

Pustertal:

Gut erreichbar, besser vernetzt



Val Pusteria: Più accessibile. Più connessa.

Val de Puster: plü saurí da arjunje, colegada miú.



Autonome Provinz Bozen
Provincia autonoma di Bolzano
Provincia autonoma de Bulsan
SÜDTIROL • ALTO ADIGE

Infrastrukturprojekte
im Überblick

Progetti infrastrutturali
in sintesi

Suravijiun di proiec
infrastrutorai

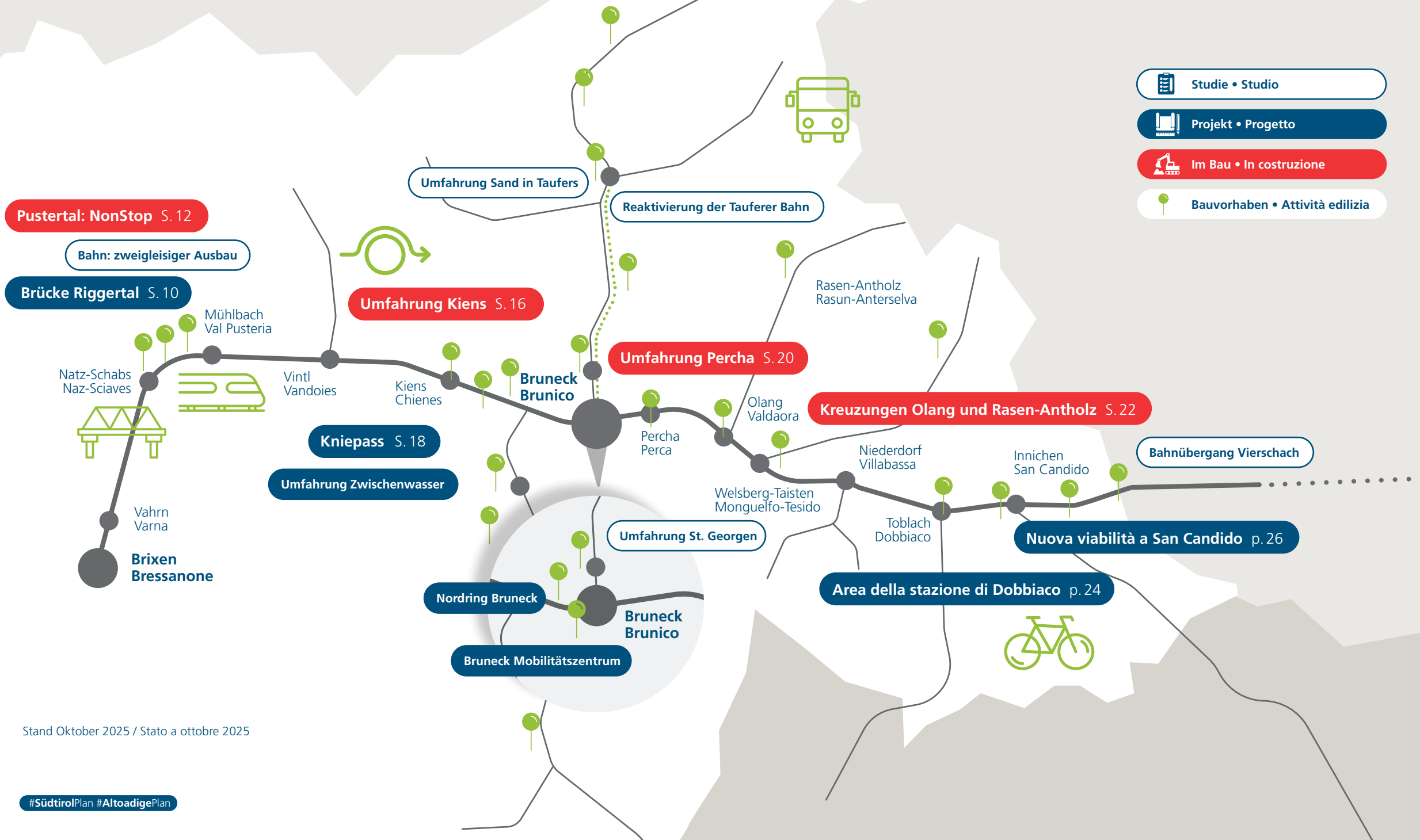


Strategische Hauptmaßnahmen entlang der Hauptachse und der Nebenachsen

Misure strategiche principali lungo l'asse principale e gli assi secondari



Autonome Provinz Bozen
Provincia autonoma di Bolzano
Provincia autonoma de Bulsan
SÜDTIROL · ALTO ADIGE

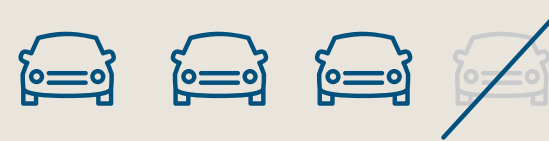


Stand Oktober 2025 / Stato a ottobre 2025



Landesplan für nachhaltige Mobilität Piano provinciale della mobilità sostenibile

Ziele für 2035 • Obiettivi per 2035



-25%



+250%



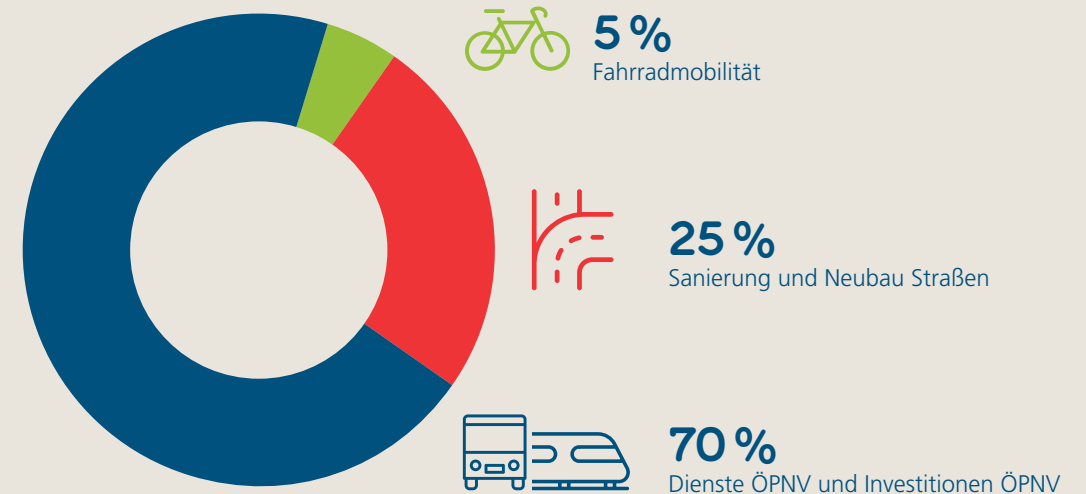
+20%



+50%

500 Mio. €

betragen die jährlichen Gesamtkosten für die Mobilität in der Provinz Bozen, basierend auf den letzten fünf Jahren.



Mobilität mit Erreichbarkeit

Das **Pustertal** hat in den letzten Jahrzehnten eine **bedeutende Entwicklung erfahren**. Das lokale Handwerk, die Industrie und der Tourismus haben das Tal wirtschaftlich aufgewertet. Gleichzeitig ist die Bevölkerung gewachsen. Dies hat auch dazu geführt, dass der **private wie auch der berufliche Verkehr deutlich zugenommen hat**. Besonders die Pustertalerstraße SS49 ist konstant überlastet, bis zu 28.000 Fahrzeugen pro Tag. Mit dem Landesplan für nachhaltige Mobilität haben wir die Ziele definiert, wie wir den individuellen motorisierten Verkehr verringern, die Alternativen ausbauen und das Straßennetz sicherer machen möchten.

Vor 150 Jahren wurde die Eisenbahn gebaut, weil es keine Autos gab. Heute hingegen investieren wir massiv in die Schiene, weil es zu viele Autos gibt. Und genau hier setzen wir mit der **Riggertalschleife** an. Wer von Bozen nach Bruneck fährt, muss künftig keinen Umweg mehr über Franzensfeste machen, sondern kommt **15 Minuten schneller ans Ziel**. Eine direkte Verbindung, die den Zug zur besten **Alternative zum Auto** macht. Die Bahn wird schneller, zuverlässiger und komfortabler sein als je zuvor. Diese Investitionen sind ein klares Signal: Wir wollen nicht nur eine Alternative zum Auto bieten – wir wollen die beste Wahl für den täglichen Weg zur Arbeit, zur Schule oder zum Ausflug in die Berge schaffen. Eine Bahn, die für das Pustertal gemacht ist. Und **mittelfristig soll auch rund ein Drittel der Eisenbahnstrecke zweigleisig ausgebaut** werden, damit es zusätzliche Expresszüge von und ins Pustertal geben wird.

Parallel zur Schiene investieren wir auch in unser Straßennetz. Zahlreiche Abschnitte sollen sicherer gestaltet und unsere bewohnten **Ortszentren durch eine Umfahrung aufgewertet** und damit lebenswerter gemacht werden. Es soll im Pustertal keine neuen Straßen-Trassen geben, sehr wohl aber eine **Modernisierung der Bestandsinfrastruktur**, die resilient ist und an neuralgischen Punkten zum Beispiel durch **Kriechspuren** für langsame Fahrzeuge erweitert wird. Bei der Planung denken wir immer an die gesamte Mobilität: **Fußgänger und Radfahrer sind die wichtigsten Verkehrsteilnehmer**; ihre Notwendigkeiten stehen an oberster Stelle bei der gemeinsamen Planung mit den Gemeinden vor Ort. Weiters wird durch die Realisierung von Mobilitätszentren und kleineren Mobilitätshubs der Umstieg zwischen den jeweiligen Verkehrsmitteln erleichtert werden. Auf den folgenden Seiten finden Sie einen Überblick über die verschiedenen Bauten die im Pustertal in den kommenden Jahren realisiert werden – für die Menschen und für eine Mobilität, die für Menschen gemacht ist.



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

„Un tempo la ferrovia è stata costruita quando non circolavano le auto, ora ampliamo la ferrovia per usare i treni come mezzi di trasporto sostenibili alternativi all'auto“

Daniel Alfreider,
Landesrat für Infrastruktur und
Mobilität, Landeshauptmann-Stellvertreter



Schau dir hier
den Landesplan für
nachhaltige Mobilität an

Gemeinsam für die Mobilität von morgen



Als Bezirkspräsident ist mir die Stärkung von Resilienz und Leistungsfähigkeit der regionalen Mobilität wichtig. Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, die Umsetzung der Dorfumfahrungen und ein sanfter Ausbau des Straßennetzes sind für eine erhöhte Verkehrssicherheit und Lebensqualität im Bezirk unbedingt notwendig.

Robert Alexander Steger

Präsident der Bezirksgemeinschaft Pustertal, Bürgermeister Prettau



Als Pendlerin zwischen Wien und Bruneck (seit nun über 20 Jahren) ist für mich der Zug mein drittes Zuhause: Teilweise mein Arbeitsort, mein Wohnzimmer und mein „Tunnel“. Denn es funktioniert. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind definitiv mein liebstes Fortbewegungsmittel geworden - und ich bin bereit große Strecken nicht nur oft zu fahren sondern auch ganze Arbeitstage so zuzubringen. Unabdingbar für den Ausbau ist hier in erster Linie ein funktionierendes, gutes WLAN, verlässliche Verbindungen und ein breiter Kund:innenservice. Ich unterstütze es, dass in Südtirol täglich an diesen Dingen gearbeitet wird und bin mir sicher, dass in Zukunft viele Menschen verstärkt die Öffis nutzen werden.

Nora Dejaco

Gründerin von Thrive+, COO Automotive Excellence



Der öffentliche Nahverkehr spielt eine Schlüsselrolle, nicht nur im Alltag, sondern auch bei der Anbindung an Sportveranstaltungen und Freizeitangebote. Besonders für Kinder und Erwachsene am Nachmittag ist es wichtig, eine gute Erreichbarkeit von Sporteinrichtungen zu gewährleisten. Nur so können wir den Zugang zu gesundheitsfördernden Aktivitäten fördern und gleichzeitig die Lebensqualität unserer Region steigern. Der öffentliche Nahverkehr muss ein verlässlicher Partner für alle sein, die sich aktiv betätigen möchten.

Jochen Schenk

Geschäftsführer HC Pustertal, Gemeinderat Olang, Südtiroler Sporthilfe



Es tut sich was in der östlichen Landeshälfte. Auch für die Schülerinnen und Schüler. Rasch und bequem in die Schule kommen, am Nachmittag unkompliziert außerschulischen Aktivitäten nachgehen können. Neue Möglichkeiten, die sich auftun. Weil Straßen und Bahnlinien verbinden. Orte und vor allem Menschen.

Maria Magdalena Kranebitter

Direktorin der LHFS Bruneck



La crescente propensione delle persone a muoversi per motivi di studio, lavoro, formazione o anche semplicemente per esperienze culturali è uno dei tratti distintivi della società di oggi, società che diventa sempre più dinamica e globalizzata. È necessario quindi ampliare e diversificare la mobilità in generale (non solo quindi quella locale), rendendola più accessibile, inclusiva ed efficiente. E ricordiamoci che investire in strutture moderne ed in politiche di mobilità sostenibile ed intelligente oggi non rappresenta solo una risposta a una domanda crescente delle persone, ma rappresenta anche un'opportunità di crescita e sviluppo per il territorio, che può trarre beneficio dall'apertura internazionale e dallo scambio di competenze, esperienze e culture.

Antonio Bovenzi

Vicesindaco di Brunico



Ein gut ausgebauter Nahverkehr entlastet unsere Dörfer und macht das Leben einfacher. Wenn ländliche Regionen besser angebunden sind, stärken wir lokale Kreisläufe. Das erleichtert den Alltag für Pendler, als auch Landwirtschaft und Gastronomie und sorgt insgesamt für ein besseres Zusammenleben.

Tina Marcelli

Küchenchefin und Vier-Haubenköchin

Brücke Riggertal und Knoten Ladestatt

Erweiterung der Autobahnzufahrt A22 Vahrn der SS49 des Pustertals durch Verdoppelung der Fahrspuren und Wiederaufbau der Brücke über das Riggertal.

Das Bauvorhaben entlang der SS49 beginnt an der Anschlussstelle der Autobahnzufahrt A22 in Vahrn und endet mit der neuen Abzweigung nach Natz-Schabs. Der betroffene Abschnitt ist derzeit eine zweispurige Straße mit hohem Verkehrsaufkommen und geringer Funktionsfähigkeit, was häufig zu Staus führt. Eine Herausforderung stellt die Brücke über das Riggertal dar, die 2025 umfangreich saniert wurde.

Unser Plan ist es, die SS49 zwischen dem Knoten A22 und dem Knoten Ladestatt auf vier Fahrspuren zu erweitern. Ein tiefergelegener Kreisverkehr wird am neuen Knotenpunkt Schabs (Aicha-Ladestatt) errichtet und sorgt für Anschlüsse an die Gemeinde Natz-Schabs und nach Aicha. Die SS49 wird weiterhin ihre plangleiche Trassierung als Hauptverkehrsachse ohne Unterbrechungen in beiden Richtungen behalten.

Eine neue zweispurige Brücke mit einer Spannweite von 180 Metern wird parallel zur bestehenden Brücke gebaut, um das Riggertal zu überwinden.

Diese Brücke wird auch einen Fahrradweg beinhalten. Besonderes Augenmerk legen wir auf die Koordinierung der Baumaßnahmen mit den neuen Eisenbahnprojekten für die Riggertalschleife. Dies betrifft die Überschneidungen mit der neuen Eisenbahntrasse und den Brücken, die Höhenunterschiede zwischen den neuen und bestehenden Straßen, die engen Platzverhältnisse der Rampen und die Aufrechterhaltung des Verkehrs.



Dank der guten Zusammenarbeit im Team konnten wir eine innovative Lösung für die SS49 und die Brücke über das Riggertal entwickeln. Eine Arbeit, die in Südtirol einzigartig ist und durch enge Kooperation erfolgreich umgesetzt wurde. So schaffen wir eine moderne, zukunftsfähige Infrastruktur.

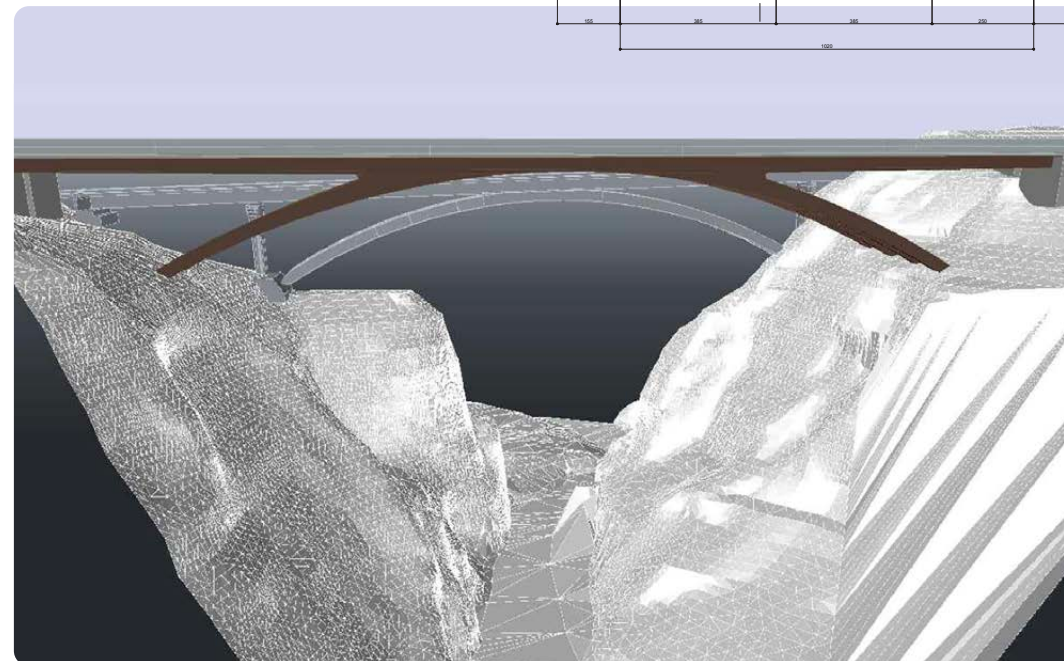
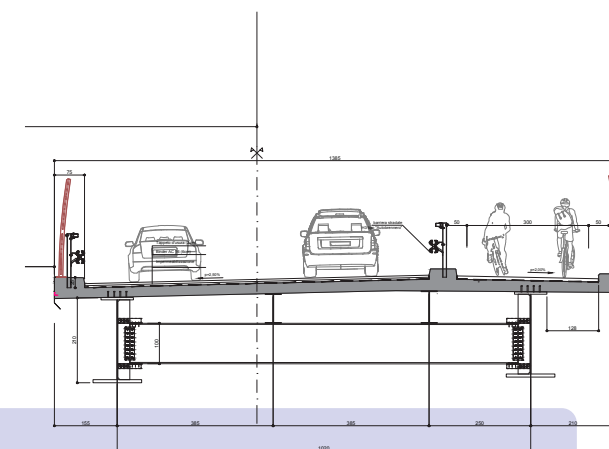
Martin Vallazza

Ressortdirektor, Ressort Infrastrukturen und Mobilität

Eckdaten

- Neue Brücke: 2028
- Kreisverkehr Ladestatt: 2029–2030
- Südumfahrung: 2029-2030
- Nordumfahrung: zu definieren

€ Gesamtkosten 44 Mio €



Pustertal: NonStop die neue Pustertalbahn

Die Pustertalbahn verbindet Franzensfeste mit Innichen und ist eine wichtige Verkehrsader in Südtirol. Seit 1871 in Betrieb, sorgt sie mit modernen Zügen für nachhaltige Mobilität im gesamten Pustertal. Aktuell wird die Pustertalbahn modernisiert, um Verkehrssicherheit und Effizienz zu erhöhen und die Fahrzeit zu verringern.

Modernisierung und Ausbau

Dank umfassender Modernisierungsmaßnahmen und Erweiterungen verbindet die Pustertalbahn die Gemeinden der Region schneller und zuverlässiger. Neue Streckenführungen und der Ausbau zentraler Knotenpunkte wie Innichen, Toblach und Bruneck sorgen für nahtlose Übergänge zwischen Bahn, Bus, Autoverkehr und Radfahren.

Komfort und Umweltfreundlichkeit

Die neuen Züge bieten höchsten Reisekomfort: geräumige Sitzbereiche, barrierefreie Zugänge und moderne Klimatisierung machen die Fahrt zu einem angenehmen Erlebnis. Gleichzeitig wird durch den Einsatz von umweltfreundlicher Antriebstechnik ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz geleistet.



Verbesserte Taktung und Vernetzung

Mit einer dichteren Taktung und optimierten Fahrplänen ist die Pustertalbahn eine ideale Wahl für Pendler, Touristen und Einheimische. Die Anbindung an das regionale und internationale Bahnnetz ermöglicht eine unkomplizierte Verbindung zu den wichtigsten Zielen in Südtirol und darüber hinaus.

Ein Plus für die Region

Die neue Pustertalbahn ist mehr als ein Verkehrsprojekt – sie ist ein Symbol für die zukunftsorientierte Entwicklung der Region. Mit der Verbesserung der Mobilität stärkt sie die lokale Wirtschaft, reduziert Verkehrsstaus und fördert einen nachhaltigen Tourismus.

Sicher unterwegs mit der Pustertalbahn

Die Pustertalbahn steht für höchste Sicherheitsstandards. Durch den Ausbau von Bahnüberführungen und Unterführungen werden gefährliche Bahnübergänge nach und nach eliminiert, wodurch sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Pünktlichkeit der Züge verbessert wird. Modernste Signaltechnik und Echtzeitüberwachung sorgen zudem für einen reibungslosen und sicheren Betrieb, der das Reisen noch zuverlässiger macht.

Zweigleisiger Ausbau

Der zweigleisige Ausbau der Pustertalbahn ist ein langfristiges Vorhaben, das sich derzeit in der Planungsphase befindet. Geplant ist ein abschnittsweiser Ausbau, der frühestens bis 2035 abgeschlossen sein könnte. Obwohl erste Überlegungen angestellt wurden, sind konkrete Planungen seitens der italienischen Bahngesellschaft RFI noch nicht gestartet. Aktuell liegt der Fokus auf der Riggertalschleife. Diese Maßnahme soll die Anbindung des Pustertals an die Brennerbahn verbessern und die Fahrzeit zwischen Bruneck und Bozen verkürzen.

Eliminierung der Bahnübergänge

Die Beseitigung der Bahnübergänge im Pustertal ist ein wichtiger Schritt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Vor allem dient sie jedoch der Erhöhung der Betriebssicherheit des Eisenbahnnetzes. Die beschränkten Bahnübergänge in Innichen West, Toblach und Vierschach sollen entfernt werden. Das langfristige Ziel von RFI ist es, alle Bahnübergänge im Pustertal zu eliminieren.



Schau dir hier
das Video
zum Projekt an





Riggertalschleife

Die Riggertalschleife verbindet die Pustertalbahn mit der Brennerbahn Richtung Süden. Für den Fahrgast bedeutet dies in erster Linie eine Zeitersparnis von 15 Minuten für die Bahnfahrt von Bruneck nach Bozen.

15 Min.

Fahrzeitverkürzung
Bozen - Brixen - Bruneck



3,8 km

Länge Bahntrasse



Zuverlässig und schnell

Ohne Umstieg



Warum ist die Strecke so lange gesperrt?

Der italienische Schienennetzbetreiber RFI nutzt die Zeit der Sperren, um Modernisierungsarbeiten sowie technische und sicherheitstechnische Arbeiten an der Bestandsstrecke durchzuführen. Zudem wird das europäische Zugsicherungssystem ETCS installiert und die Oberleitung ersetzt. Am Bahnhof Vintl wird außerdem die Kreuzungsstelle erneuert.

Weshalb braucht es das Projekt der Riggertalschleife?

In ganz Europa wird auf die Eisenbahn gesetzt, um eine Alternative zum Pkw anzubieten. Die stark verkehrsbelasteten Straßen platzen aus allen Nähten. Es ist bereits seit über 20 Jahren ein Anliegen, das Pustertal besser mit der Brennerlinie und damit mit dem restlichen Land zu verbinden.



Die Eisenbahn erlebt in Südtirol seit der Wiedereröffnung der Vinschger Bahn vor 20 Jahren einen beispiellosen Aufschwung. Mit Projekten wie der Riggertalschleife setzen wir einen weiteren entscheidenden Meilenstein. Die Eisenbahn ist das Rückgrat des Nahverkehrs und macht Südtirol zur Modellregion für nachhaltige alpine Mobilität.

Joachim Dejaco

Generaldirektor der STA

Eckdaten

- Brücke über das Riggertal
- Neue Trassenführung unter der Autobahn A22
- Neue Haltestelle in Natz-Schabs
- Umsteigeknotenpunkt Bahnhof Brixen

€ **Gesamtkosten: ca. 250 Mio €**

Inbetriebnahme:
Bestandsstrecke: Jänner 2026
Neubaustrecke: Frühjahr 2027

Mobilitätszentrum Bruneck

Die neue Zufahrt zum Mobilitätszentrum ist zentraler Baustein im Mobilitätskonzept der Stadt Bruneck und von großer Wichtigkeit für den gesamten Bezirk. Der Umstieg zwischen den jeweiligen Verkehrsmitteln wird damit gefördert, das Stadtgebiet vom Verkehr entlastet.

Die neue Brücke wird neben den drei Fahrspuren auch mit einem Fuß- und Radweg ausgestattet, welcher Richtung Stadt und entlang der Pfalznerstraße fortgeführt wird. Der neue Kreisverkehr mit zusätzlicher Abbiegespur sorgt für einen sicheren Verkehrsfluss.



Umfahrung der Ortschaft Kiens: Verbesserung der Verkehrssituation

Die geplante Umfahrung der Ortschaft Kiens beginnt im Westen bei Kilometer 21,8 und bietet eine moderne Lösung zur Entlastung des Ortskerns vom Durchgangsverkehr. Nach der Abzweigung führt die Strecke unterhalb der Ortschaft in einem ca. 1.200 Meter langen Tunnel, der den Verkehr sicher und effizient unter die Erdoberfläche verlegt.

Tunnel und Unterflurtrassen

Das Ostportal des Tunnels liegt in den landwirtschaftlich genutzten Flächen östlich von Kiens und mündet in einen rund 400 Meter langen Abschnitt, der größtenteils als Unterflurtrasse ausgeführt wird. Besondere Beachtung findet der Geländerücken im Bereich des Verwaltungsgebäudes Monier: Hier wird eine ca. 70 Meter lange, eingehauste Unterflurtrasse gebaut, um Lärmemissionen zu reduzieren und die Landschaft bestmöglich zu schützen.

Osteinfahrt und Anschlussmöglichkeiten

Die Umfahrung endet an einer vollwertigen Osteinfahrt, die eine nahtlose Anbindung an das bestehende Straßennetz gewährleistet. Diese Maßnahme sorgt nicht nur für einen besseren Verkehrsfluss, sondern erhöht auch die Sicherheit für Anwohner und Pendler.

Vorteile für die Gemeinde

Das Projekt entlastet den Ortskern von Kiens deutlich vom Durchgangsverkehr und reduziert Lärmbelastung sowie Schadstoffemissionen. Gleichzeitig wird die Lebensqualität der Einwohner gesteigert, während die Verkehrsführung für Pendler und Reisende optimiert wird. Durch die Rückstufung des Bestandsnetzes wird das Dorfzentrum aufgewertet und zu einem attraktiven Raum für lokale Mobilität und Begegnung. Die Umfahrung verbindet Funktionalität mit Rücksicht auf die Umgebung und schafft eine nachhaltige Lösung für die Mobilität der Region.

Rad-und Fußmobilität

In Zusammenarbeit mit der Gemeinde Kiens werden Maßnahmen zur Verbesserung der Rad-und Fußmobilität vorangetrieben



Mobilitätskonzept St. Sigmund – Gisse

Dieses Bauvorhaben zielt im Bereich St. Sigmund/ Gisse auf mehr Verkehrssicherheit und Lebensqualität ab. Gleichzeitig soll die Funktionalität der Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmer verbessert werden. Gemeinsam mit den verantwortlichen Landesämtern sowie einer Arbeitsgruppe seitens der Gemeinde werden aktuell verschiedene Varianten geprüft. Parallel wird ein Kommunikationkonzept sowie eine Nachhaltigkeitsbewertung ausgearbeitet.



Eckdaten

- Realisierung des Haupttunnels sowie eines kurzen künstlichen Tunnels
- Realisierung von einem Steinschlag-schutzwalle
- Anpassung und Verbesserung der Straßenanschlüsse
- Umsetzung von Umwelt- und Landschaftsgestaltungsmaßnahmen

€ Gesamtkosten: ca. 77 Mio €

🏗️ Baubeginn: Winter 2021/22

✓ Bauende: Frühjahr 2027

Kniepass: Sicherheit und Umwelt im Fokus

Das Projekt umfasst den Abschnitt der SS.49 zwischen der Umfahrung Kiens und der neuen Einfahrt ins Gadertal. Durch die Anpassung des Straßenverlaufs und die Realisierung einer Grünbrücke soll die Sicherheit für Verkehrsteilnehmer und Wildtiere erheblich verbessert werden. Dieser Bauvorhaben ist ein Vorzeigebispiel für interdisziplinäre Zusammenarbeit.



Flussverlegung und ökologischer Ausgleich

Im Bereich östlichen von Kiens verläuft die Straße nahe der Rienz, ohne Schutzstreifen. Die Verlegung des Flusses um rund 10 Meter schafft den nötigen Sicherheitsabstand, gleichzeitig wird das Flussbett ökologisch aufgewertet.

Verkehrssicherheit und Schwerverkehr

Ein steiler Abschnitt nahe den „Kniepass“ (6 % Steigung) wird durch eine zusätzliche Kriechspur für Schwerverkehr sicherer. Diese ermöglicht geregelte Überholmanöver und entlastet die Hauptspur. Zudem wird der Zugang zum „Felderhof“ mit einer Linksabbiegespur optimiert.

Wildtierkorridor und Grünbrücke

Zur Sicherheit von Mensch und Tier wird eine „Grünbrücke“ gebaut, die den Wildwechsel an einem wichtigen Korridor schützt. Das Bauwerk fügt sich dank der topografischen Gegebenheiten harmonisch in die Landschaft ein.

Die geplanten Maßnahmen verbessern die Verkehrssicherheit und stärken gleichzeitig die biologische Vielfalt entlang der SS.49. Besonders hervorzuheben ist die geplante Grünbrücke – ein einzigartiges Bauwerk für Südtirol.



Eckdaten

- Flussverlegung und ökologischer Ausgleich
- Anpassung des Straßenabschnitts und Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Realisierung eines Wildtierkorridors

€ Gesamtkosten: ca. 15 Mio €

📅 Baubeginn: Frühjahr 2026



„Die Grünbrücke am Kniepass schlägt Brücken – zwischen Lebensräumen für Wildtiere und moderner Verkehrstechnik. Ein starkes Zeichen für Sicherheit und ökologische Verantwortung.“

Dominik Trenkwalder
Amt für Wildtiermanagement

Umfahrung Percha: Mehr Lebensqualität und Verkehrssicherheit

Die geplante Umfahrung von Percha verbessert die Lebensqualität der Anwohner, erhöht die Verkehrssicherheit und erhält die Funktionalität der SS49. Die neue Trasse verläuft talseitig und bergseitig der Ortschaft, ohne bebaubare Flächen zu beeinträchtigen. Der Tunnel, der den nördlichsten Teil von Unterwielenbach unterirdisch durchquert, wird auf ein Drittel der Strecke in offener Bauweise errichtet, was wirtschaftliche Vorteile bietet.

Durch die Umleitung des Durchgangsverkehrs westlich von Percha bis östlich des Litschbaches wird der Ortskern deutlich entlastet. Eine kompakte Kreuzung im Westen und ein plangleicher Knoten im Osten sorgen für eine sichere und effiziente Anbindung an die neue Straße. Besonderes Augenmerk liegt auf der landschaftlichen und architektonischen Integration, wobei Modellierungen und gestaltete Bauwerke wie die Tunnelportale das Gesamtbild harmonisch ergänzen. Der Tunnel trägt zudem zur Verringerung von Lärm- und Luftverschmutzung bei, da der Verkehr aus den Ortsgebieten verlagert wird. Darüber hinaus bietet die Umfahrung eine direkte Verbindung zum neuen Bahnhof und Parkplatz, was die Verkehrsinfrastruktur in der Region zusätzlich verbessert. Insgesamt kombiniert das Bauprojekt Funktionalität, Umweltfreundlichkeit und Ästhetik und setzt neue Maßstäbe für eine nachhaltige Entwicklung der Region. Durch die Rückstufung des Bestandsnetzes wird das Dorfzentrum aufgewertet und zu einem attraktiven

Raum für lokale Mobilität und Begegnung. Der Rückbau berücksichtigt dabei den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), den Rad- und Fußverkehr, wodurch die Lebensqualität für die Anwohner weiter gesteigert wird.

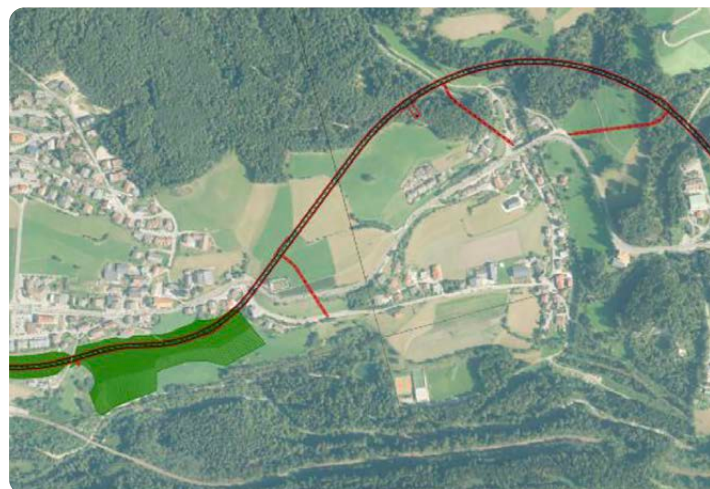
Eckdaten

- Realisierung des Haupttunnels und zugehöriger Bauwerke
- Integration und Optimierung technischer Anlagen und Sicherheitssysteme
- Umsetzung von Umwelt- und Landschaftsgestaltungsmaßnahmen

€ Gesamtkosten: ca. 171 Mio €

🏗️ Baubeginn: Oktober 2022

✅ Bauende: Ende 2027



„Die neue Umfahrungsstraße Percha ist ein zentrales Infrastrukturprojekt für die Pustertaler Straße SS49. Sie soll die Ortschaften Percha und Unterwielenbach nachhaltig vom Durchgangsverkehr entlasten und zielt auf Lebensqualität und Sicherheit ab. Ein zukunftsweisendes Projekt – für Menschen, Umwelt und sichere Mobilität“.

Umberto Simone
Abteilung Tiefbau

Neugestaltung der Straßenkreuzungen nach Olang und Antholz

Das Projekt umfasst die Umgestaltung der Kreuzungen zwischen der Staatsstraße SS49 und den Provinzstraßen SP43 nach Welsberg sowie SP44 nach Antholz in der Gemeinde Rasen-Antholz. Ziel ist es, den Verkehrsfluss zu optimieren, die Sicherheit zu erhöhen und eine funktionale Integration aller Verkehrsmittel sicherzustellen – von privaten Fahrzeugen über Fahrräder und Fußgänger bis hin zum öffentlichen Nahverkehr.

Kreuzung Olang

Die Kreuzung wird in eine mehrstufige Verkehrsführung umgestaltet, mit einem Unterführungstunnel für die SS49 und einem ovalen Kreisverkehr darüber, der über Rampen an die SP43 angeschlossen wird. Bushaltestellen und ein Unterführungstunnel für den Radweg gewährleisten einen sicheren Zugang zum Bahnhof Olang und zu den umliegenden Bereichen.

Kreuzung Antholz

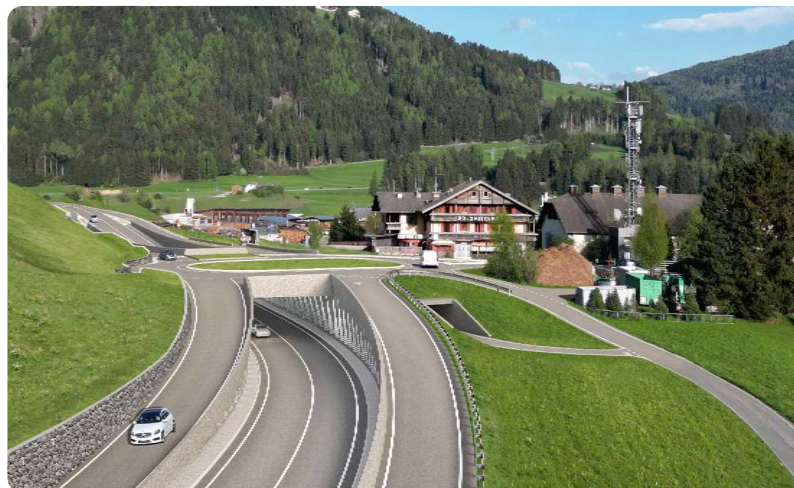
Die Kreuzung wird auf einer Ebene neu gestaltet, mit einem Hauptkreisverkehr und zwei zusätzlichen Fahrspuren für den Verkehr in Richtung Bruneck und Toblach. Geplant ist ein neuer Radweg mit Unterführung sowie ein Fußgängerbereich rund um die Kapelle St. Antonius, der durch einen kleinen Platz, zugänglich vom Radweg, aufgewertet wird.

Integration und Umweltverträglichkeit

Das Projekt fügt sich harmonisch in die Landschaft ein, mit hochwertigen Lösungen wie Steinmauern und schallgedämmten Unterführungen. Die Radwege werden für den täglichen Gebrauch ausgelegt, mit einer Breite von 3 Metern und optimaler Anbindung an die bestehenden Infrastrukturen. Erstmals wurde bei der Planung dieses Vorhabens auch die Reduzierung des Individualverkehrs berücksichtigt, wie im Landesplan für nachhaltige Mobilität 2035 vorgesehen.

Dauer und Kosten

Die Durchführung des Projekts wird etwa 700 aufeinanderfolgende Arbeitstage in Anspruch nehmen, mit Baukosten von etwa 20 Millionen Euro und Gesamtkosten von etwa 35 Millionen Euro. Diese Investition umfasst nicht nur den Bau, sondern auch die Sicherheitsmaßnahmen und das Umsetzen von Infrastrukturen wie Wasserleitungen, Stromleitungen und Glasfaserkabel.



Rad-und Fußmobilität

In Zusammenarbeit mit den Gemeinden wird eine neue Fahrradachse zwischen Niederrasen und dem Bahnhof Olang realisiert

Eckdaten

- Neubau von 2 Kreuzungspunkten
- Neubau der Bushaltestellen
- Neubau Fahrradverbindung Niederrasen – BHF Olang
- Aufwertung Bereich Tonig Stöckl sowie Straßenbegleitgrün

€ Gesamtkosten: ca. 35 Mio €

✓ Baubeginn: Herbst 2025



Die geplanten Verbesserungen an den Kreuzungen in Olang und Rasen-Antholz sind ein wichtiger Schritt, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Lebensqualität unserer Bürgerinnen und Bürger zu verbessern. Wir setzen auf eine nachhaltige und zukunftsorientierte Planung, die sowohl den Bedürfnissen der heutigen Generation als auch denen der kommenden gerecht wird.

Thomas Schuster
Bürgermeister Rasen-Antholz

Dobbiaco: Modernizzazione dell'area della stazione e miglioramento dei collegamenti viari

Signor Valle, Lei è coinvolto nel progetto di riqualificazione dell'area della stazione.

Quali sono le misure principali?

Massimiliano Valle, responsabile progetti di STA - Strutture Trasporto Alto Adige SpA:
Il progetto prevede la riqualificazione dell'area della stazione, un miglior collegamento con la zona produttiva di Valdaora e con la SS49, nonché la nuova tracciatura della strada di accesso. In questo modo si crea spazio per un nuovo parcheggio. Inoltre, verrà realizzato un sottopasso ciclopedonale che collegherà in modo sicuro e privo di barriere Dobbiaco Nuova con il centro del paese.

In che modo il sottopasso migliorerà la situazione?

Il sottopasso consentirà a pedoni e ciclisti di attraversare in sicurezza al di sotto dei binari. Sostituirà il collegamento precedentemente pericoloso, aumentando in modo significativo la sicurezza stradale.

La fermata dell'autobus sarà spostata.

Quali sono i vantaggi?

La fermata sarà avvicinata alla stazione ferroviaria per facilitare l'interscambio tra autobus e treno. Questo rende il trasporto pubblico più attrattivo e confortevole.

Come funzionerà il nuovo parcheggio pendolari?

Una parte del parcheggio sarà riservata agli utenti dell'AltoAdige Pass e si troverà direttamente presso la stazione. In questo modo i pendolari potranno passare rapidamente dall'auto al treno o all'autobus.

Quali interventi sono previsti presso il Grand Hotel?

Il parcheggio interrato sarà modernizzato, con una nuova rampa di accesso e un ascensore, per renderne l'utilizzo più confortevole e per riqualificare l'area.

E cosa accadrà alla "Strada Alta"?

Stiamo valutando diverse soluzioni per una riqualificazione o una nuova costruzione, al fine di individuare l'opzione più sostenibile ed efficace. Lo studio delle varianti è portato avanti dal Dipartimento 10, e la progettazione è ancora in corso.

Sottopasso ciclabile

Il sottopasso ciclabile aumenta la sicurezza dei ciclisti consentendo un attraversamento privo di rischi al di sotto dei binari.



Dati principali

- Realizzazione del nuovo sottopasso ed eliminazione del passaggio a livello
- Nuove fermate autobus
- Adeguamento parcheggio interrato
- Realizzazione di coperture

€ Costo complessivo: ca. 21 milioni €
📅 Inizio lavori: dopo il 2026



Die Aufwertung des gesamten Bahnhofsbereichs in Toblach ist ein zukunftsweisender Schritt. Mit modernen Lösungen für die Anbindung an die Hohenstraße schaffen wir eine nachhaltige Infrastruktur, die sowohl den Verkehr optimiert als auch die Lebensqualität steigert. So wird Toblach noch besser vernetzt und zukunftsfähig gemacht.

Martin Rienzner
Bürgermeister Toblach

San Candido: Eliminazione del passaggio a livello

Sfida: code e lunghi tempi di attesa

L'attuale incrocio tra la SS52 e la SS49, insieme al passaggio a livello con barriere a ovest di San Candido, provoca regolarmente ingorghi e lunghi tempi di attesa. In particolare, il passaggio a livello rappresenta un problema centrale, con impatti negativi sia sulla circolazione stradale sia sul traffico ferroviario.

Soluzione: nuovo nodo viario con ponte

Per risolvere la situazione, l'incrocio e l'attraversamento ferroviario verranno completamente ristrutturati. L'obiettivo è incrementare la sicurezza e la capacità di traffico. Dopo aver analizzato diverse varianti insieme a RFI, STA e al Servizio Strade, la soluzione definitiva prevede una nuova rotatoria con diametro di 45 metri, a ovest dell'attuale incrocio. Da qui partirà una rampa che condurrà a un ponte lungo 100 metri, in grado di scavalcare la SS49, la linea ferroviaria e il fiume Drava.

Vantaggi dell'intervento

- Sicurezza stradale: l'eliminazione del passaggio a livello riduce il rischio di incidenti.
- Flusso veicolare più efficiente: le code saranno fortemente ridotte e la circolazione più regolare.
- Traffico ferroviario: la soppressione del passaggio a livello garantisce un esercizio ferroviario privo di interferenze.

Dettagli tecnici del ponte

- Struttura: ponte misto acciaio-calcestruzzo, suddiviso in tre campate, per una lunghezza complessiva di 107,10 metri.
- Sezione stradale: carreggiata larga 8,90 metri, affiancata da due marciapiedi di 2,0 metri ciascuno.
- Sostegni: quattro pile e spalle in calcestruzzo armato su fondazioni profonde.
- Materiali: le travi principali sono costituite da due cassoni in acciaio collegati da traversi, per distribuire uniformemente i carichi e ridurre le sollecitazioni torsionali.

Prospettive

Con la ristrutturazione dell'incrocio non solo si migliorerà il flusso del traffico, ma si compirà anche un passo importante per la sicurezza e l'affidabilità dei collegamenti in tutta la regione. Inoltre, RFI persegue l'obiettivo di eliminare tutti i passaggi a livello – con massima priorità in Val Pusteria per quelli a San Candido Ovest e a Dobbiaco.



Questo intervento ha come obiettivo il miglioramento significativo della sicurezza e della capacità dell'incrocio. Un aspetto centrale è l'eliminazione del passaggio a livello esistente, che rappresenta un contributo decisivo per un traffico stradale e ferroviario più sicuro, efficiente e privo di interferenze.

Marco Pinzan

Ufficio tecnico strade nord/est

Dati principali

- Realizzazione di una nuova rotatoria
- Costruzione di un nuovo ponte
- Realizzazione di un sottopasso ciclabile

€ Costo complessivo: ca. 18 milioni €

📅 Inizio lavori: 2026

Neue Umfahrung und Hochwasserbypass in Innichen

Realisierung einer Umfahrungsstraße für Innichen durch Verlegung der SS52 – Sexten Richtung Osten mit kombinierter Nutzung als Hochwasserentlastungsstollen – Gemeinde Innichen.

Im Rahmen des Einzugsgebietsplan ProDrau wurden auf Initiative der Agentur für Bevölkerungsschutz die Naturgefahren am Sextnerbach und der Drau untersucht. Resultierend wurde ein beträchtliches hydraulisches Risiko für Innichen festgestellt. Außerdem wird Innichen von der SS52 Richtung Sexten und der Provinz Belluno durchquert. Die Straße weist im Ortsbereich nicht angemessene geometrische Verhältnisse auf, die Anwohner werden durch den Durchzugsverkehr stark belastet.

Darauf aufbauend wurde im Jahr 2018, finanziert über EFRE 4014 die Projektierung von Maßnahmen zur Reduzierung der Hochwassergefahr in Innichen ausgeschrieben. Die Erweiterung des Auftrags für die Planung des verkehrstechnischen Teils (kombinierte Nutzung der Infrastruktur als Ost-Umfahrung von Innichen) wurde als Option in die Ausschreibung aufgenommen. Das beauftragte Planungsteam hat unter Berücksichtigung sämtlicher Rahmenbedingungen verschiedene Varianten untersucht. Das Ergebnis dieser ersten Phase mit den resultierenden Varianten A, B und C wurde im Oktober 2020 den zuständigen

Landesräten, den kompetenten Ämtern und dem Ausschuss der Gemeinde Innichen vorgestellt. 2 der 3 vorgestellten Varianten sehen einen innovativen Ansatz zur kombinierten Nutzung der Infrastruktur für die Mobilität sowie den Zivilschutz vor.

Im gegenseitigen Einvernehmen mit der betroffenen Gemeinde und den verantwortlichen Abteilungen wurde auf technischer Ebene die Vertiefung von Variante B beschlossen. Der zentrale Eingriff dieser Variante sieht den Bau einer Hochwasserentlastungsanlage vor, die normalerweise als Straßentunnel entlang der zukünftigen Ostumfahrung von Innichen dient. Bei außergewöhnlichen Hochwasserereignissen muss die Umfahrung geschlossen werden, und der Tunnel fungiert als Hochwasserentlastungsanlage. Die Motivation für diese innovative Entscheidung beruht auf der Tatsache, dass die kombinierte Nutzung der Infrastruktur ein hohes Einsparungspotential hinsichtlich Landverbrauch und Finanzmitteln mit sich bringt. Weiters könnte dieser fächerübergreifende Ansatz als Prototyp für ähnlich gelagerte Problemstellungen fungieren.

Eckdaten

- Realisierung einer Umfahrung nach Sexten
- Realisierung eines Hochwasserentlastungsstollen

€ Gesamtkosten: ca. 55 Mio €

📄 Aktuell in der Genehmigungsphase



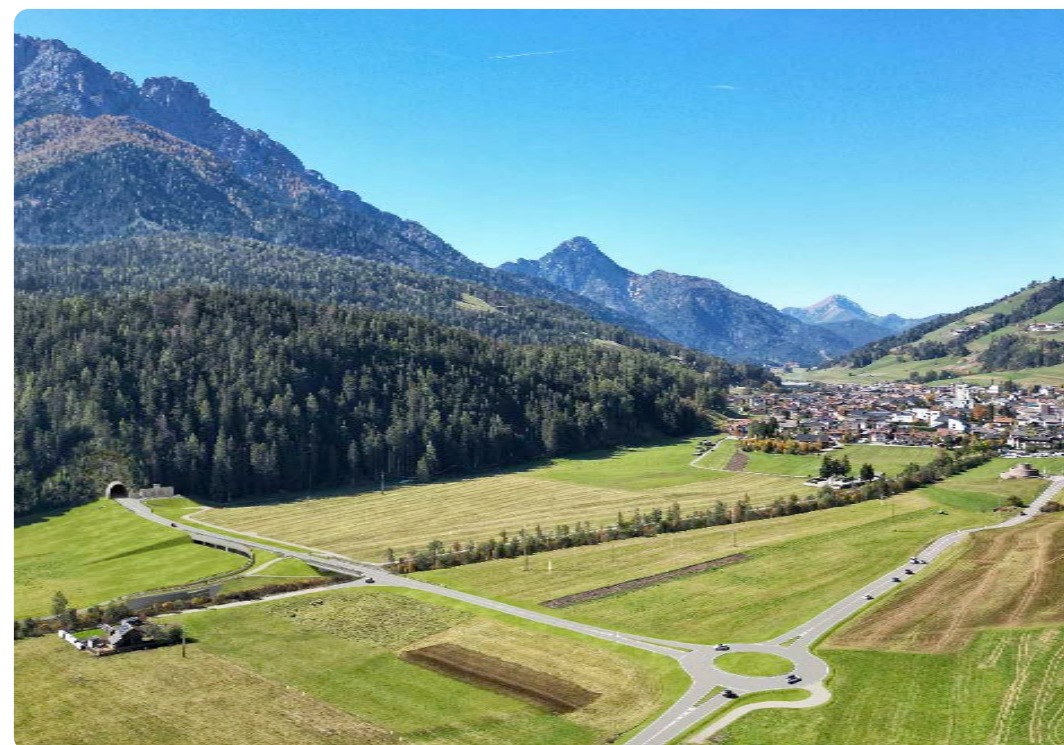
„Dank abteilungsübergreifender Zusammenarbeit ermöglicht dieser visionäre Ansatz Synergien zwischen Zivilschutz und nachhaltiger Mobilität und weist damit den Weg in die Zukunft“.

Florian Knollseisen

Amtsleiter, Amt für Straßenbau Nord/Ost

Sandro Gius

Amtsleiter, Amt für Wildbach- und Lawinenverbauung Ost



Radmobilität: aktiv und gesund mobil

Neben Zug und Auto gibt es ein weiteres Verkehrsmittel, das nicht nur gesunde Mobilität in Alltag und Freizeit ermöglicht, sondern v.a. im urbanen Bereich häufig auch am schnellsten ist: das Fahrrad. Im ländlichen und bergigen Raum bergen E-Bikes hierbei ein enormes Potenzial.

Gesund, kostengünstig und platzsparend

Das Fahrrad wird als Verkehrsmittel zuweilen unterschätzt. Man muss für sein Fortkommen zwar aktiv etwas tun, aber gerade das hat positive Effekte. Zahlreiche Studien zeigen, dass Radfahrer deutlich gesünder sind als reine Autofahrer: Neben einer Verbesserung der eigenen Fitness hat Radfahren positiven Einfluss auf die mentale und kognitive Gesundheit, verbessert die Schlafqualität, dient der Krankheitsprävention und erhöht die Lebenserwartung.

Zudem hilft das Fahrrad, wertvollen Platz zu sparen: Auf einem PKW-Parkplatz können bis zu zehn Fahrräder abgestellt werden. Das ist nicht nur landschaftlich, sondern bei den hohen Grundstückspreisen in Südtirol auch finanziell ein großer Vorteil. Das gilt auch für Betriebe, wenn deren Mitarbeiter mit Fahrrad oder Öffis an Stelle des Autos zur Arbeit kommen. Geld spart man beim Radfahren aber nicht nur für den Parkplatz, sondern auch beim Treibstoff. Zum Radfahren braucht es weder Benzin noch Diesel, sondern einfach Muskelkraft und wahlweise vielleicht ein bisschen Strom. Aber selbst, wenn man mit einem E-Bike unterwegs ist, kosten 100 km mit dem Rad ca. zwischen 0,10 und 0,30 € an Strom, während für Benzin oder Diesel ein Vielfaches davon

fällig ist - von der Luftverschmutzung und dem Klimawandel durch das Verbrennen fossiler Brennstoffe ganz zu schweigen ...

Solides Radwegenetz

Das Pustertal ist im Bereich der Radmobilität bereits gut ausgestattet. Das übergemeindliche Radwegenetz ist über 130 km lang und erstreckt sich von Winnebach bis zur Mühlbacher Klause sowie durch die Seitentäler Sexten, Höhlensteintal, Prags, Gsies und das Tauferer Ahrntal bis Sand in Taufers. Es wird von der Bezirksgemeinschaft gewartet, verbessert und ergänzt. Hinzu kommen die innergemeindlichen Radwege, welche die Hauptachsen ergänzen und von den einzelnen Gemeinden betreut werden. Hatte das Radwegenetz ursprünglich vor allem eine touristische Funktion im Talboden, hat sich seine Bedeutung hin zu einer wertvollen Ressource auch für die einheimische Bevölkerung gewandelt. Radfahren erfreut sich nicht nur in der Freizeit steigender Beliebtheit, sondern hat auch für Alltagswege einen immer höheren Stellenwert. Den Umstieg aufs Fahrrad erleichtert dabei auch der technische Fortschritt: Mit einem E-Bike kann man heutzutage bequem größere Steigungen oder Alltagsstrecken bis 10 oder 15 km zurücklegen.



30%

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

20%

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

Weiterer Ausbau und zusätzliches Potenzial

In Zukunft ist es besonders wichtig, dass klassische Anziehungspunkte im Alltag – wie etwa Schulen, Gewerbegebiete oder Einkaufsorte - besser mit dem Fahrrad erreicht werden können. Daran arbeiten die Bezirksgemeinschaft und die Gemeinden mit Unterstützung des Landes. Konkrete Beispiele hierfür sind:

- der geplante Radweg zwischen **Bruneck und Pfalzen**, mit dem der Weg nach Bruneck auch mit dem Fahrrad sicher und komfortabel zurückgelegt werden kann;
- der stetige Ausbau des Radwegenetzes im **Ahrntal** zur Erschließung weiterer Dörfer;
- gezielte Verbesserungen am Bestand, wie in der Josef-Riehl-Straße in **Gais** zur Erhöhung der Sicherheit.

- Verschiedene **Maßnahmen im Rahmen der Straßenbauprojekte** wie die neue Fahrradachse über das Riggertal, die Verbindung Niederrasen zum Bahnhof Olang, der Radweg zum Mobilitätszentrum Bruneck oder Radunterführung am Bahnhof Toblach.

Aber auch für Freizeitradler sind Maßnahmen zur Verbesserung des Bestands und der Anschluss wichtiger Attraktionen geplant, beispielsweise:

- die Errichtung einer neuen Radwegbrücke im **Höhlensteintal in Toblach**, dank der Genusradler künftig den schönen Radweg von Toblach nach Cortina noch sicherer nutzen können;
- der geplante Ausbau der Radverbindung zum **Pragser Wildsee**, um den See bequem mit dem Fahrrad zu erreichen.

Intermodalität, Radboxen und Radverleih

Auch auf längeren Strecken kann das Fahrrad eine wichtige Rolle spielen, allen voran in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Aus diesem Grund arbeitet die STA an einem kontinuierlichen Ausbau sicherer Parkplätze entlang der Pusterer Bahn. Neben sicheren, frei zugänglichen und kostenlosen Abstellmöglichkeiten werden ergänzend zugangsbeschränkte Einzel- und Sammelboxen errichtet, die es Südtirol Pass Nutzern ermöglichen, auch hochwertige Fahrräder zu einem fairen Preis sicher abzustellen.



Legende Radroute

- bestehend
- angedacht
- Stadt
- Bezirk



Daten und Fakten

- **130 km:** Länge des übergemeindlichen Radwegenetzes im Pustertal
- **68 sichere Abstellplätze** mit Zugangsbeschränkung am Bahnhof Bruneck (40 Einzelboxen und 28 Plätze in Sammelbox); weitere in Umsetzung bzw. Planung
- Über 1.500 km offiziell anerkannte **Mountainbike-Touren**
- Über 250.000 Radfahrende passierten 2024 die Zählstelle Toblach
- **14,8 Mio. €:** Radwege-Projekte in Planung und Umsetzung



Schau dir hier den Fahrrad-mobilitätsplan an

Was macht der Straßendienst?

Der Straßendienst ist der Betreiber sämtlicher Landes- und Staatsstraßen in Südtirol (mit Ausnahme der A22) und damit verantwortlich für sämtliche Vorgänge im Zusammenhang mit dem Straßenwesen.

Seine Aufgaben gliedern sich in zwei Hauptbereiche:

- Betriebliche (ordentliche) Instandhaltung
- Bauliche (außerordentliche) Instandhaltung

Die betriebliche Instandhaltung umfasst alle regelmäßig anfallenden Arbeiten, die in der Regel mit eigenem Personal durchgeführt werden. Dazu zählen unter anderem die Reinigung der Fahrbahn und der Nebenflächen, der Winterdienst (Schneeräumung und Streuung), das Mähen von Böschungen sowie weitere laufende Pflege- und Unterhaltsmaßnahmen.

Die bauliche Instandhaltung beinhaltet dagegen alle größeren Bau- und Sanierungsmaßnahmen, wie zum Beispiel Belagsarbeiten, Hangsicherungen, die Sanierung von Stützmauern und Aufsätzen, den Austausch oder die Errichtung von Leitplanken sowie ähnliche Bauvorhaben.



„Regelmäßige Instandhaltung erhöht die Dauerhaftigkeit der Bauwerke und verlängert die Lebensdauer der Straßeninfrastruktur.“

Philipp Sicher

Abteilungsleiter, Abteilung Straßendienst



Buslinien im Pustertal

Die Bahn bildet das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs. Damit auch Ortschaften abseits der Bahnlinie gut erreichbar sind, bestehen Busverbindungen von den Bahnhöfen.

Der öffentliche Nahverkehr in Südtirol ist nach den Prinzipien des Integralen Taktverkehrs aufgebaut. Das bedeutet, dass die Buslinien im Takt verkehren – also mit regelmäßigen Abständen zwischen den einzelnen Fahrten. Der Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln erfolgt an sogenannten Umstiegs-knoten.

Die primären Umstiegs-knoten im Pustertal sind die Bahnhöfe entlang der Bahnstrecke Franzensfeste – Innichen – Lienz; nach Fertigstellung der Riggertalschleife wird die Achse Brixen – Innichen – Lienz relevant.

Die Zu- und Abbringerlinien in den verschiedenen Tälern starten in der Regel vom nächstgelegenen Bahnhof. Weitere Knotenpunkte bestehen entlang der Route einzelner Buslinien, wie zum Beispiel in Sand in Taufers, Zwischenwasser und Schmieden.

Einige Buslinien verfügen über mehrere Knotenpunkte entlang der Strecke. Besonders hervorzuheben ist die Buslinie 460, die folgende Anschlusspunkte bietet:

- St. Lorenzen Bahnhof – Anschluss an die Bahn
- St. Lorenzen Altenheim – Anschluss zur Buslinie 401 Richtung Brixen

- Zwischenwasser – Anschluss zu den Buslinien 461 nach St. Vigil und 467 nach Welschellen
- Abzweigung St. Martin – Anschluss zur Linie 464 nach Untermoj, Würzjoch und Campill
- Pederöa – Anschluss zur Linie 464 nach Wengen
- Stern – Anschluss zur Linie 465 nach St. Kassian und Falzaregopass
- Corvara – Anschluss zu den Linien 472 (Pordoi-joch) und 473 (Grödnertal)

Je nach Nachfrage verkehren die Buslinien größtenteils mindestens im Stundentakt, bei höherem Fahrgastaufkommen auch im 30- bzw. 15-Minutentakt.

Größere Ortschaften werden zusätzlich kapillar durch eine oder mehrere Citybuslinien bedient:

- Bruneck mit 3 Linien
- Olang mit 2 Linien
- Welsberg, Toblach und Sand in Taufers mit je 1 Linie

Ergänzt werden die vom Land eingerichteten Busdienste durch Angebote, die von Gemeinden oder Tourismusvereinen organisiert werden – z. B. in St. Lorenzen, Gais, Ahrntal, Prags, Percha, Kiens und Terenten.



In den letzten Jahren wurde auf vielen Linien die Taktfrequenz erhöht, z. B.:

- 420.1: Citybus Bruneck Linie 1 zwischen Bruneck und Reischach – ganzjährig Mo–Fr im 15- statt 30-Minutentakt
- 431: Olang Bahnhof – Rasen – Antholz Mittertal – ganzjährig im 30- statt 60-Minutentakt
- 450: Bruneck – Sand in Taufers – St. Jakob – ganzjährig Mo–Fr im 15- statt 30-Minutentakt
- 460: Bruneck – Gadertal – ganzjährig Mo–Fr im 30- statt 60-Minutentakt

Seit Dezember 2024 wurden die Fahrzeiten der Bahn im Pustertal um 15 Minuten verschoben. Dementsprechend wurden auch die gesamten Busfahrpläne im oberen Pustertal angepasst, um die Anschlüsse zwischen Bahn und Bus an allen Tagen weiterhin sicherzustellen.

Mit der Inbetriebnahme der Riggertalschleife erfolgt eine analoge Anpassung der Busfahrpläne im unteren Pustertal zwischen Bruneck und Mühlbach. Ausgenommen sind hier vorerst die Linien 401, 402 (da sie parallel zur Bahn verkehren) sowie 460, da für letztere erst mit der künftigen Fahrplanänderung der Bahn zwischen Bruneck und Franzensfeste gute Anschlüsse in St. Lorenzen entstehen werden.





**Landesmobilitätsplan
online lesen (PDF)**



Autonome Provinz Bozen
Provincia autonoma di Bolzano
Provincia autonoma de Bulsan

SÜDTIROL · ALTO ADIGE

Impressum

Autonome Provinz Bozen – Land Südtirol
Ressort Infrastruktur und Mobilität
Silvius-Magnago-Platz 10 | 39100 Bozen

Design: zukunvt.com