

#SüdtirolPlan

Bewegt Südtirol

Unser Plan für die Mobilität von Morgen

Co se möie te Südtirol

Nosc plan por la mobilité tl dagní

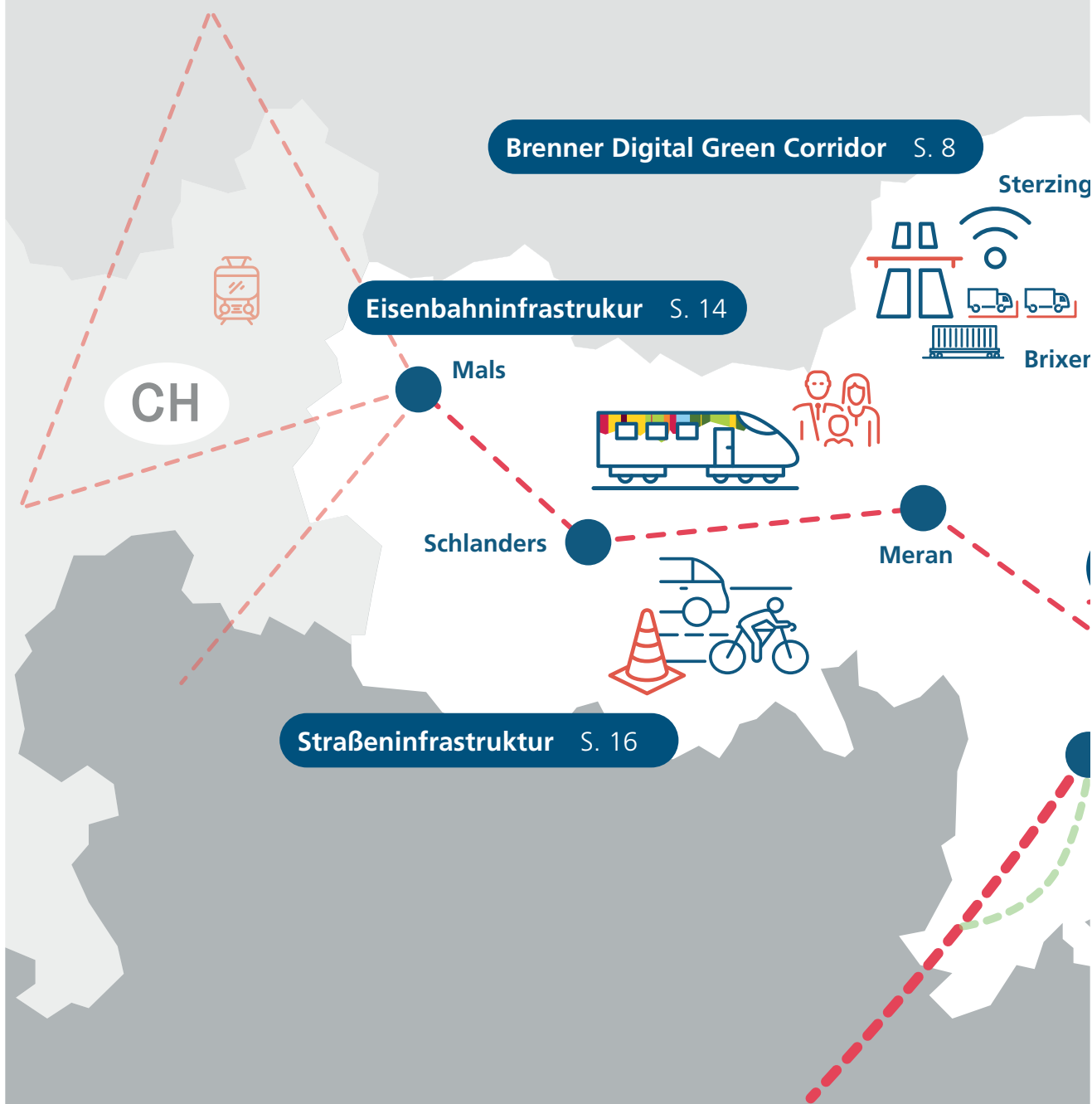


AUTONOME PROVINZ BOZEN - SÜDTIROL



PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO - ALTO ADIGE

PROVINCIA AUTONOMA DE BULSAN - SÜDTIROL





***1x116**

Im Zuge der Erarbeitung der Gemeindeentwicklungspläne werden alle 116 Südtiroler Gemeinden ein Mobilitäts- und Erreichbarkeitskonzept definieren.

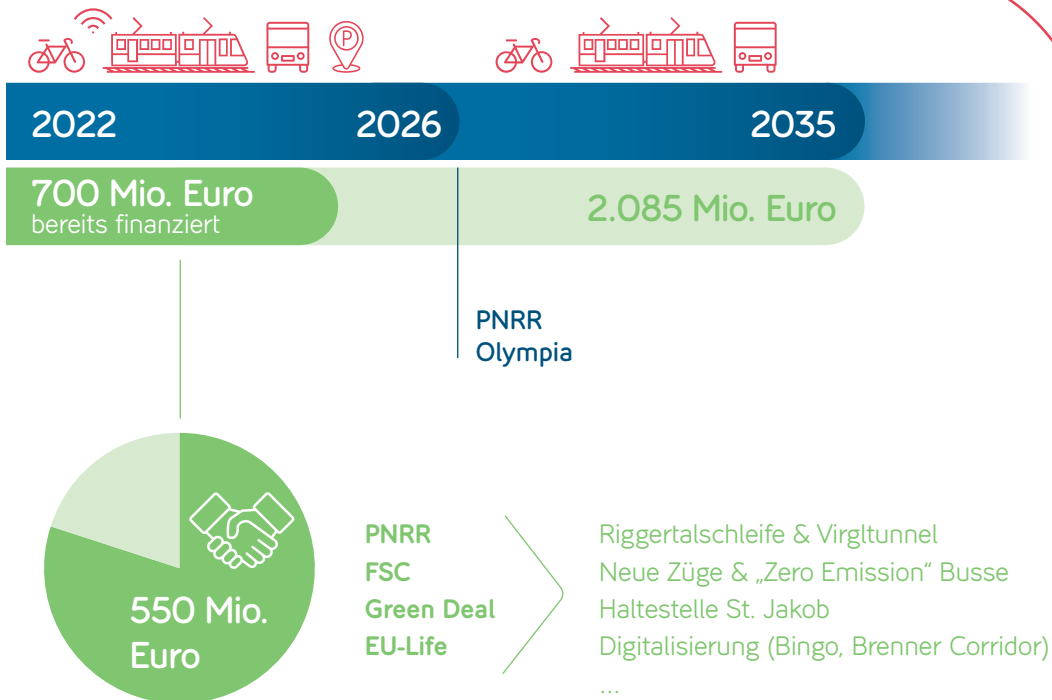
Tla fasa de elaboraziun dl program de svilup comunal, é duc i 116 comuns dl Südtirol cherdá da definí n conzet por la mobilité y l'arjunjibilité.

Warum braucht es den Landesmobilitätsplan?

- Zugang zu EU-Mitteln aus dem EFRE, dem ESF und dem FSC
- Strategie zur Erreichung der Klima-Ziele
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Die Mobilität für morgen integrativ planen.
Erstmals werden alle (Fach)-Pläne zu einem einzigen Strategiepapier zusammengefasst!

Ciodí adorunse pa le Plan provincial dla mobilité?

- Por avèi la poscibilitè da ciafé i finanziamènc europeics (finanziamènc EFRE, ESF, FSC)
- Ara se trata de na strategia por arjunje i obietifs climatics
- Por aumenté la sigurté dl trafich
- Por planifiché na mobilité integrada tl dagní.
Por le pröm iade vëgn düc i plans che reverda le trafich y la mobilité metüs adöm te n documënt strategich unitar.

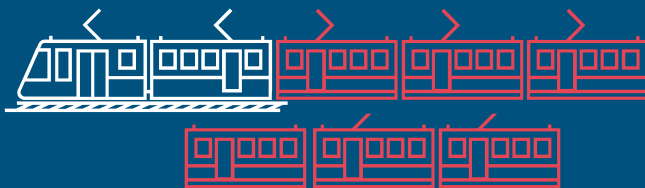


Unsere Ziele für 2035
Chisc é nüsc obietifs por le 2035

-25%



+250%



+20%

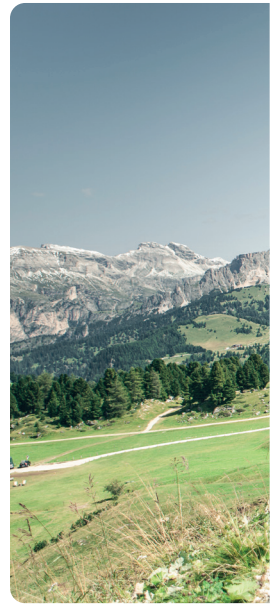


+50%



Wir planen die Mobilität von Morgen

Wer nachhaltig vorankommen will, ist bei uns richtig. Dies umso mehr, als wir gerade die Weichen dafür neu gestellt haben. Unser „**#SüdtirolPlan** für die Mobilität von Morgen“ zeigt, was wir verändern wollen und wie wir uns auch alle selbst verändern müssen. Eine gemeinsame Aufgabe, der wir uns mit ganzer Kraft widmen. Schließlich hat unsere einmalige Natur- und Kulturlandschaft jeden Schutz verdient und wir alle haben ein gesundes Interesse daran, dass die Lebensqualität in unseren Tälern, Dörfern und Städten erhalten bleibt.



Ganz Europa zieht inzwischen am selben Strang und hat sich entschlossen, die CO₂-Emissionen um mindestens 55 % im Vergleich zu 1990 zu reduzieren. Die Art der Fortbewegung spielt dabei eine entscheidende Rolle. Wir sind zu einer „Mobilitäts-wende“ aufgerufen, die unsere Planung der Mobilität grundlegend verändert hat. Zwar konnten viele einzelne Maßnahmen in Südtirol bereits auf den Weg gebracht werden, in Anbetracht der Komplexität des Themas und der Auswirkungen auf den Klimawandel müssen wir Mobilität jedoch als Ganzes betrachten. Dies haben wir getan.

Unser „**#SüdtirolPlan** für die Mobilität von Morgen“ soll dafür sorgen, dass künftig mehr Menschen mit Zug, Bus oder Rad fahren und die Verkehrsmittel besser vernetzt sind. Der Plan dient als Leitlinie für alle zukünftigen Maßnahmen, die dadurch optimal aufeinander abgestimmt werden können. Neben der Verlagerung des privaten auf den öffentlichen Verkehr geht es um mehr Sicherheit auf den Straßen und auch um die grenzüberschreitende Mobilität.

Schließlich führt eine der am stärksten befahrenen europäischen Transitachsen mitten durch unser Land. Will man die Rolle, die dieser Plan für uns spielt, beschreiben, könnte man ihn mit einer Partitur vergleichen. Das Land steht sozusagen am Dirigentenpult und sorgt für das harmonische Zusammenspiel aller „Instrumente der Mobilität“. Zu den wichtigsten Mitgliedern im Orchester gehören die Gemeinden und Städte.

2022 haben wir unseren bisherigen Plan nach den Vorgaben des europäischen „Green Deal“ überprüft. Dieser verlangt von allen Ländern und Regionen Europas im Prinzip genau das, woran wir gerade gearbeitet haben: einen zentralen Plan, der darüber Aufschluss gibt, mit welchen landesweiten Mobilitätsmaßnahmen die Klimaziele und die Ziele der Verkehrssicherheit erreicht werden können. Dank der Anpassung an die neuesten europäischen Richtlinien in Bezug auf Personenmobilität, Güterverkehr und Logistik haben wir nun Zugang zu den Mitteln aus der EU-Förderung für regionale Entwicklung (EFRE),



dem Europäischen Sozialfonds (ESF) und dem Forest Stewardship Council (FSC).

In den Plan eingeflossen sind umfangreiche Datenanalysen und dazu auch eine Befragung von Nutzern der öffentlichen Verkehrsmittel mit erfreulichen 6000 Rückmeldungen. Im Folgenden finden Sie einen Überblick, bei dem wir uns auf die sieben Schwerpunkte unserer zukünftigen Mobilität konzentriert haben. Südtirol hat das Potential und nun auch den Plan, um zu einer Modellregion für öffentlichen Verkehr und nachhaltige Mobilität zu werden.

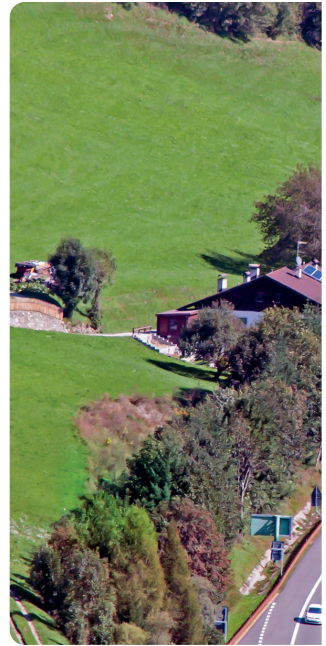
#SüdtirolPlan



Daniel Alfreider,
Landesrat für
Infrastruktur und
Mobilität

Innovationsroute

Steht man auf der Autobahn A 22 im Stau, neben einer endlosen Kolonne von Lastwagen, und denkt nur für einen Moment an Klima und Umwelt, ist ziemlich klar, was im „**#SüdtirolPlan** für die Mobilität von Morgen“ weit oben stehen muss: der Brennerkorridor. Er zählt zu einer der Hauptverkehrsstrecken in Europa und ist deshalb für die Transformation hin zu mehr Klimaneutralität von größter Bedeutung. Nimmt man beispielsweise den Schwerverkehr, ließe sich durch eine Verlagerung auf die Schiene die Belastung für Mensch und Umwelt deutlich reduzieren. Laut Schätzungen können jedoch bestenfalls zusätzlich 25 % des Warenverkehrs bis 2040 auf die Schiene verlagert werden. Um voranzukommen, sind also weitere Maßnahmen erforderlich.



Unser „**#SüdtirolPlan** für die Mobilität von Morgen“ setzt auf das Konzept „Brenner Digital Green Corridor“. Dabei geht es darum, den Anteil der emissionsfreien Antriebe deutlich zu steigern und mithilfe der Digitalisierung den Verkehr intelligent zu steuern. Mit beiden Maßnahmen leisten wir einen wichtigen Beitrag zur europaweiten Verkehrswende. Die Umstellung auf umweltfreundliche Antriebe, auch Dekarbonisierung genannt, unterstützen wir durch den Ausbau von Tankstellen für Strom und Wasserstoff. Das bedeutet, dass schwere Lastwagen auch zukünftig auf der Autobahn fahren dürfen, aber möglichst mit Nullemission! Den entscheidenden Anreiz zur Umstellung der Flotten könnte ein intelligentes Verkehrsmanagement System (sogenanntes Slot-System) liefern. Ähnlich wie im Luftverkehr sollten Zeitfenster für die Einfahrt auf die Autobahn eingeführt werden. Emissionsfreie Fahrzeuge würden einen Vorrangkorridor erhalten. Zum Plan gehört auch die Einrichtung eines intelli-

genten Mobilitätsinfosystems, das beispielsweise die Auslastung der Parkplätze im gesamten Brennerkorridor anzeigt. Auch das grenzüberschreitende Dosierungssystem soll weiterentwickelt und vereinfacht werden - unter Beteiligung aller drei Autobahnbetreiber am Korridor. Mithilfe des digitalen Verkehrsmanagements können wir die vorhandene Straßeninfrastruktur bestmöglich nutzen und den Verkehrsfluss optimieren, ohne dass neue Straßen nötig sind. Dies ist für alle von Vorteil: für die Umwelt, für die Verkehrsteilnehmer und auch für die Wirtschaft - der Transport von Gütern wird besser planbar und schneller. Laut Vorgabe der EU soll der Schwerverkehr 2027 dekarbonisiert sein. Wir planen bereits heute die notwendige Infrastruktur für Wasserstoff und batterieelektrische Antriebe. Was die CO₂-Bilanz angeht, macht uns vor allem der Personenverkehr im Brennerkorridor einen Strich durch Rechnung. Unser Plan sieht deshalb vor, dass 25 % der Gäste, die heute mit dem Auto nach



„Die Belastungsgrenze im Brennerkorridor ist für die Menschen, die hier leben, erreicht. Es braucht deshalb ein gemeinsames grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement“

Monika Reinthaler,
Präsidentin Bezirksgemeinschaft
Wipptal



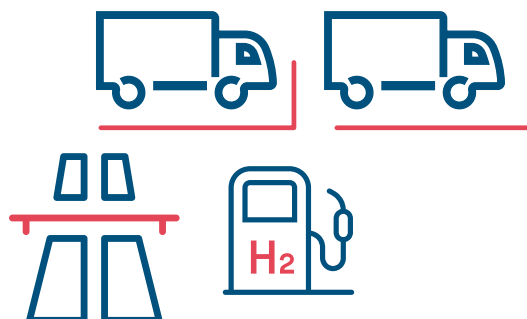
Südtirol kommen, dazu motiviert werden sollen, mit der Bahn oder dem Fernbus anzureisen - in der Hauptreisezeit wären dies etwa 15.000 Personen pro Wochenende. Mit Hochgeschwindigkeitsverbindungen, dem Ausbau der Kapazitäten und neuen Strecken wie beispielsweise der Riggertalschleife machen wir das Bahnfahren noch attraktiver. Auch das Umsteigen wird bequemer, da sich die Bahntouristen in Zukunft auf zwei Knotenpunkte verteilen werden: Bozen ist zuständig für den Süden von Südtirol und den Vinschgau, während Brixen zur Drehscheibe für das obere Eisacktal, das Pustertal sowie das Grödnertal wird. Für einen richtigen Schub auf der Schiene wird die Eröffnung des Brenner Basistunnel (BBT) sorgen, und zwar beim Güter- wie beim Personenverkehr. Dank verkürzter Streckenlänge und Fahrzeit erreicht man die Ziele in Südtirol und Europa dann erheblich schneller, stressfrei und umweltfreundlich. Das Auto wird in Zukunft immer weniger das vorrangige Verkehrsmittel sein.

25%

des Warenverkehrs bis 2040
auf die Schiene verlagern

25%

der Gäste, die heute mit
dem Auto anreisen, motivieren mit
Zug oder Fernbus anzureisen



Umsatteln

Was wir im Sinn haben, sind zwei Arten von Massenverkehr: die öffentliche Mobilität und der private auf zwei Rädern. Für Genussradler, Mountainbiker und Rennradfahrer schon länger ein Paradies, soll Südtirol nun auch für Alltagsradler eins werden. An Argumenten fehlt es uns nicht - Fahrradfahren nützt der Gesundheit, dem Klima, der Gesellschaft und der Wirtschaft. Was wir noch weiter ausbauen müssen, ist die zum Teil bereits sehr gute Fahrradinfrastruktur. Ebenso wichtig ist die Sensibilisierung der Menschen für sanfte, nachhaltige Mobilität. Wir fördern deshalb die Entwicklung einer lebendigen Fahrradkultur. Mit einer Verdopplung der Investitionen im Vergleich zu den Vorjahren wollen wir den Anteil der Radnutzung in Südtirol auf 20 % erhöhen.



Unser „**#SüdtirolPlan** für die Mobilität von Morgen“ sieht den Ausbau des landesweiten Netzes von sicheren und schnellen Fahrradwegen vor. Die Fahrradprojekte der Gemeinden und Bezirksgemeinschaften werden von uns begutachtet und entsprechend gefördert. Mit einer guten Infrastruktur können wir die Menschen am ehesten dazu bewegen, immer mehr Strecken im Alltag mit dem Rad zurückzulegen. Dafür erforderlich ist auch der Ausbau von Fahrradabstellplätzen. Diese entstehen in den Mobilitätszentren der Bahnhöfe, bei den großen Arbeitgebern des Landes wie Krankenhäuser, Universitäten, Schulen und Behörden, sowie bei privaten Unternehmen und werden von uns unterstützt. Besonders vorteilhaft ist der geringe Platzbedarf. Auf der Fläche eines Autoparkplatzes können überraschend viele Fahrräder abgestellt werden. Wofür wir uns ebenfalls einsetzen, ist eine noch stärkere Beteiligung der Bevölkerung. Bei der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs

sind sich alle einig, aber es fällt nicht leicht, aufs eigene Auto zu verzichten. Wir motivieren dazu und fördern die Fahrradkultur in allen Generationen, wobei wir auf die unterschiedlichen Nutzertypen und Bedürfnisse eingehen. Als wichtiger Teil unserer Mobilitätsdienstleistung soll das Fahrrad in Zukunft eine bedeutende Rolle spielen. Begeisterung für die Fahrradmobilität zu wecken, ist uns deshalb jede Anstrengung wert.

Die Verkehrsanalysen haben gezeigt, wo sich die Mobilität Südtirols abspielt: zu 45 % in den Städten Bozen, Meran, Brixen, Leifers und Bruneck und deren Umland. Es liegt also nahe, die Radmobilität als erstes dort voranzutreiben. Vor allem deshalb, weil das Rad dort als Alternative zum Auto gesehen werden kann. Geplant ist der Ausbau von landesweit 15 sogenannten „radfunktionalen Einheiten“, zum Beispiel zwischen Bozen und Terlan, im Großraum Bruneck oder Brixen-Vahrn. Ein Netz von separaten Fahrradspuren, geschützten Fahrradwegen und



speziellen Fahrradschnellwegen soll die Stadtzentren mit den Gemeinden im Umland verbinden. Diese neuen Fahrradinfrastrukturen beziehen das Netz des touristischen Radverkehrs mit ein und sollen es Privatpersonen erleichtern, mit dem Fahrrad zur Arbeit, zum Studium oder zum Einkaufen zu fahren. Gerade bei Strecken von weniger als 10 km, was bei 30 % aller Autofahrten in Südtirol der Fall ist, kann man locker das E-Bike anstelle des Autos nehmen.

30%

der Autofahrten können durch das Fahrrad oder E-Bike ersetzt werden

Die Chancen für das Fahrrad sind in Südtirol enorm. Allein in Bozen Süd kommen täglich rund 10.000 Menschen zur Arbeit – noch zu wenige davon klimafreundlich. Wir setzen alles in Bewegung, um das Fahrrad zum beliebtesten privaten Fortbewegungsmittel zu machen.

„Ich fahre seit Jahren mit dem Fahrrad durch die Stadt zur Arbeit. Am sichersten fühle ich mich aber auf den Fahrradwegen.“

Olivia Kieser,
Mitarbeiterin Green Mobility



20%

Der Anteil des Fahrrads an den gesamten Mobilitätsbewegungen soll auf 20% erhöht werden



Schau dir hier
den Fahrrad-
mobilitätsplan an

Sanft voran

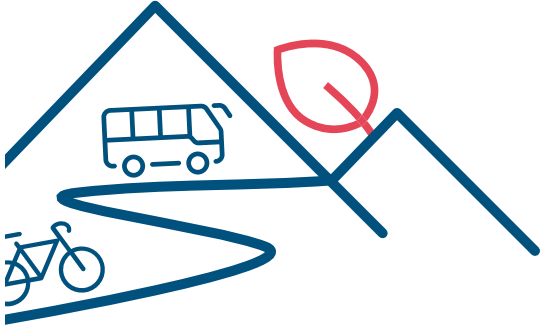
Die Schönheit unserer Natur zu genießen ist das eine. Dafür zu sorgen, dass es ein Genuss bleibt, das andere. Wir kümmern uns deshalb intensiv um die ökologisch sensiblen und durch Umweltverschmutzung gefährdeten Gebiete Südtirols. In besonderem Maße schützenswert sind die Dolomitenpässe, ein Brennpunkt der Mobilität für 32.000 Einwohner und rund 1 Million Gäste pro Jahr. Dort planen wir eine sogenannte *Low Emission Zone*.



Seitdem die Dolomiten im Jahre 2009 zum UNESCO-Welterbe ernannt wurden, ist die Popularität noch weiter gewachsen - nicht ohne Folgen. In den Hauptreisezeiten sind die Straßen überlastet, die Infrastruktur erreicht ihre Kapazitätsgrenze. Der starke Verkehr gefährdet nicht nur Umwelt und Klima, sondern macht auch den Anwohnern und Gästen zu schaffen. Die Lärmbelästigung ist besonders groß.

Unser „**#SüdtirolPlan** für die Mobilität von Morgen“ sorgt für eine Neuordnung der gesamten Mobilität in den sensiblen Gebieten. Zum ersten Mal ist Besserung in Sicht, weil unser Plan der Komplexität des heiklen und vielschichtigen Umfelds der Südtiroler Passstraßen gerecht wird. Geradezu revolutionär dabei ist, dass die Straßeninfrastruktur und private Fahrzeuge nicht mehr die erste Wahl sind. Das wachsende Bewusstsein für Umwelt und Nachhaltigkeit führt dazu, dass die eigene Mobilität immer mehr hinterfragt wird. Die Menschen wollen sensible Gebiete sanft erreichen und auch sanft erleben. Mit dem Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel und der Infrastruktur für Fahrrad wie Fußgänger erfüllen wir diese Bedürfnisse und bewahren das ökologische Gleichgewicht im Berggebiet.

Der private Autoverkehr bleibt trotzdem die größte Herausforderung. Eine unserer wichtigsten Maßnahmen ist deshalb das effiziente Management der lokalen Straßen. So soll die Zufahrt für den motorisierten Verkehr bereits im Tal kontingentiert werden. Wie gut das funktioniert, zeigt ein Pilotprojekt von Land und Gemeinden: die digital buchbare Auto-Zufahrt zum Pragser Wildsee. Kameras an der Straße am Taleingang überprüfen automatisch die Kfz-Kennzeichen und geben den zufahrtsberechtigten Fahrzeugen die Durchfahrt frei. Alle anderen können über einen Kreisverkehr ausfahren und mit Shuttle-Bussen, Fahrrad oder zu Fuß ins Tal und zum Pragser Wildsee gelangen. Wichtig ist uns, dass der Zugang zu den touristischen Hotspots im Interesse der Umwelt reglementiert wird. Nach verschiedenen Studien und Versuchen wird nun ein langfristiges Mobilitätskonzept entwickelt. Ein zentraler Baustein ist die Digitalisierung der Parkplätze. So lässt sich der Zugang zu sensiblen Gebieten wie zum Stilfserjoch, Würzjoch, Penserjoch, nach Kasern, Villnöss oder zu den Dolomitenpässen besser regeln.



Unser Plan erfordert größte Rücksicht bei der Umsetzung, nicht nur im Hinblick auf die Natur. Die Lebensqualität und die Einkommensquellen der Einwohner, die in den sensiblen Gebieten leben und arbeiten, dürfen nicht beeinträchtigt werden. Schließlich sind sie es, die die Pflege, Erhaltung und Entwicklung der Täler sicherstellen. Mit der intelligenten Steuerung und Begrenzung des privaten Verkehrs und des Parkens sowie dem Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots wollen wir zum europäischen Vorzeigemodell für nachhaltige Mobilität in einem von der UNESCO geschützten Berggebiet werden.

1 Mio

Gäste zählen die Dolomiten-
pässe pro Jahr



→ Fahrradspur auf den Pässstraßen

“Wenn man die Mobilität auf den Dolomitenpässen gut regeln will, muss man Maßnahmen auch in den Dörfern und schon am Taleingang setzen. Dabei muss man sämtliche Mobilitätsformen mit einbeziehen.”

Ambros Hofer,
Landesverband der
Tourismusorganisationen Südtirols

Schub für die Schiene

Dass wir die Ampel der Verkehrswende überhaupt auf grün stellen können, hat viel mit der Schiene zu tun. Vor 150 Jahren wurde die Eisenbahn gebaut, weil es keine Autos gab. Heute investieren wir in die Eisenbahn, weil es zu viele Autos gibt. Die Eisenbahn ist das Rückgrat des öffentlichen Personenverkehrs und für uns ein Schlüssel zu nachhaltiger und klimafreundlicher Mobilität in Südtirol. Mehr Bahn fahren bringt uns am schnellsten voran. Kein Wunder, dass sich unser „**#SüdtirolPlan** für die Mobilität von Morgen“ für die Bahn ganz besonders einsetzt.

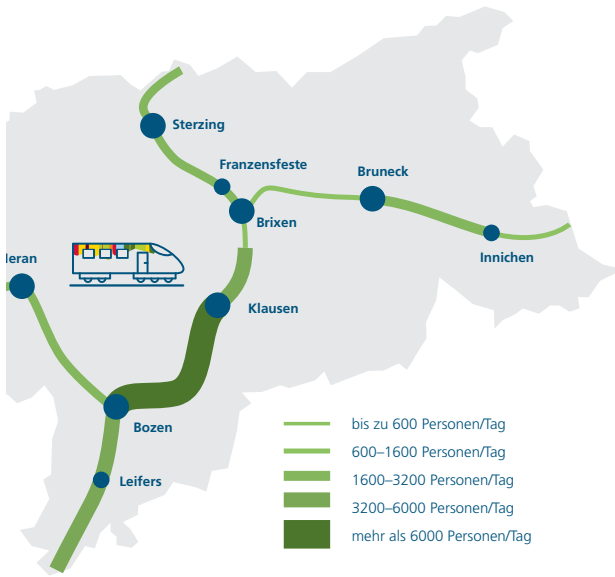


Unser Plan sieht einen Ausbau in drei Phasen vor: Bis 2026 soll die Elektrifizierung der Vinschger Bahn abgeschlossen sein, auch Virgltunnel und Riggertalschleife werden dann in Betrieb gehen. Insbesondere letzteres Projekt bringt Bahnreisenden einen gewaltigen Vorteil. Die Riggertalschleife verbindet das Pustertal direkt mit Südtirols Süden und Westen und erspart so einen zeitraubenden Umweg - einfach durchfahren von Mals bis Lienz! 2032 beginnt ein neues Kapitel in der Geschichte der Eisenbahn und der nachhaltigen Mobilität in Südtirol. In diesem Jahr soll der Brenner Basistunnel (BBT) eröffnet werden, die längste unterirdische Eisenbahnverbindung der Welt. Dieses Jahrhundertprojekt kann in seiner Bedeutung für die Mobilitätswende nicht hoch genug eingeschätzt werden. Dank verkürzter Streckenlänge und kürzerer Fahrzeiten wird sich das Reisen und der Transport von Gütern zwischen München und Verona wie auch zwischen Südtirol und Europa erheblich verbessern. Wir rechnen mit einer Welle von Umsteigern. Profitieren werden auch die Pendler und Reisenden in Südtirol selbst - die bestehenden Linien sind dann frei für den Regional-

verkehr. Weitere Strecken sind bis 2035 geplant. Bis dahin soll auf den Linien Meran-Bozen und Pustertal Zeit eingespart werden. Dann wird man auch erstmalig landesweit im SüdtirolTakt fahren können - garantierte Verbindungen innerhalb von 30 Minuten.

Das Potential der Schiene ist damit noch längst nicht ausgeschöpft. Weitere Verbindungen sind in Planung, wie beispielsweise im Tauferer Ahrntal. Das Projekt Terra Raetica zeigt, dass wir bei Nachhaltigkeit keine Grenzen kennen. Neben uns sind die Regionen Tirol, Graubünden und Lombardei daran beteiligt. Unsere gemeinsame Vision: Die Schiene soll im Dreiländereck in Zukunft eine wichtige Rolle spielen. Mögliche Trassenverläufe wurden bereits auf ihre Machbarkeit geprüft. Bis zum Bau eines Eisenbahnkreuzes wird der öffentliche Nahverkehr im Dreiländereck mit Bussen ausgebaut.

Was wir auf die Schiene bringen, wird nicht ohne Auswirkungen bleiben. Für das Jahr 2035 rechnen wir mit 134.000 Fahrgästen. Zu diesem Sprung, der nicht weniger als eine Verdreifachung bedeutet, wird unser erheblich verbessertes Bahnangebot beitragen.



„Vor 150 Jahren wurde die Eisenbahn gebaut, weil es keine Autos gab. Heute investieren wir in die Schiene, weil es viel zu viele Autos gibt.“

Daniel Alfreider,
Landesrat für Infrastruktur und Mobilität

Kürzerer Takt, höhere Kapazität, neue Strecken, moderne Bahnhöfe und vor allem größere Schnelligkeit werden das Bahnfahren immer attraktiver machen. Jeder zweite Zug könnte dann ein Express-Zug sein, der beispielsweise für die Strecke von Meran nach Bozen lediglich 26 Minuten benötigt. Es liegt uns viel daran, dass es zu Bus und Bahn bald kaum eine Alternative mehr gibt.

→ Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
in drei Phasen

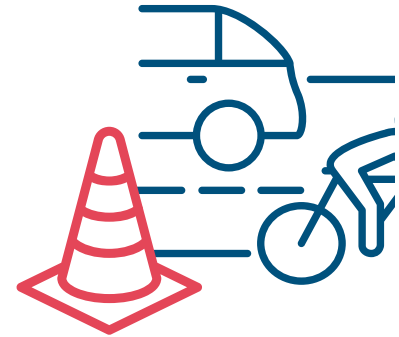


Ganz sicher gut in Schuss



→ Der Straßendienst Südtirol sorgt täglich für die Instandhaltung der Straßeninfrastruktur

Der Umwelt am liebsten wäre sicherlich, wenn die Straßen leer blieben. Für uns ist die Straße wichtig für die kapillare Versorgung in Südtirol; deshalb versuchen wir das Beste daraus zu machen. Was wir für flüssigen und sichern Verkehr brauchen, sind gut instand gehaltene Straßen. Unser „**#SüdtirolPlan** für die Mobilität von Morgen“ zeigt, wo unsere zukünftigen Schwerpunkte liegen.



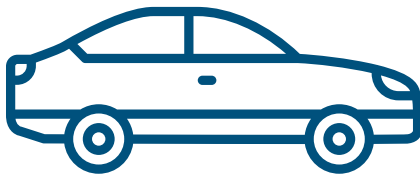
Wir wollen die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer verbessern und die Resilienz des bestehenden Straßennetzes erhöhen, also die Widerstandsfähigkeit gegenüber Einflüssen von Verkehr und Wetter. Gerade in einem Bergland wie Südtirol kommt es auf gut gewartete Verkehrswege und Erreichbarkeit zu jeder Jahreszeit an. Vorgesehen sind deshalb Reparaturen und Optimierungen in allen Landesteilen. Bei nicht weniger als 2.800 Kilometern Landes- und Staatsstraßen sind wir gut damit beschäftigt, alles in Schuss zu halten.

Beim Straßenbau gehen wir heute viel umweltbewusster und nachhaltiger vor. Im Rahmen unseres Plans wurden zunächst alle laufenden und vorgesehenen Projekte einer sorgfältigen Prüfung unterzogen, inwieweit sie die Ziele nachhaltiger Mobilität erfüllen und wie sinnvoll sie im Zusammenspiel mit anderen Mobilitätsformen sind. Handelte es sich beispielsweise um die Zugänge zu den Bahnhöfen oder zu Fahrradparkplätzen, hatten die Projekte im Interesse des öffentlichen Verkehrs Priorität. Bei Straßenbauprojekten achten wir generell darauf,

dass die Attraktivität von Bus und Bahn gegenüber dem Individualverkehr erhöht wird. Welches Straßenprojekt realisiert werden soll, ist in unserem „**#SüdtirolPlan** für die Mobilität von Morgen“ genau geregelt. Es gibt drei wichtige Kriterien. Erstens: Steigert das Projekt die Verkehrssicherheit? Dazu gehört die Entschärfung neuralgischer Stellen und gefährlicher Kreuzungen, der Lawinen- und Steinschlagschutz, aber auch die Entlastung von Durchgangsverkehr durch Umgehungsstraßen und Tunnels oder die Anpassung der Straßenkapazität. Berücksichtigt wird dabei immer das Interesse aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Fußgänger und Radfahrer. Nicht zu vergessen die Menschen, die dort wohnen und arbeiten. Oft braucht man in den Orten einen gemeinsamen Raum mit niedriger Geschwindigkeit. Zweitens: Kommt das Projekt dem öffentlichen Personenver-

kehr zugute? Vorteile für den Individualverkehr würde die Menschen dazu einladen, sich mit dem Auto fortzubewegen. Drittens: Funktioniert das Projekt multimodal? Die von uns gebaute Straße muss beispielsweise einen Busvorrang an Ampeln und Kreisverkehren bieten. Auch an Fahrradwege oder geschützte Radspuren muss gedacht werden. Schließlich spielt das sauberste Verkehrsmittel in unserem Plan eine prominente Rolle.

In einem Punkt sind wir rigoros: Neue Schnellstraßen, die nur der Beschleunigung des Autoverkehrs dienen, werden wir in Südtirol nicht mehr bauen. Sollten Eingriffe notwendig sein, hilft uns bei der Entscheidung über Umfahrungsstraßen, Brücken, Tunnel oder Kreisverkehre die Verkehrsflussüberwachung. Bis Ende 2024 sollen etwa 500 Kameras installiert werden.



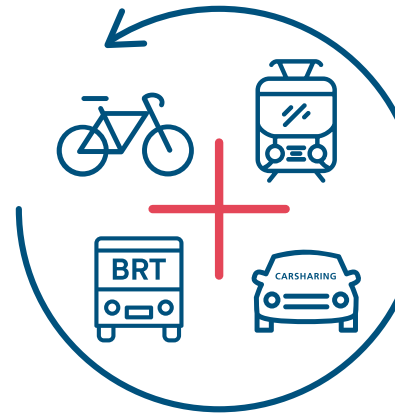
„Täglich arbeiten wir daran, dass die Straßen in unserem Land sicher und bestens in Schuss gehalten werden, damit alle problemlos von A nach B kommen können.“

Stephan Bauer,
Straßendienst Vinschgau



Einfacher umsteigen

Mit dem Fahrrad zum Bahnhof, mit dem Zug in die nächste Stadt, mit dem Bus zur Arbeitsstätte - man ist es gewohnt, auf dem Weg von A nach B verschiedene Verkehrsmittel zu kombinieren. Verkehrsplaner nennen dies intermodales Verhalten. In Südtirol soll die flexible Nutzung der Verkehrsmittel nicht nur möglich sein, sondern auch reibungslos funktionieren und sogar Spaß machen. In unserem „**#SüdtirolPlan** für die Mobilität von Morgen“ spielt deshalb das einfache Umsteigen eine große Rolle.



Mit einer durchgängigen Vernetzung soll der Wechsel zwischen den Transportmitteln noch einfacher werden. Die Alltagsmobilität der Menschen zu verbessern, ist uns ebenso wichtig wie die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung des Verkehrs.

Wie wir uns die Südtiroler Mobilität vorstellen, kann man sich bereits heute anschauen - in unseren Mobilitätszentren in Bruneck und Brixen. Dort lassen sich Bahn, Bus, Fahrrad und Pkw ihren Vorteilen entsprechend kombinieren und unkompliziert nutzen. Das Mobilitätsangebot soll noch weiter ausgebaut und perfektioniert werden. Nach diesem Vorbild sollen weitere Zentren an den Hauptverkehrspunkten im ganzen Land eingerichtet werden. Worauf es uns dabei ankommt, ist die möglichst umweltfreundliche Fortbewegung mit einem nahtlosen Übergang vom lokalen, auf den regionalen und überregionalen Verkehr. Basierend auf der Analyse von Pendlerströmen und Mobilitätsverhalten werden wir insbesondere entlang der Hauptachsen der Bahn den Takt schrittweise verdichten und die Fahrtrouten besser auf die Anforderungen der Bevölkerung abstimmen.

Zu unseren wichtigsten intermodalen Aufgaben gehören neben der intelligenten Abstimmung der Fahrpläne und dem Ausbau des südtirolweiten Netzes vor allem die Weiterentwicklung unserer digitalen Dienste. Dank südtirolmobil App und Südtirol Pass können die Reisenden bereits heute die wichtigsten Informationen über Zug-, Bus- und Seilbahnverbindungen unterwegs abrufen. Ergänzt durch eine Bezahlungsfunktion werden unsere digitalen Mobilitätsdienste zu einer Selbstverständlichkeit werden. In Zukunft wird man in der Lage sein, die gesamte Mobilität für eine Strecke im Paket zu buchen, von Haustür zu Haustür. Im Ticket soll zukünftig ebenso der Parkplatz fürs Fahrrad wie das Carsharing enthalten sein.

1 Ticket

das gesamte Mobilitätsangebot –
von Haustür zu Haustür.



→ Intermodaler Verkehr heißt auf dem Weg von A nach B verschiedene Verkehrsmittel zu kombinieren

Die Bereitschaft zur Kombination von Bus und Bahn mit dem Fahrrad hängt stark von der Infrastruktur ab. Wir müssen also für sichere Fahrradabstellplätze an den Bahnhöfen sorgen. Dass wir dort auch Pkw Parkplätze bauen, ist nur scheinbar ein Widerspruch. Der Parkplatz soll dabei nicht als Endpunkt einer Fahrt betrachtet werden, sondern als Ausgangspunkt für die Weiterfahrt mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Das gilt übrigens auch für die Anreise zum Flughafen. Dank des Ausbaus der Hochgeschwindigkeitsverbindungen auf dem Brennerkorridor lassen sich Innsbruck, München, Venedig (das bis 2037 der dritte italienische Flughafen für den Interkontinentalverkehr sein wird), Verona, Bologna und Mailand bequem erreichen. Unser Ziel ist es, dass 25 % aller Gäste nachhaltig anreisen und ihr Auto stehen lassen.

„Durch gute Vernetzung und abgestimmte Anbindungen der verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel kann der ÖPNV gestärkt werden.“

Martin Vallazza,
Ressort für Mobilität
und Infrastruktur



Planvoll unterwegs

Nachhaltig denken heißt für uns auch, dass wir besser und intelligenter nutzen, was bereits vorhanden ist, bei der Infrastruktur genauso wie beim öffentlichen Verkehr. Zu Hilfe kommt uns dabei die digitale Vernetzung. Sie schafft einen spürbaren Mehrwert für die Mobilität und erlaubt uns, den Verkehr optimal zu planen und die Kapazitäten bestmöglich zu nutzen. So ist es wenig verwunderlich, dass wir die Digitalisierung vorantreiben.

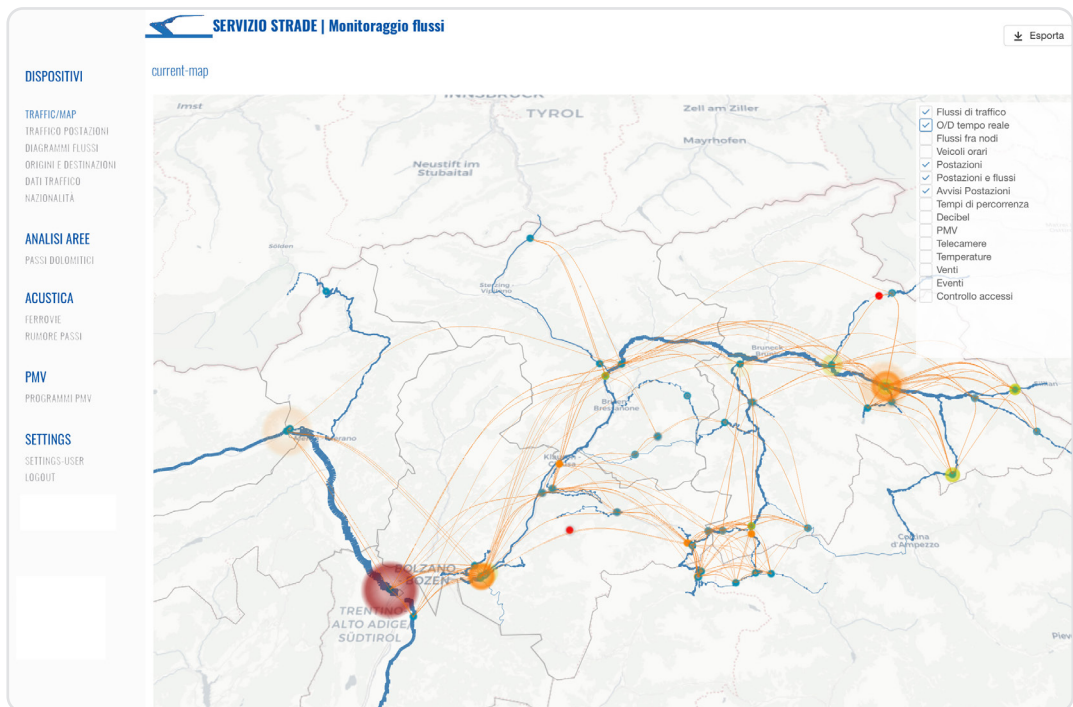
In Zukunft sollen Bahn, Bus, Fahrrad, Straßen und alle Mobilitätsdienste so perfekt vernetzt sein, dass jeder in unserem Lande bequem und einfach Zugang zur öffentlichen Mobilität hat. Ohne umfassende Digitalisierung wäre eine so komplexe Aufgabe kaum zu lösen.

Wie im „**#SüdtirolPlan** für die Mobilität von Morgen“ vorgesehen, arbeiten wir an einem einheitlichen Ticketingsystem, das für den gesamten öffentlichen Verkehr in unserem Land gilt. Der Südtirol Pass wird zentraler Bestandteil eines Tarifsystems sein, das neben dem Personentransport auch den Transport von Fahrrädern sowie die automatische Parkplatzsuche umfasst. Auch die sichere Aufbewahrung von Fahrrädern soll in den Südtirol Pass integriert werden. Laufend wird für den neuesten Stand der Technik gesorgt. Neben der einfachen Routenplanung sollen pünktliche und genaue Informationen über das gesamte Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel unterwegs verfügbar sein. Zudem wird man künftig Fahrten einfach per Bankomat, Kreditkarte oder Handy an Bord kaufen können. Wie weit wir damit schon sind, zeigt sich beim Busverkehr: Noch im Laufe des Jahres werden 700 Busse mit unserem neuen Ticketingsystem

ausgestattet. Auch in anderer Hinsicht sind unsere Busse Vorreiter: Bis 2030 soll die gesamte sasa-Flotte mit alternativen Antrieben fahren: mit Wasserstoff und Batterieelektrisch. Wir beobachten die Entwicklung beider Technologien und richten unsere Investitionen danach aus, welche Antriebslösung die effizienteste für klimaneutrales Fahren ist.

Eine Hauptrolle spielt die Digitalisierung bei der Brennerstrecke: Sie wird zum „Brenner Digital Green Corridor“ transformiert. Eine intelligente Steuerung des Transportverkehrs soll dazu beitragen, die Belastung für Mensch und Natur deutlich zu reduzieren. Dank eines digitalen Slot-Systems, das den Spediteuren Strecken-Reservierungen für ihre Fahrzeuge erlaubt, und einem digitalen Informationssystem zur Verkehrslage und Parkplatzauslastung, wird der Transport über den Brenner effizienter. Die Fahrten können vorausschauend geplant, auf das Verkehrsaufkommen abgestimmt und stressfrei erledigt werden.

Nicht zuletzt profitiert unsere gesamte Planungsarbeit von der Digitalisierung. Die meisten Entscheidungen, die für die Mobilität von Morgen getroffen werden und in unserem „**#SüdtirolPlan** für die Mobilität von Morgen“ enthalten sind, beruhen



auf der Analyse unserer umfangreichen Datensammlungen. Dabei wurden Verkehrszählungen, Bewegungen auf der Autobahn und Zugfahrten miteinander abgeglichen. Digitale Innovationen sind eine Grundvoraussetzung für den Fortschritt bei nachhaltiger Mobilität.

„Die Digitalisierung wird die Mobilität von morgen radikal verändern - zum Positiven. Sie wird planbarer, effizienter und einfacher“

Patrick Dejado,
Information Systems STA

700

Busse werden 2023 mit dem neuen Ticketingsystem ausgestattet.





5500

Südtirolerinnen und Südtiroler haben bei der Online-Umfrage für den SüdtirolPlan teilgenommen..

6 Treffen

mit Interessengruppen,
Gemeinden und Bezirksgemeinschaften





3030

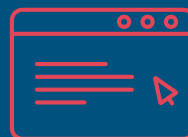
konkrete Vorschläge der Bürgerinnen und
Bürger sind bei der Online-Umfrage eingegangen



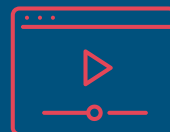
Weitere Infos unter:



Weitere Anregungen
2035.suedtirolmobil.info



Präsentation des LMP (Video)



LMP digital (PDF)



Impressum

Herausgeber:
Autonome Provinz Bozen - Land Südtirol
Ressort Infrastruktur und Mobilität
Silvius-Magnago-Platz 10
39100 Bozen

Koordinator des Mobilitätsplanes:
Ing. Stefano Ciurnelli

Konzept und Design:
zukunvt.com

Textgestaltung deutsch:
Mugele's Brand Identity