- VII. **Leuchtturmprojekte**, also herausragende, vorbildliche Projekte, werden besonders gefördert, wie beispielsweise Infrastrukturprojekte im öV, autofreie Dorfzentren und Maßnahmen im Bereich Shared Space.
- VIII. Generell soll bei der Planung und Neuorganisation des Verkehrs die Bevölkerung bzw. Vertreter verschiedener Bereiche wie Wirtschaft, Tourismus, Handel, Landwirtschaft, Handwerk **eingebunden** werden. Auch soll die Beteiligung der Bevölkerung an Mobilitätsinitiativen angedacht werden. Die partizipativen Prozesse sollen

institutionalisiert und nach einheitlichen Regeln ablaufen.

- IX. Besondere Rücksicht ist auf **schwache Verkehrsteilnehmer** zu nehmen. Entsprechend ist darauf bei neuen Planvorhaben zu achten. Unter schwachen Verkehrsteilnehmer versteht man in erster Linie Kinder, alte Menschen und Menschen mit Behinderung.
- X. Verkehrsprojekte sollen in Zukunft einer **systematischen Bewertung** nach Kosten und Nutzenaspekten unterzogen werden. Projekte mit dem höchsten Kosten/Nutzenverhältnis sollen prioritär behandelt werden.
- XI. Der **Warentransport sollte möglichst mit alternativen Verkehrsmitteln** (Bahn, Cargobike) zum motorisierten Straßenverkehr erfolgen. Die Förderung innovativer logistischer System, wie beispielsweise Sammeltransporte, stehen im Vordergrund.

6.1.2 Interne Ziele

Öffentlicher Nahverkehr

1. Entwicklung eines Mobilitätskonzepts, das auf dem Prinzip der **Kapillarität** beruht, um die **Zugänglichkeit** zu den Gebieten des Burggrafenamts und **Flexibilität** hinsichtlich einer jahreszeitlich schwankenden Mobilitätsnachfrage zu gewährleisten.
2. Überprüfen der Möglichkeit einer Neuordnung des Angebots, um die **Effizienz und Effektivität** des Systems zu verbessern, vor allem hinsichtlich des regionalen Angebotes.
3. Neugestaltung der Verkehrsknotenpunkte zur besseren **Integration** verschiedener a) Angebote (städtisch/regional), b) Verkehrsträger (Straße/Schiene) und c) öffentlicher Nahverkehr/Privatverkehr; Einbezug innovativer nachhaltiger Verkehrsformen (z. B. Bikesharing); Bedeutung spezifischer Knotenpunkte (z. B. Bahnhof Meran und Untermais und Busbahnhof Lana).
4. Der Ausbau des **Taktverkehrs** („Südtiroltakt“) muss bis in die Peripherie erfolgen. Auch periphere Orte sollen einen Stundentakt erhalten, Gebiete mit erhöhtem Verkehrsaufkommen zumindest einen Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit.
5. Verkehrsknotenpunkt Meran: Ausbau der Infrastruktur und Angebote, um einen **guten Anschluss** der Gemeinden an Meran und an das Hauptverkehrsnetz sicherzustellen. Dies ist durch die Entwicklung flüssiger, direkter und für alle Nutzergruppen zugänglicher Verbindungen umzusetzen.
6. Förderung **„alternativer Lösungen“** zum öffentlichen Nahverkehr: Erstellung innovativer Konzepte für Gebiete mit hoher Verkehrsdichte und/oder jahreszeitlicher Schwankungen, wie z. B. die Integration des Seilbahnbetriebs in das vorhandene öffentliche Verkehrsnetz oder die Möglichkeit zur Ausnutzung der Synergien mit dem Interreg-Projekt „Mobilität ohne Barrieren“.
7. Die Optimierung der **Infrastrukturen** der öffentlichen Verkehrsmittel soll vorangetrieben werden; dazu gehören unter anderem die Elektrifizierung der Vinschger Bahn sowie die Beschleunigung der Bahnlinie Meran-Bozen. Neue innovative Lösungen, wie beispielsweise Seilbahnverbindungen und Straßenbahnen, sollen eine besondere Beachtung erfahren.

Fahrradmobilität

1. **Erhöhung des Radverkehrsanteils** in urbanen Gebieten bzw. Gebieten mit geeigneter Topographie; Anhebung mittelfristig auf das Niveau der besten europäischen Gebiete.
2. Vervollständigung des **Radwegenetzes** in den Gebieten, die aufgrund der Topografie das größte Potential zur Erhöhung des Radverkehrs aufweisen.
3. Ermittlung geeigneter Konzepte für den Umbau der Straßeninfrastruktur in besiedelten Gebieten, die sich bestmöglich für eine **Koexistenz** von motorisiertem Individualverkehr und Radverkehr eignen: Einführung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, wie zum Beispiel Shared Space oder Tempo-30-Zonen zur Erhöhung der **Sicherheit**.
4. Schaffung von Anreizen für Pendler, auf das Rad umzusteigen. Beteiligung von Unternehmen, Arbeitnehmer und anderen Akteuren an den Maßnahmen.
5. Überprüfen der Möglichkeit des Aufbaus von sicheren **Umsteigemöglichkeiten** für Radfahrer, um die Integration mit anderen Verkehrsmitteln, wie dem öV zu fördern, etwa z. B. durch überdachte und/oder überwachte Abstellplätze.
6. Analyse des Potentials von **E-Bikes**, durch die der Radverkehr für einen erweiterten Nutzerkreis attraktiver wird (z. B. für weniger trainierte Menschen oder Einwohner von Orten mit schwieriger Topographie).
7. Im Bereich **Tourismus** soll das Thema Fahrradfahren stärker forciert werden; dazu gehören unter anderem die Errichtung bzw. Bewerbung von Radverleihsystemen, die Sensibilisierung der Gäste, die Bewerbung des bestehenden Radwegenetzes, die Ausweisung von geeigneten Radstrecken außerhalb des bestehenden Radwegenetzes.

Fußgängerverkehr

1. **Ausnutzung** der Räume zugunsten des Fußverkehrs und Erhöhung der **Sicherheit** in den kleinen Ortskernen. Anpassung der Infrastruktur an den Hauptverkehrsadern, Sensibilisierungsprojekte für Schulen und Kindergärten („Sicherer Schulweg“).
2. Einführung/Erweiterung von **Zonen mit Verkehrsbeschränkung** oder **Geschwindigkeitsbegrenzungen** (Tempo-30-Zone) sowie Verwirklichung von Shared Space-Zonen, um eine gemeinsame Nutzung der Straßen zu ermöglichen. Wichtigster Bestandteil ist dabei die Gewährleistung der Sicherheit der Fußgänger.
3. Erweiterung und Verschönerung der **Wege**, die für **Freizeitaktivitäten** oder den **Tourismus** interessant sind, da damit die Wettbewerbsfähigkeit im Einklang mit den externen Zielen bezüglich Tourismus verbessert wird.
4. Förderung des **Fußverkehrs in den kleinen Ortskernen**; in Verbindung mit Maßnahmen zur Beibehaltung der Dienstleistungen der Daseinsvorsorge, auch im Hinblick auf die Überalterung der Bevölkerung. Einführung autofreier Dorfzentren, Öffnung von „Schleichwegen“ als direkte und sichere Fußwegverbindungen im Einklang mit externen Zielen.

Motorisierter Individualverkehr

1. In Verbindung mit dem Straßenbau soll die Bereitstellung von **Infrastrukturen, die Intermodalität ermöglichen**, gefördert werden, beispielsweise durch einen geeigneten

Standort von Ausfahrten und Parkplätzen (Park&Ride), um die zurückgelegten Wege zu minimieren und Verkehrsflüsse zu trennen.

2. Verkleinerung des Fahrzeugbestands durch Konzepte wie **Carpooling** und **Carsharing** und **Verkehrsberuhigungsmaßnahmen**.
3. Förderung einer **Vision der privaten Mobilität**, in der andere Verkehrsmittel einen festen Bestandteil einnehmen. Diese Vision sollte durch die Entwicklung intelligenter Infrastrukturen und innovativer Dienstleistungen, die den Umstieg und Informationsaustausch begünstigen, unterstützt werden. Beispielsweise durch gemeinsame Zahlungsabwicklungssysteme für Parkplätze/Verkehrsangebote und Informationssysteme für Mobilität.
4. Rückgabe von Teilen der Straßeninfrastruktur an **schwächere Verkehrsteilnehmer** wie Fußgänger und Radfahrer vor allem in historischen Ortskernen durch Anwendung des Prinzips der Koexistenz der Verkehrsteilnehmer.
5. **Entlastung der Ortszentren / stark besiedelter Gebiete vom Individualverkehr**.
6. Es sollen **Anreizsysteme** zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf alternative Verkehrsmittel geschaffen werden.

Güterverkehr

1. Förderung von Maßnahmen zur **Kontrolle und Optimierung des Schwerverkehrs**, sowie zur Entwicklung eines Logistikkonzepts im Dienste der Wirtschaft im Bezirk.
2. **Entlastung der Ortszentren vom Schwerverkehr**.
3. „**Letzte Meile**“: Analyse **rationaler und nachhaltiger Lösungen** für städtische Gebiete, unter Einbeziehung der Instrumente der Verkehrspolitik mit dem Ziel, die Umweltbelastungen und negativen Auswirkungen des Güterverkehrs auf den städtischen Verkehr zu senken und die Ortszentren vom Schwerverkehr zu entlasten.
4. **Verbesserung der Logistik einiger Sektoren** (vor allem Tourismus, Handwerk) unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der betroffenen Akteure durch Aufarbeitung der Problematiken und der gemeinsamen Ausarbeitung konkreter Lösungen.

6.13 Externe Ziele

Räumliche und raumplanerische Aspekte

1. **Verminderung des Flächenverbrauchs und der Zersiedlung**. Dies kommt einer Rationalisierung der Verkehrskonzepte und -dienstleistungen zu Gute.
2. **Bekämpfung der Entvölkerung der kleineren Orte**, z.B. durch Infrastrukturentwicklung und Einführung von flexiblen Angebotsformen wie Mikro-ÖV.
3. **Erhalt der historischen Ortskerne**, sowie deren hoher Lebensqualität und kultureller Angebote.

Faktoren der wirtschaftlichen Entwicklung

1. Förderung einer **Konzentration** des Handwerks und der Industrie durch die Bereitstellung von Dienstleistungen in ausgewählten Gebieten. Die sich ergebenden besseren

Standortbedingungen fördert eine Rationalisierung der Güterverkehrsangebote und -konzepte.

2. Unterstützung von Modellen, die **regionale** Produktion und Konsum fördern. Dadurch reduziert sich die Notwendigkeit von Transporten über lange Strecken und stimuliert die Nachfrage nach nachhaltigem und lokalem Verkehr.
3. **Förderung** der Wirtschaft im Burggrafenamt durch Unterstützungsprogramme zur Erschließung neuer Märkte. Sowohl beim Import als auch beim Export wird auf einen möglichst umweltfreundlichen und effizienten Gütertransport geachtet.
4. Schaffung der Grundlagen zur **Erhöhung der Attraktivität** des Burggrafenamts bei Betriebsansiedlungen.
5. **Entwicklung grüner Produktionsketten** sowie innovativer und nachhaltiger Produktionspraktiken mit geringen Umweltbelastungen.
6. Bei der **Wahl des Standorts** für neue Betriebe soll die Bevölkerungsstruktur berücksichtigt werden, wobei besonderes Augenmerk auf die Möglichkeiten des Arbeitsmarktes für die ansässige Bevölkerung (Ort, Talschaft) gelegt wird, um Pendlerverkehr zu vermeiden.

Umweltaspekte

1. **Reduzierung des CO₂-Ausstoß** verschiedener Sektoren; (begünstigt Einführung von Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität, z. B. durch Mobilitätsmanagement in Unternehmen, der Erneuerung des Fahrzeugbestands oder zur Verbreitung neuer Technologien).
2. **Verbesserung der Luftqualität** durch die Beschränkung des Ausstoßes von Luftschadstoffen, insbesondere in dicht besiedelten Gebieten; (fördert die Einführung von Maßnahmen für nachhaltige Mobilität, Erneuerung des Fahrzeugbestands und Verbreitung neuer Technologien).
3. **Reduzierung der Lärmbelastung.**
4. Die **Sensibilisierung** der Bevölkerung für Umweltthemen muss durch Aufklärungsarbeit und der Steigerung der Sensibilität gegenüber umweltfreundlicher Verhaltensweisen forciert werden.

6.2 Das Mobilitätsszenario „NaMoBu“

Um zu einem Szenario „NaMoBu“ zu gelangen, das als Bezugsrahmen für innovative, nachhaltige und effektive sowie auf die lokalen Bedürfnisse zugeschnittene Maßnahmen dient, wurden folgende methodischen Schritte gesetzt:

- Das Zielesystem wurde kritisch analysiert und Richtelemente für die Entwicklungspolitiken der nachhaltigen Mobilität definiert. Für jedes von diesen wurde eine Reihe von Indikatoren für die Analyse ausfindig gemacht, die dann für das Monitoring des Plans verwendet werden können.
- Als Ausgangspunkt wurde die Gesamtheit aller Ziele definiert. Entsprechend wurde die Datenbasis zum Zeitpunkt Null für die quantitative Analyse erarbeitet.
- Es wurden drei alternative Szenarien auf der Basis von drei möglichen mobilitätspolitischen Hauptrichtungen ausgearbeitet. Diese sind:
 - „nachhaltige Mobilität“ mit Schwerpunkt auf die nachhaltige Mobilität
 - „Wettbewerbsfähigkeit“ mit besonderer Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte
 - „null Emissionen“ mit Schwerpunkt auf die Reduzierung der Schadstoffemissionen
- Jedes Szenario wurde qualitativ durch die Definition der jeweiligen Ausrichtung sowie quantitativ durch das entsprechende Indikatorenset mit einem Zeithorizont bis 2025 ausgewertet.
- Für jedes Szenario wurden die Ergebnisse der qualitativen und quantitativen Analyse in einer Bewertung der erwarteten Auswirkung der vorgesehenen Strategien und Maßnahmen zusammengefasst.

Die Szenarien wurden den Verwaltern und Stakeholdern der Bezirksgemeinschaft im Januar 2014 präsentiert, um diese zu bestätigen und gleichzeitig gemeinsam die wichtigsten Elemente ausfindig zu machen, auf die eine Entwicklungsstrategie für die Mobilität im Gebiet aufbauen kann.

Aus diesem Prozess ging das Szenario „NaMoBu“ hervor, das aus den Elementen besteht, die von den NaMoBu-Teilnehmern als prioritär angesehen werden und die strategische Leitlinie für die Erarbeitung innovativer und wirksamer Maßnahmen für die nachhaltige Mobilität im Gebiet bilden soll.

6.2.1 Die Charakteristiken des Szenarios „NaMoBu“

Das Szenario stellt sich als eine Kombination der drei oben genannten Ausgangsszenarien dar, mit starkem Bezug zu den Hauptelementen des Szenarios „Nachhaltige Mobilität“, vor allem was den öffentlichen Verkehr, die Neuorganisation der Dienste und die Integration betrifft. Die Verbindung zum Szenario „Wettbewerbsfähigkeit“ ergibt sich vor allem aus dem strategischen Ansatz zum Thema der Produktivitätssteigerung der Unternehmen, der Entwicklung von Infrastruktur und Technologie zugunsten einer intelligenten Mobilität und der Entwicklung von Maßnahmen zur Schaffung eines effizienten Logistiksystems mit besonderem Schwerpunkt auf kurze Wege. Der Bezug zum Szenario „Null Emissionen“ besteht vor allem in Maßnahmen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs.

Die Themen, die den Ausgangspunkt für die konkrete Ausarbeitung von Politiken und Maßnahmen zugunsten der nachhaltigen Mobilität in den nachfolgenden Entwicklungsphasen von NaMoBu bilden, sind folgende:

- **Eine signifikante Zunahme des öffentlichen Verkehrs, des Rad- und Fußverkehrs anregen** durch Maßnahmen zugunsten einer Erhöhung der Nachfrage und Investitionen in Infrastruktur und Dienste.
- **Verhaltensveränderung fördern**, mit Sensibilisierungskampagnen, aber auch Maßnahmen, die die Beteiligung und das Bewusstsein bezüglich nachhaltiger Mobilität fördern.
- **Die Feinmaschigkeit des öffentlichen Verkehrsnetzes erhalten und fördern**, indem Lösungen für die unterschiedlichen Nutzergruppen gesucht werden, mit besonderem Augenmerk auf ältere Menschen und Sicherung eines hohen Maßes an sozialer Inklusion. Ein besonderer Augenmerk für flexible Lösungen, sowohl mit Blick auf die technologischen Möglichkeiten als auch die Organisations- und Geschäftsmodelle, die solche Dienste tragen können; die Entwicklungsstrategien sollen auf die Rationalisierung des traditionellen Netzes abzielen in Verbindung mit der Entwicklung neuer Dienste durch die Förderung von Integration und Kooperation.
- Zur Sicherung der Lebensqualität soll die **private Mobilität in Grenzen gehalten** werden, die **geteilte Mobilität angeregt** und die ökologische **Erneuerung des Fuhrparks** gefördert werden.
- **Die technologische Entwicklung und die neuen Kommunikationsmodelle** werden eine **bessere Vernetzung und Integration** ermöglichen. Wichtig ist die **Förderung der Integration** und die Schaffung von Bedingungen für den Marktzugang, siehe z. B. das Thema „Open Data“. **Entwicklung integrierter und kooperativer computergestützter Kommunikations-Plattformen (ICT)**, dabei ist die Infrastruktur des Südtirol Passes als Koordinationselement zur Geltung zu bringen.
- Förderung der **Entwicklung von Dienstleistungen für nachhaltige Gütermobilität auf der letzten Meile**, besonders für die Stadt Meran. Dazu soll ein Beteiligungsprozess in die Wege geleitet werden, um die Problematiken ausfindig zu machen und nachhaltige Lösungen zu entwickeln bei Einbeziehung der Interessensträger. Die Schaffung eines multimodalen Knotenpunkts wie beim Bahnhof Meran bietet die Chance, Initiativen zur Rationalisierung des Güterverkehrs zu entwickeln.
- **Die Mobilitätsmuster sollen neu organisiert werden in enger Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr**, dabei soll besonders auf flexible Lösungen geachtet werden, sowohl was Technologie als auch was Organisation und Geschäftsmodelle angeht. Rationalisierung des traditionellen Netzes in Verbindung mit neuen Diensten, Förderung von Integration und Kooperation.
- **Neuorganisation und Rationalisierung der Dienste zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Betriebe** (und damit verringerte Abhängigkeit von öffentlichen Beiträgen), verbunden mit einer besseren Abstimmung auf die Bedürfnisse der Bürger. Wichtig sind Synergien mit flexiblen Diensten und eine Tarifpolitik, die die wirtschaftliche Effizienz verbessert.
- Augenmerk auf die **Aufwertung der Knotenpunkte**, in engem Zusammenhang mit der Entwicklung von linearen Diensten und Infrastrukturen. Die Knoten stellen **Grundelemente für die Entwicklung von integrierten Mobilitätsangeboten** dar und sind als Infrastrukturlösungen zu bevorzugen, um die Multimodalität zu fördern. Aufmerksamkeit verdienen die Gestaltung der Entscheidungsprozesse und mögliche kritische Elemente im System.
- Bei der Aufwertung und Zuweisung neuer Funktionen ist **besonderes Augenmerk auf die physische und logische Integration der Dienste** zu legen sowie auf die Auswirkungen

gen auf den lokalen Verkehr (vor allem beim Knoten Meran Bahnhof). In einer Netzlogik ist es außerdem wichtig, effiziente Umsteigeknoten zweiter Ordnung zu schaffen, um den Hauptknoten nicht zu überlasten (Untermais, Busbahnhof Lana usw.)

- **Eingriffe auf die Bahninfrastruktur sind in einer Kosten-Nutzen-Logik zu bewerten** und sie sind in **Synergie** mit Maßnahmen umzusetzen, die die nachhaltige Mobilität auf lokaler Ebene fördern und die **Nachfrage erweitern**.
- **Eigene Infrastrukturpläne für die Fahrradmobilität sind zu fördern**, in einer Systemlogik, sowohl für die städtischen Gebiete als auch für die übergemeindliche Mobilität, bei besonderem Augenmerk auf Intermodalität.
- Im Stadtbereich sollen **Infrastrukturen entwickelt werden, die die Fahrradmobilität fördern**, auch im Mischverkehr mit der motorisierten Mobilität. Integration mit der Planung von Infrastrukturen und Diensten und den städtischen Mobilitätsplänen.
- **Maßnahmen auf Gemeindeebene zur Förderung der Fußmobilität** sind grundlegend für die Verbesserung der Sicherheit und Lebensqualität in den Ortschaften. Dabei ist es von besonderer Wichtigkeit, rechtliche Aspekte zu überprüfen auf dem Weg zu innovativen Ansätzen wie z. B. Shared Space sowie mögliche Auswirkungen auf die Zugänglichkeit der Hauptlinien der nachhaltigen Mobilität.
- Bewertung und Ausarbeitung von Maßnahmen zur **Förderung von Alternativen zum privaten Autoverkehr**, wobei darauf zu achten ist, dass die Dienste für nachhaltige Mobilität wirtschaftlich vertretbar sind.
- **Maßnahmen zur Führung des Güterverkehrs und eines effizienten Logistiknetzes** sind grundlegend, um die Wettbewerbsfähigkeit mit der Lebensqualität zu verbinden. Die Maßnahmen müssen ausgewogen und von allen mitgetragen sein und die Erreichbarkeit der peripheren Gebiete berücksichtigen, auch über die Förderung von innovativen und flexiblen Dienstleistungsketten.
- **Effiziente Dienstleistungen für regionale Produktions- und Vertriebsketten**, bei gleichzeitiger Förderung von lokaler Produktion und Konsum. Flexible, koordinierte und kooperative Lösungen sind wesentlich, um die Auswirkungen auf die lokale Mobilität in Grenzen zu halten.
- **Zur Reduzierung der CO₂-Emissionen in der Mobilität und zur Verbesserung der Luftqualität beitragen**, über drei Arten von Maßnahmen: Verbesserung des Fahrzeugparks, Verringerung der Fahrdistanzen auch über neue Formen der Arbeitsorganisation, Entwicklung geteilter Mobilität.
- **Entwicklung eines organischen und wirksamen Kommunikationsplans über die Ziele und Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität**, der das Image der gemeinsamen Strategie auf Dauer konsolidiert und bei den Bürgerinnen und Bürgern Diskussion und Sensibilität für Problematiken und Lösungen fördert.

6.2.2 Die quantitativen Ziele des Szenarios

Die Tabelle enthält die Bezugsindikatoren mit den geschätzten Veränderungen für das Jahr 2025 für das Szenario „NaMoBu“. Die wichtigsten Elemente sind die Änderungen des Gesamtverkehrs, der um 10,6% abnimmt, mit daraus folgender deutlicher Reduktion des Feinstaubes (-22,7%), was auch auf die Verbesserung des Fuhrparks zurück zu führen ist.

Außerdem ist die zu erwartende Steigerung des öffentlichen Nahverkehrs zu unterstreichen, der für ca. 15% der Bürgerinnen und Bürger zum Hauptverkehrsmittel wird. Auch die Fahrradmobilität nimmt deutlich zu (12%).

INDIKATOR	NaMoBu	
i9 Verkehrsunfälle (Anzahl) 2006, ASTAT	0,0%	339,0
i10 PKW (Anzahl/100 Einwohner) 2007, ASTAT	-5,2%	48,0
i16 Feinstaubi (t/km ² /Jahr) 2007, Amt für Luft und Lärm Autonome Provinz Bozen	-22,7%	0,1
i17 Verkehr (Index) 2010, ASTAT	-10,6%	1.245,4
i18 Schwerverkehr (%) 2010, ASTAT	-3,0%	9,6
i19 Bevölkerung mit Zugang zum öff. Verkehrsnetz (%) 2001, SAD; ISTAT / ASTAT; Amt für Raumplanung Autonome Provinz Bozen	-4,7%	77,7
i24 Motorisierungsgrad (Auto je Person) 2012, apollis	-6,0%	0,5
i25 Anteil Personen unter 18 Jahre ohne Auto (%) 2012, apollis	4,6%	8,6
i26 Anteil mobiler Personen (%) 2012, apollis	n.r.	n.r.
i27 Anzahl Bewegungen am Tag (Mittelwert) 2012, apollis	0,0%	3,5
i30.1 Hauptverkehrsmittel nach Wohngemeinde (%) 2012, apollis: ÖPNV, Taxi	18,3%	14,7
i30.2 Hauptverkehrsmittel nach Wohngemeinde (%) 2012, apollis: auto, camion, trattore	-9,1%	38,0
i30.3 Hauptverkehrsmittel nach Wohngemeinde (%) 2012, apollis: Motorrad, Kleinmotorrad	0,0%	3,1
i30.4 Hauptverkehrsmittel nach Wohngemeinde (%) 2012, apollis: Fahrrad	12,0%	10,7
i30.5 Hauptverkehrsmittel nach Wohngemeinde (%) 2012, apollis: zu Fuß	1,1%	33,7
i32 Teilnahme ÖPNV (%) 2012, apollis	0,0%	21,9
i33 Teilnahme MIV (%) 2012, apollis	0,0%	58,1
i34 Teilnahme Fahrrad (%) 2012, apollis	0,0%	12,3

Tabelle 2: Bezugsindikatoren für Szenario „NaMoBu“

Im Vergleich zu den vorangegangenen Szenarien zeigen die untenstehenden Grafiken eine wesentliche Auswirkung was den zu erwartenden Rückgang des Verkehrs und des verkehrsbedingten Feinstaubs anbelangt.

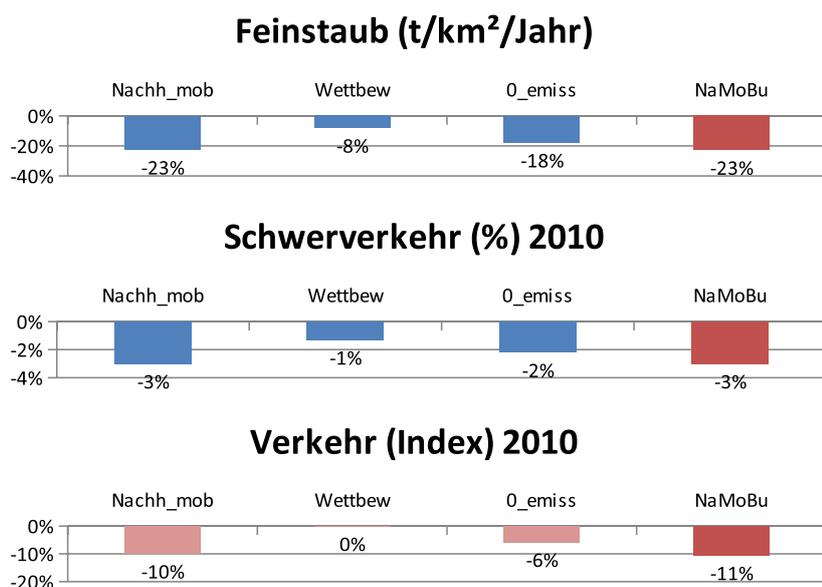


Abbildung 15: Vergleich Szenarien, Verkehr und Feinstaub

Das Szenario „NaMoBu“ ist bei der Definition der Ziele und Ausarbeitung der Maßnahmen stark an das Szenario „Nachhaltige Mobilität“ angelehnt.

Betrachtet man die Anteile des öffentlichen Nahverkehrs und des Radverkehrs am Modal Split, zeigt die folgende Abbildung eine Ähnlichkeit in den geschätzten Auswirkungen mit den Szenarien „Nachhaltige Mobilität“ und „Null Emissionen“.

Der Vergleich der beiden Grafiken zeigt, dass gegenüber den theoretischen Szenarien das Szenario „NaMoBu“ eine leicht höhere Wirksamkeit aufweist, was die Verminderung des Verkehrs und der Emissionen anbelangt, auch wenn die Werte für die Anteile des öffentlichen Verkehrs und der Fahrradmobilität geringfügig niedriger ausfallen.

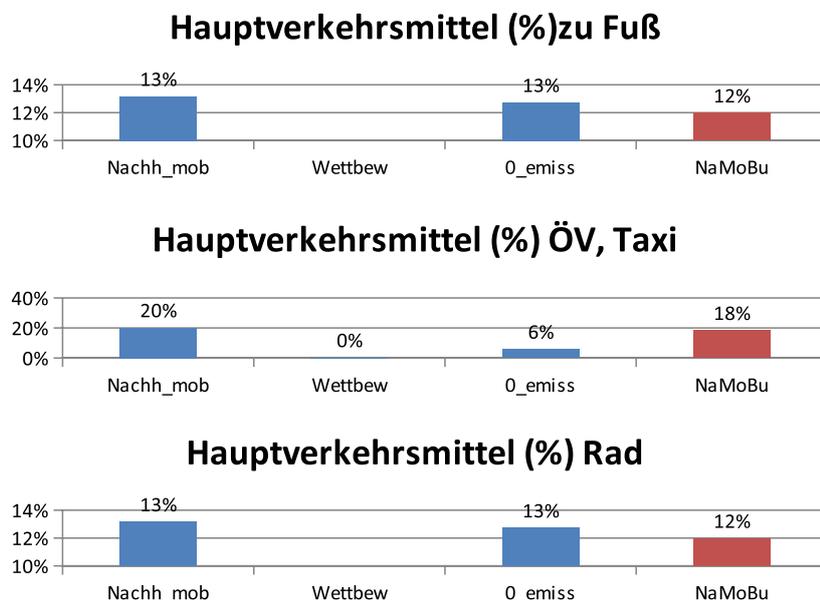


Abbildung 16: Vergleich Szenarien, Anteile nachhaltige Mobilität

Zusammenfassend kombiniert das Szenario „NaMoBu“ die wichtigsten Ausrichtungen der drei theoretischen Szenarien und stellt vor allem eine (Weiter-) Entwicklung des Szenarios „Nachhaltige Mobilität“ dar. Auch werden Elemente der Regionalentwicklung und Umweltqualität und das Ziel integriert, die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Bezirksgemeinschaft aufbauend auf die Bedürfnissen und Prioritäten der Stakeholder zu fördern.

Die Verminderung des Verkehrs und der Emissionen, wie sie durch die Maßnahmen dieses Szenarios erreicht werden kann, bildet ein Qualitätselement für die Region in sozialer und wirtschaftlicher Hinsicht.

Im Besonderen bringt die bei erfolgreicher Umsetzung der Maßnahmen zu erwartende deutliche Reduzierung des Verkehrs eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit durch eine bessere Erreichbarkeit des Bezugsgebiets. Wobei dies nicht nur auf der Straße erfolgt. Die Mobilitätspolitik sind klarerweise eine notwendige, aber nicht hinreichen-

de Bedingung für die wirtschaftliche Entwicklung. Der Motor für diese Entwicklung ist die Intermodalität und der integrierte Ansatz der auf die Aufwertung der städtischen Elemente setzt, die die Knoten des sozialen und wirtschaftlichen Systems bilden.

In wirtschaftlich-sozialer Hinsicht trägt die Reduzierung der zu erwartenden Umweltauswirkungen zu einer Verbesserung der Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger und der Attraktivität des Gebiets bei.

Die in dieser Phase definierten Bezugsindikatoren haben es bisher ermöglicht, die potenziellen Auswirkungen der Szenarien ex ante zu bemessen. Sie bilden die Grundlage für ein präziseres Monitoring der Auswirkungen der ausgearbeiteten Maßnahmen.

Der nächste Schritt wird sein, das Maßnahmenpaket zur nachhaltigen Mobilität zu definieren, das dem bisher entwickelten gemeinsamen Szenario am besten entspricht.

6.3 Methode zur Definition des Modal Splits

Das Ziel für den Modal Split bis 2025 wurde ausgehend von den Indikatoren definiert, die für 2012 im Rahmen der apollis-Untersuchung⁴ erhoben wurden.

Ausgehend vom Indikatorenset aus Modul 4 wurde die erwartete Entwicklung des Modal Splits abgeleitet (Indikatoren i30.1-i30.5), um die Auswirkungen der Maßnahmen auf die einzelnen Verkehrsmittel und Mobilitätslösungen zu verdeutlichen.

Die vorgeschlagenen Änderungskoeffizienten wurden auf parametrischer Basis aus der Literatur und anderen Planungsbeispielen abgeleitet.

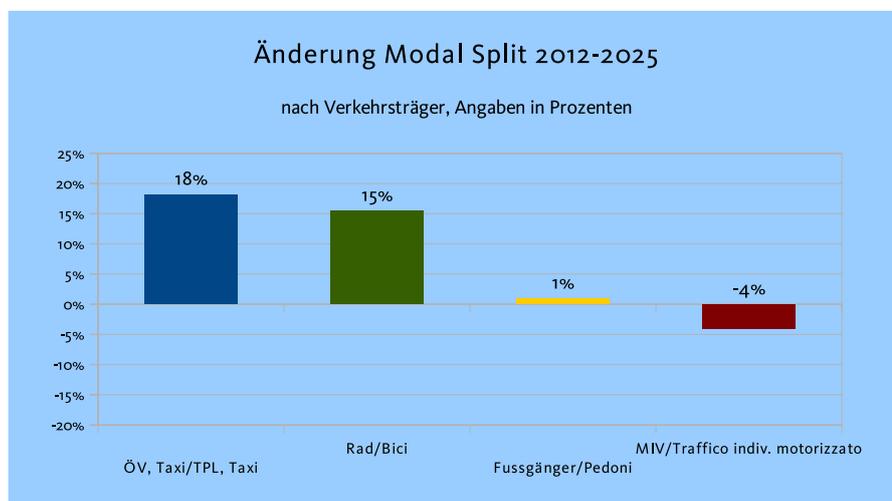


Abbildung 17: Angestrebte Änderung des Modal Split 2012–2025

Der erwartete Modal Split (15% öffentlicher Nahverkehr, 11% Radmobilität, 33% Fußmobilität, 41% MIV) ist also als Zielmaßnahme für das NaMoBu-Gebiet ausgearbeitet worden (unter Einschluss von Parametern, die von Experten bestimmt und kalibriert wurden). Seine Funktion ist es, eine Größenordnung für die erwarteten Auswirkungen der umsetzbaren Maßnahmen festzulegen, es handelt sich nicht um eine punktuelle Schätzung.

Ausgehend von diesem Gesamtergebnis wurden Ziele für jede einzelne Gemeinde definiert. Dies erfolgte in Übereinstimmung mit einem Maßnahmenkatalog, sodass für jede lokale Situation sowohl spezifische Ziele als auch ein Monitoringinstrument für die Auswirkungen zur Verfügung stehen. Damit können die zukünftigen Entwicklungen bewertet sowie kritische Punkte und eventuell notwendige Anpassungen ausfindig gemacht werden.

Die Gemeinden wurden nach ihren mobilitätsbezogenen Besonderheiten in fünf Typen unterteilt. Jedem Typ wurde eine Gruppe von Maßnahmen zugeordnet:

- Typ A: Hauptgemeinden in Tallage; Prioritäten: Fahrrad, öffentlicher Nahverkehr, Fußgänger
- Typ B: periphere Gemeinden mit hohem MIV-Anteil (nachhaltige Mobilität wenig entwickelt):

⁴ apollis (2013): Plan für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung im Burggrafenamt – empirische Daten zum Verkehrsverhalten. Methoden- und Tabellenband zu einer empirischen Untersuchung. Bozen: apollis.

- Typ C: Gemeinden mit hohem Anteil an motorisiertem Individualverkehr; gutes Verbesserungspotenzial.
- Typ D: Gemeinden mit hoher touristischer Intensität, mit Potenzial für nachhaltige Mobilität
- Typ E: ländliche Gemeinden mit niedrigem Rad- und Fußgängeranteil, MIV und öffentlicher Nahverkehr im Durchschnitt; Potenzial im Bereich Fußgänger.

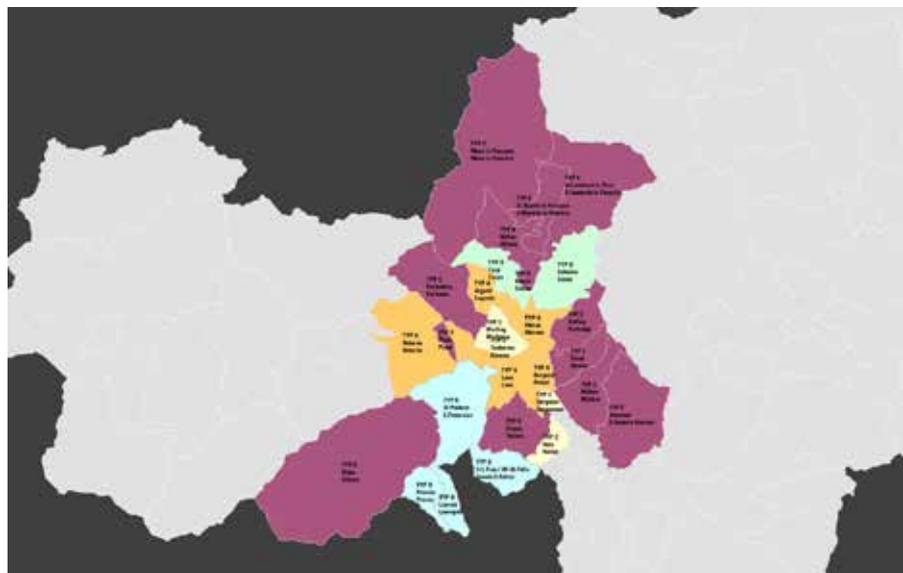


Abbildung 18: Typologien der Gemeinden zur Berechnung des Modal Split

Für jede Gruppe wurde eine spezifische Gewichtung für die verschiedenen Verkehrsmittel vorgenommen (öffentlicher Nahverkehr, Rad, Fuß; Werte von 1 bis 3, wobei 3 für das höchste Potenzial steht).

Der Modal Split für 2025 für die einzelnen Gemeinden errechnet sich aus der Gewichtung des Gesamtziels mit der Bevölkerungszahl sowie der oben beschriebenen spezifischen Gewichtung. Das Zwischenergebnis wurde lokalen Experten zur Bewertung vorgelegt, um zu vermeiden, dass entscheidende Faktoren unberücksichtigt bleiben. So konnte man zu einem realistischen Wert und erreichbaren Zielen für jede Gemeinde gelangen.

Durch den Beitrag aller Gemeinden und die Umsetzung der vom Plan zugewiesenen Maßnahmen und Aktionen soll das gemeinsame Ziel eines verbesserten Modal Splits bis 2025 für das gesamte NaMoBu-Gebiet erreicht werden.

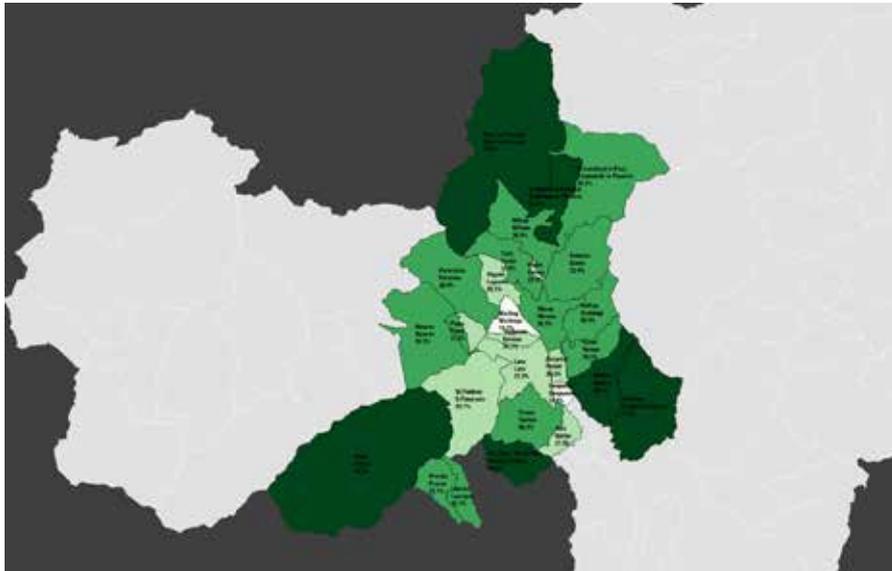


Abbildung 19: Modal Split NaMoBu-Gemeinden, Fußgänger



Abbildung 20: Modal Split NaMoBu-Gemeinden, Fahrrad

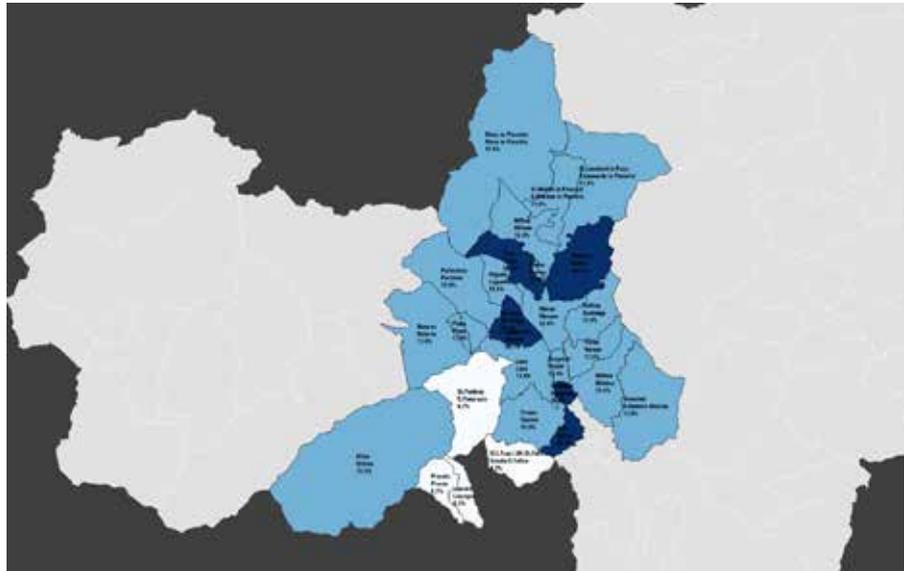


Abbildung 21: Modal Split NaMoBu-Gemeinden, öV

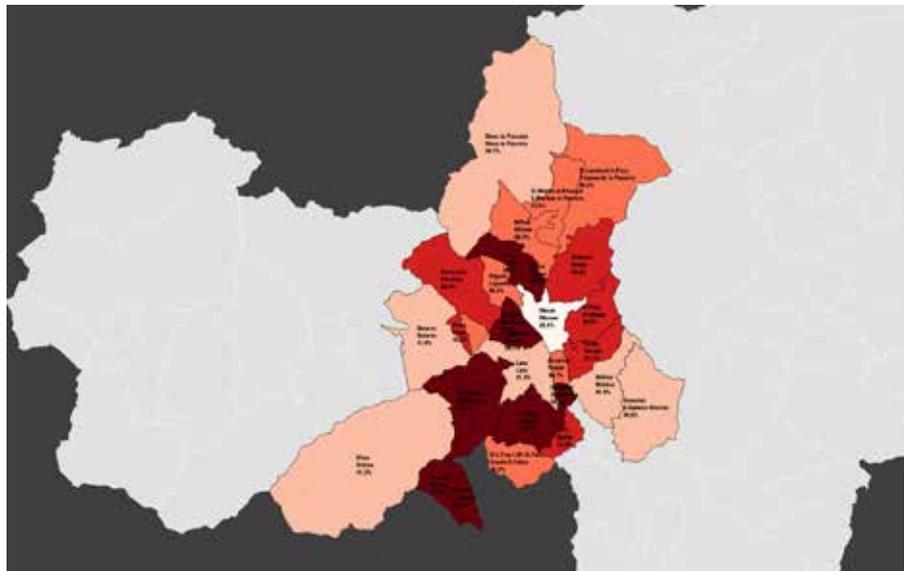


Abbildung 22: Modal Split NaMoBu-Gemeinden, motorisierter Individualverkehr (MIV)

7

Die vorgeschlagenen Maßnahmen

Zum Abschluß des Planungsprozesses, nachdem ein Szenario und die Ziele ausgearbeitet worden sind, wurde ein detaillierter Maßnahmenkatalog erarbeitet. Dieser dient dazu, bis zum Jahr 2025 ein noch nachhaltigeres, attraktiveres und mit hoher Lebensqualität für all seine Bürger gekennzeichnetes Gebiet zu entwickeln.

Die Maßnahmen sind in acht Kategorien aufgeteilt, welche folgendes beinhalten:

- a) Maßnahmen im strategischen Bereich, d.h. systemische Eingriffe, die zur Verwirklichung der Vision beitragen, indem die Voraussetzungen für eine effiziente Entwicklung der sektoralen Maßnahmen, auch durch Maßnahmen im Bereich Regulierung, Monitoring und Implementierung, geschaffen werden. Darüber hinaus werden Initiativen zur Einbeziehung und Sensibilisierung der Bevölkerung gesetzt.
- b) Die übergemeindlichen Projekte und Maßnahmen zeichnen sich durch ein hohes Maß an Koordinierungstätigkeiten, auch mit externen Akteuren (Provinz, Infrastruktur- und Dienstbetreiber) auf Bezirksebene aus. Diese Maßnahmen umfassen Eingriffe in die Bahn- und Busdienste, um die Infrastrukturausstattung des Gebietes durch innovative Lösungen zu verbessern.
- c) Fünf Bereiche, die das Mobilitätsnetz des Gebietes charakterisieren: öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußgängermobilität, motorisierter Individualverkehr und Güterverkehr.
- d) Eine Reihe von Begleitmaßnahmen, die von den Stakeholdern als wichtig erachtet wurden. Sie beinhalten Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoff- und Lärmemissionen, um die bewohnten Gebiete lebenswerter zu gestalten und eine Änderung im Modal Split hin zu nachhaltigeren Verkehrsformen einzuleiten.

Für jede Gemeinde wird ein maßgeschneiderter Bericht erstellt und vor allem jene Eingriffe, die sich mit den lokalen und sektoralen Bedürfnisse beschäftigen, werden detailliert behandelt. Dabei werden die Ziele, die konkreten Maßnahmen und die unterstützenden Instrumente genau beschrieben. Die NaMoBu-Arbeitsgruppe wird dabei als lokale und operative Koordinierungs- und Unterstützungsstruktur dienen, um eine effiziente Umsetzung und Erreichung der Ziele zu gewährleisten.

7.1 Maßnahmen im strategischen Bereich

7.1.1 [S1.M1] Einbindung des Themas Mobilität in das Leitbild der Gemeinde und Erstellung Arbeitsprogramm Mobilität

Ausgehend vom Mobilitätsplan, der für das gesamte NaMoBu-Gebiet ausgearbeitet wurde, werden die Gemeinden eingeladen, das Gemeindeleitbild mit einem Maßnahmenplan zu ergänzen.

Der Maßnahmenkatalog, enthält gemeindeinterne und gemeindenübergreifende Maßnahmen. Für jede Aktion werden ein Zeitplan sowie Zwischenergebnisse definiert, die mit den Maßnahmen der einzelnen lokalen Verwaltungsbereiche (Bauwesen, Gewerbe und Tourismus, Dienste an die Bürger usw.) abgestimmt werden müssen. Dieser gemein-despezifische Plan wird den einzelnen Gemeinden vorgelegt und zusammen besprochen.

Das Arbeitsprogramm stützt sich auf folgende Ressourcen:

- verantwortliche Ämter und Personen, vor allem auf einen gemeindeinterner Projektmanager, der für die Mobilitätsmaßnahmen verantwortlich ist;
- materielle und immaterielle Ressourcen, die zur Umsetzung erforderlich sind;
- Interessenträger, die im Entscheidungsprozess einbezogen werden (Bürger, Vereine usw.) - mit ihnen ist bei Notwendigkeit ein Beteiligungsprozess zu starten, um optimale Lösungen ausfindig zu machen und hohen gesellschaftlichen Konsens zu erreichen;
- Zeitplan und erwartete Zwischen- und Endergebnisse, entwickelt nach Kriterien der technischen und finanziellen Machbarkeit sowie Nachhaltigkeit;
- Maßnahmen, die in Verbindung mit dem Gesamtplan stehen und zu koordinieren sind (Bauordnung, Plan der Dienstleistungen usw.), im Sinne einer integrierten Entwicklung der raumbezogenen Maßnahmen;
- Monitoring der Maßnahmen und Ergebnisse, im Einklang mit dem Zeitplan und basierend auf Zielen bezüglich Umsetzung, Ergebnis und Auswirkungen auf das Planungsgebiet.



Abbildung 23: Arbeitsgruppe Mobilität in der Gemeinde Schenna, April 2013;
Foto: Bezirksgemeinschaft Burggrafentamt

7.1.2 [S1.M2] Monitoring des Modal Splits

Der Aktionsplan auf gemeindlicher und übergemeindlicher Ebene ist wie erwähnt mit einem Indikatorenset zu begleiten, der ein Monitoring⁵ in Abstimmung mit dem Zeitplan ermöglicht. Berücksichtigt werden Indikatoren in drei Bereichen:

- Umsetzungsindikatoren (physisch und wo nötig finanziell), die den Stand der einzelnen Projekte definieren und regelmäßig zu überprüfen sind;
- Ergebnisindikatoren, die das unmittelbare Resultat eines Projekts in seiner operativen Phase beschreiben;
- Auswirkungsindikatoren, die die Effekte der Aktionen und Projekte in einzelnen Gebieten feststellen, dies aus Sicht der Umwelt, der räumlichen und sozioökonomischen Entwicklung. Dabei sind auch äußere Faktoren zu berücksichtigen, die mit den Projekten zusammenhängen.

Hauptindikator ist der Modal Split, d. h. die Aufteilung des Mobilitätsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel. Dies erfolgt in Übereinstimmung mit den Zielsetzungen für das Planungsgebiet und die einzelnen Gemeinden.

Die folgende Grafik zeigt den Modal Split für das Gesamtgebiet⁶, während die Schätzung der Planziele für jede einzelne Gemeinde das Gesamtziel des Plans für 2025 ergibt.

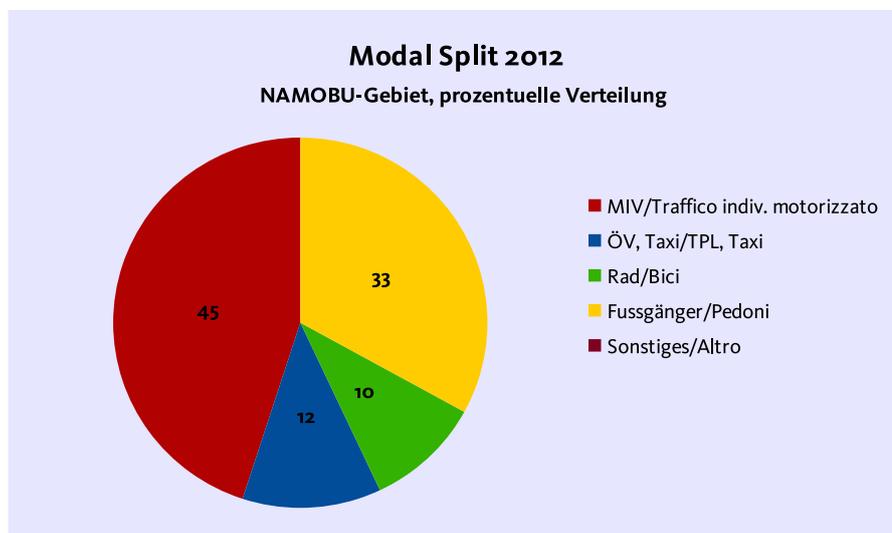


Abbildung 24: Modal Split NaMoBu Gemeinden 2012

⁵ Das Monitoring wird in Zukunft Aufgabe der Bezirksgemeinschaft sein

⁶ apollis (2013): Plan für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung im Burggrafenamt – empirische Daten zum Verkehrsverhalten. Methoden- und Tabellenband zu einer empirischen Untersuchung. Bozen: apollis.

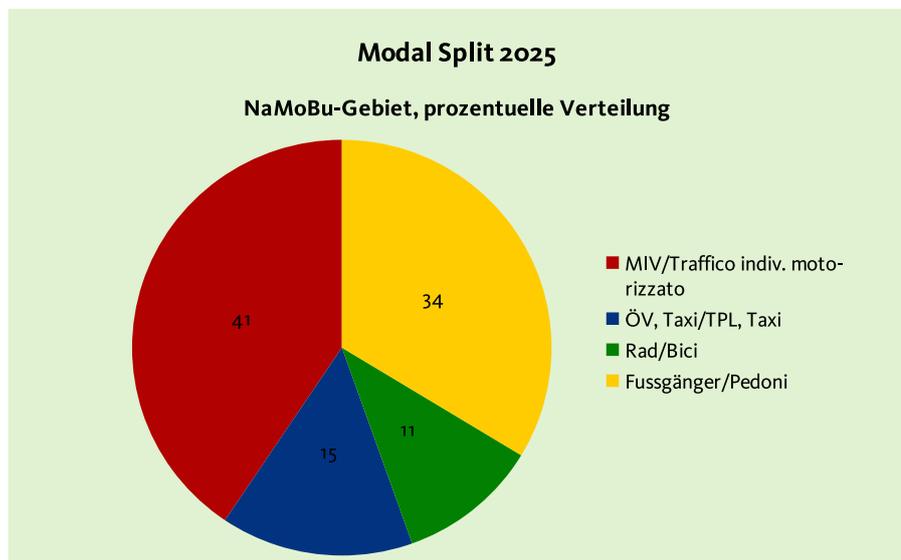


Abbildung 25: Modal Split NaMoBu-Gebiet 2025 (Zielwerte)

Die Planziele zur modalen Verschiebung sehen eine Steigerung des öV-Anteils von 12% auf 15%, und allgemein eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zugunsten alternativer Verkehrsarten von 45% auf 41% vor.

Das Monitoring wird in regelmäßigen Abständen durchgeführt, damit soll die Entwicklung der Ergebnisse der Mobilitätspolitik auf Gemeinde- und übergemeindlicher Ebene überprüft werden, um bei Notwendigkeit auch Anpassungen und Verbesserungen vornehmen zu können.

Der Maßnahmenplan muss in regelmäßigen Abständen an die Gegebenheiten und Änderungen im Mobilitätsbereich, in der Gesellschaft, wirtschaftlicher Notwendigkeiten und anderer externer Faktoren angepasst werden können.

Das Monitoring-System, das für die Implementierung des Plans ausgearbeitet wird, kann auch weitere soziale und wirtschaftliche Elemente enthalten, wie die Entwicklung der Bevölkerung, des Einkommens, der Wettbewerbsfähigkeit des Gewerbes und der Beschäftigung in den einzelnen Sektoren.

7.1.3 [S1.M3] Monitoring Verkehrsaufkommen

Essenziell für die Bestimmung der Ziele, der Strategie und die Maßnahmen bei NaMoBu war die Analyse von Verkehrsdaten, die in verschiedener Art und Weise gewonnen werden können:

1. NaMoBu verfügt über ein **mobiles Verkehrszählgerät**, welches in der Lage ist, das Verkehrsaufkommen nach Fahrzeugtyp, Geschwindigkeit, Uhrzeit und anderer Parameter vollautomatisch zu erfassen. Dieses Zählgerät wurde bereits in einigen Gemeinden Südtirols zum Einsatz gebracht und lieferte wertvolle Erkenntnisse über die Belastung von Straßenabschnitten.

2. Das Land Südtirol verfügt über eine Reihe von fix installierten **Zählgeräten**, die die wichtigsten Landes- und Staatsstraßen umfassen. Die Daten lassen sich nach Tageszeit, Verkehrsmittel, Geschwindigkeit usw. aufarbeiten. Eine Vergleichsmöglichkeit nach Jahren (Zeitreihe) ist auch möglich. Dies stellt eine wichtige Datengrundlage für das überörtliche Verkehrsaufkommen dar.
3. Im Rahmen des Projektes NaMoBu wurde zudem eine **Mobilitätsenerhebung** durchgeführt, die auf Personenebene anhand von Stichprobenerhebungen ansetzt. Diese Erhebungsform hat den Vorteil, dass eine Vielzahl an zusätzlichen Daten gewonnen werden kann, wie etwa der Wegzweck, das Ziel, die Verkehrsmittel usw.. Sie stellt ein Abbild der Mobilität der Bevölkerung dar. Eine derartige Erhebung sollte alle 3–5 Jahre wiederholt werden.
4. Durch den Südtirol Pass ist es möglich, im öffentlichen Verkehr eine Vielzahl an Daten zu erheben, die heute allerdings in der notwendigen Qualität noch nicht zur Verfügung stehen. In Zukunft sollte sich das ändern, damit könnte die Entwicklung des öV ziemlich genau verfolgt und auch der Erfolg einzelner Maßnahmen bewertet werden.

Mit diesen Datenquellen sollte in Zukunft ein jährlicher Report über die Verkehrsentwicklung verfasst werden, wichtig ist es dabei, anhand von Indikatoren und Grafiken zu aussagekräftigen Ergebnissen zu kommen. Im Anhang ist ein Entwurf eines derartigen Berichtes abgebildet⁸.

Mit Hilfe dieses Reports ist es möglich, die angestrebten Ziele von NaMoBu einem Monitoring zu unterziehen, den Gemeinden und Stakeholdern Daten zur Verfügung zu stellen und vor allem den Aufbau von Zeitreihen zu ermöglichen.

7.1.4 [S1.M4] Gemeindeübergreifende Zusammenarbeit und Aktionen

In der Verkehrspolitik, besonders in der nachhaltigen, bedarf es enger Kooperationen, um gemeinsame Leitlinien festzulegen, Erfahrungsaustausch zu betreiben und gemeindeübergreifende Projekte zu verfolgen. Dadurch werden die Gemeinden besser informiert und können gemeinsam mehr erreichen.

NaMoBu verfolgt genau dieses Ziel. Die Bezirksgemeinschaft als Zusammenschluss der teilnehmenden Gemeinden ist die ideale Plattform, um durch Kooperation erfolgreicher zu werden. Die Zusammenarbeit sollte systematisiert werden durch:

- Schaffung einer NaMoBu-Beratungs- und Anlaufstelle,
- kontinuierliche Projektarbeit,
- Hilfestellung und Beratung bei Projekten,
- gemeindeübergreifender Kontakt zu Behörden und Initiativen,
- gezieltes Ausschöpfen von Fördermitteln, Beratung von Gemeinden bei Förderanträgen,
- Monitoring der NaMoBu-Ziele,
- Abhalten regelmäßiger Informationsveranstaltungen für Gemeindevertreter, Bürger und Interessierte,
- Newsletter zu den NaMoBu-Inhalten.

⁸ siehe „Anhang III: Muster für das Indikatorenset zum Monitoring des Verkehrsaufkommens“, für ein Muster eines derartigen Berichtes

Die mit NaMoBu definierten Ziele und Maßnahmen dürfen nicht in einer Schublade verstauben, deshalb ist es essenziell, dass die begonnenen Arbeiten nun kontinuierlich weitergeführt und vor allem auch weiterentwickelt werden. Dadurch ist eine hohe Erfolgsquote garantiert.

7.1.5 [S1.M5] Gemeindeübergreifende Infrastrukturmaßnahmen und Planungen

Wie beispielsweise im Kapitel 7.2.6 aufgezeigt, sind viele Maßnahmen von übergemeindlichem Interesse. Eine Gemeinde hat vielfach zu wenig Gewicht, um derartige Projekte zu verfolgen. Strategische Kooperationen im Bereich nachhaltiger Mobilität sind vonnöten, um die in NaMoBu gesteckten Ziele zu erreichen.

Deshalb schlagen wir vor, dass unter der Koordination von NaMoBu die im Kapitel 7 definierten Infrastrukturmaßnahmen und Planungen systematisch verfolgt werden, wie dies bereits heute beispielsweise beim Wettbewerb Mobilitätszentrum Meran Bahnhof geschieht.

NaMoBu wird deshalb:

- einen Katalog der Infrastrukturmaßnahmen erstellen;
- Zeiten und Prioritäten festlegen;
- versuchen, Fördermittel für die Planung und Ausführung zu lukrieren;
- regelmäßige Sitzungen und Treffen aller Beteiligten abhalten;
- Projektmanagement betreiben;
- eine Erfolgskontrolle durch Monitoring durchführen.

Insgesamt können durch Kooperation die Ziele besser und schneller erreicht, der Zusammenhalt der Gemeinden gestärkt werden und ein Erfahrungsaustausch stattfinden.

7.1.6 [S2.M1] Kampagnen Bürger

Die Einbindung der Bevölkerung in Entscheidungsprozesse hat in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Die gemeinsame Diskussion von Projekten kann einen inhaltlichen Mehrwert bringen, vor allem aber auch die Akzeptanz der Umsetzung steigern.

Laut einer Astat-Erhebung zum Weltumweltag 2014⁹ interessieren sich 64,1% der Südtiroler für Umweltthemen. Beinahe 90% der Befragten sind der Meinung, dass die Bürger selbst mehr für den Umweltschutz tun sollten. Aber auch den öffentlichen Körperschaften wird eine sehr wichtige Rolle im Umweltschutz zugesprochen.

Vor diesem Hintergrund kann die Umsetzung von Umweltkampagnen in Südtirol sehr gut argumentiert werden. Bei der Konzeption der Initiativen sollte aber darauf geachtet werden, keine Verbote auszusprechen. Vielmehr können durch gezielte Aktionen positive Emotionen geweckt werden, die mit einem bestimmten Thema in Verbindung gebracht werden.

⁹ Astatinfo 36/2014: Bürger und Umwelt: Umweltag 2014, 06/2014



Abbildung 26: Mobilitätsfest bei der Eröffnung des Bahnhofes Bruneck Nord;
Foto: eigene Aufnahme

Im Mobilitätsbereich gibt es eine Reihe von Möglichkeiten, die Bevölkerung für ein umweltfreundliches Verhalten zu sensibilisieren: durch regelmäßige Information in Gemeindemedien, die Organisation von Mobilitätsfesten (z.B. Fahrradfeste), aber auch die Zurverfügungstellung von Informationsmaterialien (Fahrpläne, Radwegkarten,...). Wesentlich ist, dass die zu vermittelnden Themen eine kontinuierliche Präsenz im Alltag haben und somit ihre Bedeutung immer stärker wahrgenommen wird.



Abbildung 27: Fahrradfest in St. Martin in Passeier als Aktion zum Autofreien Tag am 22. September 2014; Foto: Gemeinde St. Martin in Passeier

7.1.7 [S2.M2] Kampagnen Schule

Mit der Sensibilisierung für ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten sollte möglichst früh begonnen werden. Projekte wie „Trendy travel“¹⁰ fördern beispielsweise die Fahrradmobilität bereits im Kindergartenalter. Die Initiative Klimaschritte¹¹ fördert ein umweltbewusstes Mobilitätsverhalten an Grundschulen. Mit der Organisation eines Pedibusses kann das Zufußgehen am Schulweg wieder thematisiert werden. Aber auch für höhere Schulstufen werden Aktionen zur Förderung umweltfreundlichen Mobilitätsverhaltens angeboten. Ein weiteres Beispiel ist die Busschule, welche grundlegende Kenntnisse und Verhaltensweisen im Bereich öffentlicher Verkehr vermittelt.



Abbildung 28: Busschule in Brixen: Erforschung des toten Winkels

Grundlegend ist zu berücksichtigen, dass junge Verkehrsteilnehmer andere Bedürfnisse haben und deshalb auch andere Ansprüche an die Mobilitätsangebote stellen. Entsprechend sollen Maßnahmen umgesetzt werden. Im Kindergarten und in der Grundschule spielt dabei die Verkehrsmittelwahl der Eltern eine wichtige Rolle. Hier gilt es, auch die Eltern bzw. erwachsenen Bezugspersonen in die Aktionen einzubinden. Mit zunehmendem Alter eignen sich Kinder und Jugendliche jedoch neue Aktionsräume an und lösen sich aus der vertrauten Umgebung. Aus diesen neuen Lebenssituationen resultiert häufig ein höherer Mobilitätsbedarf. Um Jugendlichen ihre Aktivitäten zu ermöglichen, ohne sie dabei vom Gebrauch eines PKWs abhängig zu machen, ist es notwendig, ihre Mobilitätsbedürfnisse und die Anforderungen, die sie an ihre Verkehrsumwelt stellen, zu kennen¹².

7.1.8 [S2.M3] Kampagnen Betriebe

Der steigende Verkehr und der zunehmende Bedarf an Mobilität von Waren und Dienstleistungen ist auch für Betriebe eine immer größere Herausforderung, wobei neue

¹⁰ www.trendy-travel.eu

¹¹ <http://www.provinz.bz.it/umweltagentur/umweltbildung/projekte-gs-klimaschritte.asp>

¹² Füssl, Elisabeth; Oberlader, Manuel, Rissner, Alexander; Seisser, Odilo; Rissner, Ralf. (Dezember 2012). Jugendliche: Lebensqualität, Verkehr Mobilität. Broschüre. www.factum.at, Seite 45

Ansätze für eine nachhaltig umweltverträgliche Mobilität gefragt sind. Die Umsetzung von intelligenten Verkehrskonzepten im eigenen Wirkungsbereich bietet Unternehmen und Verwaltungen die Möglichkeit, ihre Transportvorgänge zu rationalisieren, eine umweltfreundlichere Mobilität zu forcieren, Sprit und damit Kosten zu sparen, sowie den CO₂-Ausstoß zu reduzieren. Die Schwerpunkte „Fuhrpark“, „Logistik“, „Dienstwege“ sowie „Mitarbeiter und Kunden“ sollten dabei im Vordergrund stehen¹³.

In Italien regelt seit 1998 ein interministerielles Dekret die Erstellung von Mobilitätsplänen und die Einführung von sogenannten Mobility Managern in Unternehmen ab 50 Mitarbeitern und öffentliche Verwaltungen¹⁴. Ziel ist es allenfalls, den privaten motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und die Arbeitszeiten zu verbessern, um Verkehrsprobleme (Staus) zu verringern.



Abbildung 29: Kampagne für Gemeinden, Betriebe, Schulen und Vereine “Fahrradwettbewerb Südtirol 2014”

¹³ Klima:aktiv mobil: Mobilitätsmanagement für Betriebe und öffentliche Verwaltungen, Leitfaden für Betriebe und öffentliche Verwaltungen, Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Dezember 2009

¹⁴ Decreto Interministeriale, 27 marzo 1998 del MINISTRO DELL'AMBIENTE di concerto con i Ministri dei lavori pubblici, della sanità' e dei trasporti e della navigazione; Mobilita' sostenibile nelle aree urbane.

7.1.9 [S2.M4] Kampagnen Tourismus

Eine mobile Gesellschaft braucht zukunftsweisende Mobilitätskonzepte. Zahlreiche Projekte und Maßnahmen haben gezeigt, dass Mobilitätsmanagement im touristischen Bereich ein vielversprechender Ansatz ist, um nachhaltiges Verkehrsverhalten zu initiieren und umwelt- und energiepolitische Zielsetzungen (Reduktion der CO₂-Emissionen, Luftreinhaltung, Lärminderung, Energiesparen) zu erreichen¹⁵.



Abbildung 30: Alpine Pearls, Dachmarke für nachhaltigen Tourismus¹⁶

Die Agentur Südtirol Marketing (SMG) hat Strategie-Tische ins Leben gerufen, um unter anderem das Thema Nachhaltigkeit mit Experten zu diskutieren und aufzuarbeiten¹⁷. Eingebunden sind dabei auch Vertreter der Abteilung Mobilität. Im Netzwerk „Südtirol City“ haben sich 5 Südtiroler Städte, unter anderem Meran, zusammengeschlossen, um gemeinsam den Städtetourismus in Südtirol zu stärken. Unter der Koordination des EURAC-Institutes für Regionalentwicklung und Standortmanagement wurde ein Kriterienkatalog zur Fahrradfreundlichkeit im urbanen Raum ausgearbeitet, zu deren Einhaltung sich die Städte verpflichtet haben¹⁸. Diese bzw. ähnliche Maßnahmen sollen auch im NaMoBu-Gebiet verstärkt umgesetzt werden.

7.1.10 [S3.M1] Neubürger-Informationsbroschüren zum Thema Mobilität

In vielen Gemeinden ist es bereits üblich, dass Neuzugezogene eine Broschüre mit Informationen zu den Gemeindeeinrichtungen und Angeboten erhalten. Dieses Infopaket kann um den Themenbereich Mobilität erweitert werden: So werden Fragen zu den Mobilitätsmöglichkeiten am neuen Wohnort, aber auch darüber hinaus, beantwortet.

Die Informationsbroschüre enthält Informationen zum Thema Mobilität und Verkehr in der Gemeinde, eine Übersicht über das öffentliche Verkehrsangebot, Fahrpläne, Informationen zu Ticketpreisen und Ermäßigungen, aber auch Interessantes zu Fahrrad- und Fußinfrastrukturen sowie zu Sensibilisierungsprojekten.

Die Informationsmappe wurde nicht nur für zugezogene Bürger erstellt, sondern gibt auch allen anderen Auskunft über umweltfreundliche Mobilität in der Gemeinde.

¹⁵ klima_aktiv mobil: Mobilitätsmanagement für Freizeit und Tourismus, Leitfaden für Tourismusorte, -regionen und -verbände, Ausflugsziele, Tourismus- und Freizeitbetriebe und Veranstalter; Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, 2. Ausgabe Dezember 2008



Abbildung 31: Paket für Neuzugezogenen, erstellt im Rahmen des Interreg-Projektes "Gemeinden mobil"; Foto: Klimabündnis Tirol

7.1.11 [S3.M2] Schulung von Zielgruppen zu Mobilitätsthemen

Der Verkehrssektor steht vor großen Umbrüchen. Zum einen verändern gesellschaftliche Megatrends wie demografischer Wandel, Urbanisierung und Digitalisierung unsere Mobilität. Zum anderen ist die Zeit des billigen Erdöls vorbei. Derzeit verbraucht der Verkehr zu viel Energie und Platz und verursacht durch Abgase, Lärm und Unfälle große Gesundheitsschäden. Das Verkehrssystem ist z.T. ineffizient und entsprechend hoch sind die Kosten¹⁹.

Aktuell werden in Südtirol ca. 73% der Wege mit dem Auto zurückgelegt²⁰. Die Energie-, Umwelt- und Ressourcenbilanz des Autos ist um ein Vielfaches schlechter als jene des öffentlichen Verkehrs sowie des Radfahrens und Zufußgehens. Ohne Verringerung des Autoverkehrs sind die vereinbarten Energie- und Klimaziele nicht erreichbar. Jedoch ist festzustellen, dass die Mobilitätswende bereits begonnen hat. In vielen Staaten gehen die gefahrenen Pkw-Kilometer zurück, in großen Städten sinkt der Autobesitz.

Laut Erhebung der Mobilitätsagentur des Landes Südtirol zeigen die Südtiroler Bürger einen deutlichen und allgemeinen Trend zum Wechsel von intensiven Mobilitätsmodellen mit hoher Belastung²¹ (und einer übermäßigen Nutzung motorisierter Individualverkehrsmittel) zu Mobilitätsmodellen mit geringer Belastung²² (und höherem Anteil der Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln). Die Bereitschaft für den Übergang ist besonders bei Bürgern hoch, die gegenwärtig Mobilitätsmodellen mit hoher Belastung folgen und z. B. auch für minimale Entfernungen vorwiegend auf den motorisierten Individualverkehr zurückgreifen²³.

Generell sollte das Ziel verfolgt werden, die Mobilitätsanforderungen möglichst umweltfreundlich zu befriedigen und die Abhängigkeit des Verkehrssystems von fossilen Brennstoffen zu reduzieren. Als Strategie zur Erreichung dieser Ziele kann unter anderem die Bewusstseinsbildung genannt werden²⁴. Je nach Zielgruppe und deren Bedürfnis können

¹⁶ Alpine Pearls ist ein Netzwerk von 29 Urlaubsorten im Alpenraum, die gemeinsam für sanft-mobiles Reisen stehen. Die Orte erfüllen hohe Qualitätskriterien für einen unbeschwernten, stressfreien Urlaub mit Klimaschutz und Nachhaltigkeit, wobei die sanfte Mobilität im Mittelpunkt steht. Angeboten werden erlebnisreiche umweltfreundliche Freizeitaktivitäten, verkehrsberuhigte Ortszentren sowie Mobilitätsgarantie mit komfortablen Transfer-Services. Quelle: www.alpine-pearls.com

dabei verschiedene Maßnahmen durchgeführt werden. Für Kinder im Grundschulalter spielt meist das Fahrrad als beliebtes Fortbewegungsmittel eine wichtige Rolle. Hier bietet sich die Umsetzung von Verkehrssicherheits-Projekten an. Älteren Menschen sollte der Umstieg auf das Fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln erleichtert werden, in dem ihnen die notwendigen Informationen übermittelt werden (Fahrplanlesen, Ticket-Informationen, ...).

7.1.12 [S3.M3] Aufbau einer Mobilitätszentrale im Bezirk (Schnittstelle zwischen Gemeinden und Land für Mobilitätsthemen)

Ziel der Mobilitätszentrale ist die Information von Gemeinden, Bürger und Betrieben über das bestehende Verkehrsangebot im Bezirk Burggrafenamt. Sie nimmt somit die Funktion einer Wissensdrehscheibe ein. Durch diese Information soll eine Verbesserung der Mobilität erreicht, Bewusstsein für klimafreundliche Mobilität geschaffen und mögliche umweltverträgliche, innovative Mobilitätsalternativen aufgebaut werden.

Die Mobilität ist aktuell eine der großen Herausforderungen für unseren Bezirk und die Gemeinden. Ziel sollte es sein, Verkehrsflüsse zu optimieren, das Verkehrsaufkommen zu vermindern und ein umweltfreundliches Verkehrsverhalten zu fördern. Eine Mobilitätszentrale im Bezirk ist die erste Anlaufstelle für Mobilitätsfragen und arbeitet bürgernah, um die Bedürfnisse der Menschen zu erkennen und Alternativen zum motorisiertem Individualverkehr aufzuzeigen. Auch werden über die Mobilitätszentrale gemeindeübergreifende Verkehrsprojekte initiiert und individuelle Gemeindeaktionen ausgearbeitet. Die Mobilitätszentrale ist Anlaufstelle für Gemeinden, einzelne Personen, aber auch für Kindergärten und Schulen, Seniorenverbände, Betriebe, Verkehrsunternehmen und Institutionen.

Zu den Aufgaben der Mobilitätszentrale gehören die Beratung zu Fragen des Personenverkehrs (Fahrplan, Tarife, Service, Kombination verschiedener Verkehrsmittel,...), Information über weitere Mobilitätsangebote (Radwege, Fahrradinfrastrukturen Straßenraumgestaltung, ...), sowie auch strukturiertes Ideen- und Dialogmanagement zwischen Kunden, Verkehrsbetreibern und Politik.

¹⁷ <http://www.smg.bz.it/de/was-wir-tun/produktentwicklung/strategie-tische/157-0.html>, 29.7.2014

¹⁸ <http://www.eurac.edu/de/newsevents/latest/Newsdetails.html?entryid=139082>, 29.7.2014

¹⁹ VCÖ, Mobilität mit Zukunft: Megatrends ändern nachhaltig Mobilität und Transport, Factsheet 2013-07



Abbildung 32: Im Rahmen des Interreg-Projektes „Gemeinden mobil“ wurden in 63 Gemeinden in Nord-, Ost- und Südtirol Mobilitäts-Auskunftstellen am Gemeindeamt eingerichtet. Foto: Klimabündnis Tirol

Des Weiteren übernimmt die Mobilitätszentrale der Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt Aufgaben, die die Kommunikation zwischen den Gemeinden und Land betreffen. Die Bezirksgemeinschaft hält Kontakt zu den zuständigen Ämtern und Einrichtungen und vermittelt entsprechend die Informationen weiter. Beispiele dafür sind: Neuerungen im ICT-Bereich, Teilnahme an Europäischen Projekten.

7.1.13 [S3.M4] Einrichtung einer Informationsstelle „Mobilität“ in der Gemeinde

Um eine Optimierung der Verkehrsflüsse, eine Verminderung des Verkehrsaufkommens allgemein und eine vermehrte Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu erreichen, bedarf es unter anderem des richtigen Informationsflusses. Die Gemeinden mit ihrem direkten Draht zu den Bürger können dabei eine wichtige Rolle einnehmen: Die Bedürfnisse der Menschen werden erkannt und es kann entsprechend gehandelt werden. Mit der Einrichtung der lokalen Mobilitätsauskunftsstellen wird demnach das Ziel verfolgt, das moderne Mobilitätsangebot im Bezirk und in Südtirol weiter zu verbessern und bestmöglich auf die Bedürfnisse der Menschen abzustimmen.

Mobilitätsberater am Gemeindeamt bringen den Bürger das öffentliche Verkehrsangebot in der Gemeinde näher und informieren über aktuelle Projekte in der Gemeinde und im Bezirk. Die Serviceleistungen umfassen mündliche Fahrplanauskünfte zum lokalen Bus- und Bahnangebot, die Ausgabe von Fahrplänen, eine Internet-Fahrplanauskunft, Informationspakete für Neuzugezogene, Informationen zu Tickets, ... Die Mobilitätsauskunft informiert auch über aktuelle Themen im Bereich Rad- und Fußverkehr. Die Homepage der Gemeinde wird ebenfalls mit den relevanten Informationen bestückt.

Zu Mobilitätsberater werden Mitarbeiter am Gemeindeamt ausgebildet.

²⁰ RST Ricerche e Servizi per il Territorio „Grenzen und Potential des Südtiroler Mobilitätssystems“, September 2012

²¹ Siehe „Grenzen und Potential des Südtiroler Mobilitätssystems“, S. 20: Mobilität mit hoher Belastung zeichnet sich durch eine intensive Nutzung der motorisierten Individualverkehrsmittel aus (PKW, Motorräder, Kleinkrafträder,...), die auch eingesetzt werden, um Wege mit einer Entfernung von weniger als 2km zurückzulegen

7.1.14 [S5.M1] Raumorganisation und Schaffung der normativen Rahmenbedingungen

Um dem strategischen Ziel einer umweltverträglicheren Mobilität gerecht zu werden, eine hohe Lebensqualität zu fördern und das Gebiet attraktiver zu machen, ist eine Gesamtsicht der Planungsinstrumente von grundlegender Bedeutung.

Die räumlichen Planungsinstrumenten, die Gemeinden und anderen Körperschaften zur Verfügung stehen (Raumordnungsgesetzgebung, Bestimmung von Gewerbe- und Wohnzonen, usw.) sollten mit dem Mobilitätsplan ergänzt werden.

Die nachhaltige Mobilität soll damit zu einem Querschnittsthema der Gemeindepolitik werden, durch eine integrierte Planung, die in allen Bereichen Kriterien der Nachhaltigkeit verfolgt.

Im Besonderen sollte die Raumordnungspolitik auf Gemeindeebene günstige normative Rahmenbedingungen für die Entwicklung der nachhaltigen Mobilität schaffen.

Zur Integration der nachhaltigen Mobilität in die raumbezogene Politik und zur Förderung und wirksameren Implementierung der NaMoBu-Maßnahmen sollten folgende Empfehlungen umgesetzt werden:

- Ein Gleichgewicht zwischen Raumentwicklung und Erreichbarkeit soll angestrebt werden. Situationen, in denen wirksame und konkrete Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität greifen, sind zu bevorzugen. Zum Beispiel können Vorhaben zur Gemeindeentwicklung höher bewertet werden, wenn sie Knotenpunkte, Dienstleistungen für die „letzte Meile“ oder innovative Mobilitätsangebote wie (Car-/Bikesharing usw.) vorsehen.
- Die Aufwertung bestehender Strukturen soll bevorzugt werden, wo die Mobilitätsdienste gut zugänglich sind und die integrierte Planung sich vor allem auf die Verbindung mit bestehenden Netzen bezieht. Damit ist gemeint, dass nicht eine Vielzahl neuer Strukturen errichtet werden muss, sondern das Vorhandene bestmöglich genutzt werden sollte.
- Für die Ansiedlung von Einrichtungen, die Verkehr anziehen, für Gewerbe- und Tourismusgebiete sind Regeln zu definieren, die die Entwicklung und Förderung der nachhaltigen Mobilität berücksichtigen. Eine integrierte Planung, die bereits vorab auf die Mobilität Rücksicht nimmt, wie beispielsweise Anbindung an Radrouten, Haltestellen usw. müssen mit eingeplant werden.
- Ein weiteres Element ist die Gestaltung der Knotenpunkte wie Bahn- und Bushöfe. Hier ist die infrastrukturelle und funktionale Planung mit der Vorgabe einer hohen Integration der Verkehrsträger vorzusehen.
- Schließlich sollten die rechtlichen Rahmenbedingungen neue Modelle der gemeinsamen Raumnutzung fördern. Eine mögliche Antwort auf die Bedürfnisse einer höheren Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist der Ansatz, das Zusammenleben verschiedener Verkehrsteilnehmer und die Sicherheit zu verbessern. Wie das Beispiel von Shared Space zeigt, stehen ihrer Umsetzung aber nicht nur planerische, sondern auch rechtliche Defizite entgegen. In diesem Fall wird eine Regelung benötigt, die nicht auf lokaler Ebene beschlossen werden kann, hier sollten gemeindeübergreifende Initiativen, am besten durch die Parlamentarier auf staatlicher Ebene, initiiert werden.

²² Siehe „Grenzen und Potential des Südtiroler Mobilitätssystems“, S. 20: Mobilität mit geringer Belastung setzt sich aus allen pro Tag zurückgelegten Strecken zusammen, die ausschließlich aus Wegen ohne motorisierte Verkehrsmittel (zu Fuß und/oder mit dem Fahrrad) und/oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln bestehen.

²³ RST Ricerche e Servizi per il Territorio Grenzen und Potential des Südtiroler Mobilitätssystems



Abbildung 33: Straßengestaltung in der Mariahilfer Straße in Wien;
Foto: Gugerell, www.wikipedia.org

Ein weiteres Element, das bezüglich der Organisation des Straßenraums [S5.M2] zu berücksichtigen ist, ist die Bevorzugung der schwachen Verkehrsteilnehmenden, mit besonderem Augenmerk auf ältere Menschen und Kinder. Die Sicherung der Fußwege und vor allem die Verbesserung der Nutzbarkeit des öffentlichen Raums für Fußgänger sind prioritäre Ziele.

7.1.15 [S5.M3] [E10.M2] Fuhrpark der Gemeinden: Umstellung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel (Fahrrad, Elektromobilität)

Die Erneuerung des öffentlichen und privaten Fuhrparks bietet Gelegenheit, den Markt für umweltfreundliche Fahrzeuge zu festigen.

Natürlich sind derartige Umstellungen mit relevanten Kosten verbunden, vor allem was die kleineren Gemeinden anbelangt. Es braucht deshalb Leitlinien zur Umgestaltung der Fuhrparks, die die Durchführung auf übergemeindlicher Ebene erleichtern.

- Vor allem muss die Erneuerung der Fuhrparks über eine **Rationalisierung der Mittel** erfolgen und die Streichung schwach genutzter Fahrzeuge, auch durch Formen gemeinsamer Nutzung wie Carsharing, angestrebt werden. Die erforderlichen Fahrzeuge sind über eine **detaillierte Analyse der Mobilitätsbedürfnisse** der betreffenden Körperschaften zu ermitteln, die den geeignetsten Fuhrpark ausfindig macht und die **energetisch und wirtschaftlich effizientesten Lösungen** bevorzugt.
- Des Weiteren muss die Bewertung der Kosten der einzelnen Fahrzeuge über einen Ansatz der „Gesamtbetriebskosten“ (total cost of ownership) erfolgen, der neben der Anschaffung auch Betrieb, Treibstoff und Instandhaltung berücksichtigt.
- Was Ankauf und Eigentum der Fahrzeuge anbelangt, so ist eine **übergemeindliche Koordinierung** von grundlegender Bedeutung, nicht nur was die Optimierung der Fahrzeuganzahl betrifft, sondern auch durch die Möglichkeit, finanziell tragbarere

²⁴ Allinger-Csollich, Ekkehard. (2012). Verkehr und Mobilität. Powerpointpräsentation, Klimaschutzlehrgang Tirol, 2012

Vertragsformen für Eigentum und Nutzung zu finden und so eine stetige Erneuerung der veralteten Fuhrparke zu ermöglichen. Hier könnten innovative Leasingformen oder Full-Service-Verträge Eingang finden.



Abbildung 34: Gemeindepolizei mit dem Dienstfahrrad in Ferrara;
Foto: www.trendy-travel.eu

7.1.16 [S5.M4] Schaffung und Förderung von Mobilitätsbörsen (auf verschiedenen Ebenen: Berufs- und Eventverkehr); Carpooling [E10.M3]

Im italienischen Durchschnitt kommen 0,6 Fahrzeuge auf jeden Einwohner. Im Burggrafenamt ist dieser Wert etwas niedriger, aber mit über 0,5 immer noch sehr hoch. Außerdem sitzt im Durchschnitt bei 60% der Fahrten nur eine Person im Fahrzeug.

Durch eine bessere Entwicklung der gemeinschaftlichen Mobilitätsformen kann die Effizienz und Nachhaltigkeit der privaten Mobilität deutlich verbessert werden.

Um hier die Potenziale bestmöglich auszunutzen, ist es wesentlich, die Initiativen auf lokaler Ebene zu koordinieren. So können allen Gebiete und Nutzergruppen dieselben Möglichkeiten geboten werden.

Die technologischen Lösungen, die zur Verfügung stehen oder in Entwicklung sind, bieten eine wichtige Unterstützung für derartige Initiativen. Durch Einbeziehung der Nutzer, der Verwaltungen und anderer Interessenträger gilt es diese zu organisieren und die Nutzung zu fördern. Im Besonderen gilt:

- Unternehmen und Vereinigungen sind in die Ausarbeitung von Maßnahmen zur Rationalisierung der Dienstfahrten und der Fahrten von und zum Arbeitsplatz durch Carpooling und damit zusammenhängende Maßnahmen einzubeziehen .

- Die öffentlichen Verwaltungen sollten sich an der Bewerbung von Carpooling in der Bevölkerung beteiligen. Dies kann im Rahmen von besonderen Anlässen und Veranstaltungen geschehen sowie in der Tourismussaison, indem die Entwicklung des Carpoolings durch Anreize gefördert wird (z. B. günstigere Maut- und Parkgebühren, Nutzung von Vorzugsspuren usw.).

7.1.17 [S5.M5] Anpassung der Vorschriften für Dienstfahrten zugunsten umweltfreundlicher Mobilität

Den öffentlichen Verwaltungen kommt eine wichtige Rolle in der direkten Verbreitung guter Mobilitätspraktiken, mit Vorbildwirkung auch für den Privatsektor, zu. So sollten Dienstfahrten so geregelt werden, dass umweltfreundliche Verkehrsformen gefördert werden. Dieses Mobilitätsmanagement kann zu einer Reduzierung der Dienstfahrten führen und gleichzeitig eine Vorbildwirkung für andere Verkehrsteilnehmer darstellen. Gemeinden, Betriebe und andere Einrichtungen sollten deshalb Regelungen für Dienstfahrten einführen, die den Vorrang für Dienstfahrten mit umweltfreundlichen Verkehrsmittel bei annehmbaren Fahrzeiten vorsehen. Diese Vorgabe ist in der Regel auch wirtschaftlich interessant, indem Fahrtkosten eingespart und die Anzahl der Dienstfahrzeuge reduziert werden kann.

7.1.18 [S6.M1] Integration von Fahrplanauskünfte auf Gemeindeebene

Im Juni 2014 wurde bei der Mobilitätsagentur eine neue Software in Betrieb genommen, die es ermöglicht, Fahrplanauskünfte adressscharf und verkehrsmittelübergreifend aufzurufen. Das sog. eFA-System (Elektronische Fahrplanauskunft) bietet viele Vorteile:

- Abfrage von Abfahrten an Haltestellen
- adressscharfe Auskünfte (Tür-zu-Tür)
- wichtige Einrichtungen (POI-Point of Interest) sind vorhanden
- Mehrsprachigkeit (Deutsch, Italienisch, Ladinisch, Englisch) ist bereits vorgesehen
- eine Vielzahl an personalisierten Informationen können abgerufen werden
- eine Smartphone-Anwendung (APP) ist vorhanden (Südtiroltogo)

Das System ist grundsätzlich offen, d.h. es können auch Dritte die Dienste in Anspruch nehmen und auf deren Webseiten integrieren. NaMoBu wird die technischen Details einer derartigen Integration klären und die Fahrplanauskunft auf der Homepage veröffentlichen. Sollten Gemeinden, Tourismusvereine und andere interessierte Stellen eine Integration wünschen, so wird NaMoBu Hilfestellung geben.

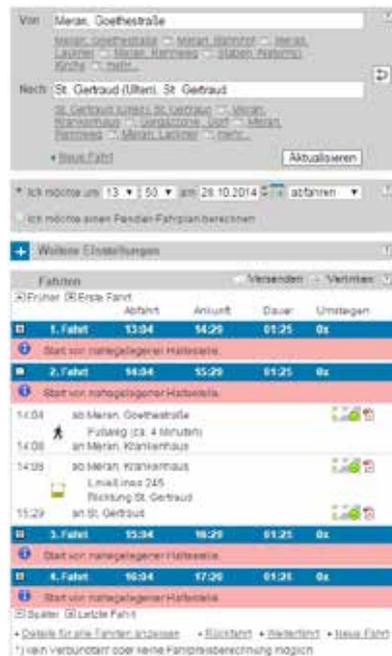


Abbildung 35: Anzeige der elektronischen Fahrtauskunft (eFA) der Autonomen Provinz Bozen – Südtirol

7.1.19 [S11.M1] Bewertung von Strategien der „letzten Meile“ für die Gemeinden

Das Thema des Güterverkehrs in der „letzten Meile“²⁵ betrifft den größten Teil der Gemeinden des Gebiets. Es erweist sich jedoch als schwierig, ein gemeinsames Verteilungsmodell auszuarbeiten.

Im Hinblick auf eine mögliche Strategie können aber einige Elemente ausfindig gemacht werden, an denen man arbeiten kann, um die Verteilung der Güter nachhaltiger und rationaler zu gestalten. Dazu gibt es zwei Grundansätze, die zu berücksichtigen sind:

- In erster Linie ist der geografische Aspekt zu berücksichtigen: Für einige Gebiete wie das obere Etschtal, das Vinschgau, das Gebiet Tirol-Schnenna oder das Passeiertal kann ein gemeinsamer Ansatz für die Logistik der „letzten Meile“ angedacht werden, beispielsweise indem Umschlagplätze errichtet werden, in denen Güter gelagert und Zustelldienste organisiert werden können.
- Ein zweiter Ansatz setzt bei den Produktionsketten an: Für spezifische Sektoren, in erster Linie das Gastgewerbe, kann die Optimierung der Organisation des Warentransports spürbare Verbesserungen bringen, sowohl bei der Rationalisierung der Liefertätigkeiten als auch bei der Reduzierung der Umweltbelastung.

Was den ersten Ansatz anbelangt, so kann es ein Ziel des Plans sein, mögliche Umschlagpunkte ausfindig zu machen, in denen die Güter gelagert werden können und von denen aus mit umweltfreundlichen Fahrzeugen durchgeführte Zustelldienste gefördert

²⁵ Darunter versteht man die Feinverteilung von Lieferungen auf kurzen Distanzen.

und organisiert werden können. Dazu ist es erforderlich, dass

- a) die Verkehrsflüsse und Warenkategorien im Detail analysiert werden,
- b) optimale Standorte für Umschlagplätze ausfindig gemacht werden (einige Beispiele: Bozen Süd für das Etschtal, Meraner MeBo-Ausfahrt Richtung Bahnhof für das Vinschgau, im Norden Merans für Dorf Tirol-Schenna und Passeirtal),
- c) die Akteure in Betrieben und Logistikunternehmen einzubeziehen und zu sensibilisieren und
- d) Regelungen ausfindig zu machen, die Anreize für das neue Organisationsmodell schaffen.

Beim zweiten Ansatz sollten die Maßnahmen eine detaillierte Studie der Wirtschafts- und Verteilungsstruktur mit Hinblick auf die Logistik der „letzten Meile“ vorsehen. Dabei sollen jene Sektoren ausfindig gemacht werden, die sich am besten für die Entwicklung von Citylogistik eignen und ihr Potenzial bezüglich Volumen und Auswirkungen bewertet werden.

Bei der Erarbeitung einer integrierten Strategie für die Logistik der „letzten Meile“ wird in den dafür geeigneten Gebieten auch der Einsatz von Cargobikes in Erwägung gezogen, nach dem Beispiel Bozens, wo auf Initiative der Gemeinde Logistikunternehmen und Fahrradhersteller an einer eigenen Lösung arbeiten.

7.1.20 [S11.M2], [E5.M3] Ausarbeitung und Implementierung von Kooperationsmodellen für die Zulieferung an mehrere Betriebe

Parallel zu den in der vorhergehenden Maßnahme beschriebenen Tätigkeiten ist eine weitere Einbeziehung der Wirtschaftstreibenden erforderlich, um spezifische Probleme und mögliche Lösungen ausfindig zu machen. Diese sollen sowohl aus ökologischer als auch aus operativer und wirtschaftlicher Hinsicht nachhaltig sein.

Dazu soll ein Netzwerk an Akteuren gebildet werden, das sich mit dem Thema befasst. Über Workshops und regelmäßige Treffen von Arbeitsgruppen werden operative Lösungen ausgearbeitet und erprobt. Ebenso sind Anreize und Regelungen zu definieren, die neue Verteilungsmodelle fördern. Dabei stützt man sich auf gemeinsame Grundsätze wie den Einsatz von umweltfreundlichen Fahrzeugen, die Optimierung und Konsolidierung der Ladungen und die neutrale Abwicklung der „letzten Meile“ durch die Implementierung von transparenten Regeln und Auswahlverfahren.

7.1.21 [S11.M3] Förderung des Cargobikes und [S11.M4] von Fahrradkurierdiensten

Eine spezifische Maßnahme zur Güterverteilung im städtischen Raum ist der Einsatz von Fahrrädern und Cargobikes. Umweltfreundliche Fahrzeuge sind ein zentrales Thema in der städtischen Logistik. Aufbauend auf erfolgreiche Erfahrungen in einigen Städten Mittel- und Nordeuropas (Kopenhagen, Stockholm, aber auch Graz) und vielen internationalen Projekten zum Thema bieten schon seit geraumer Zeit Kuriere und spezialisierte Firmen Fahrradmobilität für die Zulieferung auf der „letzten Meile“ als nachhaltige Alternative zum motorisierten Transport in besonders überlasteten Gebieten an.



Abbildung 36: Cargobike im Einsatz in Bozen; Foto: eigene Aufnahme

Es sollen vor allem die Möglichkeiten geprüft werden, die kürzlich in Bozen gestartete Initiative zur Einführung von Cargobikes in der Altstadt auf das NaMoBu-Gebiet auszuweiten.

Cargobikes werden dabei vor allem für die Zulieferung in einigen städtischen Bereichen (vor allem Meran) zum Einsatz kommen. Dies soll innerhalb eines Citylogistik-Konzeptes erfolgen, das auch den Verleih der Lastenräder an Wirtschaftstreibende und Private vorsehen kann. Gleichzeitig geht es darum, die Voraussetzungen zu schaffen (Infrastruktur, Regeln, Anreize), damit die Zulieferung mit Fahrrädern auch für private Betreiber zu einer effizienten Alternative wird.

7.2 Gemeindeübergreifende Projekte und Maßnahmen

NaMoBu ist gemeindeübergreifend ausgelegt, d.h. es werden nicht nur einzelne Projekte in Gemeinden evaluiert und vorgeschlagen, sondern ein zentraler Aspekt wird es sein, den Bezirk als Ganzes zu stärken. Damit können Synergien auf lokaler Ebene genutzt und vor allem eine neue Qualität im Voranbringen von strategisch wichtigen und nachhaltigen Projekten erreicht werden.

Gemeindeübergreifende Projekte müssen auch Rücksicht auf bestehende bzw. geplante Infrastrukturprojekte nehmen, insbesondere im Straßenbau, welcher sicherlich zum heutigen Zeitpunkt der dominante externe Faktor in Bezug auf nachhaltige Mobilitätsformen ist. Hier sind verschiedene Projekte seit Jahren in Planung. NaMoBu wird deshalb von gegebenen Infrastrukturmaßnahmen ausgehen und versuchen, diese in ihrer Wirkung abzuschätzen und sich möglichst auf nachhaltige Mobilitätsthemen konzentrieren, die in naher Zukunft zu einem Modal Shift führen sollen.

7.2.1 Bestehende bzw. in Planung und Ausführung befindliche Vorhaben

Im Bezirk gibt es ein wesentliches Straßenbauprojekt, welches die Verkehrsströme in Zukunft beeinflussen wird: die sog. Nordwestumfahrung von Meran, welche in zwei Bauabschnitten realisiert wird. Der Abschnitt 1 von der MeBo bis zum Bahnhof Meran wurde im Oktober 2013 eröffnet, der 2. Abschnitt soll im Jahre 2016 begonnen und nach 5 Jahren fertiggestellt werden. Die Studie Sammer²⁶ aus dem Jahre 2006 erwartet ein Zunahme des MIV im Abschnitt in Richtung Passeiertal und im Abschnitt Ausfahrt Zentrum-Bahnhof. Sehr wohl wird die Nordwestumfahrung jedoch in der Stadt Meran zu erheblichen Verkehrsrückgängen führen, beispielsweise auf dem Abschnitt nach Algund (-43%), Richtung Untermais (-27%) und in Richtung Sinich (-8%).

Erste Verkehrserhebungen nach der Eröffnung des ersten Abschnittes zum Bahnhof zeigen aber auch, dass es lokal zu Verkehrszunahmen (z. B. Laurinstraße) gekommen ist.

In diesem Zusammenhang muss auch eine anstehende Erweiterung der verkehrsbeschränkten Zone am Bahnhof gesehen werden. Die Eurac-Studie sah die Einrichtung einer derartigen Zone mit der Fertigstellung des ersten Bauloses am Bahnhof vor. Zwischenzeitlich sind aber neue Entwicklungen eingetreten, vor allem durch NaMoBu, welche einen massiven Ausbau und Umgestaltung des Bahnhofes in Meran vorsieht. Die Autonome Provinz Bozen mit der STA, die Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt und die Gemeinde Meran kamen deshalb darüber ein, im Zuge des Ausbaus des Bahnhofes die Belange der Fußgänger und Radfahrer besonders zu berücksichtigen. Es ist deshalb schwierig, im Moment Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung am Bahnhof zu setzen, ohne in Konflikt mit den zu erwartenden Eingriffen im Zuge des Umbaus des Bahnhofes zu geraten. Dies betrifft im Besonderen die Verkehrsflüsse von Osten in Richtung Krankenhaus/Karl-Wolf-Straße. Im Moment würden derartige Maßnahmen den motorisierten Verkehr vom Rennweg in Richtung Europastraße lenken, so dass zusätzlicher Verkehr zum Bahnhof und in die Andreas-Hofer-Straße und Laurinstraße geführt wird. Mit dem Ziel, zukünftig den Verkehr am Bahnhof zu beruhigen, kann nicht gleichzeitig der Rennweg vom motorisierten Verkehr befreit werden. Deshalb sollten die verkehrsberuhigenden Maßnahmen am Rennweg erst nach der Eröffnung des zweiten Bauloses der Nordwestumfahrung gesetzt werden, wenn es möglich ist, die Verkehrsflüsse vom Osten der Stadt in Richtung Tunnel zu führen.

²⁶ Sammer, Gerd; Verkehrliche Auswirkungen von Varianten der Nordwestumfahrung Meran; 2006

NaMoBu hat sich zum Ziel gesetzt, nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern und einen Modal Shift einzuleiten. Es werden deshalb im folgenden Projekte und Maßnahmen vorgestellt, die mit dem NaMoBu-Zielen kompatibel sind.

7.2.2 [S1.M5] Übergreifende Verkehrsprojekte: Bahn

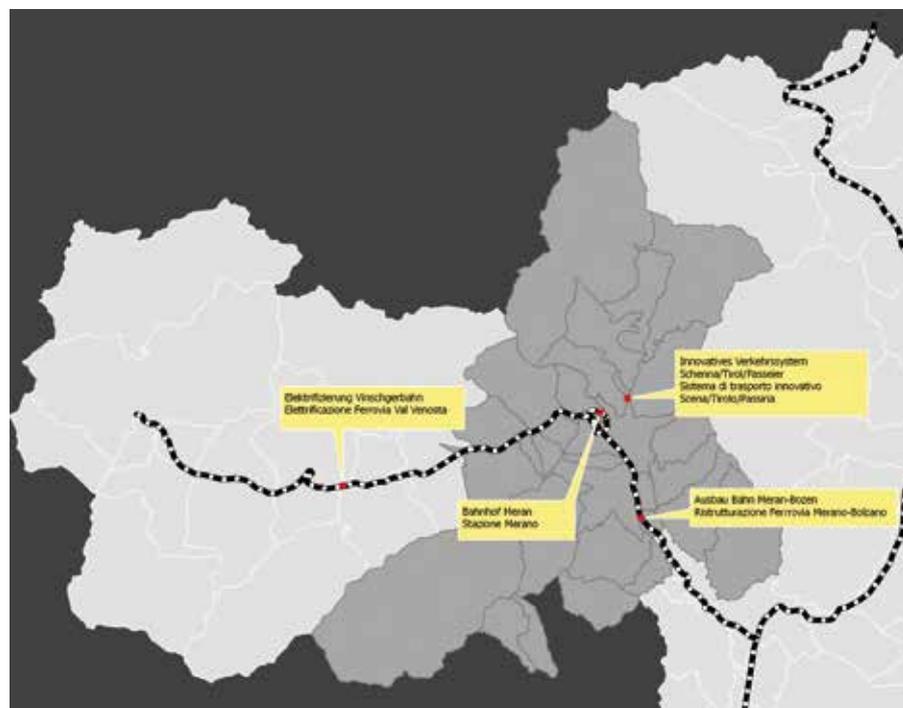


Abbildung 37: Leuchtturmprojekte im Bereich öffentlicher Nahverkehr

Bahnlinie Meran-Bozen

Die Bahnlinie Meran-Bozen folgt im wesentlichen noch dem Streckenverlauf aus dem Jahre 1881, welcher sich am alten Uferverlauf der Etsch orientiert. Durch enge Kurven und den eingleisigen Betrieb ergeben sich im Vergleich zum MIV sehr unvorteilhafte Fahrzeiten von 44–46 Minuten. Für eine 30 km lange Strecke ist dies inakzeptabel, betriebliche Probleme führen häufig zu Verspätungen, sodass nicht selten 50 Minuten Fahrzeit veranschlagt werden müssen. Diese unbefriedigende Situation schlägt sich auch auf die Fahrgastzahlen nieder. Die Strecke Bozen-Meran weist ca. 650.000 Entwertungen²⁷ auf, der Vinschgau im Vergleich 1,5 Mio²⁸. Werden die Fahrgastzahlen der Bahnhöfe Meran und Bozen einer Zuordnung unterzogen, wobei 60% der Fahrgäste in Meran in Richtung Bozen verkehren und 20% der Fahrgäste in Bozen in Richtung Meran, dann ergeben sich folgende Fahrgastzahlen:

²⁷ ohne Bahnhof Meran und Bozen, Fahrgastzahlen der Provinz Bozen

²⁸ ohne Bahnhof Meran

	Entwertungen 2013	Anmerkung
Vinschgau (ohne Meran)	1.500.000	100%
Meran-Bozen (ohne Meran, Bozen)	650.000	100%
Bahnhof Meran	850.000	40% Vinschgau, 60% Bozen-Meran
Bahnhof Bozen	2.000.000	20% Meran-Bozen

	Geschätzte Fahrgastzahlen	
Vinschger Bahn	1.840.000	Zusätzlich Reisende von anderen Bahnhöfen
Meran-Bozen	1.560.000	Zusätzlich Reisende von anderen Bahnhöfen

Tabelle 3: Fahrgastschätzung Bahn

Damit arbeitet die Bahnlinie Meran-Bozen unter ihrem Potenzial, auch bei einer optimistischen Rechnung ergeben sich geringere Fahrgastzahlen als auf der Vinschger Bahn, obwohl das Einzugsgebiet größer ist. Im Vergleich weisen die Bahnhöfe im Pustertal mit 1,3 Mio. Entwertungen (ohne Brixen, Bozen usw.) eine größere Nachfrage auf.

Um in Zukunft die Bahn attraktiv für den Bezirk zu gestalten, muss die Bahnlinie einem grundlegenden Ausbau unterzogen werden:

- Beschleunigung mit dem Ziel, die Fahrzeiten zwischen Bozen und dem Bahnhof Untermais auf unter 30 Minuten zu drücken;
- weitestgehender zweigleisiger Ausbau bzw. mit zweigleisigen Kreuzungsabschnitte zur Verbesserung der Fahrplanstabilität und Beschleunigung;
- Installation eines modernen Zugsicherungssystems zur weiteren Verbesserung der Zuverlässigkeit.

Die Bahnlinie Meran-Bozen sollte aufgrund des mangelhaften Zustandes als Verkehrsprojekt mit höchster Priorität auf Landesebene eingestuft werden, da dadurch das gesamte Bahnnetz im Land eine deutliche Aufwertung erfährt. Die Reisezeiten beschleunigen sich dadurch auf vielen Relationen. Die STA prüft bereits ein optimales Fahrplanmodell, welches dann die Vorgabe für den weiteren Ausbau darstellt. Die Kosten werden je nach Ausbaustufe auf 40–50 Mio. Euro geschätzt.

7.2.3 Elektrifizierung Vinschger Bahn

Die Vinschger Bahn wurde im Jahre 2005 wiedereröffnet und hat bezüglich der Fahrgastzahlen alle Erwartungen übertroffen. Heute benutzen jährlich ca. 1,5 Mio. Fahrgäste im Vinschgau die Bahn, Meran weist ca. 850.000 Entwertungen auf, damit kann von knapp 1,9 Mio. Fahrgästen ausgegangen werden. Der Erfolg der Bahnlinie kann aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass es durch den Dieselpetrieb einige Nachteile ergibt:

- Der Betrieb mit Dieselpriebwagen ist kostspielig und zudem weniger umweltfreundlich als elektrische Fahrzeuge.
- Die Ersatzteillage bei den Triebwagen, besonders den Motoren, ist angespannt.
- In Meran muss zwingend umgestiegen werden, optimal wäre eine Durchbindung bis Bozen.

- Die Dieseltriebwagen verfügen, obwohl sie häufig in Doppeltraktion verkehren, über geringere Kapazitäten im Vergleich zu den elektrischen FLIRT-Triebwagen.

Für eine weitere Attraktivitätssteigerung der Bahn ist eine Elektrifizierung unumgänglich, damit würden sich entscheidende Vorteile ergeben:

- Das gesamte Südtiroler Bahnnetz wäre elektrifiziert, die Züge könnten von Innichen bis Mals durchfahren.
- Es ergeben sich klare betriebliche Vorteile, auf dem gesamten Streckennetz kann ein Zugtyp, der FLIRT-Triebwagen, verkehren. Damit kann das Rollmaterial produktiver eingesetzt werden, die Reservebestände im Vergleich zu zwei unterschiedlichen Triebwagen können reduziert werden.
- Durch den Einsatz des FLIRT ergibt sich eine deutliche Kapazitätssteigerung, da alle Triebwagen in Zukunft sechsteilig verkehren.
- Eine Elektrifizierung ist auch betriebswirtschaftlich sinnvoll, da ein elektrischer Verkehr kostengünstiger abgewickelt werden kann, zudem verringern sich die Emissionen markant.

Die Kosten für die Elektrifizierung werden auf ca. 50-60 Mio. Euro samt zusätzlicher Triebwagen und Umstellung der Sicherungstechnik geschätzt²⁹. Es gibt Berechnungen, die eine Rentabilität der Investition innerhalb von 15 Jahren vorsehen. Das Projekt wird als eines der wichtigsten im NaMoBu-Katalog aufscheinen.

Bahnknoten Meran

Der Bahnhof Meran ist der wichtigste Verkehrsknotenpunkt im Burggrafenamt. Neben den beiden Bahnlinien wird der Bahnhof von ca. 15 Regionalbus- und 6 Stadtbuslinien angefahren. Zudem sind am Bahnhof bereits heute eine große Fahrradverleihstation und ein städtischer Verleihdienst untergebracht. Das Gebäude steht unter Denkmalschutz und ist sicherlich einer der schönsten Bahnhöfe im ganzen Land. Die Autonome Provinz Bozen beabsichtigt, den Bahnhof aufzuwerten und zu einem intermodalen Verkehrsknotenpunkt auszubauen. Mit Unterstützung von NaMoBu wird von der STA ein Wettbewerb zur Umgestaltung des Bahnhofsbereichs in die Wege geleitet. Die wichtigsten Inputs sind:

Im Zuge der Erstellung der Unterlagen zeichnete sich immer mehr ab, welche Chance eine konsequente und durchdachte Neugestaltung des Bahnhofes für die Gemeinde haben kann:

- Durch die Schaffung eines ersten hochrangigen intermodalen Zentrums, das vor allem auch den Radverkehr und neue Mobilitätsangebote wie Car- und Bikesharing von Anfang an integriert, kann der Bahnhof Meran zum Leuchtturmprojekt für die Mobilitätslandschaft in Südtirol avancieren.
- Das historische, denkmalgeschützte Gebäude bietet – bei entsprechender sorgfältiger Umgestaltung – die Chance, zu einem Publikumsmagneten zu werden. Der Jugendstilbahnhof könnte als Visitenkarte für die Gemeinde dienen und in exemplarischer Art und Weise die Geschichte und Zukunft der Stadt widerspiegeln. Gerade die vermeintliche Diskrepanz zwischen dem historischen Kern und der zukünftigen modernen Nutzung mit umweltfreundlichen Mobilitätsformen könnte den Weg in die Zukunft weisen und für die Identität der Gemeinde Meran wesentliche Impulse liefern.
- Das hochwertige Informationsangebot vor allem im Infopoint, wo touristische Informa-

²⁹ Es gibt noch keine offizielle Kostenschätzung. Die Zahl beruht auf Aussagen von Verantwortlichen im Bahnbereich.

tion sowie Mobilitätsauskünfte und -dienstleistungen angeboten werden, rundet als dritte Säule die Neuinterpretation des Begriffes „Bahnhof“ ab.

Prämissen

- Die Bahnlinie Bozen-Meran wird in Zukunft einen Ausbau und eine Beschleunigung erfahren. Der Ausbau erfolgt z.T. zweigleisig und soll damit die Streckenkapazität und Pünktlichkeit verbessern.
- In Zukunft wird die Bahnlinie Meran-Mals elektrifiziert. Die Vinschger Bahn wird damit voll in das Südtiroler Bahnnetz eingebunden, indem durchgehende Züge Bozen-Meran-Mals, aber auch Innichen-Bozen-Meran-Mals eingesetzt werden. Dies wird zu einer weiteren Attraktivitätssteigerung der Bahn führen.
- Mit der Elektrifizierung der Vinschger Bahn wird es in der Regel keine Umstiege von Bahn zu Bahn mehr geben. Die Durchbindung ermöglicht es, hauptsächlich nur mehr mit einem Bahnsteig zu operieren, allerdings werden beide Bahnsteige erhalten bleiben. Ein zusätzliches Abfahrtsgleis in Richtung Bozen muss gegeben sein. Somit ergeben sich 5 Gleiskanten mit 2 Mittelbahnsteigen.
- Am Bahnhofsgelände soll eine Tiefgarage mit ca. 500 Stellplätzen entstehen, der Zugang zum Bahnhof muss auf möglichst direktem Weg erfolgen. Die Errichtung der Tiefgarage ist nicht Teil des Wettbewerbs.
- Das 2. Baulos der Nordwestumfahrung wird gebaut. Dadurch wird eine gute Erreichbarkeit des Bahnhofes aus dem Passeiertal, Schenna und Tirol erreicht.
- Der Nahverkehr in Meran mit Bussen bleibt bestehen, Meran ist Ausgangs- und Endpunkt vieler Buslinien, dies wird auch in Zukunft so sein. Es wird nicht erwartet, dass sich die Anzahl der Busse wesentlich verringert oder erhöht.
- Ein Dienstleistungszentrum am Bahnhofsgelände ist vorgesehen, ist aber nicht Gegenstand der Ausschreibung.
- Eine Untertunnelung des Bahnhofsvorplatzes wird angestrebt, dadurch soll der motorisierte Individualverkehr von der Umfahrung in Richtung Zentrum unterhalb des Bahnhofgeländes durchgeleitet werden. An der Oberfläche soll der Raum für Shared Space zur Verfügung gestellt werden. Eine Ausweitung auch auf die Andreas-Hofer-Straße ist angedacht und sollte bei den Vorschlägen berücksichtigt werden.
- Am Bahnhof soll ein Zentrum für alternative Mobilität entstehen. Die Verlängerung der Radwege bis zum Bahnhof wird erfolgen. Am Bahnhof selbst wird ein Zentrum für Bikesharing, Carsharing, E-Mobilität errichtet und soll den höchsten Ansprüchen an alternativer Mobilität genügen.

Vorgaben aus denkmalgestalterischer Sicht:

- Das Bahnhofsgebäude sollte weitestgehend wieder zu einem Jugendstilbahnhof zurückgebaut werden, indem der Originalzustand mit Berücksichtigung moderner Ansprüche, wie Barrierefreiheit, neue informatische Möglichkeiten und ein neues Raumkonzept in die Planung Eingang finden.
- Die Beseitigung von Anbauten, nicht stilgerechter Umbauten und die Entrümpelung nicht notwendiger Elemente muss höchste Priorität haben.
- Die Gestaltung der Kundenverkaufs- und Informationszentren kann durchaus nach modernen Gesichtspunkten erfolgen, ohne dabei den historischen Kontext außer Acht zu lassen.

- Die Nutzung der Flächen im Bahnhofgebäude sind beschränkt durch technische Räume (Signaltechnik, Sicherheitstechnik, Betriebssteuerung), die nicht umgestaltet werden können.

Das Bahnhofsgelände

- Die bisher erhaltenen Gebäude Kiosk, Tankstelle und „Zoll“ werden abgerissen, die Gelände stehen für die Gestaltung zur Verfügung.
- Die Zugänglichkeit für Busse, Fahrräder und Fußgänger hat oberste Priorität.
- Das Bahnhofsgelände sollte eine klare Strukturierung und Zuordnung der einzelnen Bereiche aufweisen, sodass die Kunden sofort die Funktionen und Angebote erkennen.
- Eine zweite Fußgängerunterführung am südöstlichen Ende des Bahnhofes als schneller Zugang für Fußgänger sollte angedacht werden. Die Zugangswege für Fußgänger sollten vorgesehen werden.

Busbereich

Der Busbereich sollte möglichst nicht nach städtischem und außerstädtischem Verkehr aufgetrennt werden. Es sollte die Möglichkeit geprüft werden, den Praderplatz als Busbahnhof zu nutzen (Verlegung des Marktes).

Fahrräder

Ziel ist es, den Modal Split auch im Radverkehr in Meran deutlich zu erhöhen. Ein Baustein wird dabei die Intermodalität Rad-Bahn sein, hierzu soll am Bahnhof ein Zentrum errichtet werden, das folgende Merkmale aufweisen sollte:

- klare Definition des Fahrradbereiches mit optimalen Zugängen zu den Radwegen, Lokalisierung in unmittelbarer Nähe der Unterführung;
- Errichtung einer Fahrradstation: überdachte Stellplätze für 500, mit Ausbaufähigkeit auf bis zu 800 Fahrräder, Fahrradboxen für 40 Fahrräder, Ladestationen für E-bikes (mindestens 40 Stellplätze). Ein Teil der Stellplätze kann auch unterirdisch errichtet werden, allerdings muss ein barrierefreier, mit dem Rad bewältigbarer Zugang geschaffen werden.
- Flächen für Fahrradladen und Reparaturservice vorsehen (ca. 50 qm)
- Radverleih: Bikesharing/Fahrradverleih in einen gesonderten Bereich: Stellplätze für 500 Fahrräder

Andere Mobilitätsformen

Neben dem Fahrrad sollten auch neue, innovative Verkehrsdienstleistungen berücksichtigt werden. In einem gesonderten Bereich sollte vorgesehen werden:

- Carsharing: Stellplätze für 3–5 Fahrzeuge;
- E-Mobilität: Ladestation und Parkfläche für 20 E-Autos;
- Kiss&Ride: Kurzzeitparkflächen (<10 Minuten) zum Bringen/Abholen von Fahrgästen, 20 Stellplätze nicht in unmittelbarer Nähe der Zugänge zum Bahnhof, sondern entlang der Zubringerstraßen;
- Taxistellplätze (10 Stellplätze) in der Nähe des Ein- und Ausganges des Bahnhofs.

Bahnhofsgebäude

Das Jugendstilgebäude des Bahnhofes sollte größtmöglich den Ansprüchen an den Denkmalschutz entsprechen und eine Wiedergewinnung der ästhetischen Charakteristik des Gebäudes zum Ziel haben. Dabei sollen natürlich die aktuellen Vorgaben hinsichtlich Barrierefreiheit und Nutzung moderner Fahrgastinformationssysteme mit berücksichtigt werden.

7.2.4 Bahnhof Untermais

Der Bahnhof Untermais hat mit ca. 122.000 Entwertungen im Jahr 2013 nur einen Bruchteil des Fahrgastaufkommens des Bahnhofs Meran, allerdings ist er einer der nachfragestärksten Bahnhöfe auf der gesamten Linie Meran–Bozen. Untermais ist verkehrstechnisch günstig gelegen und hat einiges Potenzial vor allem für Pendler, die mit dem Pkw zum Bahnhof kommen (müssen). Am Bahnhof gibt es ein relativ großes Gelände, welches bereits heute als Parkplatz genutzt wird. Da die Flächen am Bahnhof Meran in Zukunft einer anderweitigen Nutzung zugeführt werden, bietet es sich an, den Bahnhof Untermais als Pendlerbahnhof (Park&Ride) auszubauen.

Am Gelände können problemlos 200 Parkplätze geschaffen werden, die Anbindung an den Stadtverkehr Meran ist gegeben. Wir empfehlen den Bahnhof dahingehend auszubauen.

7.2.5 Fazit

Die zentralen infrastrukturellen Maßnahmen aus Sicht von NaMoBu liegen eindeutig im Bahnbereich, hier wird ein großes Potenzial für eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene gesehen. Mit den oben genannten drei Projekten wird die Bahninfrastruktur in Südtirol in der westlichen Landeshälfte entscheidend aufgewertet, zusammen mit der Riggertalschleife im Pustertal würde das Eisenbahnnetz mit gezielten Eingriffen auf einen zeitgemäßen Stand gehoben. Die Gesamtkosten für die Bahnstrecken Bozen-Meran und Meran-Mals wären mit ca. 100 Mio. Euro angesichts der Linielänge als günstig einzustufen.

7.2.6 Übergreifende Verkehrsprojekte: Bus

[I2.M1] Reorganisation des öffentlichen Nahverkehrs im Raum Meran

Der Stadtverkehr in Meran besteht zur Zeit aus sechs Linien, die, historisch gewachsen, alle wesentlichen Stadtviertel abdecken. Fahrgasterhebungen der SASA haben ergeben, dass die Entwicklung der Nachfrage allerdings nicht mit jener des Angebots schritthält³⁰. Auch der Verkehr rund um Meran, vor allem Richtung Lana und Schenna, muss einer Neuplanung unterzogen werden. Folgende Ziele sollten angestrebt werden:

- effiziente Bedienung aller Stadtteile und Umlandgemeinden von Meran;
- Verbesserung der Übersichtlichkeit durch Neustrukturierung der Linien;
- Rationalisierungen bei Möglichkeit durch klare Aufgabenzuweisung der einzelnen Linien;

³⁰ Zahl der beförderten Personen 2013 im Bereich Meran, 3,7 Mio., dies entspricht einer durchschnittlichen Auslastung je Wagen-km von 1,2 Personen Im Vergleich dazu Bozen mit 14,3 Mio. beförderten Personen und einer durchschnittlichen Auslastung von 3,7 Personen. Quelle: <http://www.sasabz.it/sasa-ag/dasunternehmen/kennzahlen-und-daten/>, abgerufen am 25.07.14

- Frequenzen an den effektiven Bedarf anpassen. Linienverstärkungen bei stark ausgelasteten Linien, Reduzierungen bzw. Zusammenlegung von Linien bei schwacher Auslastung;
- eine spezielle Herausforderung in Meran ist der touristische Verkehr. Hier wird es speziell in Richtung Schenna und Tirol nicht ausreichen, den Busverkehr zu optimieren, da der Verkehr mit Bussen bereits heute an seine Leistungsgrenzen stößt. Innovative Lösungen wie Seilbahn/Tram müssen geprüft werden;
- die Arbeiten können nur in enger Abstimmung mit dem Betreiber SASA und den Vertretern der Gemeinden und des Tourismus durchgeführt werden.

Ein effizientes Nahverkehrssystem in und um Meran kann wesentlich dazu beitragen, den angestrebten Modal Shift zu erreichen. Ähnlich wie in Brixen und Bruneck, wo neue Nahverkehrsangebote (Citybus) zu einem durchschlagenden Erfolg wurden, weist auch Meran noch erhebliches Potenzial auf.

7.2.7 [I2.M3] Übergreifende Verkehrsprojekte: innovative Lösungen

Anbindung Schenna–Tirol

Die Gemeinden Meran, Schenna und Tirol weisen sehr hohe Nächtigungszahlen auf, durch die räumliche Nähe ergibt dies einen intensiven touristischen Verkehr zwischen den drei Gemeinden. Die Nahverkehrsdienste mit Bussen wurden in den letzten Jahren ausgebaut, aber speziell in Schenna kommt es zu touristisch intensiven Zeiten immer wieder zu Überfüllungen und Verspätungen. Eine weitere Erhöhung der Busfrequenzen ist auch nicht machbar, da bereits heute eine Vielzahl von Bussen das Zentrum anfahren und von vielen Menschen als störend empfunden werden.

Im Jahr 2012 hat das Amt für Seilbahnen eine Studie vorgestellt, welche die Anbindung der drei Gemeinden mit einer Seilbahn vorsah. Die Studie wurde vor allem in Schenna positiv aufgenommen, während in Tirol die Ablehnung überwog. Besonders kritisiert wurde die Anbindung Tirols über den Küchelberg, die Bedenken waren besonders in Bezug auf den Landschaftsschutz angebracht. Die Firma Qnex hat im Auftrag der Landesverwaltung das Projekt einer Bewertung unterzogen und ist zu dem Schluss gekommen, dass die Anbindung bis zum sog. Pulverlager von Schenna und Tirol sehr wohl eine praktikable Lösung ist, allerdings die Erschließung Merans an nur einem Punkt in der Goethestraße nicht optimal ist. Als Lösung wurde vorgeschlagen, ab dem Pulverlager mit Bussen auf der alten Strecke und nach Eröffnung der Nordwestumfahrung durch den Tunnel zu verkehren, bzw. einen Durchstich des Küchelbergs nur für Busse anzudenken. Als weitere Option kommt die Erschließung mit einer Straßenbahn in Frage.

Im Rahmen eines NaMoBu-Workshops mit Stakeholdern in der Gemeinde Tirol wurde die Seilbahnlösung erneut zur Diskussion gestellt. Dabei kam man zu folgendem Ergebnis:

- Die Seilbahn nach Schenna wird kommen, deshalb sollte sich Tirol an der Diskussion beteiligen.
- Anbindung an Meran nur mit Seilbahn ist vom Tisch, am Pulverlager wird wahrscheinlich umgestiegen. Die Anbindung an Meran wird nicht nur an einem Punkt durchgeführt, sondern sollte die ganze Stadt erschließen.

- Eine innovative Verkehrslösung für Meran mit Anbindung am Pulverlager zur Seilbahn ist anzustreben (Tram, Metrobus, Standseilbahn...).
- Die Gemeinde Tirol sollte sich aktiv an den Gesprächen beteiligen und eine Arbeitsgruppe mit Land, Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt, Meran und Schenna aktiv befürworten.

Das Projekt wurde im Anschluss an zweiter Stelle hinsichtlich der Priorität gereiht, damit wird die Gemeinde aufgefordert, die Anbindung weiterhin zu verfolgen, indem eine Arbeitsgruppe zwischen Gemeinden und Land gegründet und nach einer optimalen Lösung gesucht wird.

In Schenna hingegen ist das Ergebnis noch eindeutiger, das Projekt wurde an erster Stelle gereiht, wobei offen gelassen wurde, ob letztendlich eine Seilbahn, eine Rolltreppe oder eine andere innovative Lösung verwirklicht werden soll.

Das Ergebnis ist klar, die angedachte Seilbahnlösung kann in der geplanten Variante nicht verwirklicht werden, allerdings wünschen sich die Bürger eine breite Diskussion und Verwirklichung von neuen Lösungen. Der bisherige Ansatz, in Meran nur von einem Standort aus zu starten, stellte sich als nicht optimal heraus. Gleichzeitig wurde die Streckenführung der Seilbahn über den Küchelberg von Tirol abgelehnt. Andere angedachte Lösungen, wie die einer Mini-Metro unterhalb der Nordwestumfahrung, haben sich als nicht verwirklichbar bzw. als zu nachteilig erwiesen. Wir empfehlen die Einrichtung einer Arbeitsgruppe mit dem Ziel, das Problem so weit wie möglich aufzufächern, indem:

- für Schenna und Tirol eine leistungsfähige und landschaftsschonende Lösung gefunden wird;
- das Pulverlager als Umsteigestation stärker in den Fokus rückt, indem auch die Erfordernisse des Passeiertales mit einbezogen werden;
- für Meran eine hochwertige und leistungsfähige Anbindung des Zentrums und des Bahnhofes verwirklicht wird;
- diese hochwertige Anbindung sollte nicht nur in Meran Halt machen, es wäre zu überlegen, ob nicht auch Lana in die Überlegungen mit einbezogen werden sollte und damit Meran ein hochwertiges Nahverkehrssystem erhalten würde.

Eine Tram für das Burggrafenamt



Abbildung 38: neue Tram in Besançon (F), Rame Victor Hugo Terminus Hauts-du-Chazal;
Foto: AndreTS, www.wikipedia.org

In den Gesprächen und Diskussionen mit Gemeindevertretern stellte sich immer wieder heraus, dass die größten Verkehrsprobleme rund um Meran auftreten. Dies betrifft zum einen Schenna und Tirol, das Passeiertal und Lana. Aus geografischer Sicht stellt dies ein typisches Problem rund um Großgemeinden dar. Verschiedene Lösungsansätze sind bereits diskutiert worden, vor allem eine Seilbahnlösung für Schenna und Tirol. Die Anbindung an Meran ist allerdings im Moment noch ungelöst, fest steht lediglich, dass eine Seilbahnanbindung ab dem Pulverlager ins Zentrum von Meran nicht optimal ist.

Immer wieder taucht in den Medien die Idee einer Trambahn ins Passeiertal auf, gleichzeitig weist Lana mit mehr als 11.000 Einwohnern eine hohe Nachfrage in Richtung Meran auf. In Meran muss der Nahverkehr einer Überarbeitung unterzogen werden (siehe 7.2.6). All diese Punkte sollten zu einer tiefgreifenden Analyse und Überlegungen zur Errichtung eines leistungsfähigen und innovativen Verkehrssystems führen.

Ausgehend davon, dass die Seilbahnen nach Schenna und Tirol errichtet werden, könnte eine Trambahn als leistungsfähiger Zubringer nach Meran mittelfristig ange-dacht werden. Diese Trambahn wäre in der Lage, auch bei Stoßzeiten die Fahrgäste der Seilbahn nach Meran zu bringen. In Meran würde eine Straßenbahn vor allem auf der Achse Zentrum-Bahnhof Sinn machen, da mit der Aufwertung der Bahn Meran-Bozen und einer elektrischen Vinschger Bahn noch erhebliche Fahrgastzuwächse zu erwarten sind. Die Streckenführung Bahnhof-Zentrum-Pulverlager könnte damit die Keimzelle für einen weiteren Ausbau darstellen, anzudenken wäre langfristig das Passeiertal bis St. Leonhard und Lana auf dem anderen Streckenende. Das Potenzial der ange-bundenen Ortschaften würde eine Auslastung der Bahn garantieren.

Typ	Tagesleistung bei 14h Betrieb pro Richtung		
	Kapazität	Halbstundentakt	15-Min-Takt
12m Stadtbus	80	2.240	4.480
15m Stadtbus	110	3.080	6.160
Gelenkbus	130	3.640	7.280
Tram*	220	6.160	12.320

*Kapazität variiert nach Fahrzeuglänge

Tabelle 4: Kapazitätsvergleich Bus–Tram

Folgende Vorgangsweise empfiehlt sich:

- Klärung optimaler Zubringer für die Seilbahn Schenna-Tirol
- Klärung optimale Streckenführung in Meran
- Systemvergleich Bus-Straßenbahn samt Investitions- und Betriebskosten
- Klärung Ausbaufähigkeit ins Passeiertal und Lana
- Kosten-Nutzen-Bewertung des Verkehrsprojektes, Entscheidung über Verkehrssystem (Bus–Tram)

Trambahnen können in den letzten Jahren einen enormen Erfolg vorweisen, sind stadt-bildprägend und vielfach ein Sympathieträger. Eine moderne Straßenbahn ist sehr leistungsfähig, nahezu geräuschlos und emissionsfrei. Mit den in den nächsten Jahren

weiterhin zu erwartenden Steigerungen der Fahrgastzahlen sollte eine derartige Lösung näher untersucht werden. Mit der Nordwestumfahrung erfährt die Nutzung des Pkw in Richtung Passeiertal, Tirol und Schenna eine weitere Attraktivitätssteigerung. Dem sollte eine attraktive, umweltschonende Alternative gegenübergestellt werden. Wir empfehlen, eine tiefgreifende Analyse vorzunehmen und eine Kosten-Nutzen-Bewertung zu erstellen.

7.3 Öffentlicher Verkehr

7.3.1 Bahnhof Meran

Wie im Kapitel „Bahnknoten Meran“ bereits aufgeführt, sollen im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofes Meran auch die Busterminals verbessert werden. Obwohl erst kürzlich saniert, weist der Busbereich in Meran noch einige Defizite auf:

- die Abfahrtssteige sind relativ unübersichtlich;
- für größere Fahrgastanstürme sind die Steige zu schmal;
- die Fußwegführung ist nicht logisch, Fußgänger tendieren den kürzesten Weg zu nehmen und laufen deshalb quer durch den Busbereich in Richtung Zentrum.

Im Zuge des Wettbewerbs müssen diese Punkte unbedingt berücksichtigt und verbessert werden.

7.3.2 Passeiertal

Der Busverkehr ins Passeiertal ist seit Jahren durch Überfüllungen gekennzeichnet. Der enorme Fahrgastandrang speziell zu Schulzeiten harret einer entscheidenden Verbesserung. Das Passeiertal ist durch einen Hauptstrang von Meran bis St. Leonhard und 3 Nebenstränge nach Moos/Pfelders, Rabenstein und Walten gekennzeichnet. Die engen Straßen bedingen den Einsatz von relativ kurzen Bussen, damit wird die Kapazität auf dem Hauptabschnitt eingeschränkt.

Eine grundlegende Umgestaltung des Verkehrs in das Passeiertal sollte nach folgenden Kriterien geplant werden:

- Aufteilung der Äste in einen Haupt- und mehrere Nebenstränge;
- Errichtung eines Umsteigeknotens in St. Leonhard;
- Einsatz von Gelenk- bzw. 15-Meter-Bussen auf dem Hauptabschnitt (ähnlich wie im Überetsch mit den Metrobussen);
- Taktverdichtungen zu Stoßzeiten;
- langfristig sollte eine Bedienung durch eine Tram angedacht werden, dies würde vor allem mit dem Projekt für Schenna und Tirol Sinn ergeben.

Die Entflechtung der Verkehrsstränge wurde mit dem Sommerfahrplan 2014 z.T. vollzogen. Eine genaue Evaluierung der Fahrgastzahlen, vor allem aber der Überfüllungen, sollte nun erfolgen und bei Bedarf kurzfristig reagiert werden.

7.3.3 Ultental

Der Busverkehr in Richtung Ulten wurde in den letzten Jahren stark ausgebaut, allerdings gibt es noch einige Unzulänglichkeiten:

- Die Haupthaltestelle in St. Gertraud muss verbessert werden.
- Die Anbindung touristisch wichtiger Ziele wie Weißbrunn sollte durch einen touristischen Dienst (Wanderbus) gewährleistet werden.
- Im Winter bedarf es eines hochwertigen Skibusdienstes, der die Fraktionen mit dem Skigebiet Schwemmalm verbindet.

7.3.4 Verlängerung Citybus Gargazon

Der Citybus Lana-Burgstall (215) verkehrt bis Gargazon Zentrum. Eine Verlängerung bis zum Bahnhof Gargazon ist mit einem geringen Aufwand verbunden. Allerdings sind die Umläufe derart knapp, dass dies ohne Eingriff in den Linienverlauf nicht durchführbar ist.

7.3.5 Übersicht Lösungen im öffentlichen Verkehr

Maßnahme	Priorität	Aufwand
Aufwertung Bahnstrecke Meran-Bozen	hoch	hoch
Elektrifizierung Vinschger Bahn	hoch	hoch
Bahnknoten Meran	hoch	hoch
Seilbahnanbindung Schenna-Tirol	mittel	hoch
Überarbeitung ÖV Meran und Umgebung	hoch	niedrig
ÖV Passeiertal	mittel	mittel
ÖV Ulten	mittel	mittel
Mikro-ÖV Laurein, Proveis	mittel	niedrig
Trambahnlösung Burggrafenamt	niedrig	hoch
Bahnhof Untermais	niedrig	mittel
Citybus Gargazon	hoch	niedrig

Tabelle 5: Übersicht Lösungen im ÖV

7.3.6 [S6.M3] Integration Südtirolpass in Gemeindedienste

Der Südtirolpass als Fahrkarte für den öffentlichen Verkehr in Südtirol ist eine Erfolgsgeschichte, es wurden bereits mehr als 200.000 Karten verteilt. Das dahinter stehende technische System basiert auf einer Contactless-Technologie, die nicht nur für die Abbuchung von Fahrten geeignet ist, sondern auch als universelles Abrechnungssystem fungieren könnte. Es gibt bereits erste Bemühungen, die Funktionalität der Karte auszuweiten, beispielsweise sollen die Fahrradkäfige, welche die STA in einzelnen Gemeinden, wie z.B. Gargazon errichtet hat, mit dem Südtirolpass bedient werden können. Das Potenzial der Karte ist enorm und sollte aus strategischen Gründen auch auf andere Dienste, vor allem im Mobilitätsbereich ausgeweitet werden. Die Gemeinden des Burggrafenamtes sollten die Chance nutzen, hier vor anderen Gemeinden Akzente zu setzen und neue Angebote rund um den Südtirolpass einzuführen. Denkbar sind folgende Einsatzgebiete:

- Fahrradverleih
- Parkplatzabrechnung
- Stromtankstellen
- gemeindespezifische Dienste, wie etwa Sommeraktionskarten (Schwimmbad, Bus, Seilbahn, usw.)
- Aufstiegsanlagen

NaMoBu könnte dabei als Koordinationsstelle für die Planung und Einführung gemeinsamer Dienste fungieren, dies würde auch gemeinsame Angebote erleichtern und für die Autonome Provinz Bozen gäbe es einen klaren Ansprechpartner.

7.3.7 [I1.M1] Mikro-ÖV

Die Autonome Provinz Bozen prüft zur Zeit die Einführung von sog. Mikro-ÖV-Systemen. Sie sind eine Antwort auf schwache Nachfragen und zeitlich und räumlich flexibel. Bekannte Dienste sind das Anruf-Sammel-Taxi, der Bürgerbus oder der Rufbus. Für das Burggrafenamt käme ein derartiger Dienst zur Anbindung der Gemeinden Laurein und Proveis in Frage, wobei eine Mischform als ideale Lösung gesehen wird. Das bedeutet, dass ein Teil der Fahrten fix, ohne Anmeldung durchgeführt werden, die übrigen Fahrten nur bei telefonischer Vorbestellung. Ein weiterer Kandidat ist Glaning in der NaMo-Bu-Gemeinde Jenesien. In verschiedenen Regionen in Deutschland, Österreich und der Schweiz sind diese Dienste mit Erfolg im Einsatz. Südtirol ist durch die geografische Struktur in der glücklichen Lage, dass nur sehr wenige Dienste als Mikro-ÖV Systeme in Frage kommen, deshalb wäre es wünschenswert, dass eine der Gemeinden als Pilotprojekt ausgewählt wird. Die Voraussetzungen sind in jedem Fall gegeben.

7.3.8 [I1.M3] Optimierung Fahrplanauskunft in der Gemeinde

Zwar gibt es mittlerweile recht ausgefeilte Fahrplanauskunftssysteme (siehe 7.1.18), die Basis bleibt aber immer noch der klassische Fahrplan auf Papierbasis. Fahrgastinformation ist essenziell für den Erfolg des öffentlichen Nahverkehrs, so müssen beispielsweise an den Haltestellen stets aktuelle, lesbare Fahrpläne hängen, ansonsten kann auch das beste Angebot nicht erfolgreich sein. Manche Gemeinden sind auf diesem Gebiet bereits recht aktiv, allerdings sollten die Gemeinden im NaMoBu-Gebiet einen einheitlichen Qualitätsstandard anbieten, der wie folgt gestaltet werden könnte:

- elektronische Fahrplanauskunft auf der Homepage der Gemeinde
- Downloadmöglichkeit von spezifischen Fahrplänen
- Erstellung und evtl. Druck der Fahrpläne in der Gemeindezeitung
- kontinuierliche Information über Neuerungen beim öffentlichen Verkehr
- Kontrolle und Überprüfung, ob alle Haltestellen über korrekte Fahrpläne verfügen (das Anbringen ist Aufgabe des Konzessionärs)
- Sammlung und Weiterleitung von Beschwerden

NaMoBu kann für diese Aufgaben einen einheitlichen Qualitätsstandard schaffen und den Gemeinden beratend zu Seite stehen.

7.3.9 [I1.M4] Optimierung der Infrastrukturen des öffentlichen Personennahverkehrs (Bushaltestellen, Bahnhöfe)

Im öffentlichen Personennahverkehr fungieren Umsteigeknotenpunkte, Bushaltestellen und Bahnhöfe als wichtige Drehscheiben, die in erster Linie ihre Funktion optimal erfüllen sollen. Doch neben der Funktionalität sollten bei diesen Strukturen auch weitere Aspekte eine Rolle spielen, sind sie nicht zuletzt auch Aushängeschilder der Gemeinden. Serviceleistungen und ein übersichtliches Informationssystem für Kunden, Anbindung an weitere öffentliche Verkehrsmittel und das Ambiente sind nur einige Themen, die bei der Auswahl des Standortes und der Gestaltung berücksichtigt werden sollen.

In Südtirol wurde 2012 vom Verein Freunde der Eisenbahn in Zusammenarbeit mit dem Landesrat für Mobilität und dem Gemeindeverband der Wettbewerb „Bahnhof des Jahres“ ins Leben gerufen, um den Bahnhöfen Südtirols die Aufmerksamkeit zu schenken, die sie verdienen. Mittlerweile wurden der Bahnhof Niederdorf und der Bahnhof Marling ausgezeichnet.

In der Gemeinde Krumbach in Vorarlberg wurde zur Gestaltung der Bushaltestellen das Projekt Bus:stop mit internationalen Künstlern initiiert. Die 7 unterschiedlich gestalteten Haltestellen fungieren nicht nur als Bushäuschen, sondern auch als Kunstobjekt im Spannungsfeld zwischen Architektur und Natur (www.kulturkrumbach.at). Die Gemeinde Algund als Gartendorf zeigt Interesse an der einheitlichen Gestaltung der Haltestellen.

Leitlinien Haltestellen

Haltestellen im gesetzlichen Kontext

Grundsätzlich muss zwischen innerörtlichen und außerörtlichen Haltestellen unterschieden werden. Innerörtliche Haltestellen müssen über keine Busbucht verfügen, während außerörtliche bei einer Hinderung des Verkehrs eine Busbucht aufweisen müssen.

Als Mindestausstattung gelten:

- horizontale Markierung in Form einer Bodenmarkierung (siehe Bild)
- vertikale Markierung in Form eines Haltestellenschildes

Zuständigkeiten

Für die Genehmigung der Haltestellen ist die Autonome Provinz Bozen, Amt für Personenverkehr zuständig, die Errichtung der Haltestelle obliegt der Gemeinde, wobei das Land die Haltestellenschilder und Fahrplankästen zur Verfügung stellt.

Die idealtypische Haltestelle

Als Mindestausstattung einer Haltestelle erachten wir folgende Elemente:

- Haltestellenzeichen sollten gut sichtbar angebracht werden.
- Die Fahrplankablage sollte von einem sicheren Ort aus gut lesbar sein.
- Bussteig bzw. abgegrenzter Fahrbahnstreifen für den sicheren Aufenthalt der Fahrgäste (mind. 1,8 x 12 (18) m)
- Bodenmarkierung: dadurch wird die Haltestelle optisch besser sichtbar

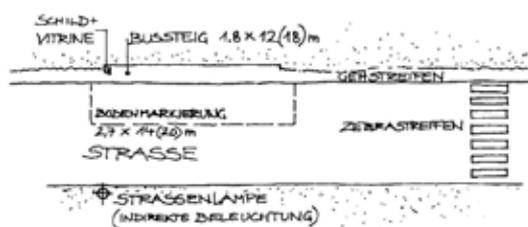


Abbildung 39: Skizze einfache Haltestelle; Zeichnung: Arch. Maria Theresia Pernter

Mindestsicherheitsausstattung

- Zugangsmöglichkeit: (z.B. Gehsteig, Steig)
- einfache Querung (Zebrastreifen)
- indirekte Beleuchtung
- Vitrine vom Bussteig aus lesbar

An zentralen Haltestellen bzw. an Haltestellen mit großer Nachfrage sollte eine Komforthaltestelle eingerichtet werden, ausgestattet mit:

- Schild
- Vitrine, vorzugsweise eine große beleuchtete Informationsvitrine mit erweitertem Informationsangebot
- Bussteig (min. 3,0 – Unterstand – x 12 (18) m)
- Busbucht im überörtlichen Bereich / Bodenmarkierung im innerörtlichen Bereich
- Unterstand
- Sitzmöglichkeit
- Papierkorb
- Radabstellplatz in der Nähe



Abbildung 40: Skizze Komforthaltestelle; Zeichnung: Arch. Maria Theresia Pernter

Sicherheitsstandards

- sichere Zugangsmöglichkeit (z.B. Gehsteig von mindestens 1,5 m Breite)
- sichere Querung (Zebrastreifen mit Mittelinsel)
- direkte Beleuchtung
- Vitrine vom Bussteig aus lesbar

Architektonische Gestaltung

Für manche Gemeinde ist es von Interesse, dass die Haltestellen eine eigenes Corporate Design aufweisen. Da die Autonome Provinz Bozen es grundsätzlich erlaubt, stellt sich die Frage, wie diese Haltestellen aussehen sollten. Je nach Schwerpunkt oder Thema, das die Gemeinde vorgibt, empfiehlt es sich, einen Ideenwettbewerb durchzuführen, wobei folgende Gesichtspunkte berücksichtigt werden sollten:

- Einhaltung aller Sicherheitsstandards
- Mindestfunktionalität wie oben beschrieben
- hohe Vandalismusresistenz
- Modularität, indem die Haltestelle an verschiedene Bedürfnisse angepasst werden, kann bei gleichzeitig hohem Maß an Gleichteilen flexibel eingesetzt werden
- unverwechselbares Design, das das CI der Gemeinde, z. B. „Gartendorf“ widerspiegelt.
- Reparaturfreundlichkeit: Bei Schäden sollten Teile schnell ersetzt bzw. repariert werden können.

Zusätzliche Funktionen

Dynamische Fahrgastinformation: Die dynamische Fahrgastinformation zeigt die nächste Abfahrt eines Busses elektronisch an. Das Land hat hierfür ein eigenes System angeschafft, das allerdings noch nicht flächendeckend funktioniert. Die Einbindung eines derartigen Systems muss mit eingeplant werden.

Werbevitriolen: Mit Werbevitriolen können Einnahmen für den Unterhalt der Haltestellen generiert werden. Diese Werbevitriolen müssen vorab vom Land genehmigt werden. Bei den Vitriolen ist darauf zu achten, dass sie gut beleuchtet sind und die Funktionalität der Haltestelle nicht einschränken.

Werbedisplays: Monitore, die Werbung und Information dynamisch anzeigen, können in das System integriert werden, allerdings ist auf folgendes zu achten:

- Anschaffungspreis
- Kosten für den Unterhalt und Bereitstellung der Daten
- Die Displays sollten kein fixer Bestandteil der Haltestelle sein, vielmehr nur als Zusatzmodul integriert werden können. Zu beachten ist, dass die Displays nur eine begrenzte Lebensdauer aufweisen und bei der Nachbeschaffung unter Umständen nur andere Bildschirmformate verfügbar sind. Deshalb sollten diese Displays möglichst flexibel in der Haltestelle integriert werden können.
- Ein weiterer Aspekt ist die Vandalismusresistenz sowie die Resistenz gegenüber den Umwelteinflüssen (Temperatur, Nässe, Sonneneinstrahlung) .
- Die Software zur Visualisierung der Daten muss eine hohe Nutzerfreundlichkeit aufweisen.
- Alle Displays sollten aus der Ferne gesteuert werden können und ein Alarmsystem bei Versagen aufweisen.

7.3.10 [I5.M4] Sensibilisierungsprojekte im Bereich öffentlicher Personennahverkehr

Um die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln zu fördern, bietet sich die Durchführung von Sensibilisierungsprojekten an. Die Initiativen sollten dabei auf die Zielgruppen abgestimmt werden. Zu Beginn steht hierbei die Frage, aus welchen Gründen öffentliche Verkehrsmittel wenig oder gar nicht genutzt werden. Entsprechend können dann die Inhalte der Initiativen gestaltet werden.

Seniorinnen und Senioren, die noch nie oder die nur selten mit Bus und Zug fahren, können sich unsicher fühlen. Ziel einer Schulung für Seniorinnen und Senioren könnte es sein, die persönliche Sicherheit zu erhöhen, den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln zu erleichtern und das Angebot besser kennen zu lernen.

Um die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bei Arbeitnehmer zu fördern, können Anreizsysteme ins Leben gerufen werden: Wer mit dem Bus oder der Bahn zur Arbeit kommt, nimmt an einer Prämierung teil.

In Südtirol bewegen sich bereits viele Schüler und Student dank des Abo+ mit öffentlichen Verkehrsmitteln fort. Das Projekt „Busschule“ zielt darauf ab, Jugendlichen der Mittelschule (oder höhere Grundschule) das richtige Verhalten beim Busfahren zu vermitteln.



Abbildung 41: Schulung für Senioren zum Thema Öffentlicher Verkehr in Lana im März 2013; Foto: Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt



Abbildung 42: Prämierungsfeier „Bahnhof des Jahres 2014“ am 3. Mai 2014 in Marling; Foto: Roland Strimmer

7.3.11 [I23.M3] Einführung eines Seniorentaxis

Die Bevölkerung in den westlichen Industrieländern altert, auch in Südtirol wird sich dieser Trend zunehmend bemerkbar machen. Laut Bevölkerungsprognose des Astat³¹ wird der Anteil der über 60-Jährigen im Jahr 2030 mehr als ein Drittel der Bevölkerung betragen. Die Anzahl der über 80-Jährigen wird von 27.200 auf über 41.000 Personen steigen, eine Zunahme von 66%. Auch wenn viele Senioren in Zukunft deutlich selbstständiger leben, steigt der Bedarf an Leistungen für diese Altersgruppe, auch im Mobilitätsbereich. In einigen Ländern wurde bereits darauf reagiert, indem sog. Seniorentaxis eingeführt wurden, die entweder durch ein Taxiunternehmen oder durch Freiwillige geführt werden. Das Angebot ist eng verwandt mit dem Bürgerbus, der, von Freiwilligen gelenkt, ein niederschwelliges Angebot für Restnachfragen bedient. In Südtirol gibt es bereits ein ähnliches Angebot, in Mühlbach bei Gais verkehrt zweimal in der Woche ein Taxi, um die Grundversorgung der älteren Bevölkerung wie Arztbesuche, Einkäufe usw. zu übernehmen.



Abbildung 43: Seniorentaxi Hoangarscht in Volders;
Foto: Mit freundlicher Erlaubnis von der Gemeinde Volders

In Schenna wurde 2012 ein Senioren-Taxi eingerichtet: Damit können Schenner Bürgerinnen und Bürger, die älter als 65 Jahre und ohne Führerschein sind, aus peripheren Gemeindegebieten viermal pro Woche mit einem Taxi vergünstigt das Ortszentrum erreichen, um dort wichtige Erledigungen zu tätigen. Zu bezahlen sind dabei nur 50% des Fahrpreises, während die andere Hälfte durch einen Gutschein abgedeckt werden kann, den die berechtigten Nutzer auf Anfrage im Gemeindeamt Schenna erhalten.

Die Autonome Provinz Bozen erarbeitet zur Zeit ein Konzept für sog. Mikro-öV-Dienste, wo auch Angebote für Senioren Platz finden können. Zielgebiet sind vor allem Fraktionen und Weiler, die nicht durch den öV regulär abgedeckt sind. Es ist Ziel von NaMoBu, einen Mikro-öV-Dienst im Gebiet zu etablieren. Sollte sich dieser bewähren, könnten weitere Dienste in das Angebot aufgenommen werden.

³¹ http://www.provinz.bz.it/astat/de/bevoelkerung/439.asp?demographischestruktur_action=4&demographischestruktur_article_id=254803

Mögliche Einsatzgebiete sind:

- Versorgung Altersheime
- Fraktionen und Weiler ohne ÖV-Anschluss

Das Seniorentaxi ist ein wichtiger Baustein für eine soziale Absicherung der Mobilität. Verkehrliche Auswirkungen zum Erreichen der NaMoBu-Ziele sind aber nicht zu erwarten.

7.4 Radmobilität

7.4.1 [I8.M1] Erstellung und Umsetzung eines Fahrradplanes

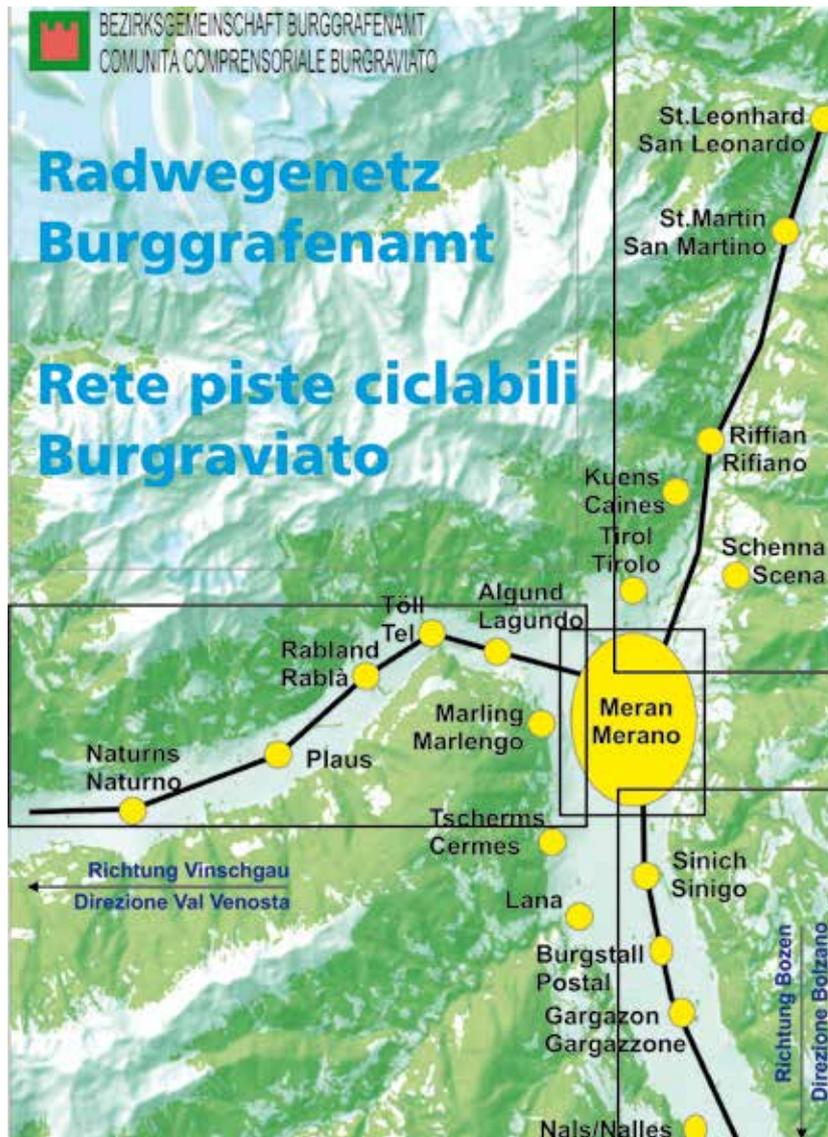


Abbildung 44: Die Radwege im Bezirk Burggrafenamt

Übergeordnetes Ziel eines Fahrradplanes auf Gemeindeebene ist es, den Modal Split nachhaltig zugunsten des Fahrrades zu verändern und Maßnahmen und Strategien vorzuschlagen, welche das bestehende Fahrradpotenzial voll ausschöpfen. Der Fahrradplan dient als Instrument, damit auf den täglichen Wegen durch die Gemeinde das Fahrrad als umweltfreundliches Verkehrsmittel stärker zum Einsatz kommt. Konkret geht es dabei um eine qualitative und quantitative Analyse der Ausgangssituation vor Ort, die

Untersuchung von Angebot und Nachfrage der Radmobilität, die Auswahl bedeutender Anziehungspunkte sowie das Aufzeigen von Strategien und konkreten Maßnahmen zur Zielerreichung. Der Fahrradplan soll einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrs- und Umweltsituation in der Gemeinde leisten und die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger nachhaltig beeinflussen.

Die Erstellung eines Fahrradplans gliedert sich in drei wesentliche Phasen:

- Phase I: Bestandsanalyse, Stärken-Schwächen-Katalog
- Phase II: Strategien und Maßnahmenschwerpunkte
- Phase III: Planung Radwege-/Radroutennetz, Fahrradinfrastrukturen und Information

Die Erstellung eines Fahrradplanes erfolgt im Idealfall durch eine Fachperson.

Eine Fahrradstrategie kann jedoch auch im Rahmen einer Arbeitsgruppe auf Gemeindeebene unter Einbindung von Gemeindetechnikern, Gemeindepolizei und Bürger erfolgen.

7.4.2 [I9.M1] Lückenschlüsse im und Ausbau des gemeindeübergreifenden Radwegenetzes

Die Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt ist zuständig für den Bau und die Wartung der übergemeindlichen Radwege im Bezirk. Bisher wurden rund 65 Kilometer Radwege fertiggestellt, wobei in 3 Hauptachsen unterschieden werden kann: Naturns – Meran³², St. Leonhard in Passeier – Meran³³ und Gargazon – Meran³⁴.

Um das übergemeindliche Radwegenetz zu vervollständigen, soll in den kommenden Jahren die Achse Meran-Lana ausgebaut werden. Neben der Bedeutung für den Fahrradtourismus ist diese Verbindung besonders für den Pendlerverkehr wichtig, da sie die zwei großen Ballungsgebiete Meran und Lana miteinander verbindet. Meran und Lana sind die größten Gemeinden im NaMoBu-Gebiet und wichtige Zentren für Ausbildung, Beruf sowie wirtschaftliche und soziale Einrichtungen. Insofern stellt diese Radwegverbindung eine Alternative für alle jene dar, die auf ein motorisiertes Verkehrsmittel verzichten möchten. Hervorzuheben ist auch, dass die geografische Lage der Gemeinden ideal für den Fahrradverkehr ist und wichtige Gemeinden wie Tschermes und Marling entlang der Strecke angebunden werden.

Entlang der Radwege finden sich Raststätten, welche den Radfahrern und Erholungssuchenden die Möglichkeit bieten, eine kleine Pause einzulegen. Diese kleinen Inseln der Erholung wurden mit Steinskulpturen und Überdachungen gestaltet und integrieren sich wunderbar in die Landschaft. Es wurde versucht, die Philosophie umzusetzen, die Elemente Licht, Wasser und Erde aus der Natur zu nehmen und in der Raststätte wieder sichtbar zu machen.

Die Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt ist für die Instandhaltung und die Wartung der Radwege im Burggrafenamt verantwortlich. Die ordentlichen Wartungsarbeiten zur Instandhaltung der Radwege werden von langzeitarbeitslosen Personen durchgeführt. Im Rahmen dieses Projektes, welches gemeinsam von den Sozial- und Umweltdiensten der Bezirksgemeinschaft entwickelt wurde, kümmern sich Mitarbeiter im Zeitraum von März bis November um die Pflege der Radwege im Burggrafenamt. Dazu gehören Arbeiten wie der Baum- und Strauchschnitt, Mäharbeiten, kleinere Reparaturen an Holzzäunen, aber auch die Reinigung der Böschungen.

³² <http://www.bzgbga.it/de/radwege/route-1-naturns-meran.asp>, 6. Juli 2014

³³ <http://www.bzgbga.it/de/radwege/route-3-st-leonhard-meran.asp>

³⁴ <http://www.bzgbga.it/de/radwege/route-4-meran-gargazon.asp>

Europaweit gewinnt der Radtourismus an Bedeutung. Durch die bestehenden und zu erwartenden Angebote wird auch für Pendler das Fahrrad als erstes Fortbewegungsmittel immer wichtiger. Entsprechend ist mit einer Zunahme der Nutzer der Radwege zu rechnen. In diesem Fall muss das Radwegenetz angepasst werden (bauliche Maßnahmen, Wartung,...).



Abbildung 45: Fahrradweg bei Staben in Richtung Meran; Foto: Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt

7.4.3 [I9.M2] Verknüpfung der übergemeindlichen Radwege mit den Gemeinden

Um die am Radweg gelegenen Gemeinden mehr in den Fokus der Radfahrer zu rücken, sollten entsprechende Maßnahmen getroffen werden.

Ein gutes Beispiel sind die neu errichteten Informationssäulen, die an neuralgischen Standorten aufgestellt wurden und über die Radroute informieren, aber auch Sehenswürdigkeiten oder Angebote der Gemeinden vorstellen.

Liegt eine Gemeinde abseits der Radroute, sollte für Radfahrer eine sichere Verbindung ins Dorfzentrum geschaffen werden.

7.4.4 [I9.M3] Infrastrukturen und Serviceangebote entlang der übergemeindlichen Radwege

Zur Aufwertung der Radwege können verschiedene Infrastrukturen und Serviceangebote an neuralgischen Punkten errichtet werden. Einige Einrichtungen wie Radbars und Raststätten sind bereits entlang der Radwege im Burggrafenamt zu finden. Jedoch können die Angebote ausgebaut werden:

Radservice-Stellen: An diesen Stationen finden Radfahrer das notwendige Werkzeug, um kleine Reparaturen am Fahrrad vorzunehmen oder die Einstellungen zu verbessern. Gute Beispiele für Self-Service-Stationen finden sich in Salzburg³⁵. Die Gemeinde St. Martin in Passeier hat im Sommer 2014 eine solche Fahrradservicestation am Radweg (Nähe Sportplatz) errichtet.

³⁵ http://www.stadtsalzburg.at/internet/wirtschaft_umwelt/verkehr/radfahren/service_projekte_355475/rad_self_service/oeffentliche_fahrrad_self_service_statio_62046.htm

Schlauch-Automaten: An diesem Automaten sind Fahrradschläuche verschiedener Größen und rund um die Uhr erhältlich.

E-Bike-Ladestationen ermöglichen das Aufladen der Batterie von E-Bikes.



Abbildung 46: Fahrradbox am Bahnhof in Gargazon mit doppelstöckigem Radständer; Foto: STA



Abbildung 47: E-Bike-Ladestation in Eppingen (D); Foto: Markus Belz

7.4.5 [I10.M1] Berücksichtigung der Fahrradmobilität bei der Straßenraumgestaltung

Eines der wichtigsten Themen wird in Zukunft die massive Förderung der Fahrradmobilität sein, hier wird NaMoBu sicherlich einen Schwerpunkt setzen. Die Fahrradmobilität ist aber nur dann erfolgreich, wenn die Rahmenbedingungen optimiert werden. In den Ortschaften wird es deshalb unabdingbar sein, gute Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Bewohner und Gäste auf das Fahrrad umsteigen.



Abbildung 48: Radfahren in Bozen: Fahrradüberquerungen, Fahrradabstellanlagen, Fahrrad-Logo; Foto: Martin Rattini helios.bz

In den letzten Jahren hat der Fahrradverkehr besonders in Metropolen eine enorme Aufwertung erfahren. Fahrradfahren ist „chic“, entspricht dem Zeitgeist und kann einen wesentlichen Beitrag zur Verringerung der Verkehrsbelastung erbringen. Dazu müssen in den Gemeinden die Weichen gestellt werden. Meran verfügt über einen Masterplan, der aber bisher nur zum Teil umgesetzt wurde. Speziell in kleineren Gemeinden fristet der Radverkehr aber ein Schattendasein, vielfach aus nachvollziehbaren Gründen, da die Topografie für den Alltagsverkehr sehr hinderlich war. Mit dem verstärkten Aufkommen von E-Bikes werden Steigungen nicht mehr als Hemmnis wahrgenommen, dadurch sollten sich in Zukunft auch Gemeinden, die bisher nur einen sehr geringen Fahrradanteil vorweisen konnten, Gedanken zur Förderung der Fahrradmobilität machen.

Nicht jede Gemeinde braucht einen Masterplan für die Fahrradmobilität, vielmehr ist es wichtiger, die nötige Sensibilität für die Thematik zu entwickeln. Hier können kleine, gezielte Eingriffe oft viel mehr bewirken als detaillierte Pläne, die dann mangels Finanzierungsmöglichkeiten nicht umgesetzt werden. Ziel muss es sein, das Fahrrad zum Alltagsverkehrsmittel zu machen – gerade wenn das Fahrrad für Einkäufe, für Fahrten zu Arbeit usw. verwendet wird, ist es im Alltag angekommen. Talgemeinden sind klarerweise im Vorteil, wie oben aber bereits erwähnt, sollten nun auch Gemeinden mit einer schwierigen Topografie sich verstärkt dem Thema widmen.



Abbildung 49: Multimodalität in Freiburg (D); Foto: www.trendy-travel.eu

Folgende Maßnahmen bezüglich Straßenraumgestaltung sollten in Angriff genommen werden:

- Ernennung eines Beauftragten für die Fahrradmobilität, am besten eine Person, die selbst fahrradbegeistert ist und über die nötigen Kenntnisse zur Verwirklichung von Projekten verfügt;

- Erstellung eines Kataloges über Schwachstellen/Hindernisse im Fahrradverkehr, auch Kleinigkeiten können vielfach entscheidend sein;
- Definition der Lösungsmöglichkeiten mit einer Priorisierung der Umsetzungsmaßnahmen;
- Abgleich der Lösungsansätze mit dem dem Bauprogramm der Gemeinde. Wenn die Maßnahmen von vornherein mit eingeplant werden, sind die Gesamtkosten viel geringer als bei separat durchgeführten Arbeiten;
- Das Fahrrad sollte die nötige Sichtbarkeit in der Gemeinde erhalten. Gemeinden sollten mutig sein und beispielsweise Parkplätze in bester Lage zugunsten von Fahrradabstellanlagen opfern. Die Bevölkerung erkennt dies dann als klares Signal einer neuen Verkehrspolitik in der Gemeinde.
- Vielfach gibt es in der Straßenverkehrsordnung sehr vage Vorschriften hinsichtlich der Gestaltung des Straßenraumes für den Fahrradverkehr. Je größer die Interpretationsmöglichkeiten des Gesetzestextes sind, desto unterschiedlicher fallen die Umsetzungen in einzelnen Gemeinden aus. Als Beispiel kann die farbliche Abgrenzung der Fahrradspuren dienen, die, obwohl im Gesetzestext nicht vorgesehen, von einigen Gemeinden praktiziert, von anderen Gemeinden abgelehnt wird. Ein gemeinsames, koordiniertes Vorgehen durch NaMoBu würde hier wichtige Akzente setzen.
- Die mangelnde Berücksichtigung des Fahrradverkehrs in der Straßenverkehrsordnung sollte auch zum Anlass genommen werden, die Parlamentarier in Rom auf die Defizite aufmerksam zu machen und sie aufzufordern, im Rahmen ihrer Einflussmöglichkeiten auf eine Reform bzw. neue Gesetzesinitiativen hinzuwirken.

Die Straßenraumgestaltung ist ein Prozess, mit einigen punktuellen Initiativen ist es nicht getan. Die Gemeinden sollten deshalb bestrebt sein, einen kontinuierlichen Prozess der Umgestaltung einzuleiten, wie es beispielsweise in den skandinavischen Ländern und speziell in Dänemark der Fall ist. NaMoBu kann dabei eine wichtige Hilfestellung und Motivator sein.



Abbildung 50: Fahrrad-Parkhaus in Freiburg (D); Foto: www.trendy-travel.eu

7.4.6 [I10.M2] Durchführung eines Fahrradwege-Checks

Um die Fahrradmobilität in der Gemeinde zu fördern, sollte unter anderem darauf geachtet werden, dass die Fahrradinfrastruktur bestmöglich gestaltet ist. Um notwendige Optimierungsmaßnahmen umzusetzen, sollte vorher eine IST-Erhebung, ein Fahrradwege-Check, durchgeführt werden.

Bei einer solchen Erhebung werden die bestehenden Fahrradinfrastrukturen erhoben und bewertet. Folgende Themen sollten dabei auf jeden Fall behandelt werden:

- bestehende Fahrradwege und Fahrradrouten
- Fahrradübergänge
- Fahrradabstellanlagen
- Fahrrad-Servicestellen
- Gefahrenstellen

Die Erhebung kann durch Experten, die Gemeindepolizei oder im Rahmen eines Schulprojektes erfolgen.

In Südtirol haben sich 5 Städte zu einem Städtenetzwerk zusammengeschlossen, um die Fahrradmobilität und die Angebote für die Fahrradtouristen zu verbessern. Dafür wurden Qualitätskriterien für die Fahrradfreundlichkeit ausgearbeitet: http://www.gemnova.net/613/uploads/kriterien_fahrradfreundlichkeit.pdf

7.4.7 [I10.M3] Sensibilisierungsprojekte im Bereich Radmobilität

Das innerörtliche Verkehrsaufkommen ist in vielen Gemeinden zur Belastung geworden. Eine Möglichkeit zur Verkehrsberuhigung ist unter anderem die Förderung von umweltfreundlichen Mobilitätsformen wie das Radfahren und das Zufußgehen.

Rund 50% der Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, sind unter 5 km lang (VCÖ factsheet). Das sind ideale Distanzen, die ohne große Anstrengung mit dem Fahrrad bewältigt werden können.

Um die Bevölkerung zu motivieren, mehr mit dem Fahrrad zu fahren, ist es sinnvoll, auf positive Art und Weise auf die Vorteile aufmerksam zu machen. Durch sympathische Aktionen können positive Emotionen hervorgerufen werden, die mit dem Fahrrad in Verbindung gebracht werden. Folgende Aktionen bieten sich dafür an:

- Teilnahme Fahrrad-Wettbewerb: Informationen unter www.suedtirolradelt.bz.it
- Organisation eines Fahrradfestes: für die Bevölkerung, verschiedene Angebote wie Fahrradwerkstatt, Fahrrad-Sicherheitsparcours, Fahrradinformation (Info-Stand der Bezirksgemeinschaft), Fahrrad-Quiz, Fahrrad-Bastel-Ecke („Pimp my bike“), Fahrrad-Flohmarkt,...; Die Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt kann bei der Organisation behilflich sein.
- Fahrradkurse für Seniorinnen und Senioren (auch E-Bike-Kurse): angeboten vom Ökoinstitut Südtirol/Alto Adige im Rahmen des Interreg-Projektes „Mobilität ohne Barrieren“; Informationen: <http://www.mobilitaetohnebarrieren.at/start.asp?ID=38&b=13>
- Über das Interreg-Projekt „Schulen mobil“ werden verschiedene Schulprojekte im Bereich Verkehrssicherheit und Radmobilität angeboten; Informationen: <http://www.schulenmobil.at/start.asp?b=2>

- Projekt für Kindergärten: „Gemeinsam mobil im Burggrafenamt – Radfahren und mehr“: Ziel ist es, Kinder und ihre Eltern für eine umweltfreundliche und nachhaltige Mobilität zu sensibilisieren. Interessierte Kindergärten erhalten eine Projektmappe mit Anleitungen zur Projektumsetzung, Informationen zu den Themen „Die Bedeutung umweltfreundlicher Mobilität“ und „Verkehrssicherheit“ sowie Vorlagen für Spiele, Elternbriefe,... Die Bezirksgemeinschaft begleitet die Umsetzung und führt konkrete Projekte durch. Jeder Kindergarten erhält eine Box mit verschiedenen Holzspielzeugen zum Thema umweltfreundliche Mobilität (Würfelspiel „Farbenzug“, Holzpuzzle,...)



Abbildung 51: Fahrradwerkstatt im Kindergarten Rabland im Rahmen des Projektes „Gemeinsam mobil im Burggrafenamt“ im Mai 2014; Foto: Kindergarten Rabland

7.4.8 [I10.M4] Erstellung von Informationsmaterialien im Bereich Radmobilität

Radverkehr benötigt vielfach Ortskenntnis, wer aber selten mit dem Fahrrad unterwegs ist bzw. den Urlaub mit dem Rad verbringt, benötigt gezielte Informationen, um die beste Möglichkeit der Fahrradnutzung auszuloten. Dabei dürfen aber nicht nur touristisch interessante Routen berücksichtigt werden, wichtiger sind die Routen, welche im Alltagsverkehr von Nutzen sind. Besondere Berücksichtigung müssen dabei die Sicherheitsbedürfnisse speziell für Kinder finden.

Jede Gemeinde sollte deshalb eine Fahrradkarte erstellen, die radfreundliche Wege in der Gemeinde kennzeichnet und diese auch entsprechend ausschildern. Jede Gemeinde verfügt heute über ein GIS-System, wo Straßen und Gebäude detailliert verzeichnet sind. Dies ist bereits eine exzellente Basis, um eine Übersicht zu erstellen. Damit diese Informationen nicht in der Gemeindestube liegen bleiben, sollten sie entsprechend aufbereitet und veröffentlicht werden:

- Anbringen von Hinweisschildern für Radverkehr
- Erstellung einer großen Übersichtskarte, welche an strategischen Punkten im Ort aufgehängt wird
- Veröffentlichung im Gemeindeblatt
- Download-Möglichkeit auf der Homepage der Gemeinde
- Druck von Informationsprospekten „Radfahren in der Gemeinde“
- Veröffentlichung auch auf einschlägigen Fahrradseiten: z.B. www.opencyclemap.org

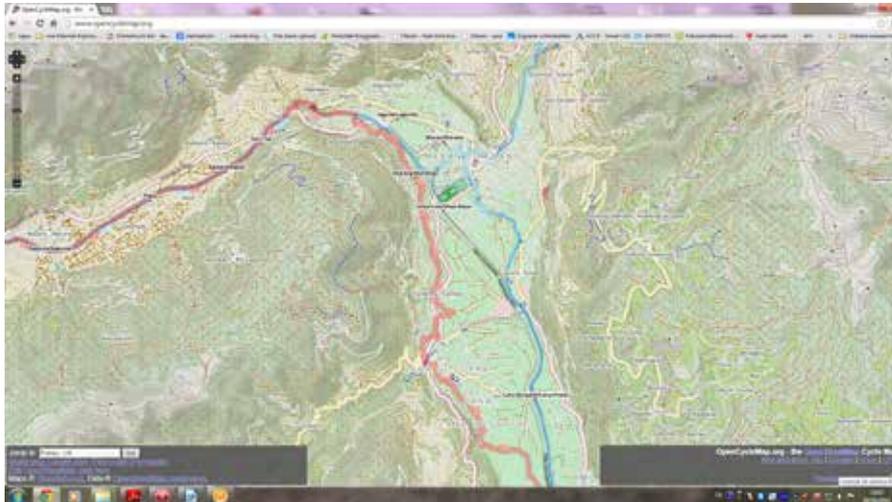


Abbildung 52: Kartenausschnitt www.opencyclemap.org

7.4.9 [I10.M5] Sensibilisierungsarbeit „Richtiges Verhalten am Fahrradweg“

Die Nutzerzahlen belegen es: Die übergemeindlichen Fahrradwege werden so stark frequentiert wie noch nie. Die Radwege sind aber nicht nur Fahrradfahrern vorbehalten. Neben Fußgängern oder Inlineskatern können auch landwirtschaftliche Fahrzeuge (mit Genehmigung) die Radwege nutzen.

Aufgrund der verschiedenen Nutzer kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen. Grundsätzlich sollte jeder auf den anderen Rücksicht nehmen und sich an die Straßenverkehrsordnung halten. Um darüber zu informieren, können entsprechende Initiativen ergriffen werden, wie in etwa die Produktion von Informationsmaterialien (Infofilm), Vor-Ort-Kontrollen, ...

Im Rahmen des Projektes NaMoBu wurde bereits ein Film produziert, der auf das richtige Verhalten am Radweg aufmerksam macht. Dieser Film kann auch für Veranstaltungen oder Schulprojekte ausgeliehen werden.³⁶

³⁶ <http://www.NaMoBu.it/de/film-radwege-im-burggrafenamt-richtiges-verhalten-am-radweg>

7.5 Fußgängermobilität

7.5.1 [I16.M1] Straßenraumgestaltung mit Fußgängerzonen, Wohnstraßen, Shared Space, Tempo 30

Die Erhöhung der Fußgängeranteile beim Modal Split wird von 33% aller Wege in Zukunft auf 34% erhöht werden. Die Erhöhung des Fußgängeranteils geschieht aber nicht automatisch, sondern muss gezielt gefördert werden.

Fußgänger folgen eigenen Gesetzen, jeder Mensch trifft, bevor er einen Weg antritt, eine Entscheidung, welches Verkehrsmittel er bevorzugt. Hat jemand Wahlfreiheit, d.h. alternative Verkehrsmittel zur Verfügung, so wird die Entscheidung maßgeblich von folgenden Faktoren beeinflusst:

- Länge der Wegstrecke
- Umweltbedingungen (Nacht, Wetter...)
- Gewohnheiten (Präferenzen bezüglich Verkehrsmittel)
- Sicherheit
- körperlicher Aufwand („Anstrengung“)
- Sachzwänge (Transport von Gütern, Mitfahrer wie Babys, alte Menschen usw.)
- und viele andere mehr

Welches Potenzial liegt also im Fußgängerverkehr? Grundsätzlich sollte die Distanz einen Kilometer nicht überschreiten, ansonsten werden in den meisten Fällen Alternativen gewählt, bei Regen und in Dunkelheit bevorzugen viele Menschen „sichere“ Verkehrsmittel. Ist jemand gewohnt, eine Strecke beispielsweise immer mit dem Pkw zurückzulegen, dann scheiden andere Verkehrsmittel häufig aus. Somit ist klar, wo die Anstrengungen liegen müssen. Alle Wege, die innerhalb von einem Kilometer liegen, sollten bei Möglichkeit mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden. Aus der Mobilitätsstudie geht hervor, dass 80% der Wege unter einem Kilometer zu Fuß zurückgelegt werden, etwa 11% mit dem Fahrrad, 6% mit dem Pkw, der Rest mit anderen Verkehrsmitteln. Bei Wegen mit weniger als 2 km Distanz werden nur noch 43% zu Fuß bewältigt, 20% mit dem Fahrrad und bereits mehr als ein Viertel (26%) mit dem Pkw. Ziel muss es sein, diese Werte in Zukunft zu Gunsten von Rad und Fußwegen zu steigern.

NaMoBu wird deshalb in Zukunft darauf Acht geben, dass die Gemeinden fußgängerfreundlicher werden dies kann durch folgende Maßnahmen unterstützt werden:

Straßenraumgestaltung mit Fußgängerzonen

Nachdem in den 60er und 70er Jahren der Pkw die Straßen erobert hat, wurden auch in den Zentren die Fußgänger zurückgedrängt und vielfach nur mehr der Gehsteig als sicherer Aufenthaltsort übriggelassen. Nachdem sich aber zusehends die Lebensqualität verschlechtert hatte, gab es ab den 80er Jahren eine Trendwende, indem die Zentren teilweise wieder den Fußgängern zurückgegeben wurden. Die ersten Fußgängerzonen entstanden, allen voran in den Zentren größerer Städte.

Heute gibt es sehr viele Fußgängerzonen, leider sind sie aber in den kleineren Gemeinden noch kaum anzutreffen. Gerade kleinere Gemeinden haben aber auch häufig unter einer überdurchschnittlich hohen Verkehrsbelastung zu leiden, deshalb wird sich NaMoBu um die Einrichtung weiterer Fußgängerzonen bemühen.

Diese Fußgängerzonen werden dabei aber den heutigen Bedürfnissen angepasst. So wird eine gewisse Flexibilität an den Tag gelegt, so dass beispielsweise beginnend mit temporären Fahrverboten (abends, am Wochenende) die Schließungszeit sukzessive ausgeweitet wird.

Wohnstraßen

Wohnstraßen sind leider noch nicht sehr häufig anzutreffen. Diese Straßen zeichnen sich dadurch aus, dass die Fußgänger Vorrang haben und der motorisierte Individualverkehr nur in Ausnahmefällen erlaubt ist. Wohnstraßen sind – wie der Name bereits suggeriert – vor allem in Wohngebieten anzutreffen und erhöhen dort maßgeblich die Lebensqualität.

- Das Befahren zum Zwecke der Zu- und Abfahrt ist erlaubt, jedoch nicht das Durchfahren. Erlaubt sind auch der Fahrradverkehr, das Befahren mit Fahrzeugen des Straßenerhalters und Einsatzfahrzeuge.
- Kraftfahrer und Radler dürfen in der Wohnstraße maximal Schrittgeschwindigkeit fahren.
- Fußgänger dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite nutzen.
- Kinder dürfen im gesamten Straßenbereich, also ausdrücklich auch im Fahrbahnbereich, spielen.
- Fahrzeuge – auch Fahrräder – dürfen Fußgänger nicht behindern und müssen notfalls warten. Allerdings dürfen Fußgänger den Fahrverkehr ebenfalls nicht absichtlich oder unnötig einschränken bzw. behindern.
- Parken ist grundsätzlich nur auf den vorgesehenen Flächen erlaubt. Das Aus- und Einsteigen sowie das Be- und Entladen von Fahrzeugen sind davon ausgenommen.
- Wer die Wohnstraße mit einem Fahrzeug verlässt, muss beachten, dass wie bei Grundstücksausfahrten andere Fahrzeuge und querende Fußgänger Vorrang haben.³⁷

Wohnstraßen dienen der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität. Bewohner von Wohnstraßen weisen in der Regel höhere Anteile bei der Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel auf und sind somit ein Baustein, die Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen. In Südtirol gibt es bereits vereinzelt Beispiele von Wohnstraßen, es gibt aber ein erhebliches Potenzial zum Ausbau:

- Wünschenswert wäre, wenn bei der Ausweisung von neuen Wohngebieten verstärkt auf die Realisierung von Wohnstraßen hingearbeitet würde.
- Die Einrichtung von Wohnstraßen bzw. autofreier Wohnviertel muss immer im Einvernehmen mit der Bevölkerung geschehen, deshalb ist bereits im Vorfeld auf entsprechende Sensibilisierungs- und Aufklärungskampagnen zu achten.
- Die Schnittstellen nach außen müssen mit geplant werden, eine isolierte Wohnstraße wird nie denselben Effekt haben wie eine Wohnstraße, die Anschluss an das Radwegenetz und öffentliche Verkehrsnetz hat. Nur eine ganzheitliche Planung kann deshalb erfolgreich sein.

NaMoBu wird Gemeinden bei der Einrichtung von Wohnstraßen und autofreien Wohnquartieren beratend zur Seite stehen. Ziel ist es, in jeder Gemeinde zumindest eine solche Einrichtung umzusetzen.

³⁷ entnommen aus: <http://www.graz.at/cms/beitrag/10191126/4438947/>; abgerufen am 27.7.14



Abbildung 53: Verkehrsschild "Zona residenziale"

Shared Space

Einer der Workshops von NaMoBu behandelte das Thema Shared Space, was so viel wie „gemeinsam genutzter Raum“ bedeutet. Dr. Ing. Alexander Gruber von der Gemeinde Brixen zeigte dort die Lösungsansätze dieser recht jungen Planungsform auf.

Shared Space ist die Verbindung, die Erschließung und der Aufenthalt in einem möglichst nicht geteilten und ortstypisch gestalteten öffentlichen Raum. Das bedeutet Koexistenz statt Dominanz im Straßenverkehr. Der Straßenraum wird so gestaltet, dass sich die unterschiedlichen Verkehrsformen mischen, es gibt keine eigenen Flächen für Fußgänger und Radfahrer, der Straßenraum ist selbsterklärend und selbstregulierend. Wichtig ist dabei, dass die Aufenthalts- und städtebauliche Funktionalität einen hohen Stellenwert einnimmt und auf Fahrbahnmarkierungen, Signalanlagen und Verkehrszeichen verzichtet wird. Damit das funktioniert, ist eine erhöhte Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer vonnöten, es bedarf eines Blickkontaktes und der ruhende Verkehr muss weitestgehend verbannt werden. Ohne partizipative Prozesse mit der Bevölkerung wird dies nicht funktionieren.

	Tempozone	Verkehrsberuhigter Bereich	Begegnungszone	Shared Space
Nivellierung	Nein	Möglich	Möglich	Ja
Fahrzeugverkehr	Wenig	Sehr wenig	Wenig bis stark	Wenig bis stark
Geschwindigkeit	< 30 km/h	Schrittgeschwindigkeit	< 20 km/h	Angepasst

Tabelle 6: Einordnung von Shared Space im Vergleich zu anderen verkehrsbeschränkenden Formen

Shared Space ist eine Möglichkeit, den öffentlichen Raum sicherer und menschenfreundlicher zu gestalten. NaMoBu kann bei zukünftigen Straßenraumgestaltungen beratend zur Seite stehen, nicht in jeder Situation wird Shared Space das geeignetste Mittel sein, die Umsetzung in zumindest fünf Gemeinden ist eines der Ziele.



Abbildung 54: Shared Space in Haren, Niederlande: keine Verkehrszeichen, nivelliertes Straßenland und lediglich orientierende „Begrenzungen“ für die Verkehrsteilnehmer;
Foto: www.wikipedia.org

Tempo-30-Zonen

Tempo-30-Zonen sind Bereiche im Straßenverkehr, die maximal mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h befahren werden dürfen. In der Regel werden mit Tempo-30-Zonen

- die Verkehrssicherheit erhöht,
- Lärm und Schadstoffemissionen verringert,
- eine allgemeine Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität erreicht.

Tempo-30-Zonen sind nicht unumstritten, auch hier gilt, dass der Dialog mit den Anwohnern meist leichter zum Ziel führt als eine Anordnung von oben herab. Es gibt Bestrebungen, in Ortschaften generell die Geschwindigkeit zu reduzieren, allenfalls auf Durchfahrtsstraßen werden höhere Geschwindigkeiten erlaubt. Jede Gemeinde sollte eine für ihre Straßencharakteristik optimale Lösung finden, die die oben genannten Ziele erreicht. Grundsätzlich sollte aber in Wohngebieten der NaMoBu-Gemeinden geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen gesetzt werden, die sich aber nicht in der Anbringung von Verbotsschildern erschöpfen sollen, sondern im optimalen Fall mit baulichen Maßnahmen einhergehen. Es bedarf folglich einer langfristigen Planung, wie sich der Straßenraum in den nächsten Jahrzehnten entwickeln soll. NaMoBu wird hier beratend zur Seite stehen.

7.5.2 [I16.M2] Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion

Überhöhte Geschwindigkeit ist eine der Hauptunfallursachen. In jüngster Zeit gibt es zunehmend Klagen aufgrund überhöhter Geschwindigkeit und Lärm, speziell durch Motorräder.³⁸ Gleichzeitig wurden in Italien die Strafen für Geschwindigkeitsübertretungen massiv erhöht, allerdings hat sich die Überwachung als zunehmendes Problem herauskristallisiert. Aus Gesprächen mit Gemeindepolizisten hat sich ergeben, dass die Einhaltung aller Vorschriften es fast unmöglich macht, eine Radarkontrolle durchzuführen. Neben den Rückmeldungen aus den Gemeinden zeigen auch die Daten des Verkehrszählsystems des Landes einige Besonderheiten. Auf der MeBo wurde beispielsweise an der Zählstelle Vilpian im Jahr 2013 eine Durchschnittsgeschwindigkeit der Pkws von 107 km/h erhoben³⁹. Die Geschwindigkeitsbegrenzung liegt auf der MeBo bei 110 km/h. Es ist offensichtlich, dass ein nicht unwesentlicher Anteil der Pkw-Fahrer das Limit nicht einhält, ansonsten würden nicht derart hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten erreicht. Aus den oben genannten Gründen sollte deshalb:

- Auf der MeBo sollte eine Abschnittskontrolle eingeführt werden. Dadurch ließen sich die Zahl der Verkehrsunfälle und Emissionen verringern⁴⁰.
- Die Zahl der Radarkontrollen ist auch bei restriktiven staatlichen Vorschriften zu erhöhen. Hier sollten die Exekutivorgane verstärkt zusammenarbeiten und einen regelmäßigen Erfahrungsaustausch über die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften durchführen.
- Die Zahl der fix installierten Radarmessgeräte soll erhöht werden. Es bedarf eines Meinungswandels in Südtirol, um die zunehmende Lärmbelastung, speziell von Motorrädern, in den Griff zu bekommen. Südtirol als Tourismusland darf nicht zum Eldorado ungebremsten Freizeitverkehrs verkommen.
- Schwerpunktmäßig sollten verstärkt die Passstraßen und bekannte Motorradstrecken überwacht werden. Dies ist ein klarer Wunsch vieler Stakeholder im Rahmen der NaMoBu-Workshops

7.5.3 [I16.M3] Sensibilisierungsprojekte im Bereich Fußgängermobilität

In vielen Gemeinden ist das Ortszentrum ideal, um die Wege zu Fuß zurück zu legen. Um die Bevölkerung dazu zu motivieren, bietet sich eine Reihe von Maßnahmen an:

Schulwegplan: Auf dem Schulwegplan finden sich Empfehlungen für Schulwege, die sicher zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Eltern sollen damit motiviert werden, ihr Kind mit dem Fahrrad oder zu Fuß auf den Schulweg zu schicken.

Pedibus: Ein Pedibus ist ein „Bus auf Füßen“, ein Begleitedienst für Schulkinder. Um das Zuzußgehen zu unterstützen, werden entlang von ausgewählten Strecken Haltestellen festgelegt, an denen sich die Kinder aus der näheren Umgebung treffen. Eine erwachsene Begleitperson holt die Kinder an den Haltestellen ab und begleitet sie in die Schule. Das Land hat einen Leitfaden zur Umsetzung erstellt. Die Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt hilft bei der Organisation.

Aktionstag Verkehrssicherheit: Probelauf Pedibus, Empfang vor der Schule mit Eltern, Lehrpersonen, Gemeindevertreter, Luftballone steigen lassen in den Ampelfarben grün, gelb, rot, Schülerlotse als Zebra verkleidet, ...

³⁸ Im Rahmen der NaMoBu-Workshops in den Gemeinden ist diese Problematik als Thema immer wieder genannt worden.

³⁹ <http://qlikview.services.sdiag.it/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=Verkehr.qvw&host=QVS@titana&anonymous=true>

⁴⁰ ein sog. „Tutor“-System wie vielfach in Italien in Gebrauch

Klimaschritte:

<http://www.provinz.bz.it/umweltagentur/umweltbildung/gs-klimaschritte.asp>

Aktionen mit Kaufleuten: Personen, die mit dem Fahrrad oder zu Fuß einkaufen, kommen öfters, verbringen im Geschäft mehr Zeit und geben lokal mehr Geld aus. Ihr Anteil kann im Zuge der Diskussion zur Verkehrsberuhigung im Ort noch gesteigert werden. Die Erschließungsqualität und die Infrastruktur von Geschäften, die sich an den Bedürfnissen des Fuß- und Radverkehrs orientiert, ist daher mitentscheidend dafür, dass der nichtmotorisierte Kundenstamm erhalten oder gar gesteigert werden kann.

Aufbau von Partnerschaften mit lokalen Geschäftstreibenden: Diese sind notwendig, um Projekte erfolgreich zu planen und umzusetzen. Alle müssen gut informiert und eingebunden werden. Bedürfnisse und Erwartungen müssen berücksichtigt werden.

- Werbeaktionen, Anreize für jene, die umweltfreundlich unterwegs sind (Vermittlung positiver Emotionen)
- Anreize aber auch für Betriebe, damit sie sich beteiligen, bzw. Belohnung, wenn sie sich beteiligt haben
- Optimierung Infrastruktur: Zugänge, Fahrradabstellanlagen, Fußgängerübergänge, Fahrradrouten, Fußwegenetz, ...
- nahe Erreichbarkeit der Geschäfte hervorheben

Dorfpläne für Fußgänger und Radfahrer mit Angabe der Distanzen bzw. des Zeitaufwandes

Aktionen und Kampagne „Einkaufen zu Fuß oder mit dem Fahrrad“: mit Belohnungsprogramm – umweltfreundliche Kunden erhalten einen Gutschein oder Stempel und erhalten Belohnungen oder Rabatte bei den lokalen Geschäften. Für eine erfolgreiche Umsetzung sollte eine Mindestanzahl an Geschäften und Teilnehmern eingebunden sein.

Aktion Einkaufstrolley: Um das Einkaufen zu Fuß zu erleichtern, werden Einkaufstrolleys zum Verleih zur Verfügung gestellt oder günstig abgegeben. Ähnliche Aktionen wurden in den Gemeinden Innichen, St. Martin in Passeier und Naturns bereits umgesetzt.



Abbildung 55: Organisation eines Pedibusses zum Europaweiten Autofreien Tag am 22. September 2014 in Marling; Foto: Roland Stimmer

7.5.4 [I16.M4] Durchführung eines Fußgänger-Checks

Fußgänger ärgern sich manchmal über unnötige Schwachstellen und Engpässe des Fußwegenetzes: zugeparkte Gehsteige, ungesicherte Straßenübergänge, fehlende Gehwege,...

Mit dem Fußgänger-Check sollen im Sinne einer Qualitätssicherung die Schwachstellen des Fußwegnetzes in einer Gemeinde aufgespürt werden. In der Folge können dann Verbesserungsvorschläge ausgearbeitet werden.

Das Verfahren zielt darauf ab, die Schwachstellen des Fußwegnetzes zu erkennen und Verbesserungsvorschläge anzuregen. Bei einem Lokalausgang werden Stärken, Mängel sowie Potenziale im Wegenetz erfasst. Dadurch können erste Erkenntnisse rasch und kostengünstig erfasst werden und Personen aus unterschiedlichen Bevölkerungsschichten, welche das Gebiet täglich als Fußgänger kennen, mit ihren Erfahrungen einbezogen werden⁴¹ (Bürgerbeteiligung).

Bei der Durchführung werden die Gefahrenstellen im Fußwegenetz (insbesondere Fußgängerquerungen) sowie fehlende Gehsteige erhoben. Am Ende wird ein Maßnahmenkatalog erstellt. Einzubinden sind die Gemeindeverwaltung und die Gemeindepolizei. Die Erhebung kann aber auch als Schulprojekt durchgeführt werden.

7.5.5 [I16.M5] Optimierung der Fußwege

Der Bereich Fußgängermobilität sollte im NaMoBu-Kontext die höchste Priorität erhalten, es gibt bereits Gemeinden, die relativ hohe Fußgängeranteile aufweisen.⁴²

Interessanterweise haben aber häufig auch Gemeinden, die relativ gute Voraussetzungen hätten, geringe Fußgängeranteile⁴³. Es muss deshalb Gemeinde für Gemeinde einer kritischen Begutachtung unterzogen werden, weshalb diese Anteile so gering sind.

In jedem Fall sollte sich jede Gemeinde in Zukunft verstärkt um Fußgängerbelange kümmern, hier sind eine große Sensibilität und ein geschultes Auge vonnöten, damit auch kleine Defizite erkannt und beseitigt werden können. In der Regel braucht es keine großen infrastrukturelle Eingriffe, sondern es sollte in Zukunft, einem allgemeinen Trend folgend, der öffentliche Raum so gestaltet werden, dass Fußgänger sich wohlfühlen und damit die Bereitschaft, den Pkw nicht zu nutzen, gefördert wird. Am 5.6.2012 haben im Rahmen eines Workshops zwei Vorträge stattgefunden, bei der Arch. Maria Theresia Pernter und Ing. Gruber sehr klar aufgezeigt haben, welche Möglichkeiten zur Optimierung der Fußwege in den Gemeinden bestehen.

Als Zielsetzung sollte folgendes verfolgt werden:

- Es ist wieder an der Zeit, sich mit dem Fußgängerverkehr auseinanderzusetzen. Die meisten Wege oder Wegabschnitte im öffentlichen Raum werden zu Fuß zurückgelegt. Wir alle sind Fußgänger, auch wenn wir meist mit dem Auto fahren. Ein Großteil unserer Ortschaften haben eine ideale Größen für die Fußgängermobilität.
- Der Fußgängerverkehr ist umweltverträglich, platzsparend, räumlich flexibel, langsam und leise, die Umgebung wird wahrgenommen. Der Fußgängerverkehr ist wenig sensibel für „Zwänge“ und die gefährdetste aller Mobilitätsarten.
- Das Zentrum vieler Ortschaften unserer Region hat einen Durchmesser von unter einem Kilometer und deshalb die ideale Fußgängergröße.

⁴¹ <http://www.walk-space.at/index.php/fussgaengercheck/beschreibung>, 1.8.2014

⁴² z.B. Moos in Passeier (47%), Jenesien (47%), St. Felix (46%), Ulten (42%) der täglichen Wege

⁴³ Marling (15%), Gargazon (18%)

- Es braucht ein **Gehwegenetz** für den alltäglichen Bedarf, von den Wohnzonen, z.T. Gewerbeazonen und Auffangparkplätzen zu den Geschäften und öffentlichen Einrichtungen, Haltestellen und Bahnhöfen.
- Dieses Netz sollte zusammenhängen, möglichst umwegfrei sein, Sicherheit vor dem MIV bieten und vor allem auch schön sein.
- Außerhalb von Ortschaften und in Ortschaften mit hohem Schwerverkehrsaufkommen sollten die Gehwege vom übrigen Straßenverkehr getrennt werden.
- Im Mischverkehr solle die **Geschwindigkeit** des motorisierten Individualverkehrs dem Fußgängerverkehr angepasst werden, im Idealfall <30km/h.
- Fußgängerquerungen an **Hauptstraßen** sollten durch eine Mittelinsel gesichert werden, bei nicht ausreichender Breite sollte ein Fahrbahnteiler bzw. eine optische Einengung vorgesehen werden.
- Bei einer **Sammelstraße** im Ort bedarf es eines bequemen Gehsteigs/Streifens, der zum Verweilen bzw. Flanieren einlädt, hier sollte die Fahrbahnbreite reduziert werden.
- Im **Ortszentrum**, dem historischen Kern einer Gemeinde, sollte bei Möglichkeit die Trennung der Verkehrsarten so sparsam wie möglich angewandt werden, bei Neugestaltungen sollte zudem eine restriktive Regelung des motorisierten Verkehrs eingeführt werden.
- In **Wohnzonen** sollte die Fahrspur nur angedeutet werden, sodass der Verkehr langsamer fließt und die Fußgänger den Aufenthalt auf der Straße als selbstverständlich wahrnehmen. Das bedeutet die Einführung von Tempo 30, bestehende Gehsteige entfernen, die Anrainer beteiligen.

Die oben vorgestellten Maßnahmen sind nur eine ungefähre Vorgabe, jede Gemeinde weist eine spezifische Situation auf, auf die nur durch eine systematische Vor-Ort-Planung eingegangen werden kann. Auch Gemeinden, die bereits heute hohe Fußgängeranteile aufweisen, sollten sich einer kritischen Überprüfung unterziehen, NaMoBu kann dabei beratend zur Seite stehen.



Abbildung 56: Straßenraumgestaltung in der Gemeinde Niederdorf im Pustertal; Foto-rechte: Studio Theil

7.6 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

7.6.1 [I21.M1] Integration öffentlicher Verkehr-motorisierter Individualverkehr

Der öffentliche Verkehr hat in den letzten 10 Jahren eine enorme Erfolgsgeschichte geschrieben. Beginnend mit einer systematischen Neuplanung mittels Vertaktung (Südtiroltakt) wurde die Netzwirkung maßgeblich erhöht. Die Fahrgastzahlen sind stark gestiegen, heute kann von einem durchgehenden Taktsystem gesprochen werden. Nun ist es an der Zeit, neue Infrastrukturprojekte (siehe 7.2.2) zu planen und bestehende Schwachstellen in der Integration der Dienste auszumerzen. Ein Punkt, nämlich die Integration MIV-öV, spielt dabei eine wichtige Rolle. Für die motorisierten Verkehrsteilnehmer muss es zunehmend attraktiv werden, das eigene Auto stehen zu lassen und zum öffentlichen Verkehr zu wechseln. Dies kann wie folgt erreicht werden:

- Die optimale Lösung ist erreicht, wenn das eigene Fahrzeug gar nicht verwendet wird, weil der öV attraktiver ist. Dies bedingt eine kapillare und dichte Versorgung von öV-Diensten, indem die Haltestellen in kurzer Fußwegentfernung von Start- und Zielort entfernt sind.
- Wenn eine Fahrt bereits mit dem Pkw begonnen wurde, ist es häufig schwierig, den Fahrer zum Umsteigen zu bewegen. Deshalb sollte ein Netz von gesondert gekennzeichneten P+R-Anlagen (Park&Ride) errichtet werden, diese sollten dabei nicht in den Zentren, sondern vielmehr verkehrsgünstig in der Nähe von Auffangparkplätzen errichtet werden.
- An den Bahnhöfen wurde in den letzten Jahren die Parkplatzkapazität ausgebaut, spezielle Bahnhöfe sollten aber zu regelrechten Umsteigeknoten Pkw-Bahn ausgebaut werden. Als Beispiel kann Untermais dienen, das relativ verkehrsgünstig liegt und noch Ausbaupotenzial aufweist (siehe auch 7.2.4).
- Diese Auffangparkplätze und Umsteigepunkte müssen entsprechend kommuniziert werden, ähnlich wie bei vielen S-Bahn-Netzen könnte ein Symbol diese besonderen Bahnhöfe/Haltestellen kennzeichnen.
- Eine Integration der Auffangparkplätze ins elektronische Auskunftssystem muss erfolgen, dadurch wäre es möglich, durchgehende intermodale Routen zu planen.
- Vielfach entscheidet auch der Preis über die Nutzung der Verkehrsmittel. Speziell für zentrale Ziele wie Bozen und Meran kann das „Abfangen“ von Besucherströmen vor dem Stadtgebiet eine erhebliche Entlastung darstellen. Die Auffangparkplätze sollten nach Möglichkeit kostenlos genutzt werden können, dann kann auch an die Brieffache appelliert werden. Für Pendler ist in der Regel der öffentliche Verkehr deutlich günstiger, für Gelegenheitsnutzer kann auch an die gesparten Parkgebühren im Zentrum erinnert werden.



Abbildung 57: Ausschnitt aus dem Netzplan des Schnellbahnnetzes mit Angaben zu Park&Ride sowie Regional- und Fernzughalt; Quelle: Münchner Verkehrsgesellschaft mbH

7.6.2 [I21.M3] Förderung E-Mobilität

Das Thema Elektromobilität ist in aller Munde, allerdings sind die Ankündigungen der letzten Jahre nicht in der Realität eingetreten, aus unterschiedlichen Gründen:

- Das Hauptproblem sind die Preise für die Batterien, die bei einem Kleinwagen mit ca. 150 km Reichweite ca. 10.000 Euro betragen. Trotz viel geringerer Betriebskosten werden so kaum die Anfangsinvestitionen hereingespielt.
- Die **Kapazität** der Batterien ist noch zu gering. Im Durchschnitt verfügen die E-Fahrzeuge über eine Reichweite von 150 km, die aber im Winter dramatisch schrumpft. Damit ist eine Alltagstauglichkeit in vielen Fällen nicht gegeben.
- Bedingt durch die geringe Anzahl an Fahrzeugen gibt es heute auch nur sehr wenig Möglichkeiten, die Fahrzeuge an **Stromtankstellen** aufzuladen. Hier greift ein typisches Henne-Ei-Problem. Solange nicht eine genügende Anzahl an Fahrzeugen vorhanden ist, werden auch keine Tankstellen gebaut, der Absatz der Fahrzeuge wird aber gleichzeitig vom Mangel an Lademöglichkeiten negativ beeinflusst.

Experten erwarten in den nächsten 5 Jahren aber einen Durchbruch in der Batterietechnologie.

nologie, indem die Preise sich etwa halbieren und die Kapazität verdoppelt wird. Damit wird das Elektroauto in vielen Fällen attraktiv und es ist eine entsprechende Marktnachfrage zu erwarten.

Damit die Gemeinden von dieser Entwicklung nicht überrollt werden, sollte frühzeitig auf die Auswirkungen von massiv zunehmenden E-Fahrzeugen im Alltag nachgedacht und gehandelt werden. Dabei sollte aber eine realistische Sichtweise eingenommen werden.

- E-Fahrzeuge sind nicht per definitionem umweltfreundlich. Je nach Strommix verursachen auch sie Treibhausgasemissionen, Feinstaub (Abrieb) und benötigen Parkplätze.
- Es sollte genau überlegt werden, welche Begünstigungen diese Fahrzeuge erhalten sollten, die Nutzung von Vorzugsspuren, vergünstigtes Parken usw. sind Mittel, welche in der Einführungsphase eingesetzt, nicht aber langfristig aufrecht erhalten werden können.
- Eine wichtige und nachhaltigere Investition in die E-Mobilität ist z.B. die weitere Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs, allen voran die Elektrifizierung der Vinschger Bahn. Es gibt aber auch vielversprechende Ansätze, Busse zu elektrifizieren, indem an den Streckenenden kontaktlose Auflademöglichkeiten geschaffen werden.
- Im Bereich der Zweiräder ist eine Elektrifizierung bereits im vollen Gange, sogenannte Pedelecs erobern den Markt. Der Effekt auf eine nachhaltige Mobilität hängt stark davon ab, ob sie ein Fahrrad oder einen Pkw ersetzen. Sollten die Pedelecs primär Autofahrten ersetzen, so ist die weitere Einführung zu begrüßen, besonders Gemeinden mit schwieriger Topografie sollten dieses Verkehrsmittel fördern, da dadurch effektive Substitutionseffekte auftreten. Speziell für Senioren sind diese Fahrzeuge besonders attraktiv.

Das Land Südtirol verfolgt mit TIS und BLS eine eigene Strategie zur Förderung der Elektromobilität, die aber zur Zeit noch nicht fertig ausgearbeitet ist. Aus der Sicht von NaMoBu wird folgende Vorgangsweise empfohlen:

1. Elektromobilität kann in Teilbereichen eine nachhaltigere Verkehrsform als herkömmliche, mit fossilen Treibstoffen betriebene Fahrzeuge, darstellen.
2. Jede Gemeinde des NaMoBu-Gebietes sollte sich mit dem Thema auseinandersetzen und eine Priorisierung vornehmen.
3. Höchste Priorität sollte die Förderung von Pedelecs erhalten, indem zumindest eine Lademöglichkeit in der Gemeinde geschaffen wird. Vorzugsweise sollte diese in Kooperation mit einem privaten Anbieter (Rasthaus, Bahnhof, Haltestelle, Supermarkt, usw.) geschehen. Die Ausweisung von Pedelec-freundlichen Strecken sollte mit in die Fahrradstrategie fließen, wobei vor allem Alltagsstrecken berücksichtigt werden sollten. Ziel muss es sein, einen Modal Shift vom Pkw hin zu den Fahrrädern zu schaffen.
4. Die Förderung von E-Fahrzeugen sollte mit einem klaren Geschäftsmodell erfolgen, vorzugsweise sollten Bedingungen dafür geschaffen werden, dass private Anbieter diese Aufgabe übernehmen und die öffentliche Hand allenfalls Anfangsinvestitionen übernimmt bzw. ein unternehmerfreundliches Umfeld schafft. Wettbewerbsverzerrende Eingriffe sollten vermieden werden, vielmehr sollte sich der Aufbau der Ladeinfrastruktur auf Bereiche konzentrieren, wo die Fahrzeuge einen gewissen Mindestaufenthalt haben, ohne allzu lang zu verweilen. Dies sind vor allem Supermärkte, Kurzzeitparkplätze und Parkhäuser, Restaurants usw. Es sollte den Unternehmen überlassen werden, wie sie die Kosten betriebswirtschaftlich rentabel wieder

einspielen können. Privilegierte Zugänge, wie Gratisparken oder das Benutzen von Vorzugsspuren, sollten vermieden werden.

5. Ein Ausnahmefall stellt hingegen der öffentliche Verkehr dar. Zur Förderung des Umstieges vom Auto zu Bus und Bahn (siehe auch 7.6.1), sollte an jedem Bahnhof eine Ladeinfrastruktur für zumindest 5 Fahrzeuge und 5 Pedelecs eingerichtet werden, die mit dem Südtirolpass aktiviert wird und deshalb den Pendlern vorbehalten werden sollte. Zur Vermeidung von langen Standzeiten sollte die maximale Parkdauer auf 12 Stunden limitiert werden.
6. Eine besondere Förderung sollte der öffentliche Verkehr erhalten, hier ist es auch sinnvoll, dass die öffentliche Hand Investitionen vornimmt, die Allen zugute kommen. Neben der Elektrifizierung der Vinschger Bahn als wichtigste Maßnahme sollte zumindest eine Stadtbuslinie in Meran auf Elektrobetrieb umgestellt werden, vorzugsweise eine „Prestigelinie“, die das Zentrum bedient. Interessant in diesem Zusammenhang wäre der Einsatz von Bussen, die an den Endhaltestellen per Induktion, also ohne Kabel, wieder geladen werden⁴⁴. Ein entsprechendes Pilotprojekt sollte in das Arbeitsprogramm aufgenommen werden. Die langfristige Verwirklichung einer Trambahn in Meran (siehe „Eine Tram für das Burggrafenamt,“) kann als absolutes Leuchtturmprojekt in der Elektromobilität angesehen werden.



Abbildung 58: Roadshow Elektromobilität in Bozen; Foto: Business Location Südtirol

7.6.3 [I21.M4] Parkplatzanalyse und Parkplatzmanagement

Viele Zentren auch in kleineren Gemeinden leiden an Überfüllung und häufig chaotischen Zuständen. Während in den letzten Jahrzehnten in den größeren Gemeinden zumindest teilweise Parkplätze gebührenpflichtig wurden, gibt es in kleineren Gemeinden

⁴⁴ In Genua und Turin verkehren derartige Busse seit mehr als 10 Jahren ohne große Probleme.

ein sog. Parkplatzmanagement nicht. Dabei böte es viele Vorteile:

- Die teilweise chaotischen Parksituationen bzw. das wilde Parken würden beseitigt.
- Dorfzentren können mehr Flächen den Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung stellen.
- Geschäfte hätten durch Kurzzeitparkplätze attraktive Parkmöglichkeiten für ihre Kunden.

Als positives Beispiel kann in Südtirol Bruneck genannt werden. Beginnend mit der Einführung von gebührenpflichtigen Parkplätzen wurde das System flächendeckend ausgebaut und sogar private Parkplätze mit einbezogen. Für alle Beteiligten ergeben sich Vorteile, die Stadt verfügt über eine geordnete Anzahl an kostenpflichtigen Parkplätzen, die Geschäftstreibenden können ihren Kunden Parkplätze anbieten, auch wenn sie diese nicht besitzen, Grundeigentümer können sich über das Unterbinden von Schwarzparkern und das Reinigen und Räumen der Parkplätze durch die Gemeinde freuen.

Für mittlere Gemeinden, wie etwa Naturns oder Algund, ist diese Form des Parkplatzmanagements sehr attraktiv. Wir empfehlen folgende Vorgangsweise:

1. Erhebung aller öffentlichen und privaten Parkplätze im Zentrum und angrenzenden Bereichen, Einarbeitung in ein GIS-System
2. Klassifizierung der Parkplätze in Kurzparkzonen, Langzeitparkplätze und kostenlose Auffangparkplätze
3. Definition der Anzahl der benötigten Parkplätze, Streichung von nicht notwendigen Parkplätzen
4. Durchführung von Gesprächen mit privaten Haltern von Parkplätzen im Zentrum mit dem Ziel, diese in öffentliche Parkplätze umzuwandeln und im Gegenzug die Ausgabe von Parkkarten
5. Informationen für die Bevölkerung bereits im Vorfeld bereitstellen. Parkplätze sind häufig heiß diskutierte Themen, die viele Projekte zu Fall gebracht haben
6. Einbinden der Betroffenen wie Geschäftsleute und Anwohner in die Planungen, um für alle eine zufriedenstellende Lösung zu finden
7. schrittweise transparentes Einführen des Parkplatzsystems, effiziente Kontrollen
8. kontinuierliches Überprüfen der Auslastung der Parkplätze, um bereits frühzeitig auf Problembereiche aufmerksam zu machen

7.6.4 [I23.M1] Förderung der Initiative Carsharing

Das Carsharing wurde in Südtirol im Jahr 2013, nachdem es vorher gescheitert war, in einem neuen Anlauf wieder eingeführt. Zur Zeit beteiligen sich die Gemeinden Bozen, Meran, Leifers, Mals, Bruneck, Brixen, Sand in Taufers und Ratschings am System. Damit ist im NaMoBu-Gebiet nur Meran aktiv beteiligt. Carsharing wird von Experten, besonders in Metropolen, eine große Zukunft vorhergesagt. In den Metropolregionen werden Carsharing-Angebote mit großem Erfolg etabliert, dabei vor allem die free-floating-Modelle⁴⁵ (mit Ausnahme von Paris mit einem elektrischen Angebot). In weniger dicht besiedelten Gebieten müssen die Fahrzeuge an definierten Punkten wieder zurückgebracht werden. Ein integrierter Ansatz zur Entwicklung des Angebotes sollte dabei auf gemischte Modelle zurückgreifen. Nutzer von Carsharing-Diensten verfügen in der Regel

⁴⁵ Dabei werden beliebige Parkplätze im öffentlichen Raum benutzt, das Fahrzeug muss also nicht an einem bestimmten Punkt zurückgebracht werden.

Der Gemeindeverband Südtirol und damit viele Gemeinden unterstützen diese Initiative, die bei entsprechender Nachfrage zu einer Entlastung beim MIV führen kann.

NaMoBu unterstützt dieses neue Angebot, wir erwarten uns aber nicht einen maßgeblichen Effekt auf das Verkehrsverhalten, denn

- die zeitliche und räumliche Übereinstimmung von Fahrtenangebot und Fahrtwunsch ist bei der geringen Bevölkerungsdichte in Südtirol nicht häufig gegeben;
- der öffentliche Verkehr ist sehr gut ausgebaut, zudem kann ein wesentlicher Teil der Bevölkerung kostenlos fahren;
- die Fahrten finden stets mit einem motorisierten Verkehrsmittel statt, ein Modal Shift hin zum öffentlichen Nahverkehr oder Fahrrad, wie von NaMoBu als Ziel angestrebt, wird nicht erreicht, allenfalls die Belastung durch eine bessere Auslastung verringert.

Mitfahrbörsen sollen in eine intermodale Mobilitätsauskunft des Landes integriert werden, diese können dann zusammen mit dem öV-Angebot auf einer Seite gebündelt werden. Die Initiative wird deshalb unterstützt, es werden aber keine größeren verkehrlichen Auswirkungen angenommen.

7.7 Raumordnung und Wirtschaft

7.7.1 Logistik und Gewerbe

Beim Thema Logistik hat sich in den Gesprächen vor allem ein Aspekt als besonders wichtig herausgestellt, nämlich wie gemeinsame Flächen und Räume gefunden werden können, in denen Materialien besonders für kleine und mittlere Unternehmen gelagert werden können.



Das Bedürfnis, Lieferungen und Lager zu rationalisieren ist besonders in kleinen Gemeinden sichtbar, wo die Streuung der Verkehrsflüsse und wirtschaftlichen Aktivitäten besonders große Auswirkung haben kann.

Aus diesem Grund ist das Ziel der Maßnahmen für die kleinen Gemeinden, die Logistikstruktur so weit wie möglich zu rationalisieren, indem übergemeindliche Entwicklungsflächen für Unternehmen ausfindig gemacht werden.

7.7.2 [I24.M1] Optimierung der Güterlogistik in Gemeinden, [I24.M2] Maßnahmen zur Sensibilisierung von Betrieben und Lieferanten

Die Aktionen auf Gemeinde- und übergemeindlicher Ebene müssen alle Stakeholder in den Auswahlprozess einbeziehen, um den nötigen Konsens für die vorgeschlagenen Lösungen zu erreichen.

Flächen und Anlagen sollen so ausgewählt werden, dass die angestammten Niederlassungen konzentriert und gleichzeitig die Auswirkungen des Schwerverkehrs auf die städtischen Gebiete minimiert werden. Der Prozess ist mit einer Ex-Ante-Schätzung der erwarteten Verkehrswirkung und mit regelmäßigem Monitoring der Auswirkungen zu begleiten.

Um zu akzeptablen und wirksamen Lösungen zu kommen, ist es sehr wichtig, den Dialog mit den Gewerbetreibenden zu suchen und sie zu sensibilisieren. Nur durch die Vermittlung des Nutzens, der aus dem Rationalisierungsprozess entsteht, kann ein rationales und allgemein akzeptiertes System aufgebaut werden.

Angebot und Nachfrage nach lokalen Produkten

Mit dem Ziel, die Auswirkungen des Warenverkehrs auf das Gebiet und vor allem im urbanen Raum zu minimieren, bedarf es einer Strategie, um die vorhin beschriebenen Vorgaben umzusetzen, nämlich die Förderung der sog. kurzen Wege. Die Maßnahmen, welche dieses Modell fördern, haben ausgesprochen interessante Auswirkungen auf den wirtschaftlichen und sozialen Kontext eines Gebietes.

[E5.M1] „Null km“, Förderung lokaler Produkte

Auf der Angebotsseite sind Fördermaßnahmen für lokale Produktion grundlegend, um die Wettbewerbsfähigkeit des Gebiets zu verbessern und gleichzeitig die Produktion und Verteilung der Güter nachhaltiger zu gestalten.

Die Maßnahmen in diesem Bereich betreffen nicht die Mobilität im engeren Sinn, es geht aber um Initiativen zur Förderung der lokalen Produktion (durch Marketing, Zertifizierung und Aufwertung), um eine bessere Erreichbarkeit und Sichtbarkeit der Produkte auf dem Markt zu gewährleisten.

Gleichzeitig ist es aber auch eine ergänzende Strategie zur Minimierung der Belastung durch den Güterverkehr, besonders auf die Siedlungsstruktur und das soziale Gefüge der kleinen Gemeinden.

In der Optik des Plans ist es in diesem Bereich also Aufgabe der Bezirksgemeinschaft und der NaMoBu-Gemeinden, den Dialog mit den lokalen Herstellern zu suchen, um die lokalen Wirtschaftskreisläufe zu entwickeln, etwa durch Workshops und Arbeitsgruppen, in denen die Möglichkeiten einer logistischen Optimierung diskutiert werden können.

[E5.M2] Zusammenarbeit beim Einkauf

Parallel dazu wird die Entwicklung lokaler Kreisläufe durch die Nachfrage nach „Null km“-Produkten gefördert. Die Bereitschaft zum Kauf lokaler Produkte zu fördern ist ein sehr wichtiger Aspekt in der Strategie der lokalen Kreisläufe und Produktionen. Besonders wichtig ist die Förderung von kooperativem Verhalten beim Einkauf, sei es, was die Kaufleute und Kleinunternehmen anbelangt (zum Beispiel im Tourismus) als auch bei den Verbrauchern.

Gemeinsame Einkaufsstrategien der Lokalkörperschaften sind sicher ein wichtiger Teil dieser Maßnahme, aber um relevante Auswirkungen auf das Gebiet zu haben, muss auch auf das private Konsumverhalten eingewirkt werden. Hier ist besonders die Entwicklung der solidarischen Einkaufsgruppen (GAS) auf verschiedenen Ebenen zu fördern, besonders bei den Familien, sowohl in dicht besiedelten Gebieten als auch in kleineren Ortschaften.⁴⁸

7.7.3 [E5.M4] Stärkung der regionalen Wirtschaft, Förderung regionaler Kreisläufe

Die Stärkung der regionalen Wirtschaft und die Förderung regionaler Kreisläufe kann sich insofern positiv auf die Verkehrsentwicklung auswirken, als damit Transportwege mit motorisierten Verkehrsmitteln nicht mehr durchgeführt werden müssen.

In der Publikation „Verkehrswende – Ökologische und soziale Orientierungen für die Verkehrswirtschaft“ aus der Schriftenreihe des IÖW wird der Raum als bestimmende Größe für die Energie- und die Verkehrswende genannt. Die Dezentralisierung der Wirtschaftsstrukturen und die stärkere Gewichtung von Nah- und Regionalverkehr werden als logische räumliche Bezugspunkte der Verkehrswende genannt. Diese Strategie wird als Chance genannt, das Verkehrsaufkommen hinsichtlich der Versorgung mit privaten und öffentlichen Gütern erheblich zu reduzieren⁴⁹.

Aus diesem Grund ist es sinnvoll, sogenannte GreenEvents zu organisieren. GreenEvents sind Veranstaltungen, die nach Kriterien der Nachhaltigkeit geplant, organisiert und umgesetzt werden. Die wesentlichen Faktoren sind dabei die Verwendung umweltfreundlicher Produkte, Energieeffizienz, Abfallmanagement, regionale Wertschöpfung sowie soziale Verantwortung. Diese Ziele entsprechen der langfristig ausgelegten Klimastrategie der Südtiroler Landesregierung, die sich zum Ziel gesetzt hat, die CO₂-Emissionen pro Person innerhalb 2020 auf unter 4 t und spätestens bis 2050 auf unter 1,5 t pro Jahr und Person zu senken.

Damit die Veranstalter die Auszeichnung GreenEvent erhalten, müssen sie Kriterien aus den Themenbereichen Ressourcen, Abfall, Mobilität, Verpflegung, Energie, Kommuni-

⁴⁸ Eine sogenannte GAS (aus dem italienischen für „Gruppo di Acquisto Solidale“) ist eine Gruppe von Verbrauchern, die ihre Einkäufe gemeinsam tätigt. Dabei werden bestimmte Prinzipien der Fairness und Solidarität angewendet. Die Mitglieder kaufen z.B. ausschließlich lokale Produkte direkt vom Hersteller oder solche aus dem fairen Handel. www.retegas.org

kation, Lärm und Bonus (Alkohol und Barrierefreiheit) umsetzen. Die Zertifizierung und die Vergabe der Auszeichnung GreenEvent erfolgt von Seiten der Landesagentur für Umwelt⁵⁰.

Im Bereich Mobilität wird vorgegeben, dass die Veranstaltung so geplant werden soll, dass die Nutzung von Fahrrad, öffentlichen Verkehrsmitteln und das Zufußgehen gefördert wird und problemlos möglich ist. Im Themenbereich Verpflegung wird auf die Verwendung von saisonalem Obst und Gemüse aus der Region verwiesen, unter anderem um CO₂-Emissionen zu sparen und den negativen Auswirkungen des Verkehrs wie Lärm- und Feinstaubbelastung entgegen zu treten.

⁴⁹ Hesse, M. u. R. Lucas (1991): Verkehrswende, ökologische und soziale Orientierung für die Verkehrswirtschaft, zweite, überarbeitete Fassung. Schriftenreihe des Instituts für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW) 39/90, Berlin.

⁵⁰ Autonome Provinz Bozen – Südtirol, Landesagentur für Umwelt: GreenEvent KlimaLand Südtirol – Leitfaden. September 2013, Bozen, S. 4.

7.8 Begleitende Maßnahmen

7.8.1 [E10.M1] Verschiebung des Modal Splits (Modal Shift)

Eines der Hauptziele des Plans ist die Steigerung der Anteile des öffentlichen Verkehrs sowie des Rad- und Fußverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen.

Ein integrierter Ansatz ist grundlegend, um spezifische Ziele durch ein Maßnahmenbündel zugunsten der drei Verkehrsarten zu erreichen und den motorisierten Individualverkehr zu begrenzen, wie sie im Detail in der Beschreibung der einzelnen Maßnahmen aufgezeigt wurden.

Koordinierungsinstrumente sind überaus wichtig. Aus diesem Grund werden für jede Gemeinde spezifische Ziele bezüglich Modal Split festgelegt, in Übereinstimmung mit den Gesamtzielen für das NaMoBu-Gebiet. Das Monitoringsystem, das in der Maßnahme [S1.M2] beschrieben ist, soll als Instrument zur Überprüfung und Kontrolle der Politiken auf den verschiedenen Ebenen dienen.

7.8.2 [E10.M1] Umsetzung von Umweltprojekten

Die globalen Entwicklungen machen es notwendig, dass jeder Einzelne von uns ein umweltbewusstes Verhalten im Alltag anstrebt. Umweltbildung im Kindesalter bewirkt eine frühe Sensibilisierung für die relevanten Themen wie Abfallmanagement, Ressourcennutzung, umweltfreundliche Mobilität.

Die Landesagentur für Umwelt der Autonomen Provinz Bozen – Südtirol bietet seit Jahren eine Reihe von Umweltprojekten an⁵¹. Auch die Bezirksgemeinschaft Burggrafentamt unterstützt seit Jahren interessierte Schulklassen bei der Umsetzung von solchen Projekten⁵².

⁵¹ <http://www.provinz.bz.it/umweltagentur/umweltbildung.asp>

⁵² http://www.bzgbga.it/de/umwelt/dienstleistungen.asp?&srvs_action=4&srvs_article_id=11765

7.9 [E10.M5] Maßnahmen zur Entlastung der Wohngebiete vom

Schwerverkehr

Infrastrukturmaßnahmen, wo noch nicht durchgeführt, sowie Regulierungsmaßnahmen sollen dazu beitragen, den Schwerverkehr aus den Ortschaften zu verbannen und seine Auswirkung auf die anderen durchquerten Gebiete zu verringern.

Im Rahmen des Plans sollen punktuelle Aktionen gesetzt werden, in Verbindung mit den Maßnahmen zum Güterverkehr und der „letzten Meile“, um das Gebiet zu schützen und die Lebensqualität in den Wohngebieten zu verbessern, ohne deshalb die Wettbewerbsfähigkeit des Gebiets im Sinne der Erreichbarkeit zu verschlechtern.

7.9.1 [E13.M2] Kampf gegen übermäßige Lärmbelastung (vor allem durch Motorräder)

Um die Lärmbelastung vor allem durch den Durchzugsverkehr zu bekämpfen, ist eine Reihe von koordinierten Maßnahmen seitens der besonders betroffenen Gemeinden zu treffen:

- Monitoring der Lärmbelastung, besonders entlang der Hauptverkehrsachsen;
- Reglementierung, z. B. Lärmkataster auf Gemeindeebene mit entsprechenden Beschränkungen und Regelungen;
- Lärmschutzmaßnahmen, z. B. Lärmschutzwände an geeigneten Stellen;
- Präventionsmaßnahmen gegen Verkehrslärm, auch durch Sensibilisierung bezüglich Fahrstil;
- Kontrollaktionen zur Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen und Fahrzeugsvorschriften.

7.9.2 [E13.M3] Geschwindigkeitskontrollen, Monitoring der Emissionen

Parallel zu den Kontrollmaßnahmen zur Lärmbelastung sind auf Gemeindeebene auch Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen zu planen und durchzuführen. Dies soll sowohl durch die Einrichtung automatischer Kontrollsysteme als auch durch Straßenkontrollen geschehen.

Was die Emissionen anbelangt, so ist es angebracht, parallel zur Einrichtung von Geschwindigkeitskontrollsystemen⁵³ an den Hauptverkehrsadern auch Messstationen für Emissionen zu errichten, inklusive Lärmmessung, um jederzeit ein genaues und aktuelles Bild der Situation an den kritischen Punkten des Verkehrsnetzes zu haben und Maßnahmen wirksam und treffsicher anpassen zu können.

⁵³ Zu Speed-Check-Boxen siehe: http://www.provinz.bz.it/news/de/news.asp?news_action=4&news_article_id=473384

8

Glossar und Abkürzungsverzeichnis

ICT	Information Communication Technology. Überbegriff für moderne, computergestützte Informationstechnologien.
öV	öffentlicher Verkehr
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
MIV	motorisierter Individualverkehr
Modal Split	Aufteilung des Mobilitätsaufkommen auf verschiedene Verkehrsmittel
Modal Shift	Verkehrsverlagerung, führt zu einer Änderung des Modal Split
Shared Space	„gemeinsam genutzter Raum“ bezeichnet eine Planungsphilosophie, nach der vom Kfz-Verkehr dominierter öffentlicher Straßenraum lebenswerter, sicherer sowie im Verkehrsfluss verbessert werden soll. Charakteristisch ist dabei die Idee, auf Verkehrszeichen, Signalanlagen und Fahrbahnmarkierungen zu verzichten. Gleichzeitig sollen die Verkehrsteilnehmer vollständig gleichberechtigt werden, wobei die Vorfahrtsregel weiterhin Gültigkeit besitzt. Im Gegensatz zur konventionellen Verkehrsberuhigung soll auch eine Anwendung in Hauptverkehrsstraßen möglich sein.
Abschnittskontrolle	andere Begriffe: „Tutor“ in Italien, Section-Control in Deutschland, Österreich. Messung der Durchschnittsgeschwindigkeit eines Fahrzeugs in einem bestimmten Abschnitt

9

Anhang I

9.1 Analyse der aktuellen Mobilitätssituation

9.1.1 Motorisierter Individualverkehr

Das Straßennetz des Burggrafenamts entwickelt sich vom Knoten Meran aus, der den wichtigsten Verkehrsknotenpunkt des Bezirks und den Hauptzugangspunkt zum Netz für die meisten übrigen Gemeinden darstellt.

Die Hauptzufahrten sind die Staatsstraße 38 und die parallel verlaufende Landesstraße 165 im Etschtal über die Gemeinde Terlan. Andere Zugangswege sind die Staatsstraße 35 über Naturns, die Landesstraße 44bis über das Timmelsjoch, die Landesstraße 44 über den Jaufenpass, die Landesstraße 98 über Mölten, die Landesstraße 99 über Jenesien, die Landesstraße 235 über Fondo sowie die Landesstraßen 71 und 86 über Laurein.

Die Hauptstraße des Burggrafenamts ist die SS38, die dem Lauf der Etsch folgt. Südlich von Meran besteht sie aus der Schnellstraße Meran-Bozen (MeBo). Sie wurde 1999 eröffnet und ist eine außerörtliche Hauptstraße mit getrennten Fahrbahnen und zwei Fahrspuren je Richtung ohne niveaugleiche Kreuzungen. Mit dem Bau der Schnellstraße wurde die alte Staatsstraße in die Landesstraße 165 umgewandelt. Die MeBo endet bei der Örtlichkeit Forst, westlich von Meran, von wo aus die Straße zweispurig als traditionelle überörtliche Straße mit einer Fahrbahn weiter verläuft.

Von Meran aus verzweigt sich eine Vielzahl an Straßen, die die umgebenden Gebiete erschließen, darunter:

- SS 238 Gampenpassstraße, von der in Lana die LS 9 nach Ulten und in Tisens die LS 10 nach Tisens und Prissian abzweigt;
- SS 44 Jaufenpasstraße, von ihr zweigt in Tirol die LS nach Tirol und in St. Leonhard die SS 44 zum Timmelsjoch ab
- LS 8 von Sinich-Schenna, von ihr zweigt die LS 98 nach Hafling ab, die nach Mölten weiter und bis Terlan führt.

Im Gebiet des Burggrafenamts stehen 18 fix installierte Zählstationen zur Verfügung, die kontinuierlich das Verkehrsgeschehen überwachen und Daten zur Auslastung und Geschwindigkeit übermitteln. Diese können online abgerufen werden.



Abbildung 60: Übersicht Straßennetz im Burggrafenamt; Abbildung: Abteilung Straßendienst, Autonome Provinz Bozen – Südtirol

Die folgende Tabellen enthalten die Verkehrszahlen 2009:

Kanzlffar	Straßennummer	Positionierung	TGM2011/2010	Leichtverkehr	Schwerverkehr	TGM2010/2009	Leichtverkehr	Schwerverkehr
00000013	S.S.38..	Rabland	100,24	100,39	99,17	101,63	101,52	102,44
00000014	S.S.38..	Töll	99,52	99,34	99,69	101,81	101,79	102,00
00000015	S.S.38..	Vipitan	100,05	100,25	98,00	101,34	100,78	107,53
00000017	S.S.38..	Vipitan	100,69	100,33	101,02	101,36	101,39	101,21
00000022	S.S.44..	Zenoberg	99,91	99,52	104,15	100,76	100,54	103,23
00000023	S.S.44..	S. Martin i. P.	100,57	100,81	98,53	100,31	100,05	102,41
00000024	S.S.44	Thurns	99,16	99,03	100,15	99,68	99,74	99,23
00000025	S.S.44 Bis	Moos in P.	112,05	113,71	99,99	94,63	94,55	95,31
00000035	S.S.236..	St. Felix	102,01	102,04	101,61	91,93	91,39	97,81
00000036	S.S.236..	Marling	96,41	96,51	95,10	101,40	100,78	100,12
00000056	S.P.52..	Algund	100,62	99,91	108,16	102,46	102,07	106,92
00000057	S.P.69..	Durgstall	100,95	102,24	99,49	105,64	103,79	120,36
00000059	S.P.68	St. Pantia7	106,85	106,85	106,79	100,37	99,80	106,26
00000060	S.P.101..	Industriezone Lana	100,64	100,88	98,81	103,08	102,79	105,20
00000061	S.P.117	Sinich	100,24	100,33	99,23	99,17	98,74	104,20
00000066	S.S.38..	Sinich	100,94	101,49	95,32	102,85	102,69	103,84
00000067	S.S.38..	Meran (Ausfahrt Zentrum)	100,82	100,86	99,55	99,17	99,31	97,48
00000071	S.P.8..	Meran (Oberrmais)	131,85	89,93	750,87	85,97	85,43	91,13
00000075	S.P.99..	Bozen	101,86	101,98	99,36	100,91	100,42	109,02

Tabelle 7: Verkehrsaufkommen 2009-2011. Quelle: Autonome Provinz Bozen

Die Tabelle zeigt die Entwicklung des Gesamt-, des Leicht- und Schwerverkehrs im Jahre 2011 im Vergleich zu 2010 und das Jahr 2010 im Vergleich zu 2009. Ohne besondere lokale Situationen wie etwa Wintersperren oder Baustellen zu berücksichtigen, ist jährlich eine mittlere Verkehrszunahme um 1% festzustellen.

9.1.2 Öffentlicher Verkehr

Das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Burggrafenamt bildet die Bahnlinie Bozen-Meran-Mals. Die Linie besteht aus zwei Abschnitten, die getrennt verwaltet werden:

- Der Abschnitt Bozen-Meran ist eine normalspurige Bahnlinie, elektrifiziert mit 3000 V Gleichstrom und geführt von der Rete Ferroviaria Italiana (RFI). Sie ist eingleisig und zählt neun Zwischenstationen zwischen Bozen und Meran: Bozen Süd, Bozen Kaiserau, Sigmundskron, Siebeneich, Terlan-Andrian, Vipitan-Nals, Gargazon, Lana-Burgstall und Meran Untermais. Eine weitere Haltestelle ist in Meran Sinich geplant. Auf diesem Abschnitt verkehren von SAD betriebene Stadler „FLIRT“-Elektrotriebwagen und von Trenitalia betriebene Pendelzüge mit E464-Lokomotiven. Der Güterverkehr ist praktisch nicht mehr existent, bis vor wenigen Jahren wurden vereinzelt Güterzüge bis Meran Untermais geführt.
- Der Abschnitt Meran-Mals hat eine Linienlänge von 60 km, ist ebenfalls normalspurig, aber nicht elektrifiziert und wird von der Südtiroler Transportstrukturen AG (STA) betrieben. Sie ist eingleisig und weist zwischen Meran und Mals 16 Zwischenstationen auf: Algund, Marling, Töll, Rabland, Plaus, Naturns, Staben, Tschars, Kastelbell, Latsch, Goldrain, Schlanders, Laas, Eys, Spondinig und Schluderns. Auf diesem Abschnitt verkehren von SAD betriebene „GTW“-Triebwagen der Firma Stadler. Die Linie wird im Stundentakt befahren, mit zusätzlichen zweistündlichen Schnellzügen („Regionalexpress“), die im Abschnitt Meran-Schländers nur die Haupthaltestellen bedienen.

Das Busnetz besteht aus folgenden Linien:

Stadtverkehr Meran

Linien 1, 2, 3, 4, 6 und 146, werden von der SASA betrieben. Der Vorort- und Regionalverkehr (betrieben von SASA, SAD, TAG und anderen kleineren Betreibern) besteht aus folgenden Linien:

- Linie 201 Bozen – Meran
- Linie 202 Vilpian – Nals – Andrian – Terlan
- Linie 206 Falzeben – Mölten – Jenesien
- Linie 211 Meran – Lana – Burgstall
- Linie 212 Forst – Meran – Marling
- Linie 213 Meran – Partschins
- Linie 214 Sinich – Lana – Völlan
- Linie 215 Citybus Lana
- Linie 221 Meran – Dorf Tirol
- Linie 222 Segenbühl – Tiroler Kreuz
- Linie 223 Dorf Tirol – Finele
- Linie 224 Dorf Tirol – Riffian – Vernuer
- Linie 231 Verdins – Schenna – Meran
- Linie 232 Schenna – Seilb. Meran 2000 – Botanischer Garten
- Linie 233 Seilbahn Taser – Schenna – St. Georgen
- Linie 235 Vellau – Algund – Meran
- Linie 236 Thurnstein – Meran
- Linie 237 Citybus Algund
- Linie 240 Meran – Passeiertal
- Linie 244 Proveis – Laurein – Ulten
- Linie 245 Meran – Ultental
- Linie 246 Meran – Fondo
- Linie 248 Vilpian – Tisens – Lana
- Linie 251 Meran – Naturns – Schlanders
- Linie 261 Schnalstal
- Linie 265 Naturns – Rabland – Partschins
- Linie 156 Bozen – Jenesien – Afing/Flaas

Nightliner-Dienste

An Samstagen in der Nacht besteht ein Dienst mit Nachtbussen, welche als „Nightliner“ betitelt werden und die wichtigsten Ortschaften des Burggrafenamtes verbindet, mit Anschlüssen zwischen den einzelnen Linien:

- Linie 1: Meran-Lana-Ulten

- Linie 2: Verdins-Meran-Lana
- Linie 3: Meran-Vinschgau
- Linie 4: Meran-Dorf Tirol-Passeiertal
- Shuttle Tirol
- Shuttle Tisens
- Shuttle Schenna

Seilbahnen

Das öffentliche Verkehrssystem verfügt auch über 3 **Seilbahnen**:

- Linie 203 Seilbahn Vilpian-Mölten
- Linie 226 Seilbahn Burgstall-Vöran
- Linie 155 Seilbahn Bozen-Jenesien

Weiters gibt es eine Reihe von Seilbahnen mit in erster Linie touristischer Ausrichtung, die nicht Teil des öffentlichen Verkehrsnetzes sind.

Tarifsystem

Das Tarifsystem basiert auf einem Grundprinzip: Je mehr Kilometer im Laufe eines Jahres gefahren werden, um so niedriger ist der Kilometertarif. Dieses Stufenmodell hat sich seit der Tarifreform 2012 sehr bewährt und die Nachfrage zeigt eine positive Tendenz.

Im Südtiroler Verkehrsverbund gibt es zwei verschiedene Tarifarten:

- einen kilometerbasierter Tarif;
- und Zeitkarten, bei denen der Tarif unabhängig von den gefahrenen Kilometern ist.

Der entfernungsbasierte Tarif wird anhand der gefahrenen Kilometer berechnet. Grundlage dafür ist das Landesstreckennetz mit den entsprechenden Tarifkilometern. Im Abschnitt Brenner-Innsbruck wird der Tarif laut eigenem Abkommen berechnet. Für jede Fahrt wird ein Minimum von 10 Kilometern in Rechnung gestellt.

Die Kilometertarife sind wie folgt festgelegt:

- Einzelfahrkarte: 15 Cent je km, werden auf die nächst höheren 50 Cent aufgerundet
- Wertkarte: 12 Cent je Kilometer
- Südtirol Pass: 8, 4, 2, bzw. 0 Cent je Kilometer, je nach Tarifstufe.

Die Tarifstufen des Südtirol Pass auf Jahresbasis betragen:

1. 0 bis 1.000 km: 8 Cent/km
2. 1.001 bis 10.000 km: 4 Cent/km
3. 10.001 bis 20.000 km: 2 Cent/km
4. über 20.000 km: 0 cent/km

Die Tarife für Seilbahnen und die Rittner Bahn werden, mit Ausnahme der Einzelfahrkarten, nach Tarifkilometern berechnet, die nicht der effektiven Distanz entsprechen.

Für Anschlüsse in Stadtnetzen werden folgende Tarifkilometer berechnet:

- Tarifzonen Meran und Bozen: 10 Tarifkilometer;
- alle anderen Zonen: 5 Tarifkilometer

Für Schüler und Studenten: Schülerinnen und Schüler der Volks-, Mittel- und Oberschulen erhalten weiterhin das Gratis-Abo+. Universitätsstudenten und Lehrlinge zahlen pauschal 150 Euro im Jahr. Für Senioren: Ab dem vollendeten siebzigsten Lebensjahr bleibt der SüdtirolPass 65+ kostenlos und unbegrenzt gültig. Ab 65 Jahre (bisher ab 60 Jahre) gilt ein Pauschaltarif von 150 Euro im Jahr. Es ist eine Übergangsfrist vorgesehen, um das Mindestalter von 60 auf 65 Jahre zu erhöhen. Personen mit einer Invalidität von mehr als 74% können die öffentlichen Verkehrsmittel kostenlos nutzen.

Die nachstehenden Tabellen veranschaulichen die Nachfrage im öffentlichen Verkehr im Burggrafenamt.

Jahr 2011	Jänner	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Insgesamt
Vinschgerbahn													
Naturns	4.284	4.542	5.341	8.726	9.425	10.328	11.060	13.285	11.134	9.838	4.857	4.588	97.408
Plaus	935	1.017	1.197	1.942	2.371	2.376	2.393	2.607	2.419	2.284	1.101	1.120	21.762
Rablend	887	791	1.030	2.316	2.501	2.720	2.749	3.105	2.925	2.756	1.082	1.094	23.936
Toll	188	228	228	589	681	637	654	755	784	733	220	255	5.953
Maring	959	1.026	1.231	3.207	3.254	3.134	3.126	3.803	3.471	3.370	1.278	1.269	29.129
Algund	639	603	764	1.188	1.296	1.195	1.436	2.041	1.564	1.264	701	634	13.327
Insgesamt	7.892	8.207	9.791	17.968	19.528	20.390	21.420	25.597	22.297	20.245	9.220	8.960	191.515
Meran	26.403	26.799	30.136	42.064	43.915	43.389	44.519	49.841	48.830	45.422	32.063	34.383	467.764
Untermals	5.304	5.482	5.820	5.761	5.526	5.321	5.183	5.139	6.615	6.775	6.719	5.903	69.548
Lana-Burgstall	4.177	4.577	5.129	5.362	5.895	5.070	4.830	5.338	6.214	6.141	5.645	4.890	63.268
Gargazon	934	1.015	1.068	1.157	1.266	1.037	1.001	1.423	1.104	1.174	1.037	871	13.087
Vilpian	1.394	1.347	1.384	1.918	1.985	1.844	1.630	1.935	2.415	1.862	1.415	1.373	20.502
Terlan	3.117	3.411	3.687	4.124	4.359	3.826	3.553	4.172	4.779	4.529	4.065	4.135	47.757
Siebenaich	467	482	496	502	507	392	342	395	518	513	475	507	5.596
Sigmundskron	1.576	1.775	2.044	2.373	2.586	2.007	1.951	2.272	2.669	2.676	2.184	2.091	26.204
Bozen Süd	5.258	6.137	6.296	6.578	6.843	5.528	5.645	5.890	6.733	7.171	9.349	6.638	78.066
totale BZ-ME	22.227	24.226	25.924	27.775	28.967	25.025	24.135	26.564	31.047	30.841	30.889	26.408	324.028

* Die Fahrgastzahlen beinhalten nicht das Abo+ und Abo60. Die effektiven Zahlen sind damit wesentlich höher

Tabelle 8: Nachfrage im Bahnverkehr im Burggrafenamt.

Quelle: Autonome Provinz Bozen

Bahnverkehr

Die Fahrgastzahlen auf der Basis von Entwertungen sind mit größter Vorsicht zu genießen, da wesentliche Fahrgastgruppen nicht registriert werden (Schüler, Senioren). Erfahrungsgemäß können die effektiven Fahrgastzahlen um bis zu 100% höher liegen, deshalb werden vor allem relative Unterschiede genannt.

Auf der Vinschger Bahn bis Naturns werden die höchsten Passagierzahlen in Naturns verzeichnet, gefolgt von Rabland und Plaus. Meran konnte sowohl in Richtung Vinschgau als auch Bozen ca. eine halbe Million registrierter Fahrgäste vorweisen.

Im Verhältnis zur Vinschger Bahn weist die Bahnlinie Bozen-Meran verhältnismäßig geringe Fahrgastzahlen auf, kein Bahnhof erreicht beispielsweise die Werte von Naturns. Dies dürfte auf die relativ langen Fahrzeiten Bozen-Meran und die Konkurrenz der MeBo zurückzuführen sein, ein entscheidender Fahrgastzuwachs kann nur durch die Modernisierung und Beschleunigung der Strecke erreicht werden.

Im Vergleich zum Jahr 2010 konnte die Vinschger Bahn und die Bahnlinie Meran-Bozen

einen deutlichen Fahrgastzuwachs aufweisen, 9% mehr Fahrgäste benutzten die Bahnen, allerdings gibt es ausgesprochene Unterschiede nach Monat, wobei im Mai mehr als 40% mehr Fahrgäste verzeichnet wurden.

Busverkehr

Die untenstehenden Tabellen veranschaulichen den Busverkehr in den Jahren 2009-2011 (SASA, SAD, TAG und andere)

Jahr	2009	2010	2011	2009-2011
Meran	1.102.279	1.110.609	1.179.678	7,0%
Schenna	170.875	164.072	333.270	95,0%
Ulten	65.960	74.809	78.574	19,1%
Passaier	294.597	306.113	324.246	10,1%
Hafling-Vöran	69.805	88.821	90.019	29,0%
Tirol	403.413	398.205	446.686	10,7%
Mölten	15.191	14.922	17.496	15,2%
Jenesien	37.630	39.410	39.270	4,4%
Fondo	26.663	28.736	29.866	12,0%
Lana	342.412	352.239	356.999	4,3%
Gesamt	2.528.825	2.577.936	2.896.104	14,5%

Tabelle 9: Regionalverkehr Bus: Nachfrage 2009-2011 (Zustiege nach Knoten). Quelle: Autonome Provinz Bozen

Im Regionalverkehr konnte bei den Kategorien Wertkarte, Einzelfahrkarte und Abo deutliche Fahrgastzuwächse von 2009 bis 2011 erzielt werden (+14,5%). In absoluten Zahlen weist der Knoten Meran die höchsten Zustiege auf, gefolgt von Tirol und Schenna, die vor allem touristischen Verkehr aufweisen. Den höchsten prozentuellen Zuwachs erzielte Schenna, allerdings ist dies auf ein geändertes Fahrkartenangebot zurückzuführen. Alle Gebiete weisen Zuwächse auf, die geringsten in Lana und Jenesien.

Stadtverkehr

Der Stadtverkehr in Meran weist saisonale Spitzen auf, die durch den Tourismus bedingt sind. Die höchsten Fahrgastzahlen werden von August bis Oktober erreicht, die geringsten in den Wintermonaten. Mit ca. einer halben Million Fahrgäste ist die Linie 2 von Meran nach Sinich und Burgstall die am meisten benutzte Linie, die Linien 1, 3 und 4 hingegen bewegen sich im Mittelfeld. Relativ schwach ausgeprägt ist die Nachfrage auf der Linie 6. Im Abendverkehr ist die Nachfrage auf der Linie 146, eine Kombinationslinie, marginal. Mit durchschnittlich 20 Fahrgästen je Tag ist der Nachtverkehr unausgelastet, die durchschnittliche Fahrgastanzahl beträgt ca. drei Fahrgäste je Fahrt, ein Nachttaxi kann diesen Dienst theoretisch auch erfüllen. Im Vergleich zum Jahr 2010 ist die Nachfrage um 3,5% zurückgegangen, die größten Einbußen waren auf den Linien 6 und 4 zu verzeichnen. Insgesamt ist das Ergebnis, gemessen am Aufwand, ernüchternd.

Linie - Linie	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Insgesamt
1	18.610	18.148	17.795	25.124	29.765	25.801	23.988	28.047	32.304	26.665	16.872	19.331	282.450
2	40.461	38.309	40.069	39.365	43.828	38.834	36.856	38.904	45.280	45.418	42.170	44.113	494.617
3	18.716	18.588	19.097	20.089	22.713	20.887	21.426	22.800	25.202	22.006	19.010	20.500	251.034
4	12.547	12.422	12.887	22.346	25.983	24.165	25.392	28.164	31.258	24.045	10.608	11.507	241.134
6	5.195	5.205	5.489	5.002	5.137	3.388	4.122	4.253	4.726	4.462	4.436	4.619	56.034
146	489	463	492	561	651	627	782	1.014	746	621	477	542	7.485
Totale	96.018	93.135	95.629	112.507	128.087	113.702	112.576	123.182	139.516	124.217	93.573	100.612	1.332.754

Tabelle 10: Stadtverkehr Meran: Nachfrage im Jahr 2011 nach Linien. Quelle: SASA

9.13 Fahrradmobilität

Das Radwegenetz des Burggrafenamtes besteht in erster Linie aus 3 Routen, die die Täler verbinden, welche in Meran zusammenlaufen, der Radweg der Stadt Meran schließt sich an die bestehenden an. Eine Übersicht der Radwege gibt die unten stehende Grafik wieder:

- Radweg Meran-Naturns-(Mals)
- Radweg Meran
- Radweg Meran-St. Leonhard in Passeier
- Radweg Meran-Gargazon-(Bozen)

Im Oktober 2012 wurde der Abschnitt zwischen Sinich und Burgstall fertiggestellt. Damit ist die Hauptachse zwischen Bozen und Meran mit 62,5 km vollständig abgeschlossen.

Die Stadt Meran verfügt über kein vollständiges Radwegenetz, es gibt aber zahlreiche Achsen und reservierte Fahrbahnen, auf denen das Zentrum durchquert werden kann.

Das Angebot für die Fahrradmobilität wird vervollständigt durch zahlreiche Mountainbike-Routen, die vorwiegend für Freizeit und Tourismus genutzt werden.

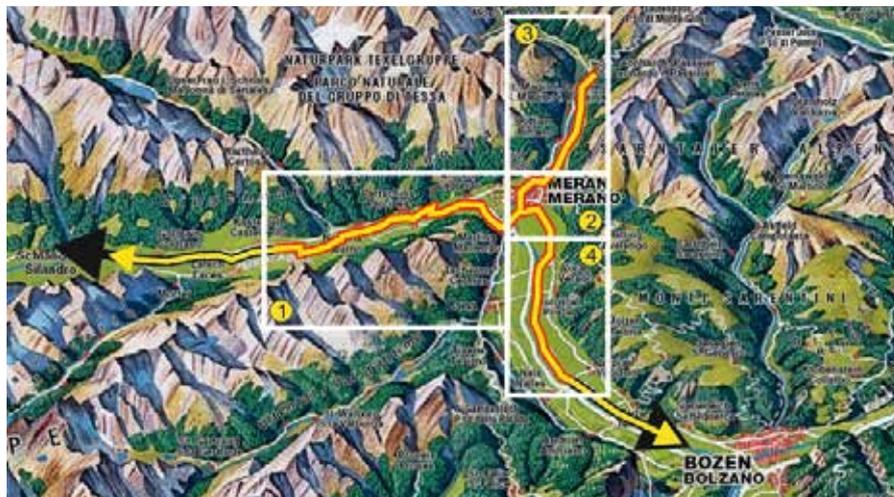


Abbildung 61: Übersicht Radwege im Burggrafenamt

9.1.4 Mobilität zu Fuß

Bezüglich der Mobilität zu Fuß sind für das Burggrafenamt zwei Aspekte zu berücksichtigen.

1. **Die Alltagsmobilität innerhalb der Ortschaften:** Nur Meran verfügt über eine Fußgängerzone im engeren Sinn. In den übrigen Ortschaften besteht entweder keine Fußgängerzone oder sie ist auf wenige Quadratmeter beschränkt.

Einen Raum zu schaffen, der ausschließlich oder vorwiegend den Fußgängern vorbehalten ist, ist für viele Ortschaften ein Ziel und ein Bedürfnis. Das Problem dabei ist oft das Fehlen von Alternativen für den motorisierten Verkehr. Aus diesem Grund kann in vielen Fällen „Shared Space“ eine interessante Lösung sein, der Raum wird von verschiedenen Verkehrsteilnehmer in gegenseitigem Respekt genutzt. Shared Space und Verkehrsberuhigung sind auch ein Ansatz, um ein zweites Problem anzugehen, nämlich die Sicherheit der Fußwege – auch hier erlauben es die Platzverhältnisse oft nicht, angemessene und abgesicherte Gehsteige zu errichten.

2. **Die Freizeitmobilität auf Promenaden und Wanderwegen:** Diese Art von Mobilität genießt steigende Aufmerksamkeit, da sie eng mit dem Tourismus verbunden ist, seien es Tagesgäste (vor allem an Wochenenden) oder Urlaubsgäste. Hier gilt die Aufmerksamkeit vor allem den Zugang vom privaten und öffentlichen motorisierten Verkehr (Parkplätze, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs) und der Sicherheit auf den Kreuzungen mit dem Straßennetz (gesicherte Übergänge, Mittelinseln usw.).

Güterverkehr

Der Güterverkehr im Burggrafenamt wird praktisch ausschließlich auf der Straße abgewickelt.

Der Bahnhof Meran Untermais gehört zu den Anlagen, die von Trenitalia Cargo bedient werden, aber die Verkehrsvolumina sind in den letzten Jahren gegen Null gesunken.

Die Stadt Meran hat mehrmals die Möglichkeit erörtert, ein Konzept für Citylogistik zu erstellen, das Thema ist aber bisher nicht vertieft worden.

10

Anhang II: Straßenverkehrsordnung

http://www.studiocataldi.it/normativa/codicedellastrada/art_157.htm

Art. 352 (Art. 157 Codice della strada)

(Fermata degli autoveicoli in servizio pubblico di linea per trasporto di persone)

- La parte della carreggiata appositamente indicata con la segnaletica orizzontale, destinata alla fermata degli autobus, dei filobus, dei tram e degli scuolabus per la salita e la discesa dei passeggeri, nonché per i capilinea dei medesimi, deve essere sempre segnalata con l'apposita segnaletica verticale. L'apposizione è a cura del gestore del servizio, previa intesa con l'ente proprietario della strada.
- Nelle strade extraurbane ad unica carreggiata e a doppio senso di marcia, le aree di fermata devono essere ubicate in posizione tale che distino tra loro almeno 50 m, in posizione posticipata l'una rispetto all'altra, secondo il rispettivo senso di marcia.
- Nei centri abitati e sulle strade extraurbane le fermate dei veicoli di cui al comma 1, situate in corrispondenza delle aree di intersezione, sono poste, di massima, dopo l'area di intersezione, ad una distanza non minore di 20 m. Se il numero delle linee e la frequenza delle corse causa accumulo dei mezzi in modo da costituire intralcio per l'area di intersezione, la fermata deve essere anticipata ad almeno 10 m dalla soglia dell'intersezione.
- Quando è necessario predisporre una fermata nel tratto immediatamente seguente o precedente una curva, salvo il caso di ubicazione dell'area di fermata in apposita piazzola di sosta esterna alla carreggiata, l'ente proprietario della strada dovrà determinare, caso per caso e con molta cura, la distanza più opportuna della fermata dalla curva stessa, così da evitare che il sorpasso di un autobus fermo risulti pericoloso.
- Nei centri abitati le aree di fermata non devono essere collocate a fianco di quelle tranviarie provviste di salvagente a meno che lo spazio tra i bordi contigui del salvagente e dei marciapiedi sia di almeno 6 m. In ogni caso, le aree di fermata, ove possibile, devono essere collocate in spazi esterni alla carreggiata, dotati di agevoli raccordi di entrata e uscita.
- Lungo le strade extraurbane, dove le fermate degli autobus, dei filobus e degli scuolabus possono costituire intralcio o pericolo per la circolazione, per la ristrettezza della carreggiata stradale, si devono prevedere, di massima, apposite piazzole di fermata fuori della carreggiata. Le piazzole di fermata devono avere una larghezza minima di 3 m in corrispondenza della fermata e una lunghezza minima di 12 m. Inoltre, dovranno essere provviste di raccordi di entrata e uscita di lunghezza minima di 30 m (fig.V.2). Le piazzole di fermata devono essere completate da un marciapiede o apposita isola rialzata, opportunamente attrezzati, per la sosta dei passeggeri in attesa.
- Le fermate degli autobus di cui al presente articolo devono essere effettuate esclusivamente nelle zone indicate nei commi che precedono, in modo da evitare che i passeggeri in salita o in discesa dai mezzi impegnino la carreggiata, diminuendo la capacità della strada ed intralciando il traffico sulla stessa.

Art. 351 (Art. 157 Codice della strada)

(Arresti e soste dei veicoli in generale)

- Nel caso di incolonnamento di veicoli, il conducente non può né arrestare, né fermare la marcia del veicolo in modo da impegnare l'area di intersezione, senza essersi assicu-

rato di poter sgombrare l'area stessa in tempo utile a consentire l'attraversamento dei pedoni e il deflusso delle correnti di circolazione trasversale.

- Nelle zone di sosta nelle quali siano delimitati, mediante segnaletica orizzontale, gli spazi destinati a ciascun veicolo, i conducenti sono tenuti a sistemare il proprio veicolo entro lo spazio ad esso destinato, senza invadere gli spazi contigui.
- Le manovre indicate dall'articolo 157, comma 7, del Codice, devono essere, nei casi consentiti dalla stessa norma, sempre eseguite nel tempo strettamente necessario, in relazione alle condizioni del traffico, in modo da assicurare la sicurezza del medesimo.

11

Anhang III: Muster für das Indikatorenset zum Monitoring des Verkehrsaufkommens

1 Straßenverkehr (DTV)

Kennziffer	Straßennummer	Positionierung	DTV 2011/2010	Leichtverkehr	Schwerverkehr
00000013	S.S.38..	Rabland	100,24	100,39	99,17
00000014	S.S.38..	Töll	99,52	99,64	98,69
00000015	S.S.38..	Vilpian	100,05	100,25	98,00
00000017	S.S.38..	Vilpian	100,68	100,63	101,02
00000022	S.S.44..	Zenoberg	99,91	99,52	104,15
00000023	S.S.44..	S. Martin i. P.	100,57	100,81	98,53
00000024	S.S.44..	Thuins	99,16	99,03	100,15
00000025	S.S.44.Bis	Moos in P.	112,05	113,74	96,96
00000035	S.S.238..	St. Felix	102,01	102,04	101,61
00000036	S.S.238..	Marling	96,41	96,51	95,40
00000056	S.P.52..	Algund	100,62	99,91	108,16
00000057	S.P.69..	Burgstall	100,95	102,24	89,48
00000059	S.P.88..	St. Pankraz	106,85	106,85	106,79
00000060	S.P.101..	Industriezone Lana	100,64	100,88	98,81
00000061	S.P.117..	Sinich	100,24	100,33	99,23
00000066	S.S.38..	Sinich	100,94	101,49	95,32
00000067	S.S.38..	Meran (Ausfahrt Zentrum)	100,82	100,86	99,55
00000071	S.P.8..	Meran (Obermais)	131,85	85,93	750,87
00000075	S.P.99..	Bozen	101,86	101,98	99,36
Durchschnitt			101,36	99,67	114,80

Quelle: Astat

Kommentar:

2 Radverkehr

2014			
Radzählstelle	nach Meran/Zentrum	von Meran/Zentrum	Gesamt
Riffian			69.300
Gargazon			360.020
Rabland			171.320
Meran/Untermals			110.130

2015			
Radzählstelle	nach Meran/Zentrum	von Meran/Zentrum	Gesamt
Riffian			
Gargazon			
Rabland			
Meran/Untermals			

% 2014-15			
2015			
Radzählstelle	nach Meran/Zentrum	von Meran/Zentrum	Gesamt
Riffian			
Gargazon			
Rabland			
Meran/Untermals			

Kommentar:

Die Radzählstellen wurden im Laufe des Jahres 2014 in Betrieb genommen, Ganzjahresdaten werden daher erst für 2015 zur Verfügung stehen.

3 Öffentlicher Verkehr

Bahnhöfe	Bahn				
	2011	Entwertungen			2014
		2012	2013	2014	2014
Vinschgau					
Naturns	97.408				
Plaus	21.762				
Rabland	23.936				
Töll	5.953				
Marling	29.129				
Algund	13.327				
Insgesamt Vinschgau	191.515				
Prozentuelle Änderung	100,00%				
Bhf. Meran	467.764				
Prozentuelle Änderung	100,00%				
Bahnlinsen BZ-ME					
Untermals	69.548				
Lana-Burgstall	63.268				
Gargazon	13.087				
Vilpian	20.502				
Terlan	47.757				
Siebeneich	5.596				
Sigmundskron	26.204				
Bozen Süd	78.066				
Insgesamt BZ-ME	324.028				
Prozentuelle Änderung	100,00%				

Quelle: Amt für Personenverkehr

Kommentar:

Stadtverkehr Meran
Beförderte Fahrgäste

Linie - Linie	2011	2012	2013	2014	2015
1	282.450				
2	494.617				
3	251.034				
4	241.134				
6	56.034				
146	7.485				
Insgesamt	1.332.754				
Prozentuelle Änderung	100,00%				

Quelle: SASA, Amt für Personenverkehr

Kommentar:

Regionalverkehr Bus
Beförderte Fahrgäste

Jahr	2011	2012	2013	2014	2015
Meran	1.179.678				
Schenna	333.270				
Ulten	78.574				
Passaier	324.246				
Hafling-Vöran	90.019				
Tirol	446.686				
Mölten	17.496				
Jenesien	39.270				
Fondo	29.866				
Lana	356.999				
Gesamt	2.896.104				
Prozentuelle Änderung	100,00%				

Quelle: Amt für Personenverkehr

Kommentar:

4 Mobilitätshebung NaMoBu

Anmerkung. Die Mobilitätshebung soll in einem Abstand von 3-5 Jahren wiederholt werden, um eine Erfolgskontrolle der Maßnahmen zu ermöglichen.

Vergleich Modal Split 2012-2015; prozentuelle Verteilung

	2012	2015	2012	2015	2012	2015	2012	2015	2012	2015
	MIV		ÖV, Taxi		Rad		Fussgänger		Sonstiges	
St. Felix	45		7		0		46		2	
Algund	52		14		6		28		0	
Schenna	59		10		0		32		0	
Burgstall	50		20		5		25		0	
Gargazon	64		12		6		18		0	
Hafing	53		8		7		32		0	
Jenesien	42		10		1		47		0	
Kuens	62		12		4		23		0	
Lana	47		18		9		27		0	
Laurein	56		5		4		35		0	
Möllen	44		15		1		40		0	
Meran	34		12		18		36		0	
Möllen	44		15		1		40		0	
Moos i. P.	43		10		0		47		0	
Nals	57		13		3		27		0	
Naturns	47		10		14		30		0	
Partschins	56		12		2		30		0	
Plaus	53		12		5		31		0	
Proveis	60		5		2		33		0	
Riffian	50		16		4		30		0	
St. Leonhard i. P.	50		10		2		39		0	
St. Martin i. P.	46		10		3		41		0	
St. Pankraz	57		13		1		29		0	
Tirol	59		9		0		32		0	
Tsents	60		11		0		30		0	
Tscherms	62		11		2		24		0	
St. Felix	45		7		0		46		2	
Uten	44		11		3		42		0	
Vöran	54		11		0		35		0	
Gargazon	64		12		6		18		0	
Marling	67		14		4		15		0	
Durchschnitt	45		12		10		33		0	
<i>Zielwerte 2025</i>	<i>41</i>		<i>15</i>		<i>11</i>		<i>34</i>		<i>-</i>	

Kommentar:

Eine attraktive und gut erreichbare
Region durch nachhaltige Mobilität
für Bürger und Bürgerinnen