

Assessorat
für Mobilität

AKTUALISIERUNG DES
**Städtischen
Verkehrsplanes**

2 0 1 4



Assessorat für Mobilität

Stadträtin für Mobilität

Judith Kofler Peintner

Ausgearbeitet von

Amt für Mobilität

Direktor Ing. Ivan Moroder

Ing. Brunella Franchini

Ausgabe 2014

INHALTSVERZEICHNIS

EINLEITUNG	4
1. DAS VERKEHRSKONZEPT	7
2. DIE VERKEHRSPLANUNG – ANALYSE UND ZIELE	8
3. ZIELE UND MASSNAHMEN	9
3.1. Der Individualverkehr	9
3.2. Der Radverkehr	9
3.3. Der Fußgängerverkehr	11
3.4. Der öffentliche Personennahverkehr	12
3.4.1. Busverkehr.....	12
3.4.1.1. Neue Buslinien, Streckenverläufe, Bushaltestellen.....	13
3.4.2. Schienenverkehr	14
3.4.3. Seilbahnverkehr	14
3.4.4. Car Sharing und Bike Sharing.....	14
3.4.5. Taxi und Mietwagen.....	14
3.5. Die Verkehrsflüsse	15
3.6. Verkehrsberuhigende Maßnahmen	16
3.6.1. Maßnahmen in Wohngebieten.....	17
3.6.2. Maßnahmen im Straßenbereich	18
3.7. Die Verkehrssicherheit	20
3.7.1. Infrastrukturelle Maßnahmen	20
3.7.2. Geschwindigkeitsbeschränkungen	21
3.7.3. Projekte im Bereich Mobilität	21
3.7.4. Notfallplan Virgl-Tunnel.....	21
3.8. Die Parkräume/Parkflächen	22
3.8.1. Farbige Zonen-Reglement für die Parkausweise.....	22
3.8.2. Öffentliche Parkflächen.....	22
3.8.3. Parkplatzplan-Anrainertiefgaragen.....	22
3.9. Technologische Systeme, Straßenbeschilderung, Info-Mobilität	23
4. ZEITPLAN FÜR DIE REALISIERUNG DER NEUEN INFRASTRUKT.	24
QUELLENVERZEICHNIS	25
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	25
TABELLENVERZEICHNIS	25
BEIGELEGTE PLÄNE	25

EINLEITUNG

Sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger von Bozen,

Bozen gilt auch jetzt, einige Jahre nach der Verabschiedung des letzten Verkehrsplans im Jahre 2007, im europäischen Vergleich mit ähnlichen Städten als eine fortschrittliche Stadt im Mobilitätsbereich.

Dies kommt nicht von ungefähr, sondern ist das Ergebnis konsequenter Arbeit, zahlreicher Studien und Diskussionen mit den Bürgern und Projekten, welche den zukunftsweisenden Maßnahmen vorausgegangen sind.

Dass die Planung und die Entscheidungen großteils erfolgreich umgesetzt werden konnten, liegt aber an der Bereitschaft der Bürgerinnen und Bürger zu einem verantwortungsbewussten Mobilitätsverhalten.

Trotz der steigenden Bevölkerungszahl kann keine gemessene Zunahme des Gesamtverkehrs festgestellt werden.

Während die Bozner Bürgerinnen und Bürger also Anstrengungen gemacht haben, den hausgemachten Verkehr zu verringern und umweltfreundlich unterwegs zu sein, ist die Belastung durch den Überlandverkehr, der nahezu die Hälfte des städtischen Verkehrsaufkommens ausmacht, unverändert hoch. Damit die Gemeinde in Zukunft nicht auf einschränkende Maßnahmen im Mobilitätsbereich zurückgreifen muss, z.B. Stadtmaut oder Zufahrtsbeschränkungen, braucht es die Bereitschaft der umliegenden Gemeinden und der Landesverwaltung, gemeinsam mit Bozen effiziente Lösungen zur Reduzierung des Überlandverkehrs zu finden und sie auch tatsächlich umzusetzen.

Obwohl Bozen im Vergleich mit anderen Städten gut dasteht, muss die Stadt ihre Verantwortung für die Zukunft wahrnehmen. Die Mobilitäts- und Verkehrsplanung leisten einen maßgeblichen Beitrag zur stetigen Verbesserung der Lebensqualität der Bürger der Stadt, zum Klimaschutz, aber auch zur Entwicklung eines zukunftsfähigen Wirtschaftsraumes.

Der Verkehrsplan ist also eines der vielen Instrumente zur Realisierung von Zielen und Maßnahmen aus dem Masterplan und dem Mobilitätsplan der Stadt Bozen.

Um die oben genannte Herausforderung im Sinne einer sanften (bewussten) Mobilität bewältigen zu können, setzt der Verkehrsplan 2014 auf folgende Schwerpunkte:

- Die Mobilität gewährleisten, dabei aber auf umweltschonende Verkehrsmittel setzen, und die Attraktivität des Fußgängerverkehrs und Radverkehrs fördern, um die Gesundheit zu erhalten und den Klimaschutz zu ermöglichen;
- Die Stadt beruhigen, den Verkehr verlangsamen und so leiten, dass die Lebensqualität und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer steigen können;
- Die Stadt attraktiver für die Einwohner und Besucher gestalten.

Das Amt für Mobilität schlägt zur Erreichung der Ziele eine Reihe von Maßnahmen vor, die in einem begrenzten Zeitraum auch umgesetzt werden können. Die längerfristigen Ziele und Maßnahmen sind in dem in der Zwischenzeit verfassten und im Februar 2010 verabschiedeten Mobilitätsplan festgeschrieben und stellen den Rahmen für die langfristigen Entscheidungen dar.

Die aktuelle Fassung des Städtischen Verkehrsplans will den begonnenen Weg fortsetzen und zielt vor allem darauf ab, die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer/innen zu erhöhen, Altstadt und Wohngebiete zu beruhigen, Rad- und Fußgängerwege zu vervollständigen, den Parkplatzplan und Tiefgaragenplan sinnvoll umzusetzen, den öffentlichen Transport auszubauen und die neuen Stadtviertel besser anzubinden.

Ein besonderes Ziel ist es, die Voraussetzungen zur Verminderung des Durchzugsverkehrs zu schaffen, deren Realisierung jedoch weit über den kurzfristigen Verkehrsplan hinausgeht und den Bau von Infrastrukturen (Straßenumfahrungen, öffentliche Verkehrsnetze, ...) unabdingbar macht.

Der vorliegende Verkehrsplan führt in seiner nun vierten Auflage einen Weg weiter, den Stadtrat Roland Atz Anfang der 90er Jahre begonnen hat. 1999 hat Stadträtin Ingeborg Bauer Polo den Verkehrsplan überarbeitet, wie auch Vizebürgermeister Elmar Pichler Rolle im Jahr 2004 und Stadtrat Klaus Ladinser im Jahr 2008. Der kurz- bis mittelfristige Plan basiert in seinen grundsätzlichen Überlegungen auf dem bereits bestehenden Verkehrsplan und dient als Grundlage für Entscheidungen der Stadtverwaltung nicht nur im Bereich der Mobilität.

Das Hauptaugenmerk der Stadtverwaltung bei der Verfassung des Mobilitätsplanes 2010 war vor allem auf die Qualität der urbanen Lebensräume gerichtet und in diesem Sinne soll der Verkehrsplan den Bürgerinnen und Bürgern zufriedenstellende Mobilitätsoptionen bieten, den Bewohnern wertvollen Stadtraum zurückgeben und ein lebenswertes Umfeld bieten. Damit dies jedoch gelingen kann, braucht es den Konsens und die Unterstützung eines großen Teils der Bevölkerung, aber auch die finanziellen Mittel dazu.

Ohne Sie, liebe Bürgerinnen und Bürger, ohne Ihre Offenheit und ihren Mut auch neue Entscheidungen mitzutragen, bleiben alle Maßnahmen ohne Erfolg. Deshalb wünschen wir uns, dass Sie die Ziele und Maßnahmen der Stadtverwaltung mittragen können.

Die Stadträtin für Schule, Freizeit und Mobilität

Judith Kofler Peintner



1. DAS VERKEHRSKONZEPT

Die Landeshauptstadt Bozen hat heute über 105.000 Einwohner, bildet aber mit dem Umland einen landschaftlich zusammenhängenden Lebensraum, in dem Gewerbe, Verwaltung, Dienstleistung, Handel, Bildung, Kultur und Sport zusammenwirken. Zum einen muss also Bozen gut erreichbar sein und zugleich soll die Stadt für die Bewohner und Besucher attraktiv und lebenswert sein. Die Zielsetzung ist eine hohe Lebensqualität im Stadtgebiet.

Diese bessere Lebensqualität aller Stadtbewohner kann in verschiedenen Zeitabläufen erreicht werden: langfristig durch ein Umleiten des Durchzugsverkehrs aus den Wohngebieten mittels neuer Infrastrukturen, wie Umfahrungen und öffentliche Verkehrsnetze, welche bereits Inhalt des Mobilitätsplanes sind, und kurzfristig durch Maßnahmen, welche innerhalb von zwei Jahren umgesetzt werden können.

Die kurzfristigen Maßnahmen sind Bestandteil der Aktualisierung des städtischen Verkehrsplanes 2014 und dienen zur Planung und Programmierung der Eingriffe im Stadtgebiet.

Der Städtische Verkehrsplan ist ein gesetzlich vorgesehenes Planungsinstrument.

Laut Art. 36 des G.D. 30. April 1992, Nr. 285 „Nuovo Codice della Strada“, sind die Gemeinden, die mehr als dreißigtausend Einwohner haben, verpflichtet, einen Städtischen Verkehrsplan zu erstellen.

Vorgesehen ist, dass dieser Plan alle zwei Jahre neu bearbeitet werden soll und zwar mit folgenden Zielsetzungen:

- Verbesserung der Fahrzustände (Bewegung und Stellplätze);
- Verbesserung der Sicherheit im Straßenbereich;
- Einschränkung der Lärmbelästigung und Luftverschmutzung;
- Energieeinsparung.

Durch den Städtischen Verkehrsplan werden auch die Prioritäten und die Durchführungszeiten der Eingriffe festgelegt.

Innerhalb der laufenden Amtsperiode werden auch die Ziele und Projekte, die im Städtischen Mobilitätsplan eingetragen sind, überprüft. Ziel ist es die strategische und langfristige Planung an die veränderten Finanzierungsmöglichkeiten der Verwaltung und an die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der Mobilität anzupassen.

2. DIE VERKEHRSPLANUNG – ANALYSE UND ZIELE

Infolge der Entwicklung der Stadt und deren Funktionen hat sich die Mobilität in ihren verschiedenen Formen geändert und stellt eine große Herausforderung dar. Zum einen gibt es die historische Altstadt, welche als Arbeitsort, aber besonders touristisch einen Hauptanziehungspunkt darstellt, und zum anderen die ständig wachsende Gewerbezone. Die Mobilitätsplanung ist aus diesem Grund ein wichtiger Bestandteil der Stadtplanung und soll der Aufwertung der Stadt dienen.

Die Überarbeitung eines Verkehrsplanes setzt sich auch mit der Effizienz der getroffenen Maßnahmen auseinander, welche geprüft und gegebenenfalls auch verbessert werden.

Wie die folgende Tabelle darlegt, wurden die Ziele des StVP 2007, bezogen auf das Jahr 2012, größtenteils bereits im Herbst 2009 erreicht, insbesondere was die Radmobilität und den Individualverkehr anbelangt.

Bewegungsart	2005	Ziel 2012 laut StvP 2007	2009	Ziel 2014	Ziel 2016
Fuß	31,6%	33%	29,5%	31%	31%
Fahrrad	22,7%	27%	29,0%	30%	30%
Bus/Zug	6,6%	8%	7,6%	9%	10%
Motorrad	6,0%	5%	6,7%	5%	5%
Auto	32,9%	27%	27,2%	25%	24%
Anderes	0,2%		0,2%		

Tabelle 1: Modal-Split der innerstädtischen Mobilität.

(Die Angaben beziehen sich auf den Modal-Split der innerstädtischen Mobilität von 2009)

Das Ziel 2014, obwohl bereits sehr anspruchsvoll, scheint ebenfalls realistisch, was darauf schließen lässt, dass sich die Stadt Bozen im Vergleich mit anderen Hauptstädten unserer Nachbarprovinzen oder anderer Länder als sehr aktiv und zielstrebig erweist.

3. ZIELE UND MASSNAHMEN

3.1. Der Individualverkehr

In der Stadt Bozen verzeichnet man seit Jahren, was den Binnenverkehr betrifft, einen leichten Rückgang des Individualverkehrs.

Die Stadt will aber noch mehr auf Fuß, Rad und Bus setzen, denn das Potenzial ist gegeben.

Ziel dieses Verkehrsplans und der darin enthaltenen Maßnahmen ist es, den motorisierten Individualverkehr in den kommenden Jahren von 27% auf 24% zu reduzieren.

Ein wesentlicher Beitrag dazu ist die Sensibilisierung der Eltern bezüglich des Schülertransportes aber auch der täglich nach Bozen kommenden Pendler, nach alternativen Modellen des Transportes zu suchen.

3.2. Der Radverkehr

Bozen hat sich längst als Radstadt etabliert: das Radwegenetz wurde in den letzten Jahren ausgebaut und beträgt nunmehr 50 Kilometer. Die Trennung des Radverkehrs und des Autoverkehrs hat sich als richtig erwiesen, denn dadurch kann eine höhere Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erzielt werden. Während der Anteil der Radfahrer im Jahr 2006 noch 23,7 % betrug, erreichte er 2009 bereits 29%, was 115.000 Radfahrten bzw. Radbewegungen am Tag bedeutet.

Eine so hohe und ansteigende Anzahl von Radfahrern schließt natürlich Fahrradunfälle nicht aus. Im Durchschnitt sind 220 Unfälle pro Jahr zu verzeichnen. Ein großer Teil davon ist selbstverschuldet durch Fahren bei roter Ampelschaltung, Nichteinhaltung der Vorfahrt, Telefonieren auf dem Fahrrad, usw.

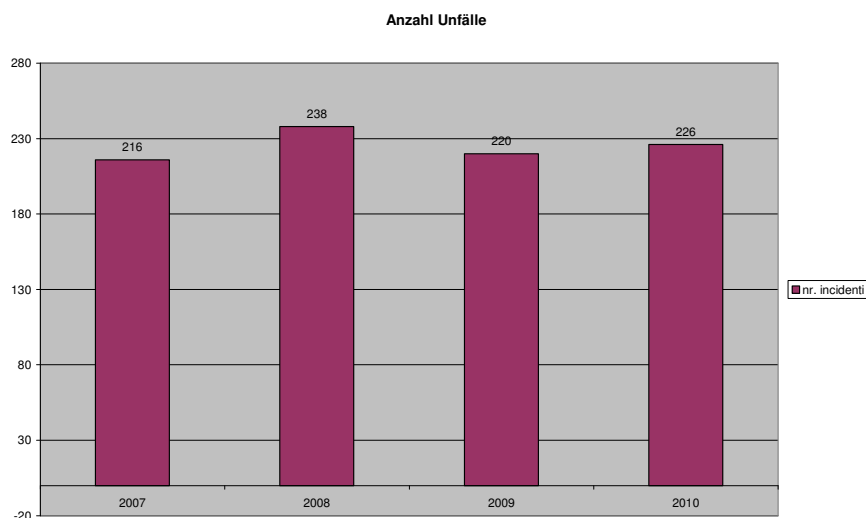


Abbildung 1: Radunfallstatistik

Die Stadt Bozen setzt weiter auf Informationskampagnen zur Förderung des Radverkehrs allgemein und vor allem zur Erhöhung der Sicherheit der Radfahrer im Straßenverkehr. Diesbezüglich werden in den kommenden Jahren gezielte Projekte durchgeführt.

Parallel zu den Informationskampagnen werden bauliche Maßnahmen an den Infrastrukturen wie Entschärfung kritischer Punkte, bessere Beleuchtung und Markierung auf den Radwegen gesetzt werden, um die Sicherheit und den Komfort zu erhöhen. Im Zentrum werden mehr Parkmöglichkeiten geschaffen.

Folgender Ausbau des Fahrradwegenetzes ist geplant und wird vorgeschlagen:

- in der Cl.Augustastraße, im Abschnitt Gertraudweg- Romstraße
- in der Cl.Augustastraße, im Abschnitt Romstraße - Pfarrhofstraße und somit Anbindung an das bestehende Radwegenetz in der Pfarrhofstraße
- in Sigmundskron, Abschnitt Radweg Etschtal mit Radweg ins Überetsch
- in der Vittorio Veneto-Straße die Fortführung des Radweges zum Krankenhaus stadteinwärts bis an die Kreuzung Kreuzgasse
- im Gertraudweg, mit Anbindung Vigilstraße und Schulen
- im Münzbankweg
- in der Fagenstraße
- in der Fiumestraße
- im Pfarrhofweg, Anschluss an den Radweg nach Leifers
- Radverbindung zum Kampillcenter in der Innsbrucker Straße
- in der Reschenstraße hinter der Stadthalle als Anbindung zum Radweg Europaallee
- Anschluss an den Bahnhof von der Loretobrücke aus
- Radverbindung von der Marconistraße zum Radweg Rechtes Eisackufer
- in der Meranerstraße von der Meraner Kreuzung zur Lorenz-Böhler-Straße
- Radverbindung der beiden Wohnviertel Casanova-Kaiserau und Firmian
- Cavourstraße (Machbarkeitstudie)
- Radweg am Eisackufer - dritte Spur (Machbarkeitstudie).

Weiters angedacht sind, nach Schaffung der Voraussetzungen, eine Radverbindung in der Rovigostraße, ein besserer Zugang zum Krankenhaus, Radverbindungen zwischen der Turinerstraße und dem Radweg am rechten Eisackufer und dessen Verbreiterung, sowie Studien von alternativen Lösungen für den Weingartenweg und die Rivilaunbrücke.

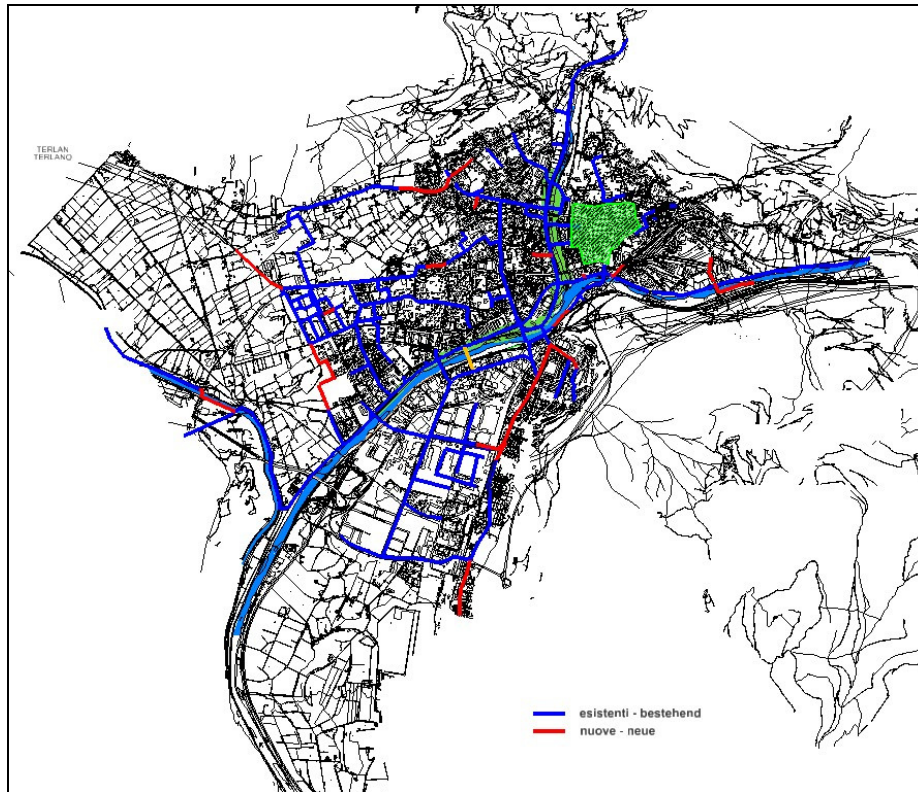


Abbildung 2: Radwegeplan

Bike Service und Bike Stationen sind Projekte, die für eine Steigerung der Qualität der Dienste und des Marketings wichtig wären. Als geeignete Standorte bieten sich dafür der Verdipplatz (Tankstellenbereich) und der Bahnhof in Sigmundskron an, welche an das städtische und überländliche Radwegenetz angebunden sind.

3.3. Der Fußgängerverkehr

Die strukturelle Beschaffenheit der Stadt Bozen ist dank der kompakten Siedlungsstruktur für Fußgänger besonders ideal. Aus diesem Grund muss mehr für die Attraktivität und die Sicherheit des Fußgängerverkehrs getan werden. Zu den vorgesehenen Maßnahmen zählen der Abbau der architektonischen Barrieren, die Verbreiterung der Gehsteige, die Schaffung von mehr Sitzgelegenheiten, die Erhöhungen und die Einengung der Fahrbahnen im Bereich von Fußgängerübergängen.

Eng damit verbunden ist das Ziel, dass immer mehr Kinder zu Fuß in die Schule gehen können. Hierzu gehört der seit Jahrzehnten eingerichtete Schülerlotsendienst der Stadt Bozen. Über 90 Seniorinnen und Senioren sichern und überwachen die Übergänge und Kreuzungsbereiche bei den Schulen und auf den Schulwegen und begleiten Schülergruppen im Bus und auf dem Schulweg, wie es das Projekt Pedibus vorsieht. Unterstützt wird dieser Dienst von der Stadtpolizei.

Weiters sind neue Platzgestaltungen vorgesehen, was den Universitätsplatz, den Grieserplatz sowie den Siegesplatz angeht, die Aufwertung der Freiheitsstraße (nach

dem Bau der Tiefgarage), sowie des Don Bosco Platzes. All diese Maßnahmen führen maßgeblich zu einer besseren Lebensqualität, schaffen Freiräume und fördern somit die Gemeinschaftsbildung.

Das geplante elektronische Kontrollsystem in der Altstadt ermöglicht zudem einen besseren und sichereren Fußgängerverkehr. Dabei wird auch die Zufahrtsregelung überarbeitet werden.

Zwei weitere Vorhaben zur Förderung des Fuß - und Radverkehrs werden derzeit untersucht und geplant:

- 1) eine Rad- und Fußgängerbrücke über den Eisack zwischen der Rom- und der Palermobrücke, welche die dichtbesiedelten Stadtteile Europa und Don Bosco mit der Gewerbezone Bozen Süd, sowie deren Handelszentren und öffentlichen Gebäude verbinden soll;
- 2) eine Rad- und Fußgängerbrücke über das Bahnhofsareal, mit direkter Anbindung an die Bahngleise, als Bindeglied zwischen der Altstadt und dem Bozner Boden (Wohngebiet, Gewerbezone und öffentliche Ämter) mit Anschluss an die Bahngleise.

Eine Reduzierung des Durchzugsverkehrs in bestimmten Wohnstraßen durch die Schließung einiger Straßenabschnitte kann erheblich zu einer besseren gemeinsamen Nutzung des Straßenraumes (Fuß+Rad) führen. Siehe dazu Absatz 3.7.1.

Geplant ist auch die Mitarbeit und Teilnahme an Projekten im Rahmen der Gesundheitsförderung des Amtes für Gesundheitswesen, die darauf abzielen, das Fußgehen in der Stadt attraktiver zu machen.

3.4. Der öffentliche Personennahverkehr

3.4.1. Busverkehr

Die Stadtbusse Bozens (SASA) haben im Jahr 2012 ca. 15.434.750 Fahrgäste transportiert.

Um diesen Prozentsatz zu steigern, sind Maßnahmen in der Linienführung und bei den Fahrzeiten geplant, um so weit wie möglich einen regelmäßigen Dienst und Fahrkomfort zu gewährleisten. Dazu zählen die Vorrangschaltung an Ampeln durch eigene Detektoren, welche die Haltezeiten bei Rot vermeiden, die Verbesserung der Haltestellen und die Errichtung von Vorzugsspuren, welche in folgenden Straßen geplant ist:

- Sigmundskronerstraße
- Reschenstraße und - brücke
- Romstraße im Abschnitt Cl. Augusta-Straße – Rombrücke
- Musy-Straße
- Garibaldistraße
- Drususallee, auch in Hinblick auf ein hochwertiges Schnelltransportsystem.

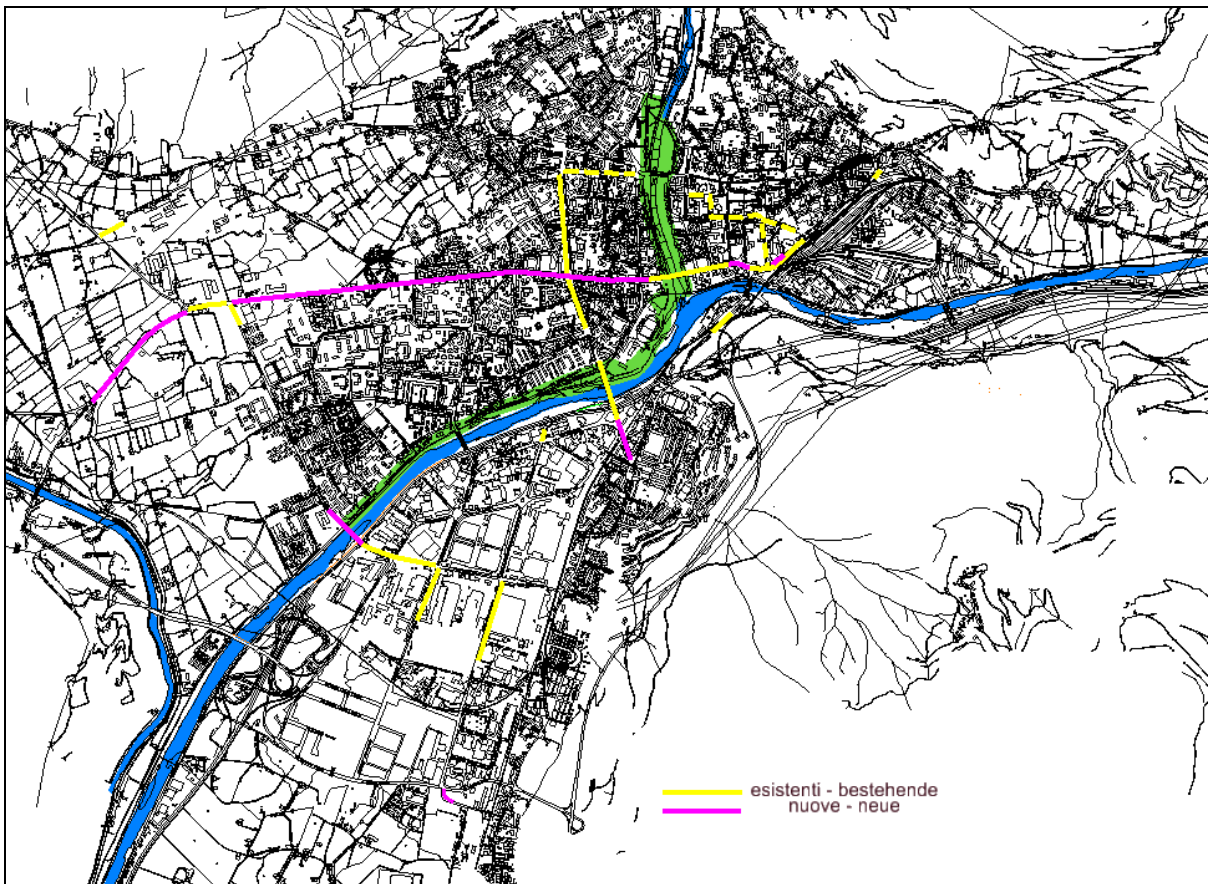


Abbildung 3: Plan der Busvorzugsspuren

3.4.1.1. Neue Buslinien, Streckenverläufe, Bushaltestellen

Was die Buslinien betrifft, ist in Zusammenarbeit mit dem Land und den Betreibern SASA und SAD die Verlegung einiger durch Rentsch führender Linien zum Teil gelungen, aber noch nicht in ausreichendem Ausmaß. Das Ziel dieser Maßnahmen ist zum einen dieses Wohnviertel zu entlasten und zum anderen gleichzeitig ein besseres öffentliches Verkehrsangebot am Bozner Boden und in der Innsbrucker-Straße, wo mittlerweile viele Betriebe und öffentliche Gebäude angesiedelt sind, anzubieten.

Ebenso wird eine Reduzierung der Buslinien in der Altstadt durch die Verlegung einiger Linien in die Drususstraße angestrebt.

Auch Gries (Fagenstraße-Grieser Platz) und das Zentrum (Wanger-Gasse, Vintler-Straße) sollen durch eine neue Linie besser erschlossen werden.

Für eine bessere Busanbindung der Hangstraßen in Haslach werden Ausweichstellen geschaffen und eine Ampelregelung eingeführt.

Der Komfort an den Haltestellen soll verbessert werden, und zwar mit Buswartehäuschen, günstigerer Anordnung der Haltestellen, verbesserter Zugänglichkeit, besserer Information (digital und durch Infotafeln mit Lageplan und Streckennetz), durch Vermeidung geparkter Autos, Annähern der Busse an die

Plattform mit ebenerdigem Ausstieg für Rollstuhlfahrer, Beleuchtung und mehr Sitzgelegenheiten.

Einige Haltestellen werden aus den oben genannten Gründen komplett neu geplant, wie jene am Bahnhofplatz, am Waltherplatz und am Universitätsplatz.

3.4.2. Schienenverkehr

Die Bahnlinien sollen weiter verstärkt werden, wobei in der Zone Kaiserau eine neue Bahnhaltestelle errichtet wird. Weitere Haltestellen an der Brennerlinie in Oberau und am Flughafen sind längerfristig im Mobilitätsplan vorgesehen.

Die Trambahn ins Überetsch, welche im Mobilitätsplan bereits festgeschrieben wurde, bleibt nach wie vor ein Ziel der Stadtverwaltung. Damit kann ein attraktives Angebot eines schienengebundenen, integrierten Öffentlichen Personen Nahverkehrs-Netzes (OPNV) für Bozen, sein Umland und sein Einzugsgebiet geboten werden. Kurzfristig wird jedoch durch den Ausbau von Vorzugspuren und den Einsatz von modernen Verkehrsmitteln eine Verbesserung der Verbindung Überetsch-Bozen angestrebt.

Da es sich hierbei um ein Vorhaben handelt, das nicht nur den öffentlichen Verkehr in der Stadt selbst beschleunigen wird, sondern in erster Linie auch integrierender Teil des übergemeindlich konzipierten sogenannten “Metrobus-Konzeptes” ist, muss die Gemeinde Bozen, aufgrund der Größe des Projektes, entsprechende finanzielle Mittel von Seiten der Autonomen Provinz Bozen erhalten.

3.4.3. Seilbahnverkehr

Die Erneuerung der Rittner Seilbahn hat bewiesen, dass das Seilbahnwesen für Bozen ein großes Potenzial darstellt. Deshalb werden die Richtlinien des Mobilitätsplanes im Seilbahnverkehr bestätigt, wobei für Jenesien eine optimale Lösung gefunden werden soll, die auf einer Modernisierung der bestehenden Anlagen und Optimierung der Fahrzeiten basiert.

Geplant ist auch die Einbindung der Kohlerer Seilbahn in das integrierte Tarifsistem.

3.4.4. Car Sharing und Bike Sharing

Wieder aufgegriffen und von der Stadt unterstützt wird das Angebot des Car Sharing als Alternative zum Privatauto bzw. zu Dienstfahrzeugen der Gemeinde. Auch Bike Sharing wird als Projekt von Privaten wieder aufgenommen und von der Gemeinde Bozen gefördert. Bei diesen Angeboten wird auf neue Technologien gesetzt wie E-Bikes, E-Cars und Ladestationen. Weitere Ladestationen werden folgen.

3.4.5. Taxi und Mietwagen

Die bestehenden Taxi-Angebote wie das Rosa-Taxi, Taxi- SASA (Südtirol Pass) und Senioren-Taxi sollen weiter bestehen bleiben. Weiters werden in Zusammenarbeit mit der Taxi-Genossenschaft Vorschläge zur Verbesserung des entsprechenden Dienstes ausgearbeitet, wie das Vormerken über SMS-Dienste, das Einzeichnen von

Vorzugsspuren und Ausstellung von Durchfahrtserlaubnissen, sowie die bessere Anordnung und Ausstattung der Taxi-Stellplätze.

3.5. Die Verkehrsflüsse

Das Verkehrsaufkommen in der Stadt wird an mehreren Stellen durch technische Zählsysteme erhoben. Diese messen die Anzahl der Ein- und Ausfahrten auf den Zufahrtsstraßen sowie an den Hauptstraßen von Bozen durch eigene Sensoren. Die Daten sind Grundlage für die Verkehrsplanung.

Bozen kennzeichnet sich durch das historische Zentrum mit den Handels-, Dienstleistungs- und Verwaltungsstrukturen und durch neue geplante bzw. sich im Bau befindende Wohnzonen am Stadtrand und ein großes Gewerbegebiet im Süden aus, welches ständig wächst und sich wandelt. In Bozen Süd sind über 12.000 Menschen beschäftigt, welche sich aus allen Teilen Südtirols täglich dorthin bewegen.

Zurzeit dient die Eisackuferstraße (das Nord-Süd-System bestehend aus Eisackuferstraße, Torricelli-Straße, Siemens-Straße, Galilei-Straße, Virgl tunnel) als Hauptzufahrt und –durchfahrt von Bozen.

Dieser doppelten Rolle als Verteilerachse zwischen der Stadt und dem großen Gewerbegebiet Bozen Süd sowie als Drehscheibe des Verkehrs durch Südtirol (Eisacktal, Unterland, Überetsch, Etschtal, Sarntal) ist diese allerdings nicht mehr gewachsen, sodass im Mobilitätsplan bereits zwei wichtige Umfahrungen vorgesehen sind: die Virgl tunnelvariante (Fortführung des St. Jakober -Tunnel der SS12) und der Hörtenbergtunnel.

2012 wurden täglich 25.000 Fahrzeuge in der Südrichtung, 32.000 in der Nordrichtung und über 26.200 in der Einstein-Straße gemessen.

In der Innsbruckerstraße verkehren täglich über 19.000 Fahrzeuge, mit einem Schwerverkehrsanteil von 10%, im Virgl tunnel 25.200 Fahrzeuge (12% Schwerverkehr).

Bei der Ausfahrt der Autobahn A22 – Bozen Süd werden jeden Tag durchschnittlich 13.000 Fahrzeuge und bei jener von Bozen Nord 4.600 Fahrzeuge gezählt.

Mit Genugtuung kann festgestellt werden, dass auf den städtischen Hauptverkehrsachsen der Verkehr in den letzten Jahren insgesamt abgenommen hat. Wie aus nachstehender Tabelle hervorgeht, beträgt die Reduzierung in den meisten Fällen 3% bis 25%. Diese Daten bestätigen die Güte der verkehrspolitischen Maßnahmen der Stadt in den vergangenen Perioden.

Straße	Richtung	Zeitraum der Messung	Fahrzeuge pro Tag	
Drususallee	Zentrum	2000	9.696	- 18%
		2006	8.186	
		2011	7.927	
	Meran	2000	10.137	- 25%
		2006	9.089	
		2011	7.534	
Cl. Augustastraße	Süden	2003	9.733	- 7,4 %
		2010	9.014	
	Norden	2003	3.510	+ 22,8 %
		2010	4.310	
Rombrücke	Eisackuferstr.	2004	13.119	- 3 %
		2006*	12.709	
	Hadrianplatz	2004	7.847	- 6,5 %
		2006*	7.337	
Vitt.Veneto str.	Krankenhaus	2010	7.700	- 10 %
		2012	6.900	
	Grieserplatz	2010	7.500	- 16,7 %
		2012	6.250	

Tabelle 2: Entwicklung des Privatverkehrs in einigen Straßen

*Bemerkung: aktuellere Daten stehen zur Zeit dieser Ausgabe nicht zur Verfügung.

Um die Verkehrssituation an Schultagen in der Früh zu entlasten, laufen Projekte, wie „Zeiten der Stadt“, die darauf abzielen, den Beginn der Unterrichtszeiten an den verschiedenen Schulen so zu gestalten, dass der Verkehr in den Morgenstoßzeiten auf einen größeren Zeitraum verteilt wird. Weiters ist geplant Eltern auch über die Schulen und mit Hilfe der Stadtpolizei dahingehend zu sensibilisieren, dass ihre Kinder nicht immer mit dem Auto zur Schule gebracht werden müssen, und auch darüber zu informieren, wie sich diese vor den Schulen verhalten sollen.

3.6. Verkehrsberuhigende Maßnahmen

Die seit Jahrzehnten bestehende verkehrsbeschränkte Zone in der Altstadt hat sich sehr bewährt und soll ausgedehnt werden. Neue elektronische Hinweisschilder am Bahnhofplatz könnten der Verkehr zu den Tiefgaragen besser regeln und somit wäre es möglich die Bahnhofstraße, die Laurinstraße, die Crispistraße, die Südtiroler Straße und die Perathonerstraße in die verkehrsbeschränkte Zone einzubeziehen und eine weitere Verkehrsreduzierung zu erzielen. Nach Fertigstellung der neuen Baukubatur in der Südtiroler Straße kann diese dann neu geplant und für den Fußgängerverkehr zwischen dem Parkplatz Bozen-Mitte und Stadtzentrum optimal gestaltet werden. Dasselbe gilt für die Laurinstraße, wo ein erster Schritt mit der neuen Bahnhofplatzgestaltung gemacht wurde.

Verkehrsbeschränkende Maßnahmen werden allmählich auch in anderen Stadtteilen eingeführt, insbesondere um die Sicherheit für Fußgänger, Radfahrer und Schüler/innen zu verbessern. Vor kurzem wurden solche Maßnahmen in der Deledda-Straße und am Loew-Cadonna-Platz gesetzt.

Im Stadtviertel Don Bosco sind weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen vorgesehen, wie z.B. in der Montecassinostraße, sowie am Don Bosco-Platz mit der Neugestaltung desselben. Ziel ist es, die Lebensqualität durch die Gestaltung von öffentlichen Räumen zu verbessern.

Das Neukonzept am Don Bosco-Platz mit urbanistischen Eingriffen ist bereits in Ausarbeitung.

Die Freiheitsstraße mit den Handelsstrukturen in ihrer Funktion als Verbindung zwischen Gries und dem Stadtzentrum soll durch eine neue Gestaltung zu einem natürlichen Einkaufszentrum aufgewertet werden. Die Errichtung einer Tiefgarage am Siegesplatz würde eine komplett neue architektonische Gestaltung des gesamten Bereiches Freiheitsstraße, Siegesplatz, Longonstraße mit dem geplanten Bibliothekenzentrum ermöglichen.

Zur besseren Kontrolle der verkehrsbeschränkten Zonen im Altstadtbereich ist ein elektronisches Kontrollsystem geplant, bei dem Kontrollkameras an den Zufahrtsstraßen unbefugte Ein- und Ausfahrten registrieren.

Weitere Projekte z.B. Warenzustellung mit Elektrolieferwagen von einer Sammelstelle aus, müssen in Zusammenarbeit mit den Kaufleuten, Handwerkern usw. noch genauer untersucht werden.

3.6.1. Maßnahmen in Wohngebieten

Ein wichtiges Ziel des Verkehrsplanes ist es, die Wohngebiete vom Verkehr zu beruhigen. Kurzfristig können durch neue Verkehrsregelungen einige Straßenzüge vom Durchzugsverkehr befreit werden. Geplant sind Straßenunterbrechungen, wodurch nur mehr Ziel- und Quellenverkehr entsteht. Somit kann der Straßenraum besser und für Fußgänger und Radfahrer sicherer genutzt werden. Dazu würden sich folgende Straßen anbieten:

Verona-Straße

Puccini-Straße

Mozart-Straße

Piacenza-Straße

Genua-Straße.

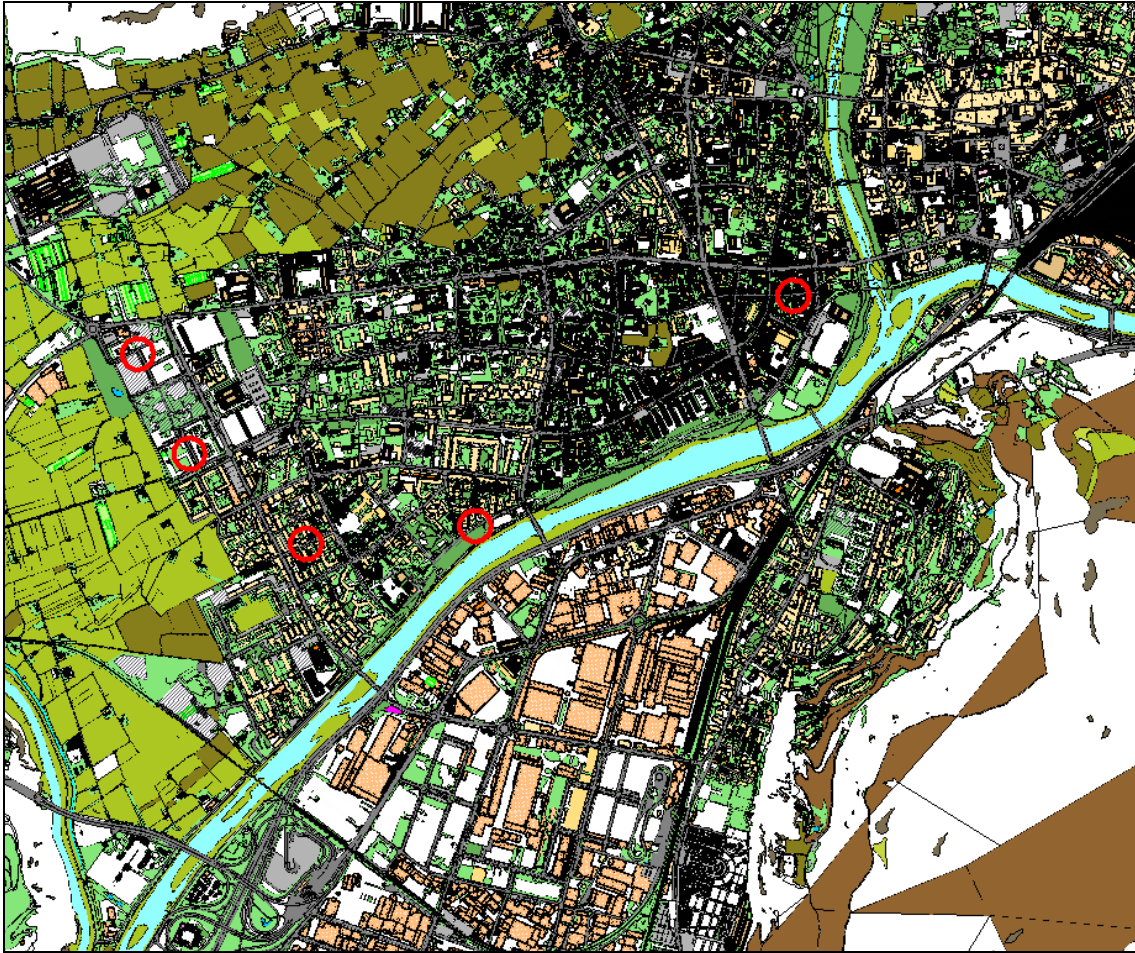


Abbildung 4: Grafik geplanter Straßen mit Durchfahrtsbeschränkung

Eine weitere Maßnahme zu einer besseren und rationaleren Verteilung der Verkehrsflüsse könnte die Aufhebung der Einbahnregelung im Kuepachweg (Abschnitt Gertraudweg-Köstenweg) darstellen.

3.6.2. Maßnahmen im Straßenbereich

Der Mobilitätsplan 2020, welcher im Februar 2010 vom Gemeinderat genehmigt worden ist, sieht die Errichtung neuer Infrastrukturen vor, welche den Verkehr zur und durch die Stadt umleiten sollen, sowie den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs.

Geplant sind die Weiterführung der Tunnelvariante der SS12 unter dem Virgl, mit Anbindung an Kampill (auch in Anbetracht des neuen Bahnhofsareales) und der Bau des Hörtenbergtunnels für die Anbindung von Jenesien und des Sarntales an das überörtliche Straßennetz. In diesem Fall ist besonders die Verlagerung des Schwerverkehres aus Wohn- und Schulstraßen - aus Sicherheitsgründen - ein großes Anliegen.

Kurzfristig sind Anpassungs- bzw. Verbesserungen an der Eisackuferstraße geplant, wie die Ausfahrt Resselstraße mit Verbreiterung der Siemens-Straße, wodurch die Ausfahrt Reschenstraße deutlich entlastet wird, sowie die Verlängerung der Ausfahrt Palermostraße. Diese Eingriffe ermöglichen eine höhere Kapazität der Eisackuferstraße in den Stoßzeiten, womit eine teilweise Verlagerung des Verkehrs aus den Wohngebieten möglich ist.

Weitere kurzfristige Maßnahmen im Straßenbereich sind die Neugestaltung der Cl. Augusta-Straße samt Radweg, der Quireinerstraße, der Fiumestraße, der Görzerstraße, der Wendelsteinstraße, der Sparkassenstraße, der Schlachthofstraße, der Freiheitsstraße, der Montecassinostraße mit dem Don Bosco-Platz und der Turinerstraße in Bezug auf das Projekt des natürlichen Einkaufszentrums in Don Bosco sowie die Verbesserung der Parkflächen in der Di Vittorio-Straße und Galvanistraße.

Im neuen Stadtviertel Kaiserau entstehen eine neue Bahnhaltestelle und Anbindungen an das städtische Radwegenetz bzw. nach Firmian. Die Realisierung der im Mobilitätsplan vorgesehenen Brücke liegt außerhalb der Machbarkeit des Städtischen Verkehrsplans.

Die kürzlich erfolgte Neugestaltung der Sigmundskroner Straße, die jetzt mit einer Vorzugsspur für öffentliche Verkehrsmittel in Richtung Stadtzentrum ausgestattet ist, erlaubt es, konkrete Maßnahmen für die notwendige strukturelle Einschränkung des Zufahrtsverkehrs in die Hauptstadt längs der Verkehrsadern Drususstraße, Reschenstraße und Vittorio-Veneto-Straße zu ergreifen. Dahingehende Maßnahmen sollten sich auf diese Weise und nach folgendem zeitlichen Ablauf entwickeln:

1. Anhebung der Frequenzen und städtische Nutzung der derzeitigen außerstädtischen öffentlichen Liniendienste aus dem Überetsch sowie Reorganisation des städtischen öffentlichen Verkehrsdienstes, um die Verbindungen mit der Innenstadt auszubauen und schneller zu gestalten, auch im Hinblick auf die Realisierung der Vorzugsspur längs der Drususstraße und auf das vorgesehene öffentliche schienengebundene Transportsystem zwischen dem Überetsch und Bozen, die zu einer signifikanten strukturellen Abnahme des privaten Autoverkehrs längs der Drusus – und Reschenstraße führen sollten;
2. bis zum Abschluss der Arbeiten zum Bau der Vorzugsspur für den öffentlichen Verkehr längs der Verkehrsachse Drususstraße und bis zur Umsetzung der anderen in Punkt 1 vorgesehenen Maßnahmen kann der Gemeindeausschuss für die gesamte Zeit, die sich nach Überprüfung der bis dahin erzielten Ergebnisse als notwendig erweist, und nach Anhören der zuständigen Ratskommission, eine Ampel am Kreisverkehr an der Kreuzung Sigmundskroner Straße, Drususstraße und Meraner Straße in Betrieb nehmen, um die Benutzung der Eisackuferstraße zu fördern;
3. nachdem überprüft wurde, dass die gesetzten Ziele der Verkehrsreduzierung erreicht worden sind, kann der Gemeindeausschuss Maßnahmen zur Einschränkung des individuellen Durchzugsverkehrs längs der Moritzinger Straße und am Blutspender-Platz umsetzen, um den privaten PKW-Verkehr längs der Vittorio-Veneto-Straße einzuschränken und dadurch weitere im Bereich der Verkehrsreduzierung gesetzte Ziele zu erreichen.

3.7. Die Verkehrssicherheit

3.7.1. Infrastrukturelle Maßnahmen

Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer ist ein primäres Ziel und wird bei der Planung der Infrastrukturen genau untersucht und berücksichtigt. Genauso wird sehr viel Wert auf die Wartung des Straßenraumes gelegt, insbesondere was die Beschilderung und Bodenmarkierung sowie die Entfernung von Gefahrenstellen anbelangt.

All diese Maßnahmen, zusammen mit einer gezielten Vorbeugung und Verkehrserziehung in den Grund- und Mittelschulen, den Kontrollen der Stadtpolizei, was Geschwindigkeit, Alkohol, Drogen und widerrechtliches Verhalten anbelangt, und dem Schülerlotsendienst, haben in den letzten Jahren zu einer drastischen Reduzierung der Verkehrsunfälle beigetragen.

In den letzten 10 Jahren gingen die Unfälle um ein Drittel zurück: im Jahr 2002 waren es noch über 1800 gewesen, im Jahr 2012 waren es nur mehr 1131.

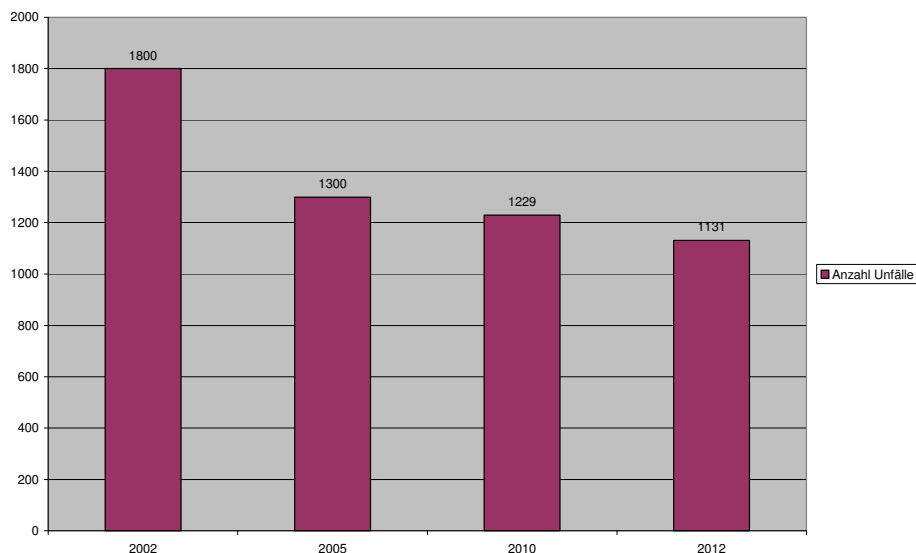


Abbildung 5: Verkehrsunfälle

Ein Hauptrisikofaktor ist die Geschwindigkeit. Maßnahmen zur Kontrolle der Geschwindigkeit sind bautechnisch möglich, z.B. durch die Errichtung von Kreisverkehren. Diese haben erheblich zur Steigerung der Verkehrssicherheit beigetragen. Seit 1998 wurden bereits 27 Kreisverkehre angelegt, welche unter anderem auch eine Aufwertung des Straßenraumes mit sich gebracht haben.

In nächster Zukunft sind noch weitere vorgesehen:

- an der Kreuzung C.Battisti-Straße/Duca d'Aostastraße, mit Platzgestaltung.
- an der Kreuzung Emeristraße/N.Rasmostraße im Stadtviertel Kaiserau.

Durch geplante infrastrukturelle Eingriffe, wie die Errichtung von Verkehrsinseln und Erhöhungen bei Fuß-Radübergängen, die Entschärfung von Kurven, die Aufgliederung

der Phasen an Ampeln, ist es möglich mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen. Innovative (im Ausland erprobte) Projekte wie z.B. die gemeinsame Nutzung des Straßenraumes durch alle Verkehrsteilnehmer können angedacht werden.

3.7.2. Geschwindigkeitsbeschränkungen

Im Stadtgebiet gilt seit 2008 Tempo 40 km/h, in großen Teilen der Stadt bereits nur mehr Tempo 30 km/h (Zentrum, Haslach, Ortler-Similaunstraße, Wohnviertel Kaiserau) und auf Wohnstraßen Tempo 20 km/h. Bei Bedarf kann diese Maßnahme des Tempolimits auch für andere Straßen/Straßenabschnitte ergriffen werden.

Innerhalb von 60 Tagen ab der Aktualisierung des städtischen Verkehrsplanes 2014 nimmt die zuständige Ratskommission unter Inanspruchnahme der Techniker des Amtes für Mobilität und der Stadtpolizei eine Überprüfung der bisher mit der Einführung von niedrigeren Tempolimits erzielten Erfolge vor und wird, falls notwendig, Änderungen an den derzeit geltenden vornehmen.

Die Stadtpolizei führt konstant Geschwindigkeitskontrollen auf den Straßen der Stadt durch. Auf wichtigen Straßenzügen wurden Led-Geschwindigkeitsanzeigen, auch mit Blitzlicht, welche auf die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aufmerksam machen, aufgestellt. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, werden auf dem Gemeindegebiet auch fixe Geschwindigkeitsmessgeräte installiert, die geeignet sind, Verstöße gegen die Einhaltung der geltenden Tempolimits zu ahnden.

3.7.3. Projekte im Bereich Mobilität

Im Bereich Verkehrssicherheit laufen parallel zu den Eingriffen im Straßenraum auch Projekte zur Verkehrserziehung in den Schulen, zur Sensibilisierung der Eltern beim Parken und Fahren vor den Schulen. Gezielte Aktionen, fokussiert auf besondere Zielgruppen wie Radfahrer und Motorradfahrer, werden ausgearbeitet und vermittelt.

3.7.4. Notfallplan Virgtunnel

Extreme Notfallsituationen im Virgtunnel (Unfälle mit Personen- bzw. Sachschäden), werden durch einen mit den zuständigen Behörden und Ämtern ausgearbeiteten Notfallplan bewältigt. Dazu zählen die Videoüberwachung mit Aufzeichnungen in der Verkehrszentrale der Stadtpolizei, Beschilderung für Umleitungen im Bedarfsfall, Verbreiterung der Straße Untervirgl und gezielte Meldungen auf den elektronischen Anzeigetafeln. Zum Teil sind die Maßnahmen bereits umgesetzt worden.

3.8. Die Parkräume/Parkflächen

3.8.1. Farbige Zonen-Reglement für die Parkausweise

Die Parkregelung nach dem Prinzip der farbigen Zonen nach Wohnvierteln wird grundsätzlich bestätigt und beibehalten. Sie ermöglicht es den Bewohnern der Stadt Bozen, in den umliegenden Straßen des Stadtviertels leichter eine Parkmöglichkeit zu finden, und leitet den Pendlerverkehr teils auf andere Transportmittel oder Parkräume um. Die Vergabe der Parkausweise bzw. die Neuabgrenzung einzelner Zonen wird innerhalb eines Jahres nach der Genehmigung des Verkehrsplanes und aufgrund von neuen Entwicklungen und einer besseren Nutzung des öffentlichen Grundes einer erneuten Überprüfung bezüglich der Kriterien unterzogen. Für die Mobilität der Bewohner zwischen den Zonen wird der Ausbau des Radwegenetzes vorangetrieben, werden attraktivere Fußwege angelegt und der öffentliche Verkehr ausgebaut.

3.8.2. Öffentliche Parkflächen

Um eine Belebung der lokalen Gewerbetätigkeiten zu ermöglichen, sollen in Zusammenarbeit mit den Stadtvierteln und den Handelsvertretungen die Parkflächen in bestimmten Zonen neu gestaltet werden. Besonders in jenen Stadtvierteln, die aufgrund der urbanistischen Gegebenheiten über sehr wenige öffentliche Parkflächen verfügen, verpflichtet sich die Verwaltung, nach Rücksprache mit den Stadtvierteln, geeignete Orte und Oberflächen ausfindig zu machen und die vorhandenen Projekte voranzutreiben.

Mehr Aufmerksamkeit muss der Sicherheit in den öffentlichen Parkhäusern gewidmet werden, die durch geeignete Maßnahmen erhöht werden soll.

Die Parkgebühren der öffentlichen Parkplätze der Gemeinde, die zurzeit von der Seab geführt werden, sollen künftig die Gebühren gemäß der tatsächlichen Parkzeit berechnen. Der zuständige Stadtrat wird sich bemühen, dieses Prinzip auch auf die anderen öffentlichen Parkplätze, die in der Stadt Bozen von Privaten geführt werden, nach Vertragsende auszuweiten.

3.8.3. Parkplatzplan-Anrainertiefgaragen

Um die Verwirklichung der vorgesehenen Ziele (Ausbau des Radwegenetzes, angemessene Fußwege, Busspuren, schöne Plätze) zu erreichen, muss vielerorts erst der Freiraum geschaffen werden.

Dies kann vielfach nur über alternative Angebote an privaten und öffentlichen Parkplätzen (Garagen) geschehen.

Der beigelegte, mehrfach überarbeitete Parkplatzplan (nunmehr 7. Variante) listet die vorgesehenen möglichen Standorte auf. Innerhalb der laufenden Amtsperiode wird eine weitere Überarbeitung des geltenden Parkplatzplanes folgen, um die 8. Variante zu definieren. Dabei gilt das Prinzip, welches bereits im Mobilitätsplan festgeschrieben ist,

wonach für jeden in einer Anrainertiefgarage errichteten Stellplatz, ein Parkplatz an der Oberfläche gestrichen wird.

3.9. Technologische Systeme, Straßenbeschilderung, Info-Mobilität

Die Information an die Verkehrsteilnehmer erfolgt mittels neuer technologischer Einrichtungen, wie Schautafeln und eine telematische Verkehrsplattform, wo Daten über Verkehrsflüsse, Kamerabilder, Parkraum, Staus, Umleitungen, Baustellen im Straßenbereich, aber auch Infos zu Bushaltestellen und Fahrpläne gesammelt werden, die dann über Internet, Wifi, Smartphones zu den Nutzern gelangen. Innerhalb der laufenden Amtsperiode wird die Stadt Bozen Instrumente und Geldmittel bereitstellen, um die Hauptstadt mit einem eigenen technologischen Netz auszustatten, welches die laufende Überwachung der Zufahrten und der inneren Verkehrsflüsse ermöglicht. Solche Instrumente sind nötig, um optimale politische Richtlinien bezüglich Mobilität zu definieren. Einige Projekte, die in den nächsten Jahren eine Entwicklung und eine Erweiterung dieser Technologien bezüglich der Aufnahme der Verkehrsflüsse und Informationen an den Verkehrsteilnehmer vorsehen, sind schon angelaufen. Diese Projekte werden großteils durch EU-Fördermittel finanziert.

Die Beschilderung wird laufend erneuert, angepasst und, um die Verkehrssicherheit bei Nacht zu steigern, auch mittels neuer Led-Technik, welche die Strom- und Wartungskosten reduziert, beleuchtet. Ein eigens errichtetes Schilderkataster erlaubt einen geregelten Austausch der Verkehrsschilder bei Fälligkeit.

Für die Industriezone wird eine in Sektoren gegliederte Beschilderung geplant, die eine bessere Orientierung ermöglicht.

Die Ampelanlagen werden ständig gewartet und, falls notwendig, erneuert, um so einen regelmäßigen Betrieb zu gewähren. Weiters werden die Ampeln auch dem sich ändernden Verkehr angepasst und verkehrsabhängig gesteuert, was einen flüssigeren Durchlauf zur Folge hat. Immer häufiger werden Fußgänger- und Radampeln gefordert, wobei bei der Steuerung der Ampeln den schwächeren Verkehrsteilnehmern Vorrang gegeben wird. Künftig kommt auch hier die Led-Technik zum Einsatz, was hohe Einsparungen bei den Stromkosten bewirken wird.

Zu den neuen Technologien zählen auch die Verwendung von E-Bikes, samt Ladestationen und E-Cars für die Stadtverwaltung.

4. ZEITPLAN FÜR DIE REALISIERUNG DER NEUEN INFRASTRUKTUREN

PROJEKT	2013	2014	2015	2016	€	FINANZ.
AUFWERTUNG VON ÖFFENTLICHEM RAUM						
Neue Gestaltung der Freiheitsstraße						GMDE
Tiefgarage am Siegesplatz						GMDE
Universitätsplatz					500.000	PAB
Neugestaltung der Turinerstraße						GMDE
RADWEGE						
Radweg in der Pfarrhofstraße					600.000	GMDE
Radverbindung Sigmundskron					350.000	GMDE
Radbrücke zwischen der Rom- und der Palermobrücke					3.000.000	PRIV
Rad- und Fußgängerbrücke über das Bahnhofsareal					1.000.000	GMDE - PAB
Radweg in Vittorio Veneto-Straße					600.000	GMDE
Radweg Kampillcenter					350.000	GMDE
Radweg in der Claudia Augusta-Straße (im Abschnitt Romstraße - Pfarrhofstraße)						GMDE
Radweg in der Claudia Augusta-Straße (im Abschnitt Romstraße - Gertraudweg)					500.000	GMDE
Radweg Casanova - Firmian						GMDE
Radweg in der Reschenstraße (hinter der Stadthalle)					50.000	GMDE
Anschluss an den Bahnhof von der Loreto-Brücke					80.000	GMDE
Radverbindung von der Marconistraße zum Radweg Rechtes Eisackufer						GMDE
Radweg in der Cavourstraße (Machbarkeitsstudie)						GMDE
Radweg im Gertraudweg						
Radweg in der Meranerstraße (erster Teil)						GMDE
EINGRIFFE IM STRASSENBEREICH						
Schlachthofstraße					642.800	GMDE
Resselstraße					950.000	GMDE
Sparkassenstraße					304.920	GMDE
Kuepachweg (Richtung Haselburg)					600.000	GMDE
Verbesserung der Parkflächen (Di Vittorio-Straße, Torricellistraße, Galvanistraße)						GMDE
DER ÖFFENTLICHE PERSONENVERKEHR						
Verbesserung der Haltestellen und Errichtung von Vorzugsspuren (Drususstraße, Reschenstraße, usw.)						GMDE - PAB
Vorzugspur für Busse in der Sigmundskronerstraße					900.000	GMDE
Bahnhaltestelle Casanova						PAB

ANMERKUNG: Im Zeitplan ist die gesamte Zeit eingetragen, vom Anfang der Projektphase bis zur Ausführung der Arbeiten.

Tabelle 3: Zeitplan

QUELLENVERZEICHNIS

1. Mobilitätsplan 2020 der Stadtgemeinde Bozen, Stadtrat für Mobilität Klaus Ladinser, Februar 2010
2. Städtischer Verkehrsplan 2007 der Stadtgemeinde Bozen, Stadtrat Klaus Ladinser, April 2008
3. Atlas, Ausgabe Nr.36 (Dezember 2010), Verkehrsplanung in Bozen, Peter Morello und Francesco Remonato, Bozen

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- Abbildung 1: Radunfallstatistik
Abbildung 2: Radwegeplan
Abbildung 3: Plan der Busvorzugsspuren
Abbildung 4: Grafik geplanter Straßen mit Durchfahrtsbeschränkung
Abbildung 5: Verkehrsunfälle

TABELLENVERZEICHNIS

- Tabelle 1: Modal-Split der innerstädtischen Mobilität
Tabelle 2: Entwicklung des Privatverkehrs in einigen Straßen
Tabelle 3 : Zeitplan

BEIGELEGTE PLÄNE

- Abbildung 2: Radwegeplan
Abbildung 3: Plan der Busvorzugsspuren
Parkplatzplan

BEIGELEGTE PLÄNE

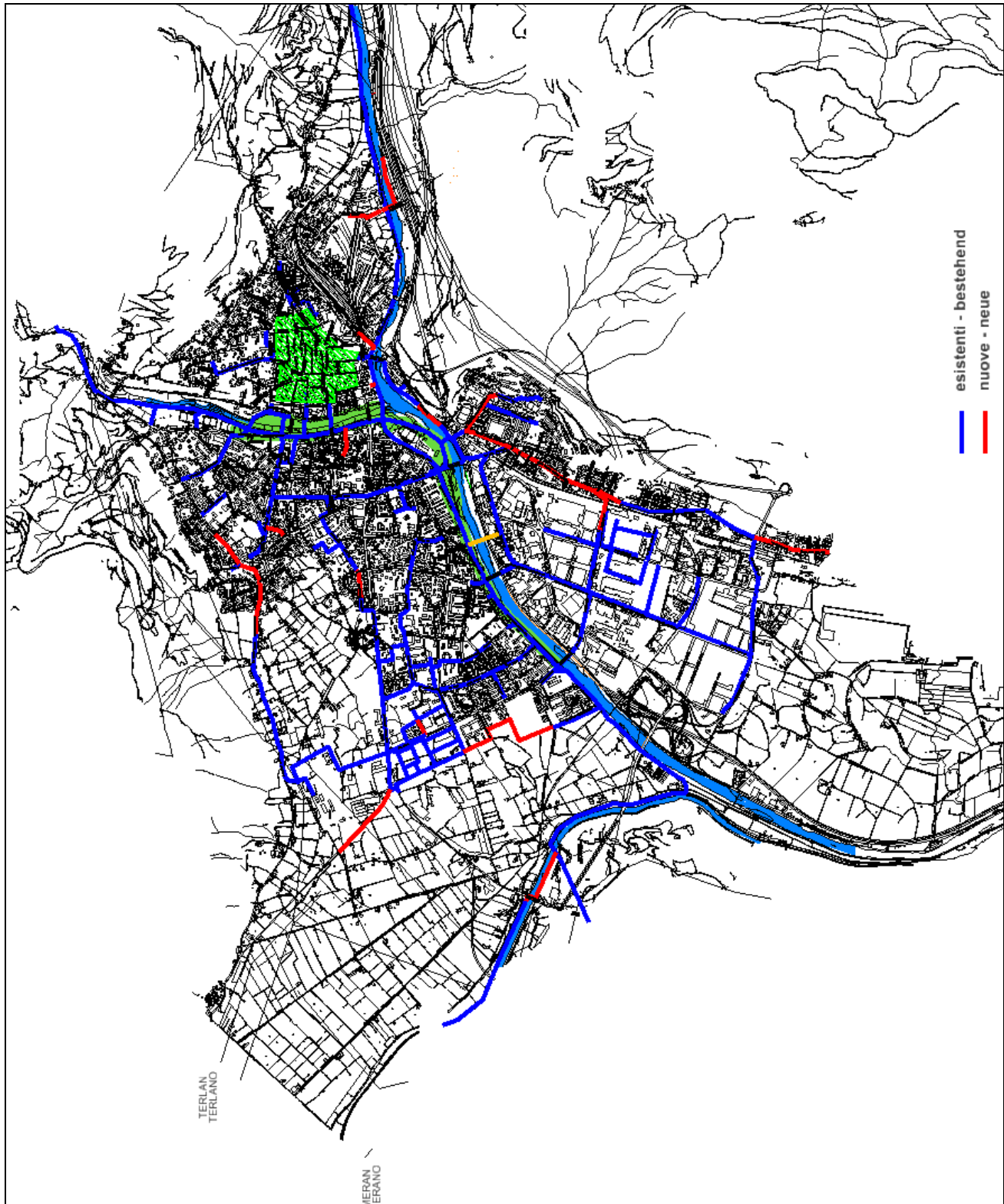


Abbildung 2: Radwegeplan

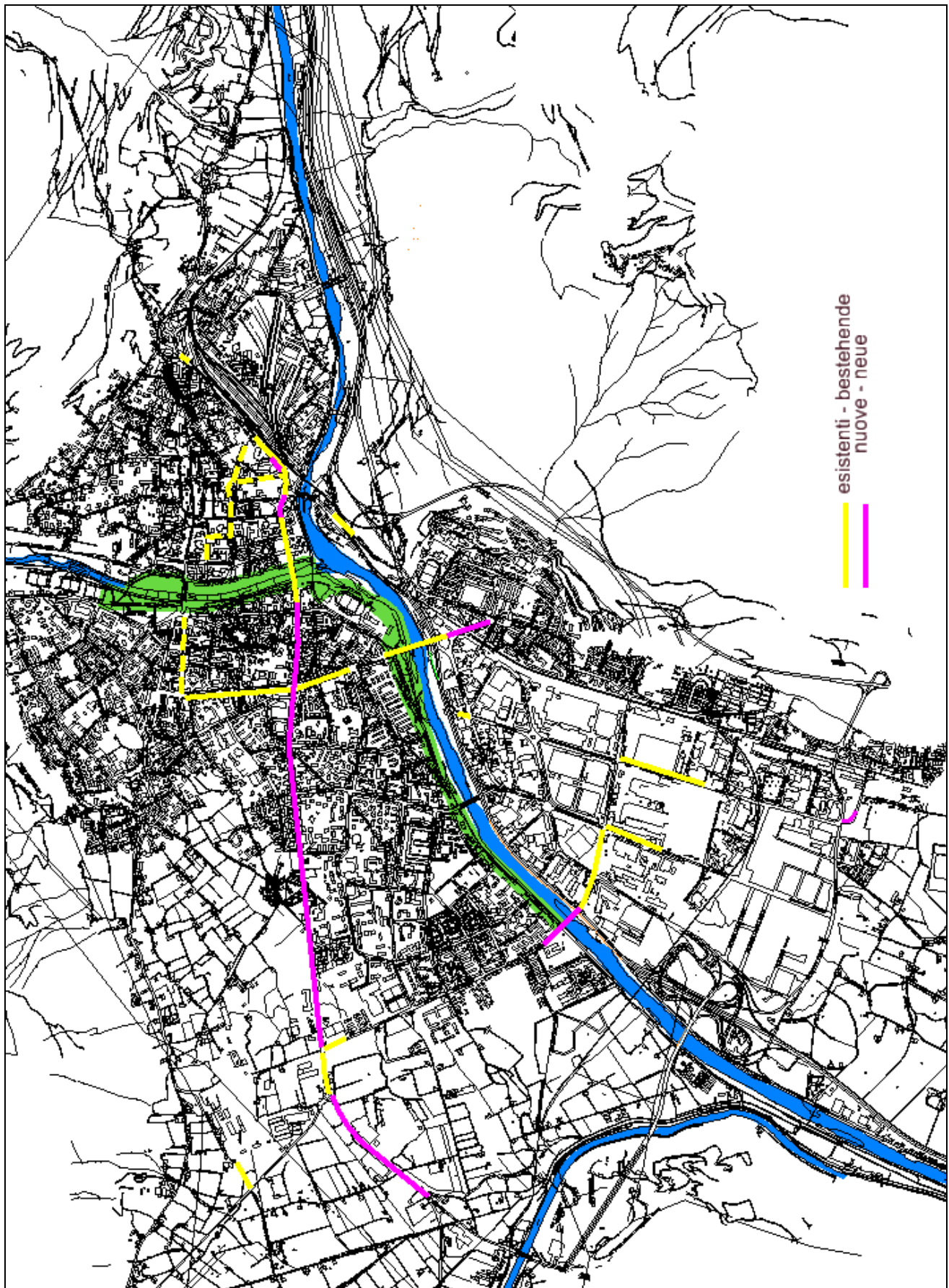


Abbildung 3: Plan der Busvorzugsspuren

Piano dei Parcheggi – Parkplatzplan

LEGENDA – LEGENDE

- 4 Piazza della Vittoria – Siegesplatz
- 35 Piazza Verdi - Verdi Platz
- 36 Via Pié di Virgolo - Untervirgl
- 39 Via Vittorio Veneto – Straße
- 41 Vicolo S. Giovanni - St. Johann Gasse
- 45 Via S. Vigilio - St. Vigil Straße
- 47 Via Gorizia – Straße
- 53 Via Gutenberg – Straße
- 59 Via Claudia Augusta - Straße
- 60 Ponte Adige – Etschbrücke
- 61 Via Resia – Reschenstraße
- 64 Viale Trieste – Triesterstraße
- 65 Via Frischin – Straße
- 70 Via Rovigo – Straße
- 71 Via Roen – Straße
- 72 Via Maso della Pieve – Pfarrhofstraße
- 73 Via Roma – Romstraße
- 74 Via Rencio – Rentscherstraße
- 75 Via Palermo – Straße
- 76 Via Resia – Reschenstraße
- 77 Via Roma – Romstraße
- 78 Via Visitazione – Mariaheimweg
- 79 Via S. Geltrude – Gertraudweg
- 80 Via Fiume- Straße
- 81 Via Castel Firmiano – Sigmundskronerstraße
- 83 Via Visitazione - Mariaheimweg