



Aktualisierung

Allgemeiner städtischer Verkehrsplan ASV

Allgemeiner Bericht

Genehmigt mit Beschluss des Gemeinderates Nr. 30 vom 20. März 2025

Inhaltsverzeichnis

0 Einführung	4
1 Technischer und rechtlicher Rahmen.....	6
1.1 Art, Ziele, Struktur und Inhalt des SV	6
1.1.1 <i>Struktur des SV.....</i>	6
1.1.2 <i>Allgemeine und spezifische Ziele des SV.....</i>	6
1.2 Art, Ziele und Genehmigungsverfahren des ASV	7
1.2.1 <i>Zeitrahmen und Modalitäten der Umsetzung</i>	9
1.2.2 <i>Art und inhalt der detaillierten Pläne</i>	10
1.2.3 <i>Art und inhalt der Ausführungspläne.....</i>	11
2 Übergeordneter Programmatischer Projektplan	12
2.1 Der Klimaplan 2040.....	12
2.2 Der Südtiroler Landesplan für nachhaltige Mobilität 2035	12
2.2.1 <i>Kollektiver Verkehr, geteilte Mobilität und Intermodalität.....</i>	15
2.2.2 <i>Fussgänger- und Fahrradmobilität sowie Intermodalität.....</i>	17
2.2.3 <i>Straßenverkehr von Personen und Gütern: Sicherheit, DEKARBONISIERUNG und Intermodalität</i>	19
2.3 Aus dem Klimaplan Südtirol 2040 übernommene Maßnahmen	
22	
2.4 IDer Nachhaltige Städtische Verkehrsplan (NSMP) von Bozen	
23	

PROJEKTABSCHNITT	28
3 Funktionelle Klassifizierung und Reglement für das Straßensystem	29
3.1 Interpretation der funktionellen Klassifizierung des bestehenden städtischen Straßennetzes in Bezug auf die aktuelle Nutzung	29
3.2 Technisches Reglement für die Straßennetzplanung.....	33
4 Vorrangige Maßnahmen zur Förderung der Fahrrad- und Fußgängermobilität	35
4.1 Festlegung der prioritären Maßnahmen: Analyse des Bedarfs an aktiver Mobilität, der Unfallstatistiken und Videoerhebungen.....	38
4.2 Liste der Operative Maßnahmen	40
4.3 Aufwertung des öffentlichen Raums - Verkehrssicherheit	60
4.4 Anhang: Detaillierte Analyse der aktuellen Problemstellen	
72	
4.4.1 <i>Analyse der unfallbilanz</i>	72
4.4.2 <i>Radstrecke Cadornastrasse - Romstraße (SS 508 - SS 12): Vorbereitende Analysen IM HINBLICK AUF DIE Verkehrssicherheit</i>	76
5 Analyse strategischer Baustellen im urbanen Raum und innovative Planungsansätze.....	85
5.1 Vorschau auf Baustellen mit erheblichen Auswirkungen auf den Stadtverkehr im Vierjahreszeitraum 2024-2028	88

5.2 Exemplarische Ansätze zur Minderung der Verkehrsauswirkungen strategischer Baustellen	93
 5.2.1 Exemplarischer Fall A: Detailplan für die Zufahrtsstraßen zum Gesundheitszentrum-Krankenhaus, zu prüfen nach dem Treffen mit SABES	93
 5.2.1.1 Kurzfristiger Zeitraum (2027) - Einrichtung einer Zone mit beschränktem Verkehr (VBZ)	93
 5.2.2 Fallstudie B: Detailplan Bauphase Tiefgarage Siegesplatz.....	102
 5.2.2.1 Erkennung des Verkehrsaufkommens der «Ansässigen», die effektiv in der von der Baustelle be-troffenen Zone wohnen	106
 5.2.2.2 Simulation der beiden definierten Szenarien im Vergleich mit dem aktuellen Stand	108
6 Operative Leitlinien für die Ausarbeitung des von der NSMP geplanten Metrobus-Linie-2-Projekts.....	138
 6.1 Elektrischer Metrobus Linie 2: Industriezone Leifers-Siegesplatz-Bahnhof	138
 6.2 NSMP-Szenario, mittelfristig: ÖPNV-Trägernetz, Metrobus Linie 2: Analyse nach Bedarfskomponenten	142
7 Strategische Leitlinien für die Ausarbeitung des Detailplans zur Regelung des Parkplätze und Parkens auf der Straße ..	144
 7.1 Beschreibung der alternativen oder aufeinander aufbauenden Szenarien	145
 7.1.1 Szenario 1 Aktueller Stand	145
 7.1.2 Szenario 2: neue abgrenzung der farbigen zonen und überarbeitung der parkberechtigungen (vignetten) für ansässige.....	149
 7.1.3 Szenario 3: Übergang zu einem einheitlichen Modell für die Verwaltung des Parkens auf der Straße mit Vergünstigungen für Ansässige, um das Angebot an öffentlichen Parkplätzen optimal zu nutzen.....	151
 7.2 Integrierte Parkraumbewirtschaftung im städtischen Bereich: Best Practices	154
 7.2.1 Das Beispiel Innsbruck	155
 7.2.2 Das Beispiel Turin	156
 7.2.3 Das Beispiel Bologna	158
 7.3 Verwendung der Erlöse der gebührenpflichtigen Parkplätze	160
 7.4 Anhang: Grundlegende Daten für die Analyse des Parkens von Fahrzeugen (Stand 2024).....	161

0 Einführung

Die Aktualisierung des **allgemeinen städtischen Verkehrsplans** (ASV) stellt sich in vollständiger Übereinstimmung mit dem genehmigten Städtischen Plan für nachhaltige Mobilität (NSMP) als dessen Umsetzungsplan für den Zeitraum 2025-2028 dar, und somit bis zur Aktualisierung des SPNM mit vorherigem Monitoring desselben gemäß Ministerialdekret 397/2017 i. g. F.

Die Aktualisierung des ASV 2025-2028 umfasst unter Berücksichtigung der im Screening identifizierten kritischen Punkte und Handlungsprioritäten folgende Themen:

1. Reglementierung des Straßennetzes und funktionelle Klassifizierung

- Interpretation der funktionalen Klassifizierung des bestehenden städtischen Straßennetzes laut aktueller Nutzung im Hinblick auf die Baustellen für strategische Eingriffe im Stadtgebiet in den nächsten fünf Jahren, sowie Grundlage für die Ausarbeitung des neuen Stadtplanungsinstruments, um die erforderlichen Maßnahmen zu identifizieren, die der Projektierung bedürfen.

2. Prioritäre Maßnahmen für die Fußgänger- und Radfahrermobilität (Umsetzung der ersten Tranche der im SPNM vorgesehenen Maßnahmen)

3. Vorläufige Analyse zeitlicher Überschneidungen strategischer Baustellen unter besonderer Berücksichtigung des Zeitraums 2025-2028 sowie Untersuchung von zwei paradigmatischen Fällen:

- *Paradigmatischer Fall A:* Vorschläge zur Entschärfung der kritischen Aspekte des Mobilitätssystems, die durch die komplexe Baustelle „Gesundheitszentrum-Claudiana“ entstanden sind, und Optimierung seiner Erreichbarkeit im Vollbetrieb.
- *Paradigmatischer Fall B:* Vorläufige Vorschläge für Verkehrsregelungen im Gebiet zwischen Battisti-Straße, Cadora-Straße, Manci-Straße und Italienallee im Zuge der Baustelle für die mehrgeschossige Parkgarage am Siegesplatz
- 4. Operative Leitlinien für die Erstellung des im NSMP vorgesehenen Projekts der Metrobuslinie 2
- 5. Strategische Leitlinien für die Erstellung des Detailplans + des städtischen Gemeindeentwicklungsprogramms Raum und Landschaft (GProRL), die Plans für das Parkraummanagement, der im Anschluss an die Genehmigung des ASV auszuarbeiten und nach der Inbetriebnahme der Parkgarage am Siegesplatz anzuwenden ist.

Es ist zu betonen, dass der ASV, als Umsetzungsplan des NSMP, keiner strategischen Umweltprüfung (SUP) unterliegt, da die darin enthaltenen Maßnahmen bereits im NSMP berücksichtigt wurden, der den SUP-Prozess erfolgreich durchlaufen hat.

1 Technischer und rechtlicher Rahmen

1.1 Art, Ziele, Struktur und Inhalt des SV

Der SV ist ein „taktisches“, d.h. ein kurzfristiges Planungsinstrument, das in der Regel von einer unveränderten Mobilitätsinfrastruktur (Straßennetz, Parkraum usw.) ausgeht, mit Ausnahme der bereits finanzierten und/oder laufenden Maßnahmen.

1.1.1 STRUKTUR DES SV

Der SV gliedert sich in drei Ebenen: die erste Ebene betrifft die sektorale Planung und die beiden folgenden Ebenen befassen sich mit der Umsetzung

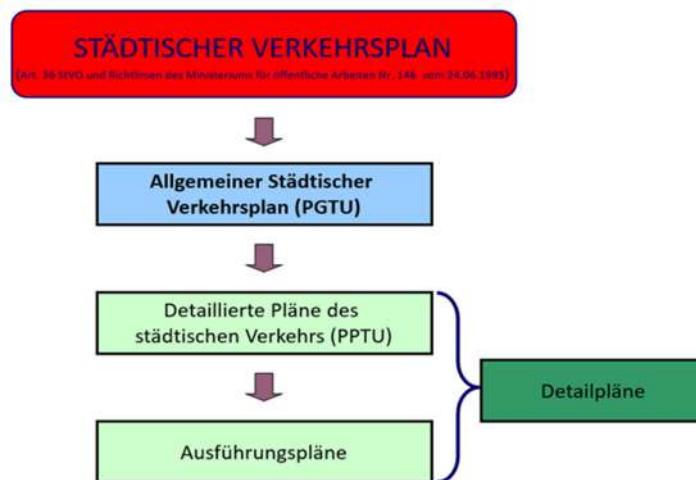


Abbildung 1 - Gliederung des SV (Quelle: Ministerielle Richtlinien - Amtsblatt S.O. G.U. 146/1995)

1.1.2 ALLGEMEINE UND SPEZIFISCHE ZIELE DES SV

Die allgemeinen Ziele des SV stimmen mit den in den ministeriellen Richtlinien genannten grundlegenden Zielen überein:

- Verbesserung der Bedingungen für den Verkehr (Mobilität und Parken);
- Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr (Verringerung der Verkehrsunfälle);
- Verringerung der Luft- und Lärmbelastung;
- Energieeinsparung.

Diese allgemeinen Ziele werden in spezifische Ziele unterteilt, die auch aus der Rekonstruktion des Ist-Zustands (in diesem Fall aus der „einheitlichen Bestandsaufnahme“ des NSMP) abgeleitet werden:

- Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger:innen und Radfahrer:innen;
- Gewährleistung der aktiven/passiven Erreichbarkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität im gesamten Gemeindegebiet;
- Rationalisierung der Straßenraumnutzung (Organisation von Parkflächen);
- Sicherheit und Organisation des Betriebs von Verkehrs- und Mobilitätsnetzen;
- Verbesserung der Nutzbarkeit und des gleichzeitigen Schutzes des landschaftlichen und naturräumlichen Erbes im Gemeindegebiet.

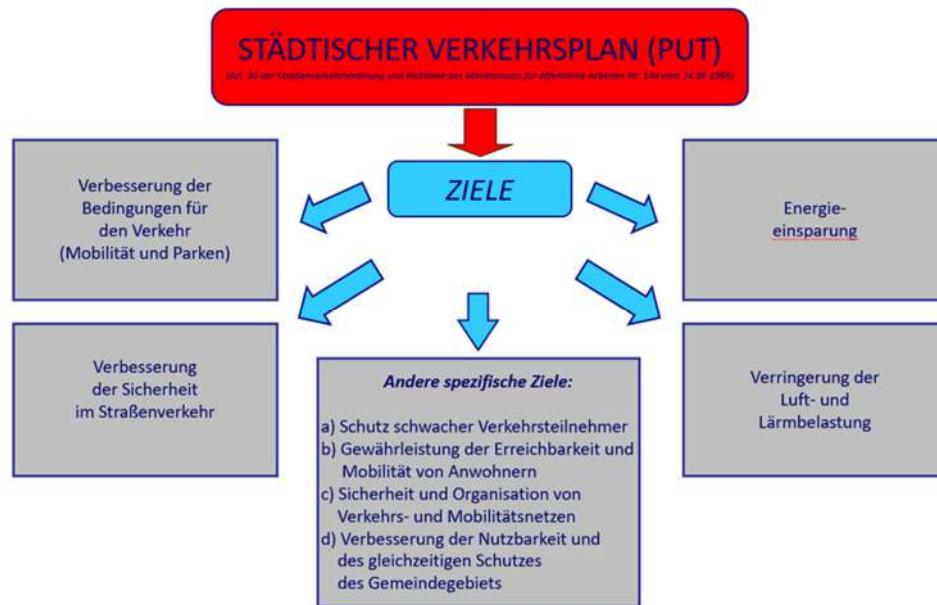


Abbildung 2 - Ziele des SV (Quelle: Ministerielle Richtlinien - Amtsblatt S.O. G.U. 146/1995)

1.2 Art, Ziele und Genehmigungsverfahren des ASV

Wie bereits erwähnt, bildet der Allgemeine Städtische Verkehrsplan (ASV) nach der in den Richtlinien angegebenen Gliederung die erste und wichtigste Planungsebene des SV. Er ist als Vorprojekt oder Rahmenplan des SV gedacht, der sich auf das gesamte bebaute Gebiet bezieht und entsprechende Angaben enthält, wie die verfolgte intermodale Strategie, die funktionale Qualifizierung der einzelnen Elemente des Hauptverkehrsnetzes und aller Elemente der lokalen Verkehrswege, die ausschließlich für Fußgänger:innen bestimmt sind

(funktionale Klassifizierung des Straßennetzes), die jeweiligen Straßenverkehrsvorschriften, einschließlich derjenigen, die die Inanspruchnahme von öffentlichen Flächen regeln (...), sowie die vorläufige Dimensionierung der in etwaigen Alternativvorschlägen vorgesehenen Maßnahmen und deren allgemeines Ausführungsprogramm (vorrangige Maßnahmen für die Ausführung des ASV)".

Diese Dimensionierung muss der gesamten Mobilitätsnachfrage Rechnung tragen und die Koordination der Bedürfnisse von mindestens vier grundlegenden Verkehrskomponenten sicherstellen (...).

Sie betrifft daher insbesondere kontextbezogene Vorschläge:

- zur Verbesserung der Fußgängermobilität, mit Ausweisung von Plätzen, Straßen und Wegen für Fußgänger:innen, von Fußgängerzonen (AP) und verkehrsberuhigten Zonen (VBZ) oder in jedem Fall von Zonen mit vorrangigem Fußgängerverkehr;
- zur Verbesserung der Mobilität der öffentlichen Verkehrsmittel (Durchgängigkeit der Wegführung, vor allem auf den Hauptlinien), mit Ausweisung von reservierten Fahrspuren und/oder Fahrbahnen sowie von Hauptumsteigepunkten und entsprechenden Umsteigeparkplätzen für den Individualverkehr und Festlegung des etwaigen Plans zur Neuorganisation der bestehenden Linien und ihrer Häufigkeit (als Mobilitätsplan konzipierter SV);
- zur Neuorganisation des motorisierten Individualverkehrs, mit Festlegung der allgemeinen Verkehrsführung (für das

Hauptstraßennetz) als auch der Umgehungsstraßen für den Durchgangsverkehr durch das Stadtgebiet und der Modalitäten zur Bestimmung der Rangfolge der verschiedenen Straßen;

- zur Neuorganisation des Parkraums für Kraftfahrzeuge, mit Ausweisung von Parkstraßen, Parkflächen am Straßenrand und etwaigen Flächen für Parkhäuser anstatt verbotes Parken auf der Straße sowie Festlegung des Gebührensystems und/oder der Begrenzung der Parkdauer auf den verbleibenden Parkflächen auf der Straße.

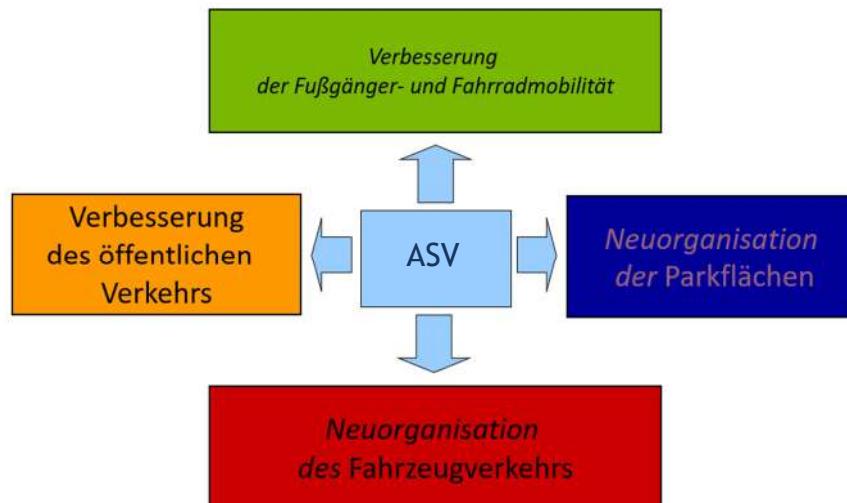


Abbildung 3 - Maßnahmenbereiche des ASV (Quelle: Ministerielle Richtlinien - Amtsblatt S.O. G.U. 146/1995)

Der ASV wird vom Stadtrat verabschiedet und daraufhin veröffentlicht. In den 30 Tagen nach der Veröffentlichung haben Bürgerinnen und Bürger sowie InteressenträgerInnen im Allgemeinen die Möglichkeit, Stellungnahmen abzugeben. Anschließend wird der Plan

vom **Gemeinderat genehmigt**, der ihn an den Fachausschuss zurückverweisen kann, damit dieser die während der Genehmigungsphase eingebrachten Änderungen vornehmen kann.

Nach der formalen Genehmigung durch den Gemeinderat wird der ASV von den Gemeindeämtern in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich durch die Ausarbeitung von detaillierten Plänen für einzelne Maßnahmenbereiche oder Stadtgebiete **umgesetzt**; daraufhin werden gegebenenfalls die **Ausführungspläne** erstellt (in einfachen Fällen können die beiden Ebenen in einem einzigen Verfahren, dem sogenannten Detailplan, zusammengefasst werden). Diese beiden Planungsebenen werden ausschließlich vom Stadtrat genehmigt und stellen eine reine Umsetzung des ASV dar.

Der ASV muss, wie bereits erwähnt, in der Regel alle zwei Jahre aktualisiert werden, um die physiologischen Veränderungen zu berücksichtigen, die den Verkehr in der Stadt infolge von Veränderungen im Teilsystem von Angebot (neue Straßen, Parkplätze usw.) und Nachfrage (neue Anziehungspunkte/Verkehrserzeuger) kennzeichnen, aber auch um der einfachen Regulierung Rechnung zu tragen, die infolge der ständigen Überwachung des Verkehrs- und Parkaufkommens in das Gleichgewicht von Angebot und Nachfrage eingreifen kann.

Wie im Vorwort zu diesem Kapitel dargelegt, ist der ASV also auch als begleitendes Instrument bei der schrittweisen Umsetzung eines

kurz- bis mittelfristigen Szenarios (5 Jahre) für die Neuorganisation und Entwicklung der Infrastruktur des städtischen Mobilitätssystems konzipiert, das im Allgemeinen in einen Plan für nachhaltige städtische Mobilität integriert wird (für Gemeinden, die Hauptort der Region sind oder mehr als 100.000 Einwohner haben).

1.2.1 ZEITRAHMEN UND MODALITÄTEN DER UMSETZUNG

Für die Erstellung und anschließende Umsetzung der drei oben genannten Planungsstufen sind folgende Fristen vorgesehen:

- Für die Ausarbeitung der ersten Fassung des Allgemeinen Städtischen Verkehrsplans (ASV) (gilt nicht für Leifers) sind 12 Monate ab der Veröffentlichung der Richtlinien im Amtsblatt (24. Juni 1995) vorgesehen, darin ist auch die technisch erforderliche Frist für die Verabschiedung des Plans durch die Gemeindeverwaltung enthalten. Für die Umsetzung des Plans ist ein Zeitraum von drei Jahren für die erste Fassung und ein Zeitraum von zwei Jahren für spätere Aktualisierungen vorgesehen.
- Für die detaillierten Pläne und die Ausführungspläne, d.h. für die Detailpläne (falls die beiden Planungsebenen in einer einzigen Planung zusammengelegt werden) und für deren vollständige Umsetzung sind zwei Jahre ab der Genehmigung des ASV vorgesehen.

- In jedem der darauf folgenden Zweijahreszeiträume muss die Gemeindeverwaltung den ASV aktualisieren, wobei ein Jahr zur Verabschiedung der Varianten und das darauf folgende Jahr zur Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen vorzusehen ist.

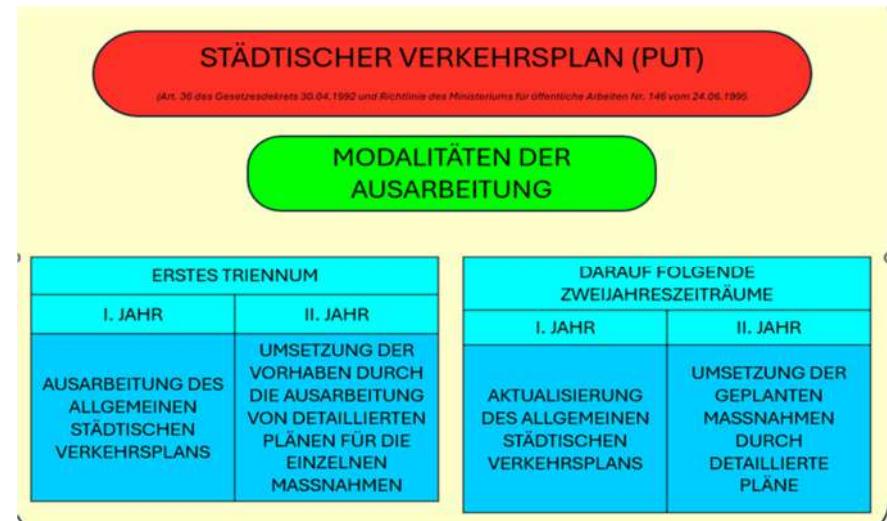


Abbildung 4 - Verfahren zur Ausarbeitung und Umsetzung des Städtischen Verkehrsplanes SV (Quelle: Ministerielle Richtlinien - Amtsblatt S.O. G.U.)



Abbildung 5 - Genehmigungsverfahren für den ASV und anschließende Umsetzung durch Detailpläne (detaillierte Pläne und Ausführungspläne in der Umsetzungsphase) (Quelle: Ministerielle Richtlinien Amtsblatt S.O. G.U. 146/1995)

Die ASV ist auch als begleitendes Instrument bei der schrittweisen Umsetzung eines kurz bis mittelfristigen Szenario (5 Jahre) der Neuorganisation und Infrastruktur des städtischen Mobilitätssystems konfiguriert, das im Allgemeinen seinen Platz in einem nachhaltigen städtischen Mobilitätsplan findet.

Die Durchfahrt von Mopeds wird in der Alten Mendel-Straße wieder erlaubt, wobei die Einhaltung der Sicherheitsbedingungen für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet werden muss. [Die Angabe, die mit Genehmigung eines entsprechenden Abänderungsantrages eingeführt wurde, wird die Durchfahrt von Motorrädern und Mopeds in

dem Abschnitt der Alten Mendel-Straße ermöglichen; derzeit gilt ein Fahrverbot solcher Fahrzeuge.]

1.2.2 ART UND INHALT DER DETAILLIERTEN PLÄNE

Darunter versteht man Vorprojekte zur Umsetzung des ASV, die sich nicht auf das gesamte Ortsgebiet, sondern auf räumlich begrenzte Bereiche (Stadtbezirke, städtische Bereiche, Stadtviertel oder Einflussbereiche einzelner Hauptverkehrsstraßen) beziehen und die in Übereinstimmung mit dem allgemeinen Programm zur Ausführung des ASV erstellt werden.

Dazu gehören insbesondere:

- Detailschemata für die Verkehrsführung und die Organisation von Straßenkreuzungen (mit entsprechender Zeitsteuerung und Koordinierung von Lichtsignalanlagen);
- der Beschilderungsplan;
- der detaillierte Plan für das Parkraummanagement im öffentlichen Straßenraum;
- die Organisation der Haltestellen, Endhaltestellen und Umsteigepunkte des öffentlichen Verkehrssystems und das etwaige Vorprojekt für Umsteigeparkplätze (detaillierter Plan zur Neuorganisation der öffentlichen Verkehrslinien, wenn der SV als Mobilitätsplan verstanden wird).

1.2.3 ART UND INHALT DER AUSFÜHRUNGSPLÄNE

Darunter versteht man die Ausführungspläne zu den detaillierten Plänen. Der Ausführungsplan kann sich sowohl auf alle Maßnahmen eines einzelnen detaillierten Plans als auch auf funktionale Lose des selben Plans beziehen. Die Pläne sind in Maßstäben zwischen 1:500 und 1:200 anzufertigen.

2 Übergeordneter Programmatischer Projektplan

2.1 Der Klimaplan 2040

Der Klimaplan Südtirol 2040 hat, um die allgemeinen Ziele der Klimaneutralität (siehe Tabelle 1) zu erreichen, eine Reihe spezifischer Zielsetzungen für den Verkehrssektor festgelegt:

Tabelle 1. Allgemeine Ziele des Klimaplans Südtirol 2040 für den Verkehrssektor

ALLGEMEINE ZIELE
Anteil erneuerbarer Energien im Verkehrssektor:
75% bis 2030
85% bis 2037
100% bis 2040

Tabelle 2. Spezifische Ziele des Klimaplans Südtirol 2040 für den Verkehrssektor

Spezifische ZIELE für den VERKEHRSEKTOR
Handlungsfeld „Schwertransport und Warentransport“
Reduzierung der Treibhausgasemissionen
-35% schadstoffproduzierendes Verkehrsaufkommen innerhalb 2030
-100% schadstoffproduzierendes Verkehrsaufkommen innerhalb 2037
Handlungsfeld „Personentransport“
ÖPNV
+70% Kapazität*km innerhalb 2030
+100% Kapazität*km innerhalb 2037

Motorisierter privater Transport -40% Verkehrsaufkommen (Fahrzeuge*km) - 50% Anteil von emissionsfreien Fahrzeugen bei Neuimmatrikulationen innerhalb 2030 100% Anteil von emissionsfreien Fahrzeugen bei Neuimmatrikulationen innerhalb 2035
25% Anteil der mit dem Zug nach Südtirol anreisenden Touristen innerhalb 2032 35% Anteil der mit dem Zug nach Südtirol anreisenden Touristen innerhalb 2037

2.2 Der Südtiroler Landesplan für nachhaltige Mobilität 2035

Der Südtiroler Landesplan für nachhaltige Mobilität 2035 (LPNM), verabschiedet durch den Beschluss der Landesregierung Nr. 525 vom 20.06.2023, dient als strategisches Planungsinstrument für die Personenmobilität und den Güterverkehr. Gleichzeitig stellt er das Bezugsdokument für die Mobilitätsplanung auf Bezirks- und Gemeindeebene dar.

Die beiden nachfolgenden Abbildungen verdeutlichen die Zusammenhänge zwischen den Zielen des LPNM und den auf europäischer Ebene mit dem Green Deal und dem Europäischen Programm zur Verringerung der Zahl der Straßenverkehrstoten (Vision Zero) sowie den nationalen Vorgaben (Integrierter Energie- und Klimaplan - PNIEC, Nationaler Verkehrssicherheitsplan 2030) definierten prioritären Zielsetzungen.



Abbildung 6. Allgemeine europäische und nationale Ziele des LPNM in Südtirol - Green Deal

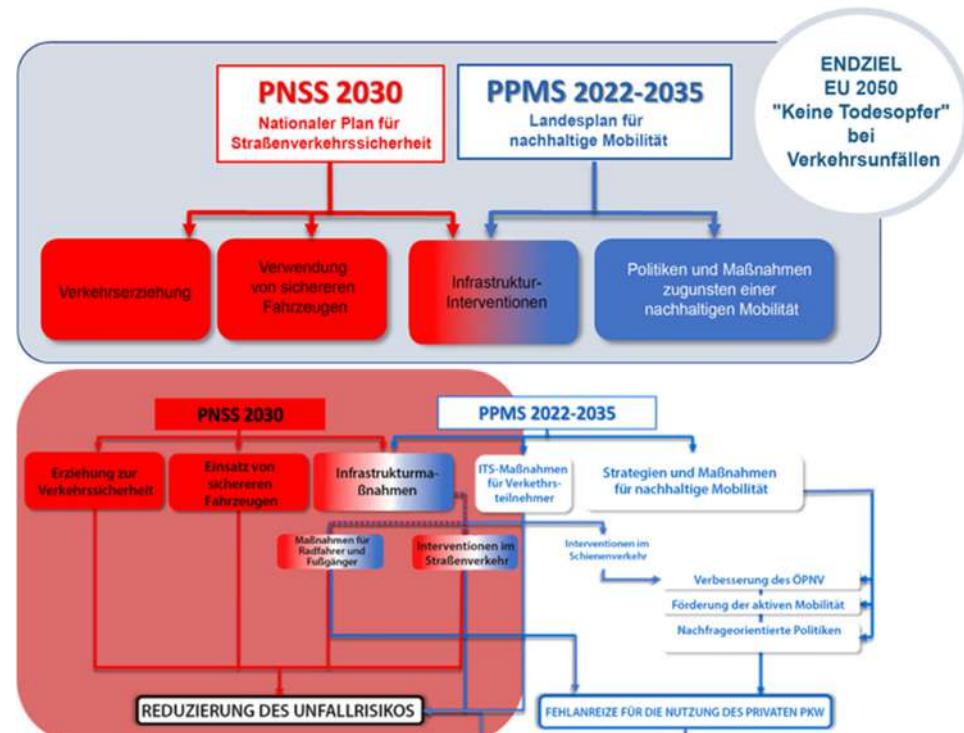


Abbildung 7. Allgemeine europäische und nationale Ziele des LPNM in Südtirol - Vision Zero

Tabelle 3. Allgemeine Ziele des LPNM 2035

Allgemeine Ziele des LPNM 2035	
1	Aufwertung der Rolle des Brenner Digital Green Corridor und seiner Zulaufstrecken, einschließlich der Erreichung der Interoperabilität im Schienenverkehr (ERTMS 3)
2	Stärkung der öffentlichen Mobilität in all ihren Formen für die internen und überregionalen Verbindungen
3	Verbesserung der Intermodalität zwischen den verschiedenen Formen der Mobilität
4	Verbesserung der aktiven Fußgänger- und Fahrradmobilität im Stadtgebiet und im außerstädtischen Bereich
5	Reduzierung der von der Personenmobilität und dem Warentransport erzeugten Klima- und Umwelt-Externalitäten durch die kombinierte Maßnahme der Reduzierung der individuellen Mobilität, ausgehend von sensiblen Räumen wie die gefährdeten UNESCO-Gebiete, sowie Dekarbonisierung des Fuhrparks und Verbreitung von Antriebstechniken, die auf erneuerbaren Energieressourcen beruhen.
6	Nutzung der Digitalisierung: Entwicklung von innovativen und „intelligenten“ Lösungen für die Mobilität und den Warentransport, auch für Dienstleistungen für die Mobilität der Touristen.
7	Einrichtung von sicheren und gegenüber den Klimaänderungen resilienten Mobilitätsinfrastrukturen
8	Bessere Erreichbarkeit per Flugzeug auch dank der Anbindungen an naheliegende Flughäfen
Übergreifende Zielsetzung	
9	Verfolgung der thematischen Ziele mit Blick auf die Optimierung der Ressourcen und des Verhältnisses zwischen Nutzen und Kosten aus Sicht der Gesellschaft

Die Effizienz des LPNM wurde bewertet, indem die Veränderungen in der Modal-Split-Verteilung und den Fahrstrecken des privaten Verkehrsaufkommens im Vergleich zur aktuellen Lage in den verschiedenen im Plan betrachteten Entwicklungsszenarien berechnet wurden.



Abbildung 8. Leistung des LPNM-Szenarios: Veränderung der Ortswechsel und Fahrstrecken im privaten Verkehr (TPR) in verschiedenen Szenarien

In den folgenden Abschnitten werden die wichtigsten Prognosen für die Gemeinde Bozen - nach unterschiedlichen Transport-mitteln gegliedert - vorgestellt.

2.2.1 KOLLEKTIVER VERKEHR, GETEILTE MOBILITÄT UND INTERMODALITÄT

Die wichtigsten Prognosen des LPNM für die Gemeinde Bozen umfassen:

- die Bahnvariante für den Gütertransport Virgl (F1), die es ermöglicht, die Stabilität des Bahnhofplans bei der Zufahrt nach Bozen aus dem Unterland zu verbessern;
- das Modell für die Einführung eines langfristigen, taktbasierten Betriebs der Eisenbahndienste im Landesnetz, einschließlich der neuen Haltestelle St. Jakob/Flughafen Bozen (F4);
- den neuen Bahnhof Bozen (F10), mit verbesserter räumlicher Erreichbarkeit (F17) und Schaffung eines Mobilitätszentrums (CM6);
- die Verdoppelung der Strecke Meran-Bozen im Abschnitt Untermais-Kaiserau (F11).
- die Einrichtung einer Bus-Rapid-Transit-Linie (BRT) mit ausschließlich elektrischen Bussen zwischen Leifers und Bozen (TPLG1);
- die Fertigstellung der Metrobuslinie Überetsch (Linie 131) (TPLG8);
- den Ausbau und die Beschleunigung der Buslinie im Sarntal (TPLG9);
- Ausbau und Beschleunigung der Buslinie zwischen Bozen und den Gemeinden an den Hängen des Seiser Alm Plateaus (Kastelruth, Seis, Völs am Schlern, Tiers) (TPLG7).

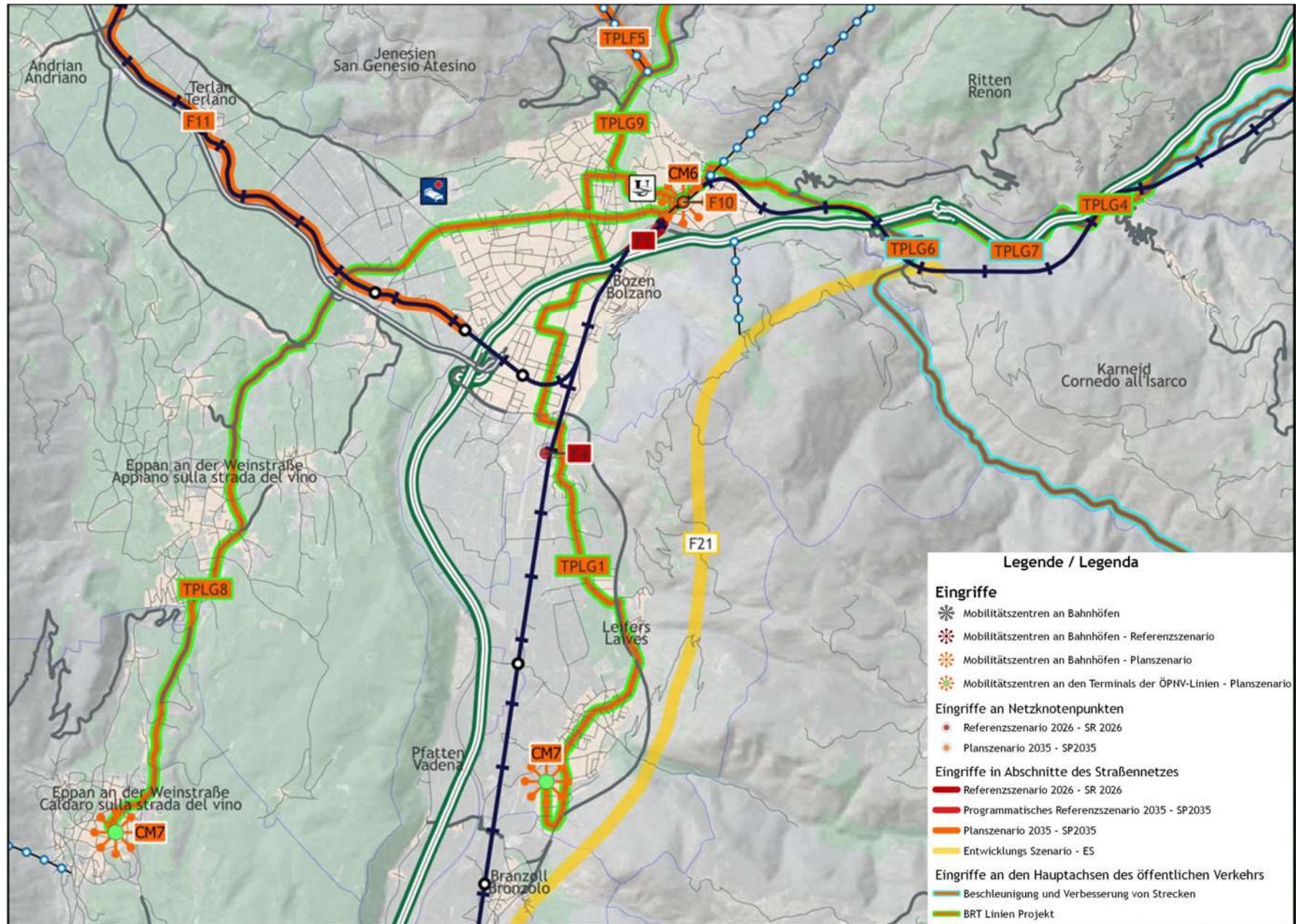


Abbildung 9. LPNM-P1: Kollektiver Verkehr, geteilte Mobilität und Intermodalität - Zoom Bozen

2.2.2 FUSSGÄNGER- UND FAHRRADMOBILITÄT SOWIE INTERMODALITÄT

Die wichtigsten Prognosen in Bezug auf die Gemeinde Bozen sind folgende:

- Das Gemeindegebiet wird in die funktionale Radverkehrseinheit UFC 6 „Bozen“ integriert. Diese Einheit entspricht der im Landesplan für den Fahrradverkehr definierten Planungseinheit und umfasst die Ortschaften und Fraktionen von Gemeinden, mit denen ein mehr oder weniger intensiver Austausch besteht, sodass die Schaffung eines überörtlichen Netzes an Fahrradwegen angebracht erscheint.

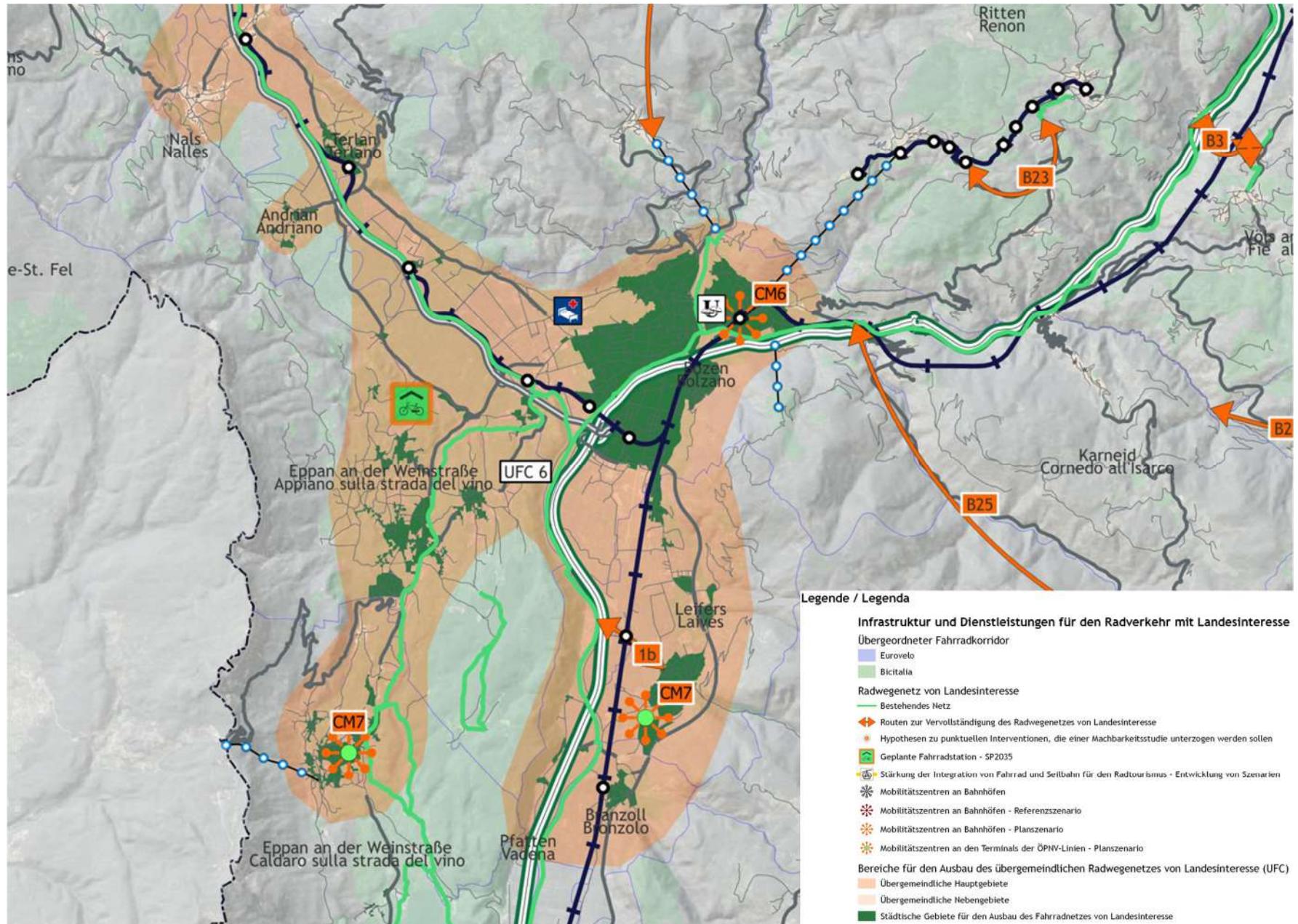


Abbildung 10. LPNM Tafel-P2: Fahrrad- und Fußgängermobilität sowie Intermodalität - Zoom Bozen

2.2.3 STRAßENVERKEHR VON PERSONEN UND GÜTERN: SICHERHEIT, DEKARBONISIERUNG UND INTERMODALITÄT

Die wichtigsten Maßnahmen des LPNM für die Gemeinde Bozen umfassen:

- Park-and-Ride-Parkplätze und die dazugehörige Erschließungsinfrastruktur an den Bahnhöfen und Haltestellen Bozen Süd, Kaiserau und Sigmundskron (S1).
- die Umfahrungsstraße von Bozen: der neu zu errichtende Abschnitt, der die Gebiete Pfarrhofstraße und Kampill verbindet (S8); die Unterführung in der Einstein Straße zwischen Galvani- und Buozzi-Straße (S58); die Neugestaltung des Anschlusses zwischen der SS38 und Einstein-Straße (S155) sowie der neu zu errichtende Abschnitt, der die SS508 und damit das Sarntal mit Kampill verbindet (S92);
- die Neuordnung des Straßennetzes der Virgl-Zone mit dem Ausbau der SS12 (S136);
- die Neugestaltung der Kreuzung zwischen der SS42 und der SS38 an der MEBO-Ausfahrt Eppan durch den Bau von zwei Kreisverkehren, um die bestehende Kreuzung zu kompletieren und sicherer zu machen (S142).
- die Neuordnung des Straßennetzes im Gewerbegebiet Bozen Süd (S157);
- Maßnahmen zur Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs auf der Autobahn (D1);
- die Einführung eines Verkehrsmanagementsystems auf dem Autobahnkorridor, der auch die SS12 einbezieht, um Verkehrsstaus zu verringern und die unsachgemäße Nutzung der Staatsstraße durch Schwertransporte zu minimieren (IT6).

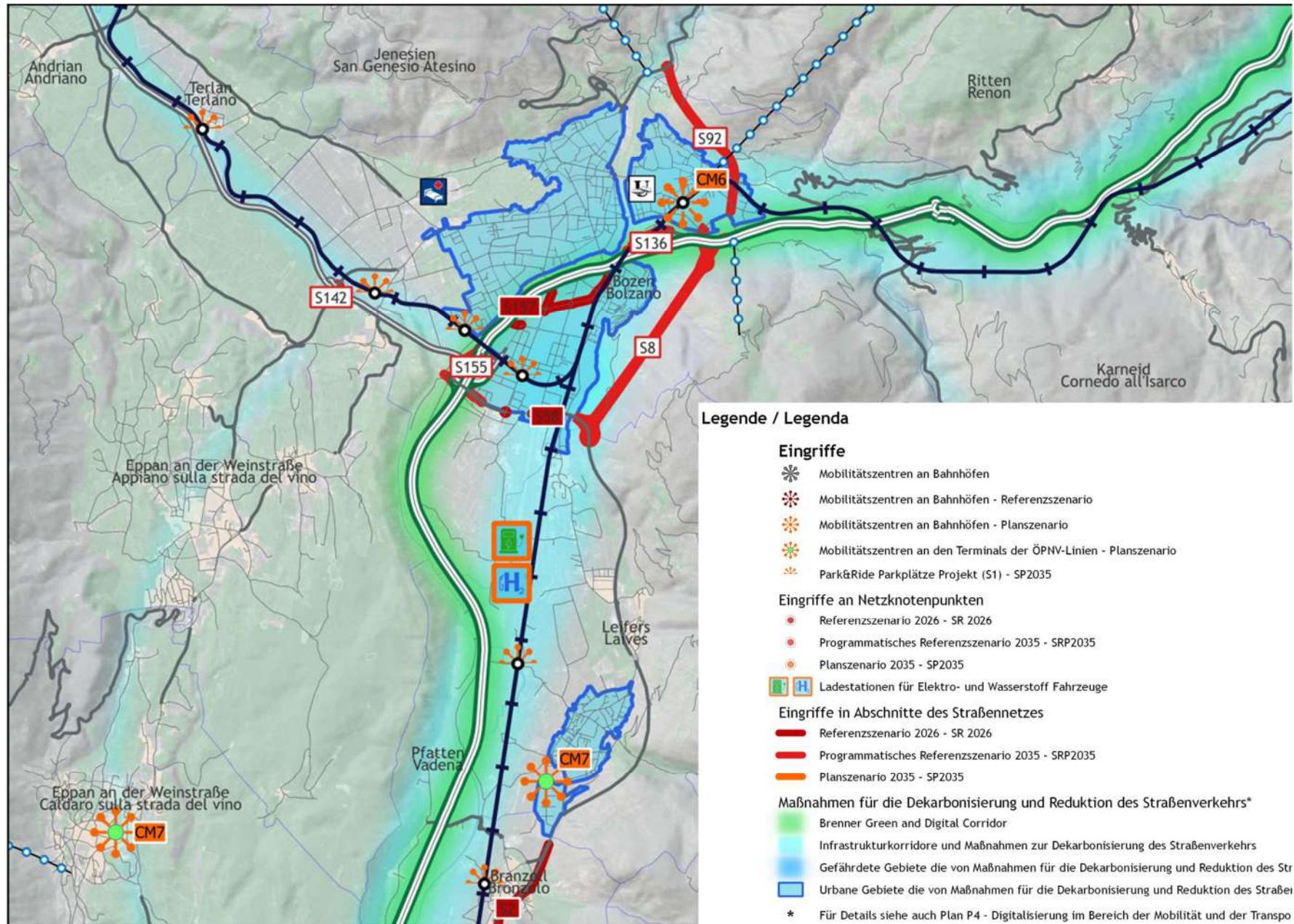


Abbildung 11. LPNM Tafel P3: Straßentransport von Personen und Gütern: Sicherheit, Dekarbonisierung und Intermodalität - Zoom Bozen

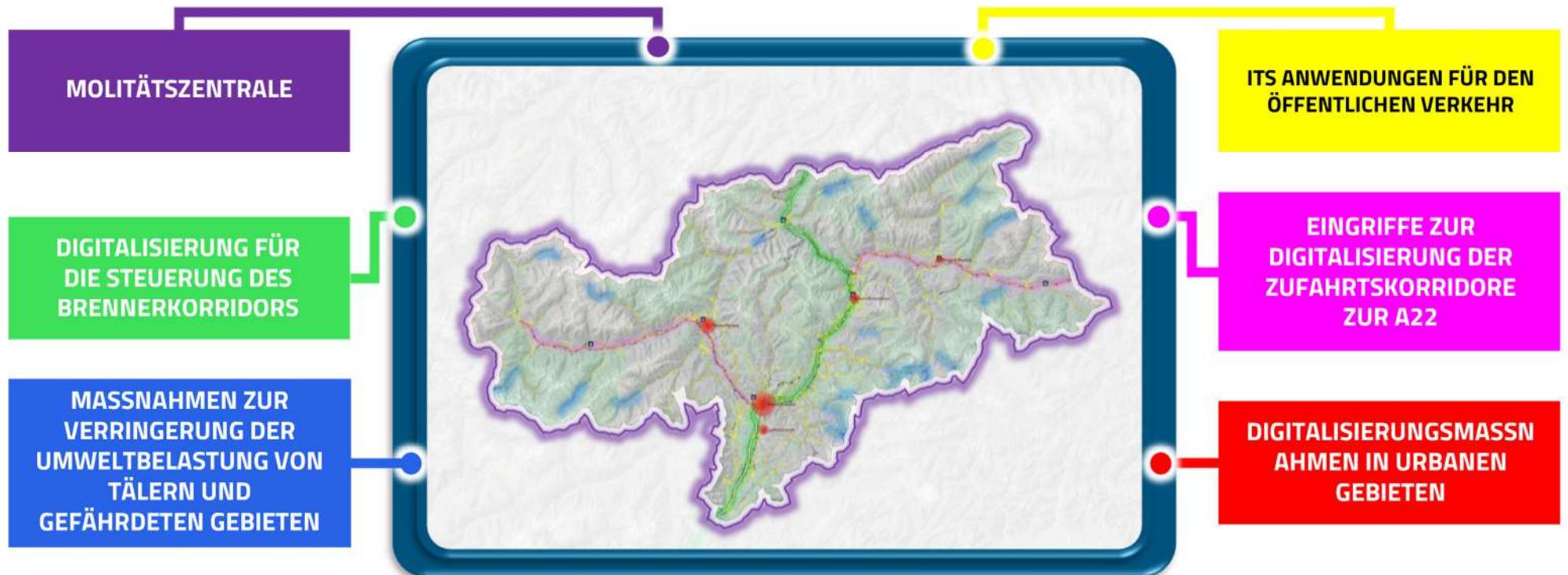


Abbildung 12. LPNM-Tafel P4: Digitalisierung der Mobilität und des Güterverkehrs

2.3 Aus dem Klimaplan Südtirol 2040 übernommene Maßnahmen

Um die allgemeinen Ziele der Klimaneutralität der Emissionen (vgl. Tabelle 4) zu erreichen, legt der Klimaplan Südtirol 2040 eine Reihe von spezifischen Zielen für den Verkehrssektor fest.

Tabelle 4 - Allgemeine Ziele des Klimaplans Südtirol 2040 für den Transportsektor

ALLGEMEINE ZIELE
Reduktion der CO ₂ -Emissionen -55% bis 2030 -70% bis 2037 Klimaneutralität bis 2040
Anteil erneuerbarer Energien im Transportwesen 75% bis 2030 85% bis 2037 100% bis 2040
Treibhausgas-Emissionen (CO ₂ , N ₂ O und CH ₄) -20% bis 2030 -40% bis 2037

Reduzierung der Treibhausgasemissionen -35% schadstoffproduzierendes Verkehrsaufkommen innerhalb 2030 -100% schadstoffproduzierendes Verkehrsaufkommen innerhalb 2037
Handlungsfeld „Personentransport“
ÖPNV +70% Kapazität*km innerhalb 2030 +100% Kapazität*km innerhalb 2037
Motorisierter Privatverkehr -40% Anteil Verkehrsaufkommen (Fahrzeuge*km) 50% Anteil emissionsfreie Fahrzeuge an Neuimmatrikulationen innerhalb 2030 100% Anteil emissionsfreie Fahrzeuge an Neuimmatrikulationen innerhalb 2035
25% Anteil der mit dem Zug nach Südtirol anreisenden Touristen innerhalb 2032 35% Anteil der mit dem Zug nach Südtirol anreisenden Touristen innerhalb 2037

Tabelle 5 Spezifische Ziele des Klimaplans Südtirol 2040 für den Transportsektor

Spezifische ZIELE für den TRANSPORTSEKTOR
Handlungsfeld „Schwertransport und Gütertransport“

2.4 Der Nachhaltige Städtische Verkehrsplan (NSMP) von Bozen

Der Nachhaltige Städtische Verkehrsplan (NSMP) von Bozen, genehmigt durch den Gemeinderatsbeschluss Nr. 18 vom 10.05.2022, basiert aufgrund der strategischen Ausrichtung auf den Prinzipien Integration, Partizipation und Evaluierung mit dem Ziel, die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen mit einem Zeithorizont von 10-20 Jahren nachhaltig zu gestalten und die Lebensqualität in der Stadt und in den Stadtvierteln zu verbessern.

Die nachstehende Tabelle fasst die Eigenschaften des Instruments NSMP im Vergleich zu SMP und SVP zusammen.

Tabelle 6. Die Hauptunterschiede zwischen SVP, SMP und SPNM

MERKMALE	SVP	NSMP
Gesetzliche Bestimmungen	Art.36, GD 285/1992	EC., Guidelines, 2013
Übernahmeverpflichtung	JA	NEIN
Zeithorizont	2 Jahre (krufristig)	20 Jahre (langfristig)
Referenzgebiet	30.000 Ew.	Städtisches Ballungsgebiet
Verwaltungsbereich	Gemeinde	Mobilitätsbereiche, angrenzende Gebiete
Zusammenarbeit zwischen Sektoren	NEIN	Transporte/Mobilität, Territorium und Umwelt
Mobilitätssektor	Fahrgäste	Fahrgäste (Bürger) und Güter
Art der Mobilität	motorisiert	motorisiert und nicht motorisiert
Beteiligung	Institutionel	Inklusive Stakeholder und Bürgerschaft

Das umfassende Maßnahmenpaket des NSMP von Bozen wird nach vollständiger Umsetzung imstande sein, die Fahrten mit privaten

Pkw innerhalb der Stadt um 40 % reduzieren. Ziel ist es, in Bozen eine angemessene Mobilität zu ermöglichen, die endlich der Rolle als Landeshauptstadt und Knotenpunkt aller Verkehrswege in der Provinz gerecht wird. Derzeit ist die Stadt leider noch häufig durch ihre geografischräumliche Enge eingeschränkt, die im Verhältnis zu ihrer Bevölkerung, den Pendlern und den wirtschaftlichen Aktivitäten zu klein bemessen ist.

Es wird erneut betont, wie bereits in der Einführung erwähnt, dass der Allgemeine Städtische Verkehrsplan ASV als Umsetzungsplan des SPNM nicht der strategischen Umweltpflege (SUP) unterliegt, da die darin enthaltenen Maßnahmenlinien bereits im SPNM selbst berücksichtigt sind, der das Verfahren der strategischen Umweltpflege durchlaufen hat.

Die Ziele der NSMP, wie sie im Ministerialdekret Nr. 347/2017 festgelegt sind, werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Tabelle 7. Ziele des SPNM gemäß den nationalen Richtlinien

HANDLUNGSFELD	MAKROZIEL	SPEZIFISCHE ZIELE
A) Wirksamkeit und Effizienz des Mobilitätssystems	A1 Verbesserung des ÖPNV	a Ausbau der Attraktivität des kollektiven Transports c Verbesserung der ökonomischen Effizienz des ÖPNV
	A2 Herstellung eines modalen Gleichgewichts in der Mobilität	o Ausbau der modalen Auswahlmöglichkeiten für die Bürgerinnen und Bürger
	A3 Reduzierung der Verkehrsstaus	e Verringerung der Verkehrsstaus
	A4 Verbesserung der Zugänglichkeit für Personen und Güter	h Verbesserung der Effizienz der Logistik im Stadtgebiet
	A5 Verbesserung der Integration zwischen der Entwicklung des Mobilitätssystems und dem Setting der territorialen Entwicklung (Siedlungsbau und urbanistische Weichenstellungen für attraktive Handels-, Kultur- und touristische Zentren)	
	A6 Verbesserung der Qualität der Straßen und der städtischen Räume	g Reduzierung des irregulären Parkens
B) Nachhaltigkeit bezüglich Energie und Umwelt	B1 Reduzierung des Konsums von fossilen Energieträgern	F Förderung der Einführung von Fahrzeugen mit geringer Schadstoffproduktion
		i Verbesserung der Performance des Fuhrparks für den Personen- und Gütertransport in Bezug auf Energie und Umwelt
C) Sicherheit der Mobilität auf der Straße	C1 Reduzierung der Verkehrsunfälle	m Verbesserung der Verkehrssicherheit n Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer
	C2 Deutliche Reduzierung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Toten und Verletzten	
	C3 Deutliche Reduzierung der sozialen Kosten der Verkehrsunfälle	
	C4 Deutliche Reduzierung der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Toten und Verletzten unter den fragilen Nutzern (Fußgänger, Radfahrer, Kinder und over 65)	
D) Sozioökonomische Nachhaltigkeit	D1 Verbesserung der sozialen Inklusion	j Garantie der Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität k Garantie der Mobilität für Personen mit niedrigem Einkommen l Garantie der Mobilität für ältere Menschen
	D2 Verbesserung der Zufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger D3 Anhebung der Beschäftigungsquote	
	D4 Reduzierung der Mobilitätskosten (im Zusammenhang mit der Notwendigkeit der Nutzung des privaten Pkws)	b Ausbau der Attraktivität des kollektiven Transports d Ausbau der Attraktivität der Fußgänger- und Fahrradmobilität

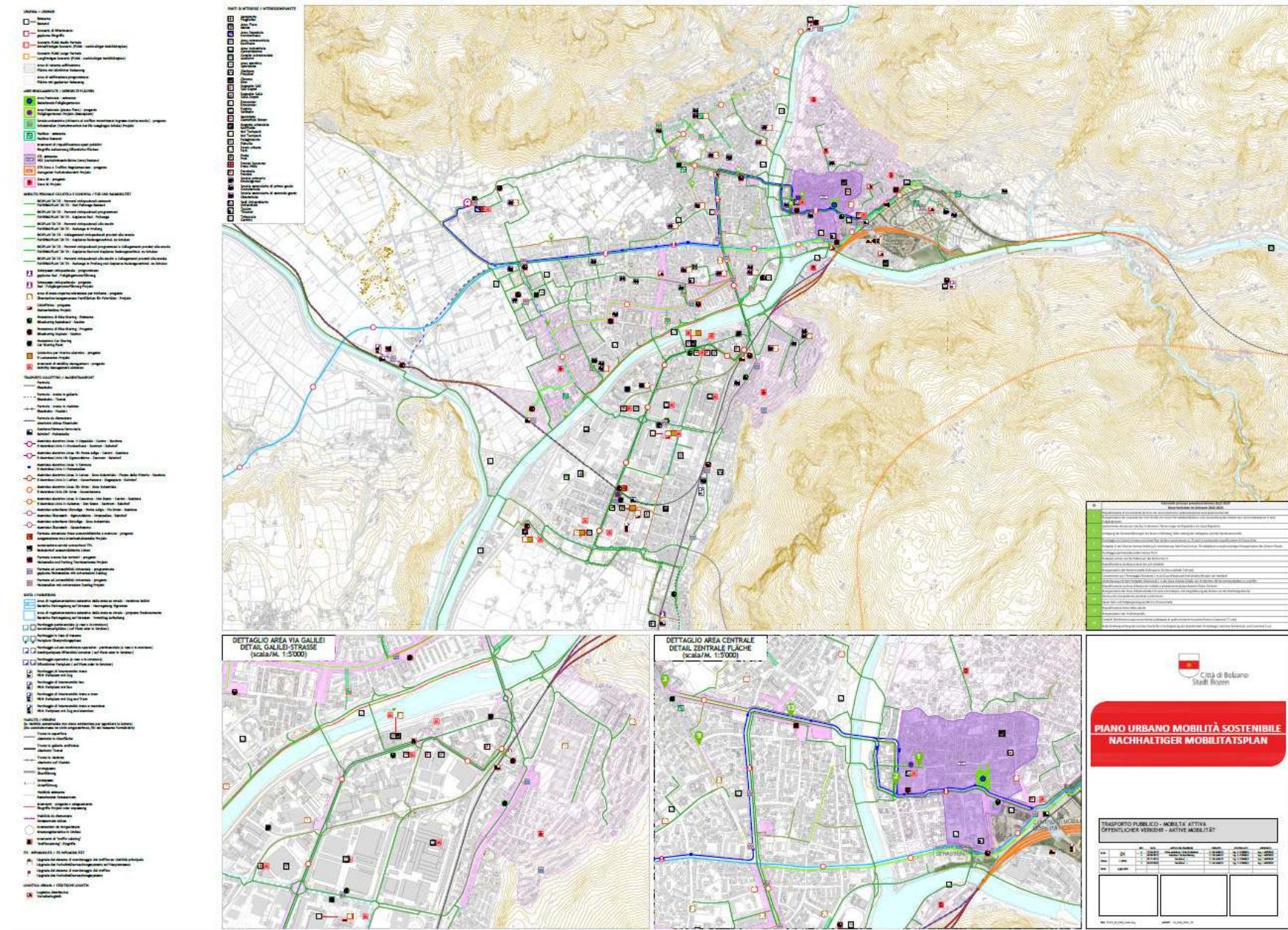


Abbildung 13. Tafel 1: Öffentlicher Transport - Aktive Mobilität

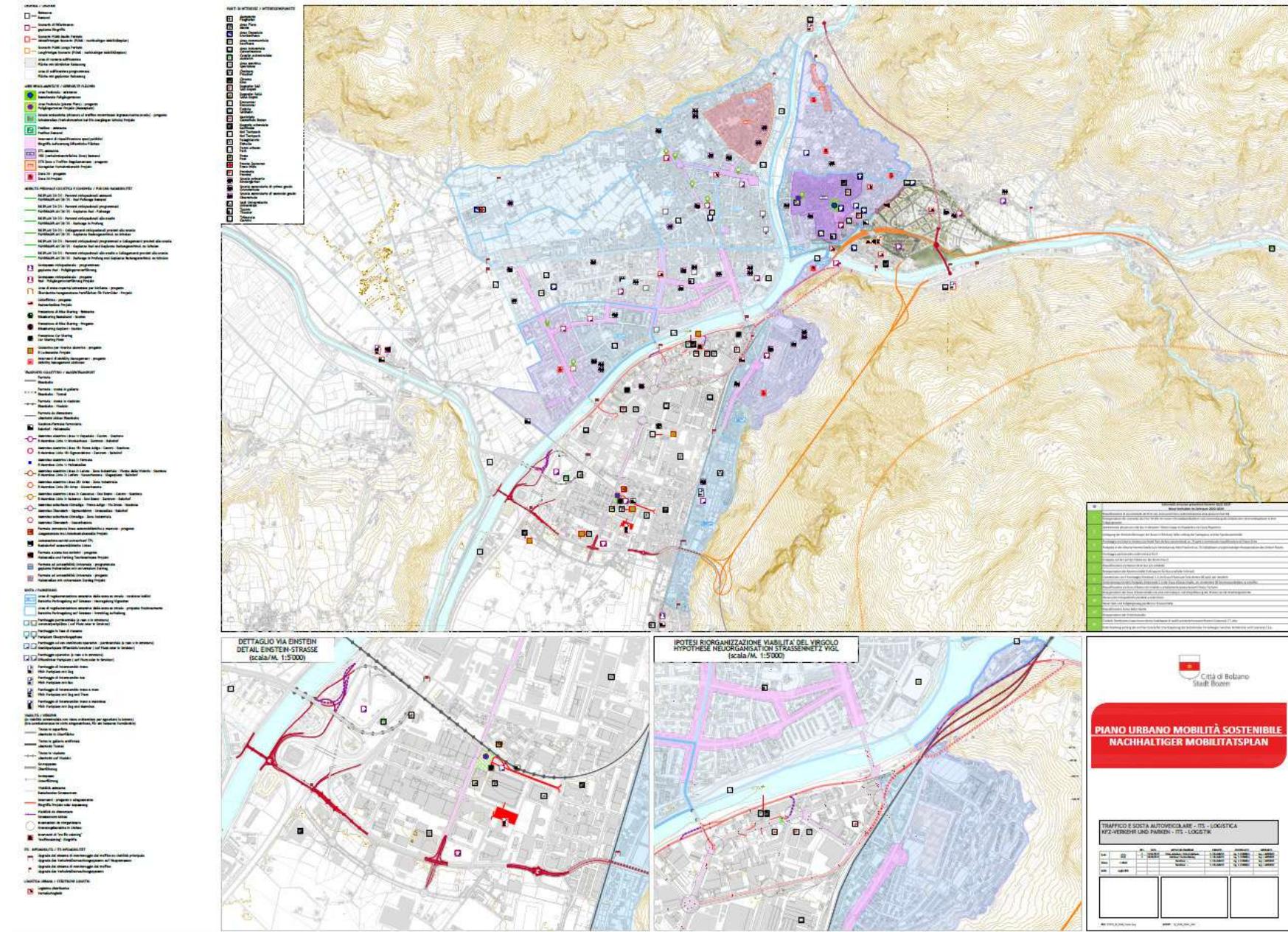


Abbildung 14 Tafel 2: Autoverkehr und Parken - ITS - Logistik

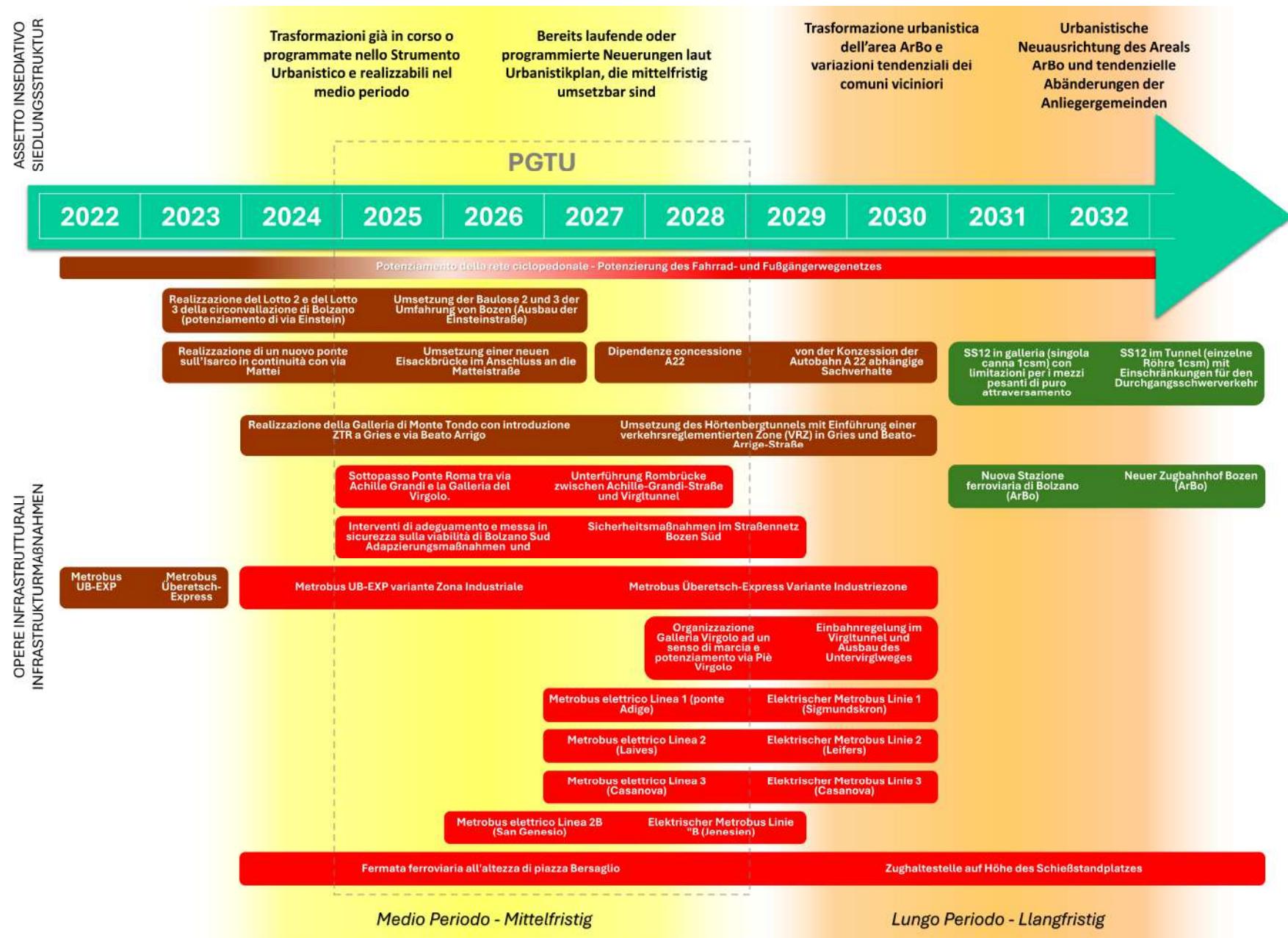


Abbildung 15. Zeitplan der Maßnahmen in der Gemeinde Bozen

PROJEKTABSCHNITT

3 Funktionelle Klassifizierung und Reglement für das Straßensystem

3.1 Interpretation der funktionellen Klassifizierung des bestehenden städtischen Straßennetzes in Bezug auf die aktuelle Nutzung

Die durchgeführte Multikriterien-Analyse berücksichtigte sowohl die geometrisch-funktionalen und kontextbezogenen Merkmale der einzelnen homogenen Straßenabschnitte als auch das private Verkehrsaufkommen (leichte und Schwerfahrzeuge), das des öffentlichen Nahverkehrs. Aufgrund des Gesamtverkehrsaufkommens und dessen Charakterisierung (Anteil des Verkehrs > 2 km) war es möglich, jedem Element des Verkehrsnetzes zwei Attribute zugewiesen werden: eine normative Nominalkategorie und eine weitere Kategorie, die auf der tatsächlichen Nutzung basiert.

Die Analyse einiger zentraler Elemente des Straßennetzes (z. B. Freiheitsstraße, Rittner Straße, Reschen Straße) hat die Notwendigkeit folgender Maßnahmen bestätigt:

- Reduzierung des Verkehrsaufkommens in bestimmten Abschnitten des Jahres durch gezielte Zufahrtsregelungen für zentrale urbane Zonen;
- Zuteilung des Auftrags an die Überarbeitung des Gemeindeplan Raum und Landschaft (GPtoRL) für die Entwicklung von

Lösungen im Rahmen des neuen Flächennutzungsplans (GProRL), die die Konfigurierung der Infrastruktur des Straßennetzes gemäß den Vorgaben des SPNM ergänzen und vervollständigen.



Abbildung 16. Funktionelle Klassifizierung des bestehenden städtischen Straßennetzes im Hinblick auf die aktuelle Nutzung

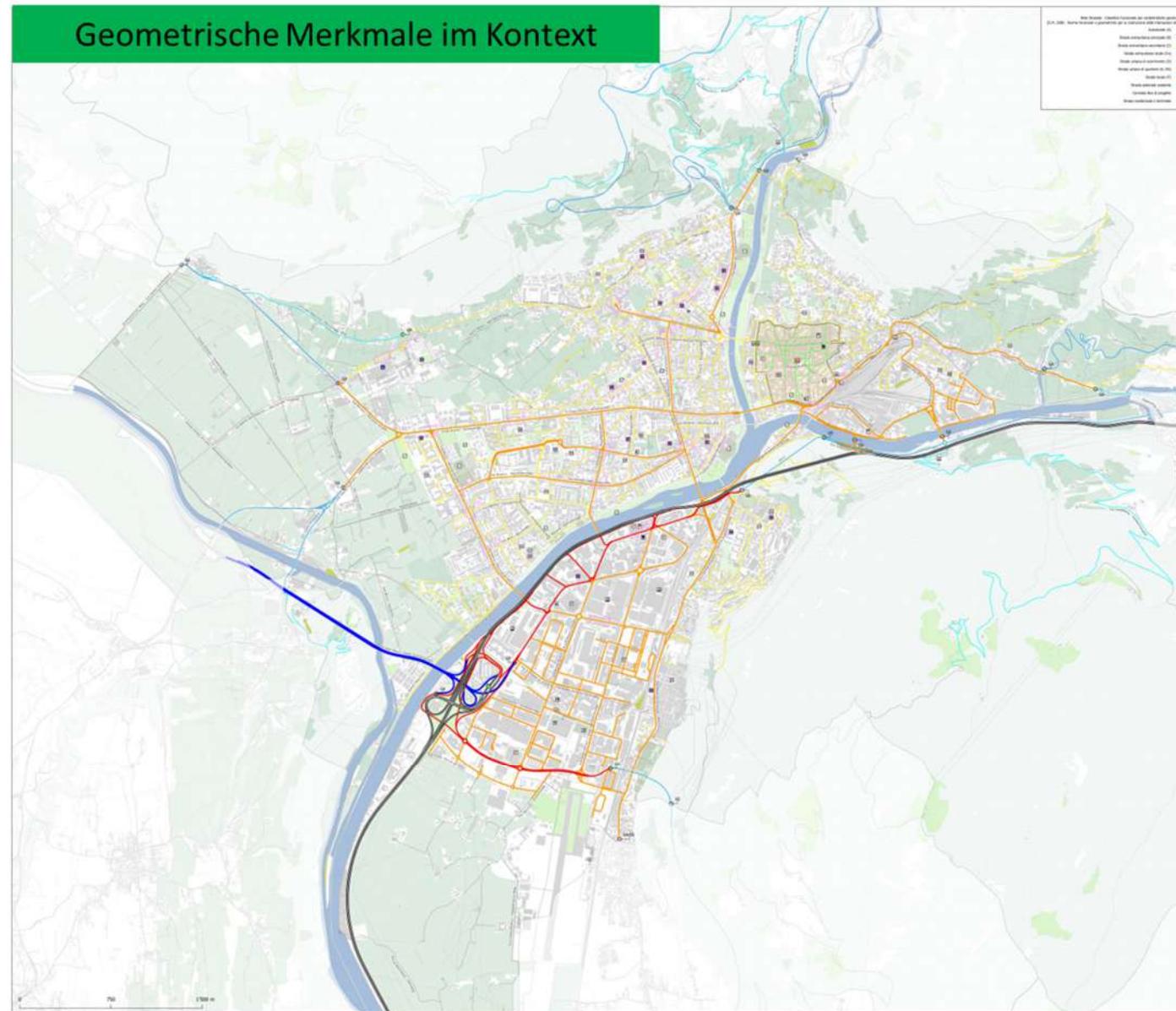


Abbildung 17. Funktionale Klassifizierung des Straßennetzes - Geometrische Merkmale im Kontext

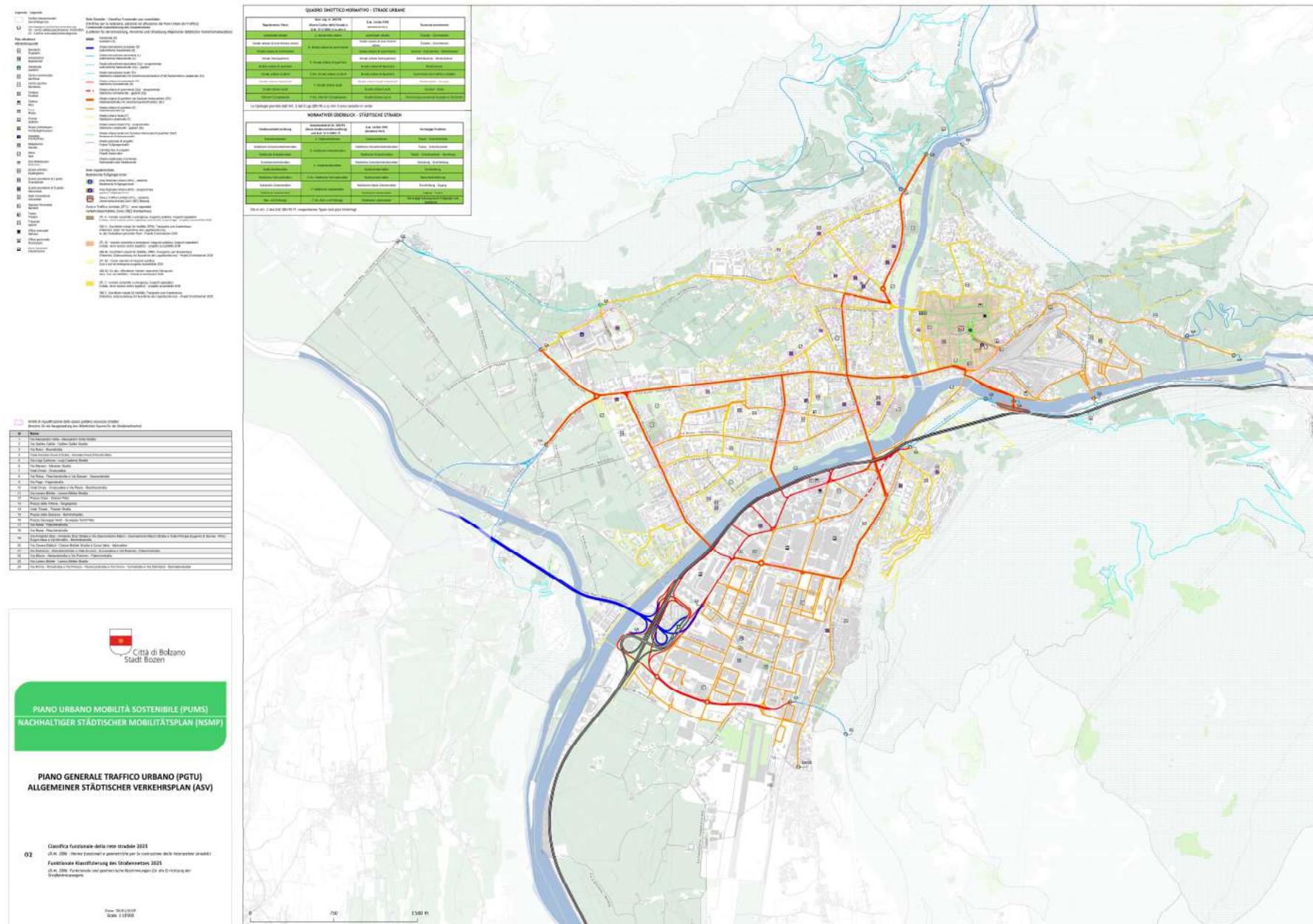


Abbildung 18. Funktionale Klassifizierung des St \ddot{a} rr \ddot{a} nnetzes (2025): effektive konsolidierte Nutzung

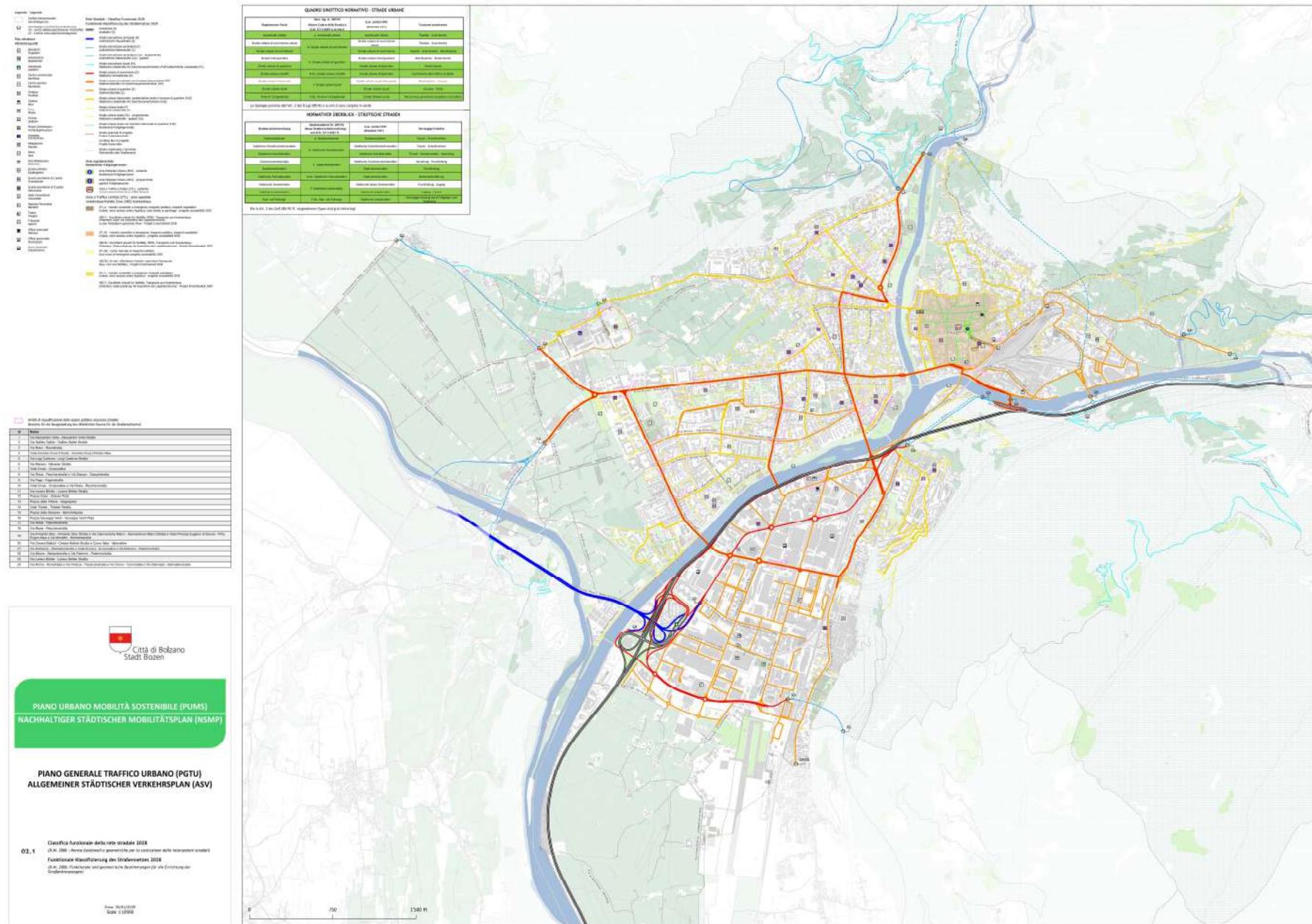


Abbildung 19. Funktionale Klassifizierung des Straßenennetzes 2028

3.2 Technisches Reglement für die Straßennetzplanung

Das technische Reglement für die Planung des Straßennetzes (TRPS) definiert die geometrischen und verkehrstechnischen Merkmale sowie die Nutzungsrichtlinien für verschiedene Straßentypen und Fahrradwege innerhalb des Siedlungsgebiets. Es dient als zentrales Instrument zur Umsetzung der funktionellen Straßenklassifikation, indem es Referenzstandards festlegt, die als Grundlage für die Planung neuer Verkehrswege und deren (dauerhafte oder temporäre) Umgestaltung dienen. Zudem regelt es die Zulassung der Verkehrs-komponenten sowie deren Verhalten.

Die Eigenschaften der einzelnen Straßentypen werden in Bezug auf die kommunale Zuständigkeit beschrieben und ergänzen die folgenden rechtlichen Bestimmungen:

- Neue Straßenverkehrsordnung (Gesetzesdekret vom 30. April 1992, Nr. 285, i. G. F., einschließlich der Änderungen durch das Gesetz Nr. 177/2024).*
- Durchführungsverordnung zur neuen Straßenverkehrsordnung (D.P.R. vom 16. Dezember 1992, Nr. 495, i. g. F.).*
- Richtlinien für die Ausarbeitung, Verabschiedung und Umsetzung der städtischen Verkehrspläne (Ministerium für öffentliche Arbeiten in Abstimmung mit dem Umweltministerium - 12. April 1995).*

- Funktionelle und geometrische Normen für den Straßenbau (M.D. Nr. 6792 des Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr - 5. November 2001).*
- Funktionelle und geometrische Normen für die Gestaltung von Straßenkreuzungen (M.D. des Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr - 19. April 2006).*
- Gesetz zur Förderung der Fahrradmobilität (Gesetz Nr. 366 vom 19. Oktober 1998).*
- Verordnung zur Festlegung der Eigenschaften von Radwegen (M.D. vom 30. November 1999, Nr. 557).*

Das Dokument B des ASV enthält das technische Reglement für die Planung des Straßennetzes der Stadt Bozen.

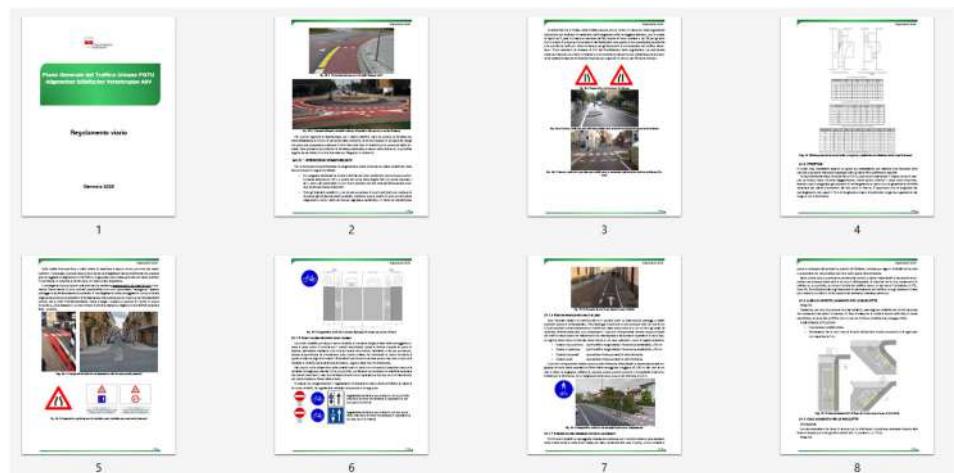


Abbildung 20. Beispiele für Auszüge aus dem TRSP

Ende 2024 sind die Änderungen der Straßenverkehrsordnung (Gesetz Nr. 177/2024) in Kraft getreten, wodurch eine teilweise Überarbeitung einzelner Aspekte des vorgeschlagenen TRSP in Bezug auf

die Typologien der Organisation von Fahrradwegen sowie die Einführung von Fahrradzonen notwendig wurde. . Zwar wurden diese Anpassungen im TRSP berücksichtigt, jedoch ist für deren endgültige Interpretation für die operative Umsetzung die Veröffentlichung der entsprechenden Durchführungsbestimmungen abzuwarten.

4 Vorrangige Maßnahmen zur Förderung der Fahrrad- und Fußgängermobilität

Über 20 % der Wege von Personen, deren Ausgangs- oder Zielort die Gemeinde Bozen ist, werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.

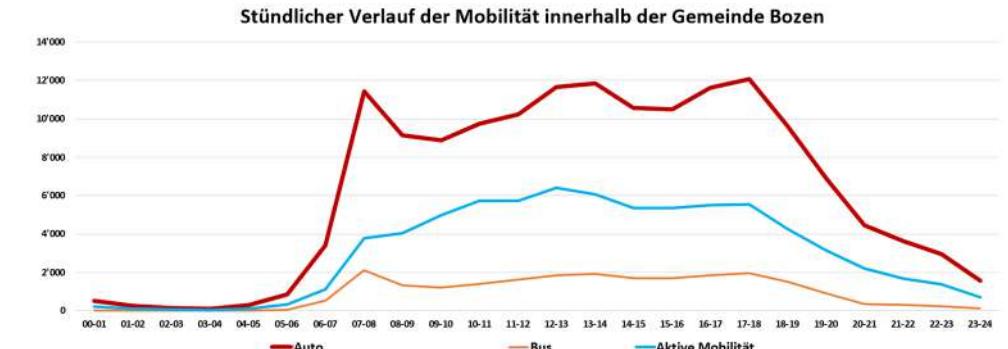
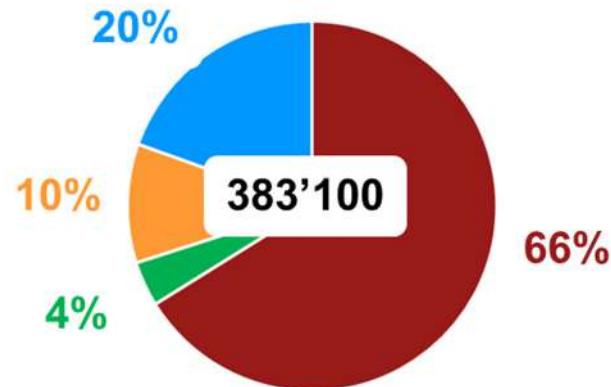
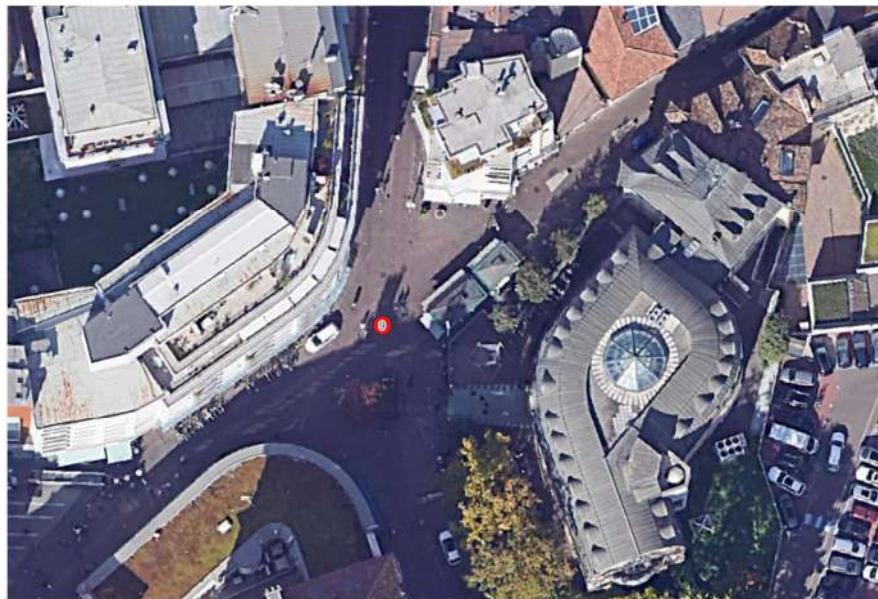


Abbildung 22. Stündlicher Verlauf der Mobilität innerhalb der Gemeinde Bozen

Mobilität	Fahrtwege von PERSONEN	% Innerhalb der Gemeinde	% Austausch mit der Gemeinde
Auto	253'400	59%	41%
Zug	15'050	1%	99%
Bus und Seilbahnen	39'800	41%	59%
Aktive Mobilität	74'850	99%	1%

Abbildung 21. Fahrtwege von PERSONEN mit Ausgangs- und/oder Zielort in der Gemeinde Bozen an einem Werktag im Herbst



6:00 20:00	LEICHTE FAHRZEUGE	SCHWERE FAHRZEUGE
01	14811	1702
02	9338	1448
03	10905	1388
04	7360	172
05	4721	141
06	3298	104
07	11114	235
08	1414	27
09	608	75

6:00 20:00	FUßGÄNGER	FAHRRAD	AUTO
01	23456	700	13484
02	6827	1048	8523
03	3958	819	9777
04	1706	336	6535
05	3615	768	4226
06	8469	979	2868
07	7332	2958	9960
08	1573	2267	1237
09	11480	2330	423

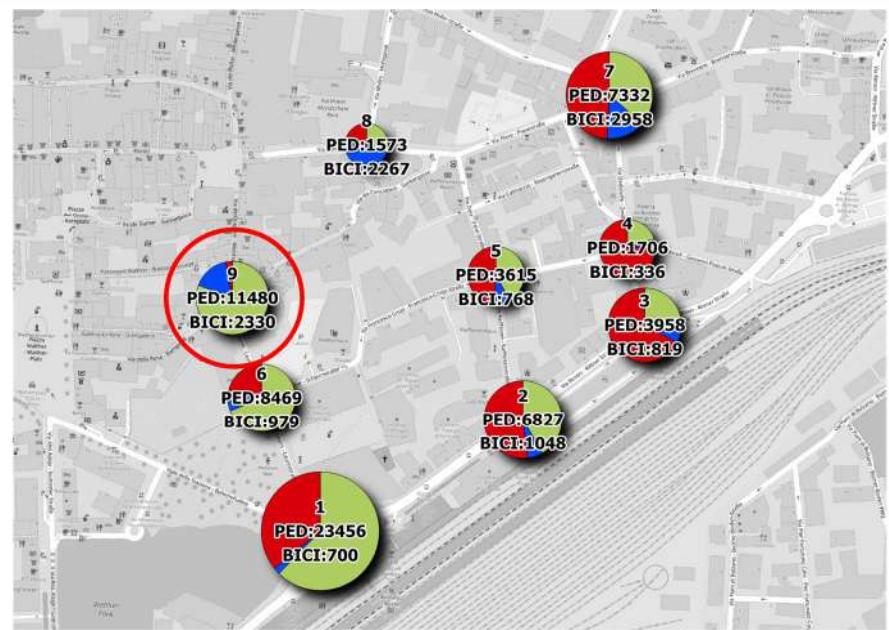
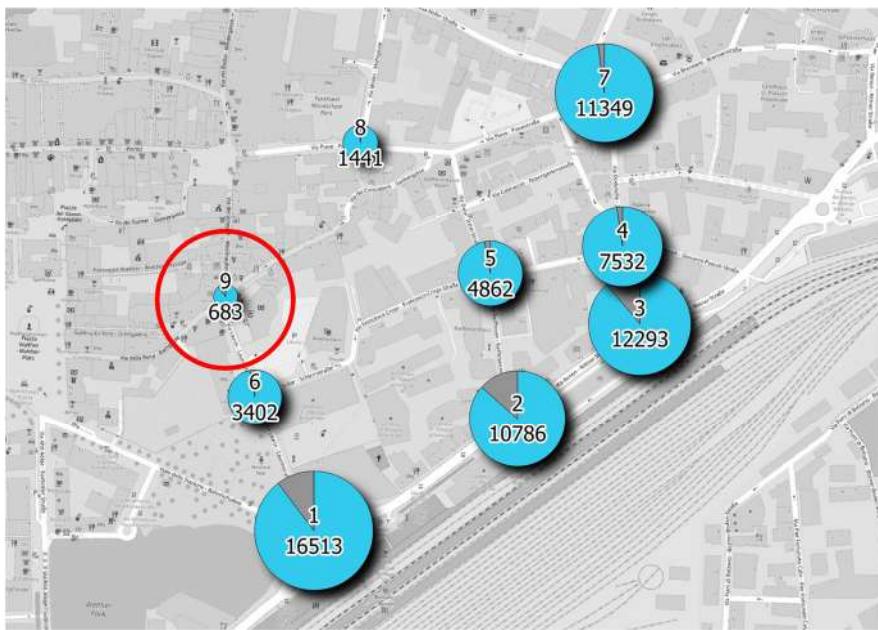


Abbildung 23. Verkehrserhebungen am Bahnhofsplatz

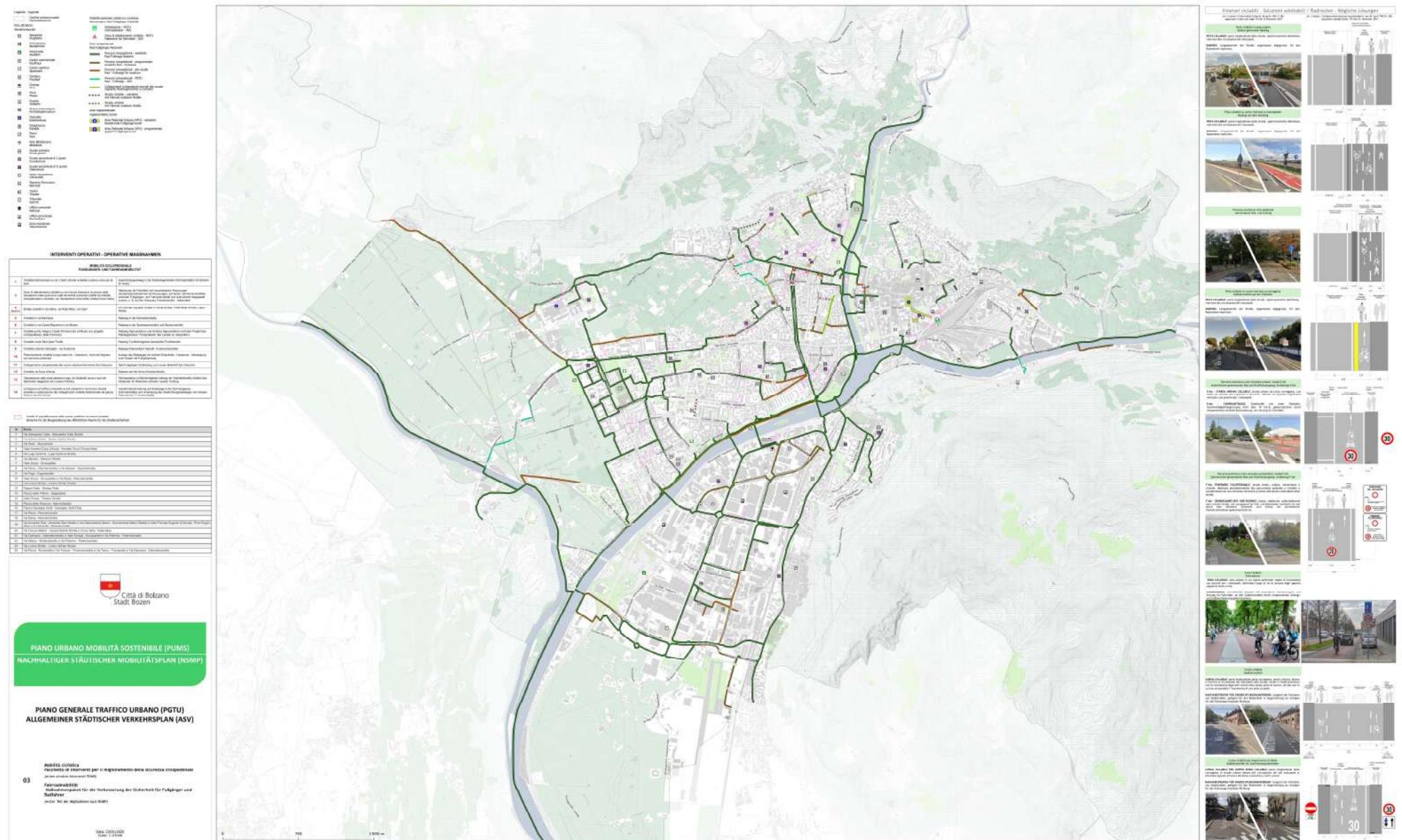


Abbildung 24. Fahrrad- und Fußgängermobilität: verkehrstechnische Maßnahmen - Gesamtübersicht

4.1 Festlegung der prioritären Maßnahmen: Analyse des Bedarfs an aktiver Mobilität, der Unfallstatistiken und Videoerhebungen

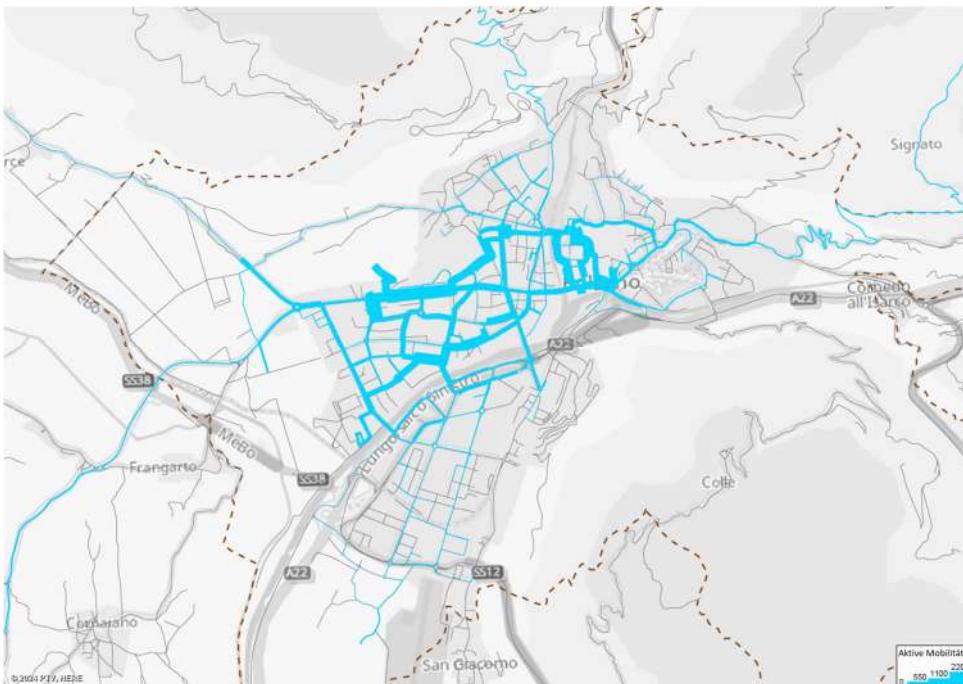


Abbildung 25. Flussdiagramm der aktiven Mobilität basierend auf telefonisch erhobenen Daten, Oktober 2019 (aus LPNM)

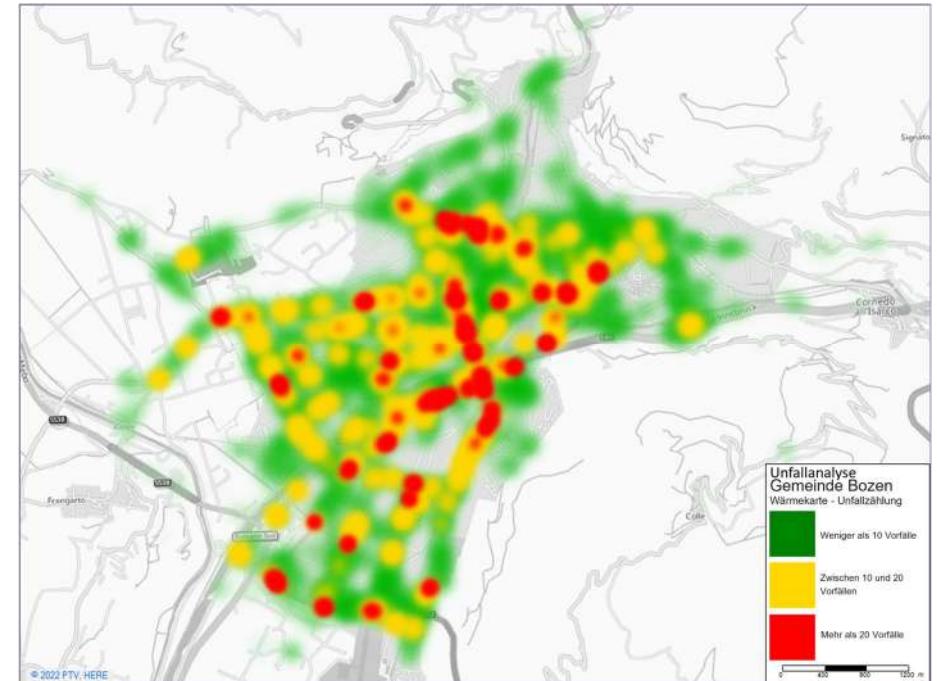
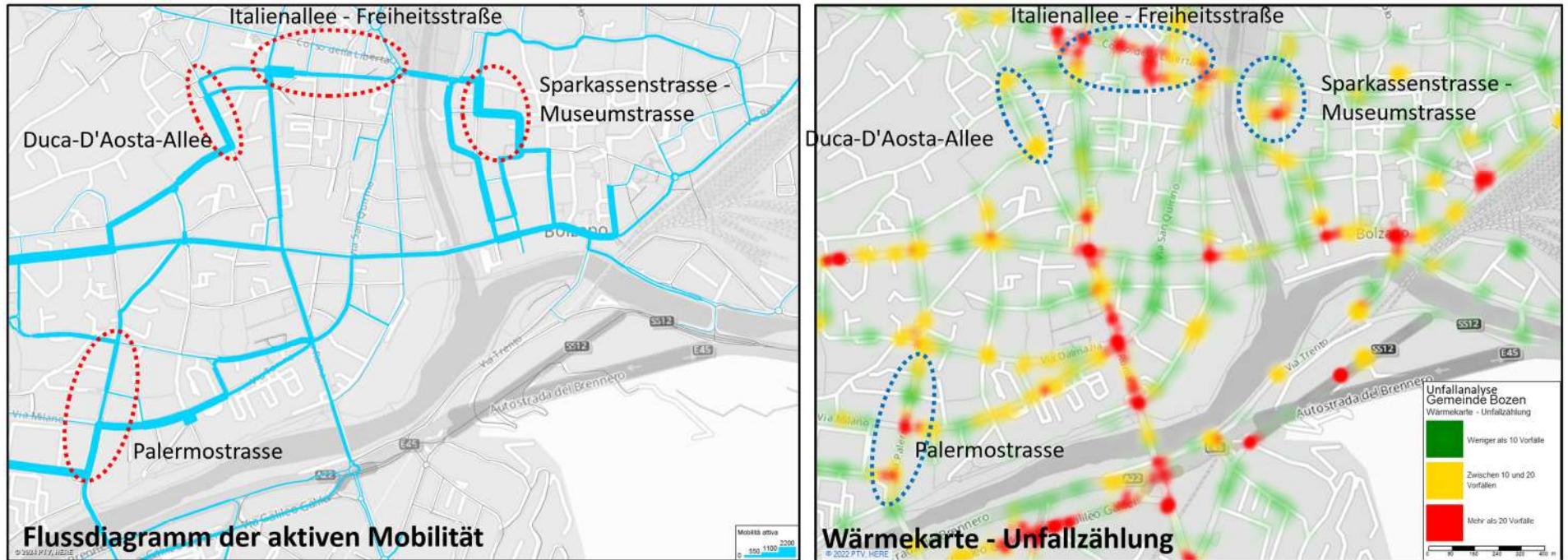


Abbildung 26. Hitzekarte der Unfälle 2019-2022 (Quelle: Territoriales Informationssystem)



Videoermittlungen
Das Verhalten von
Fahrrädern an Kreuzungen

Abbildung 27. Analyse des Bedarfs an aktiver Mobilität, der Unfallstatistiken und Videoerhebungen

4.2 Liste der Operative Maßnahmen

MOBILITÀ CICLOPEDONALE FUSSGÄNGER- UND FAHRRADMOBILITÄT		
1	Ciclabile bidirezionale su via 3 Santi (strada ciclabile) a senso unico per le auto	Zweirichtungsradweg in der Dreiheiligenstraße (Fahradstraße) mit Einbahn für Autos
3	Zona di attestamento ciclabile su vari incroci (messa in sicurezza delle intersezioni nelle quali sono stati riscontrati numerosi conflitti tra mobilità ciclopedonale e veicolare, es. intersezione Corso della Libertà-Corso Italia)	Haltezonen für Fahrräder auf verschiedenen Kreuzungen (Sicherheitsmaßnahmen für Kreuzungen, auf denen zahlreiche Konflikte zwischen Fußgänger- und Fahrradmobilität und Autoverkehr festgestellt wurden, z. B. auf der Kreuzung Freiheitsstraße - Italienallee)
4 (b-d-c-)	Strade ciclabili in via Udine, via Peter Mayr, via Capri	mit Fahrrad nutzbare Straße in Udine-Straße, Peter-Mayr-Straße, Capri-Straße
5	Ciclabile in via Dalmazia	Radweg in der Dalmatienstraße
6	Ciclabile in via Cassa Risparmio e via Museo	Radweg in der Sparkassenstraße und Museumstraße
7	Ciclabile ponte Adige e Castel Firmiano (da verificare con progetto «Ciclopolitana» della Provincia)	Radweg Sigmundskron und Schloss Sigmundskron (mit dem Projekt des Radwegenetzes "Ciclopolitana" des Landes zu überprüfen)
8	Ciclabile vicolo Muri-Zara-Thuille	Radweg Tuchbleichgasse-Zarastraße-Thuillestraße
9	Ciclabile rotonda Campiglio - via Innsbruck	Radweg Kreisverkehr Kampill - Innsbruckerstraße
10	Potenziamento ciclabile Lungo Isarco dx - Casanova - bivio per Appiano con percorso pedonale	Ausbau des Radweges am rechten Eisackufer - Casanova - Abzweigung nach Eppan mit Fußgängerweg
11	Collegamento ciclopedonale alla nuova stazione ferroviaria San Giacomo	Rad-Fußgänger-Verbindung zum neuen Bahnhof San Giacomo
12	Ciclabile via Duca d'Aosta	Radweg auf der Duca-d'Aosta-Straße
13	Velostazione nella zona stazione lungo via Garibaldi (zona a sud del fabbricato viaggiatori) e/o Lauben Parking	Fahrradstation im Bahnhofgebiet entlang der Garibaldistraße (südlich des Gebäudes für Reisende und/oder Lauben Parking)
14	Limitazione al traffico consentito ai soli residenti in via Fucine (strada ciclabile) e realizzazione del collegamento ciclabile bidirezionale da piazza Gries a via Vitt.Veneto	Verkehrsbeschränkung auf Ansässige in der Schmiedgasse (Fahradstraße) und Umsetzung des Zweirichtungsradweges vom Grieser Platz bis zur V.-Veneto-Straße

Abbildung 28. Fahrrad- und Fußgängermobilität: Liste der verkehrstechnischen Maßnahmen

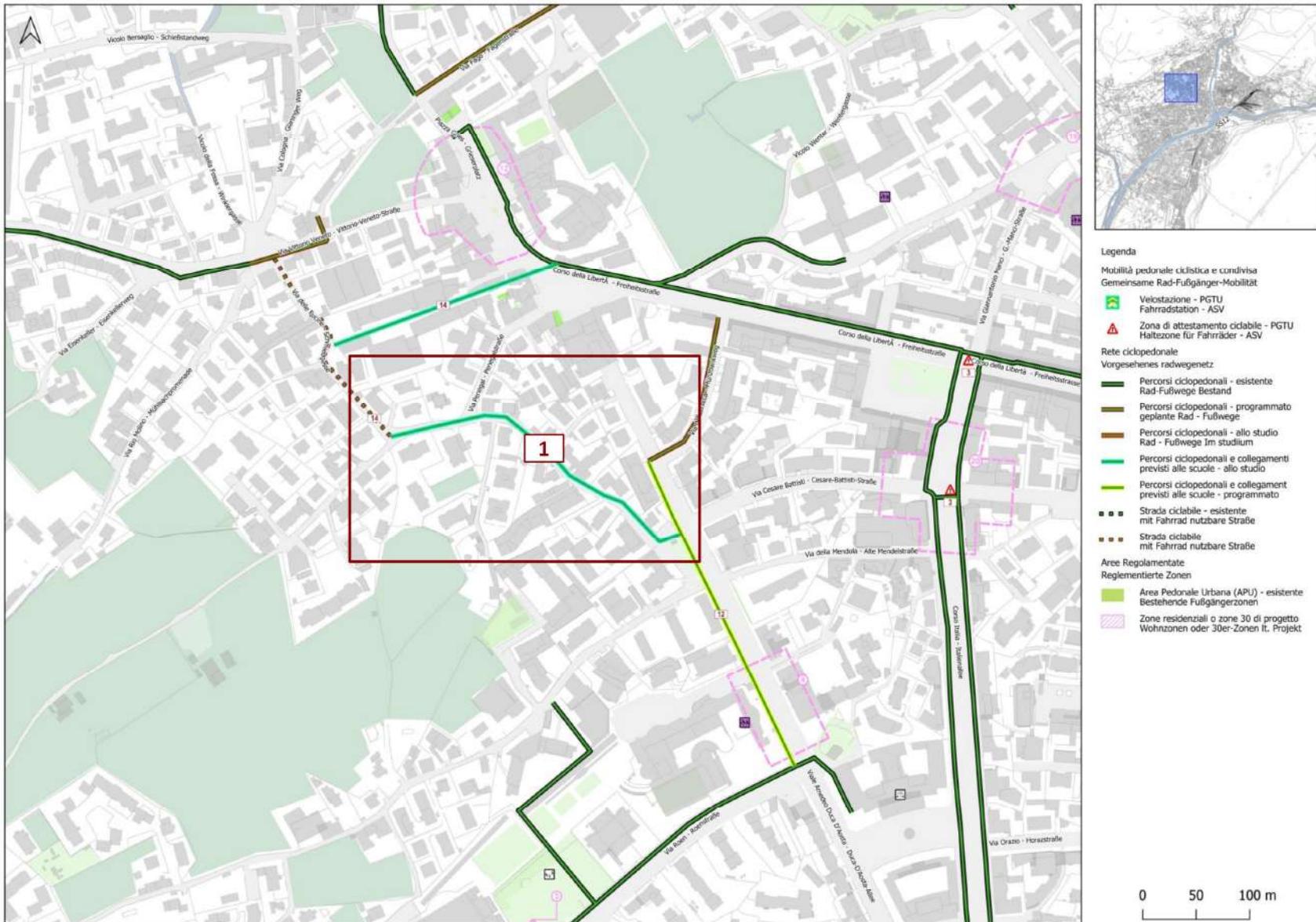


Abbildung 29. Verkehrstechnische Maßnahmen - Zweirichtungsradweg in der Dreihelgengasse (1)

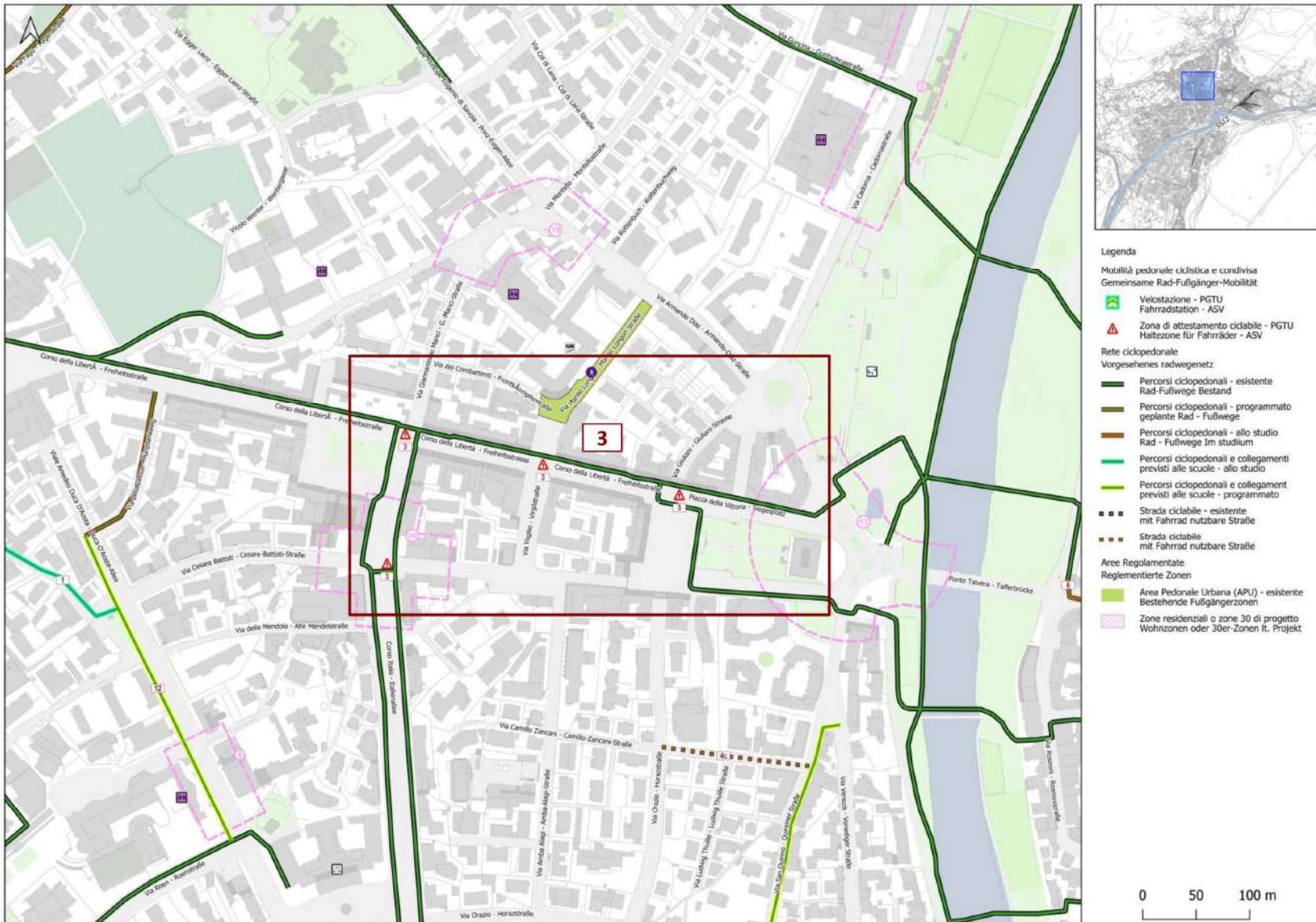


Abbildung 30. Vorverlegte Halteflächen für Fahrräder an verschiedenen Kreuzungen (3)

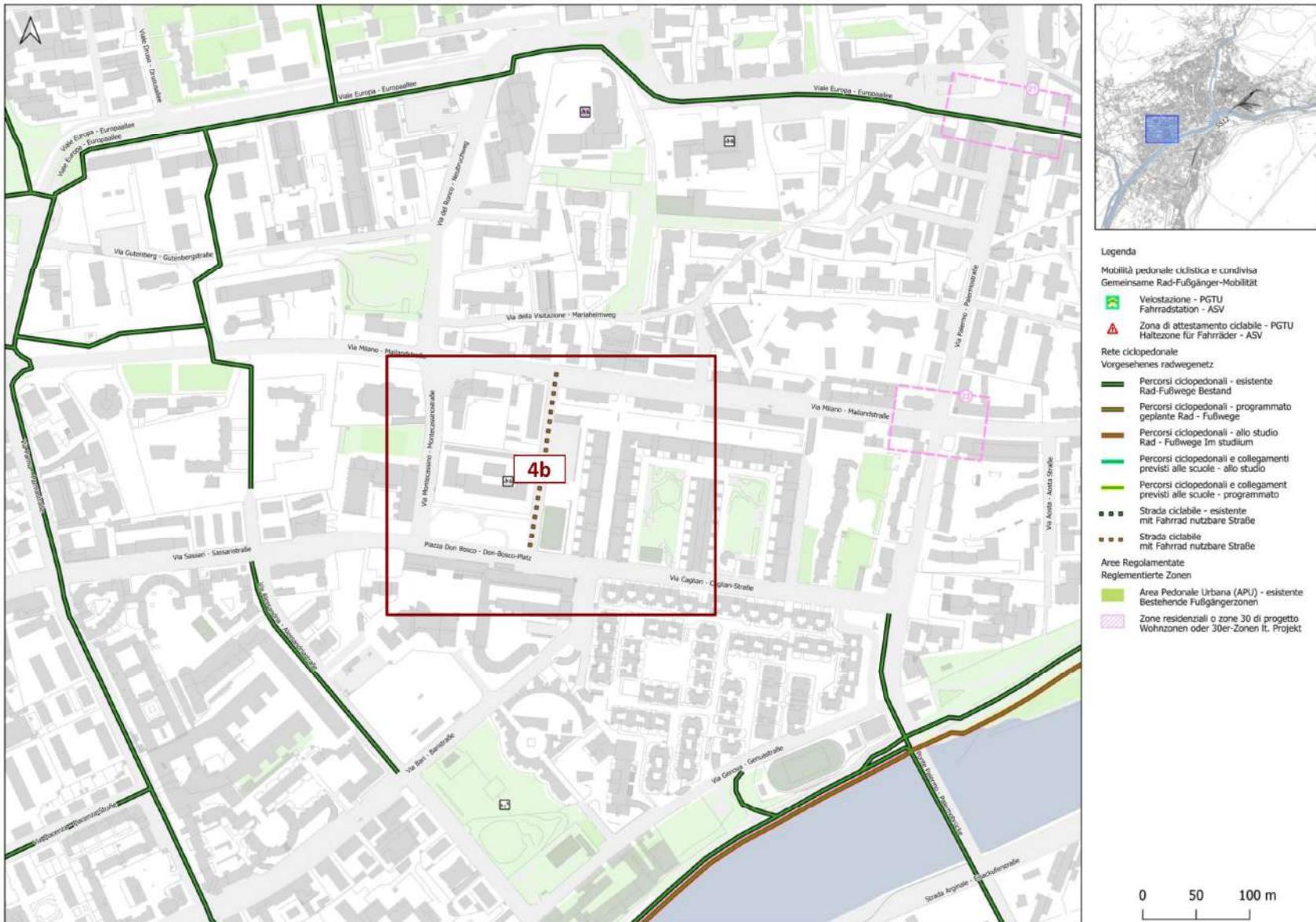


Abbildung 31 Fahrradstraße in der in der Udinestraße (4b)

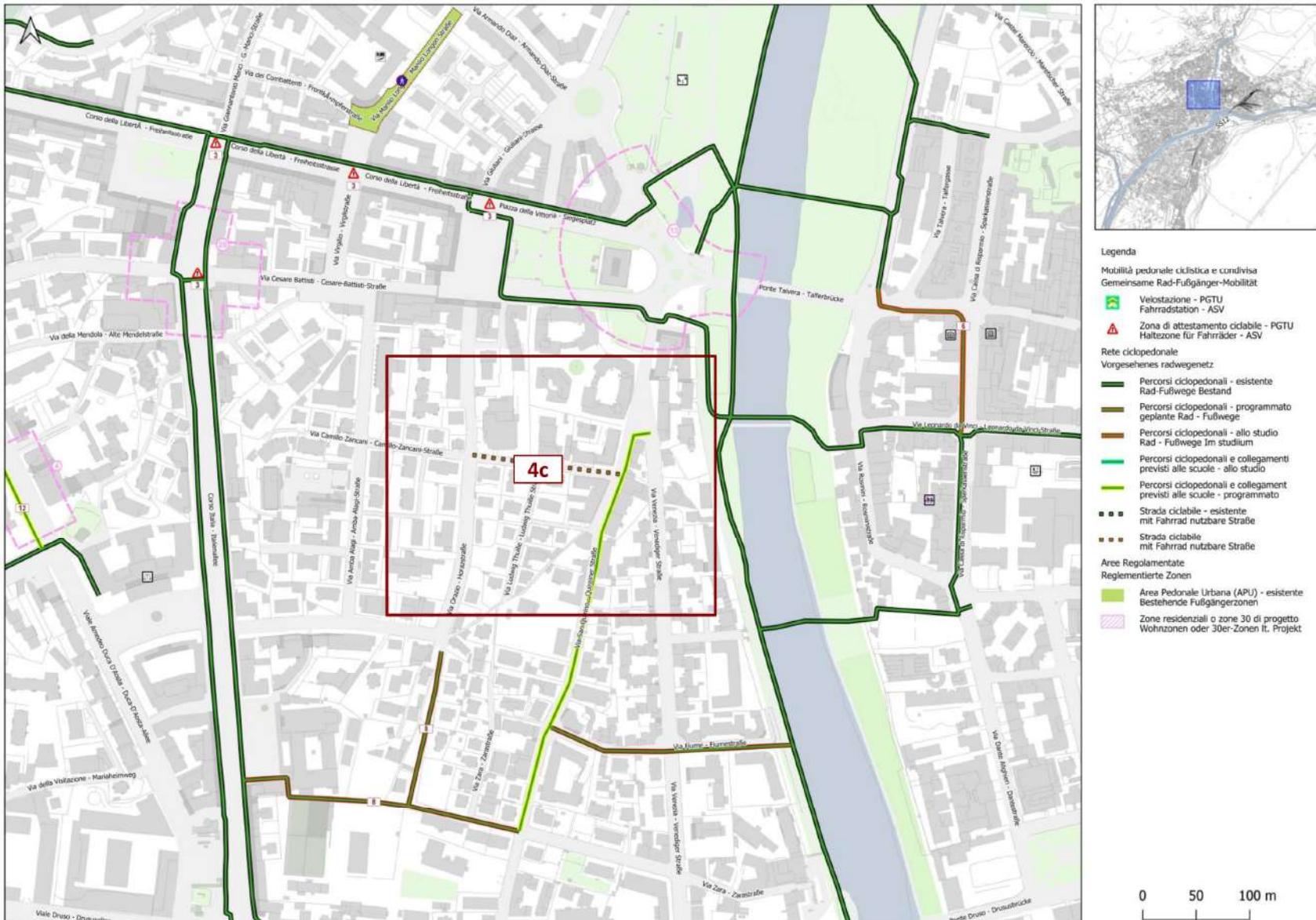
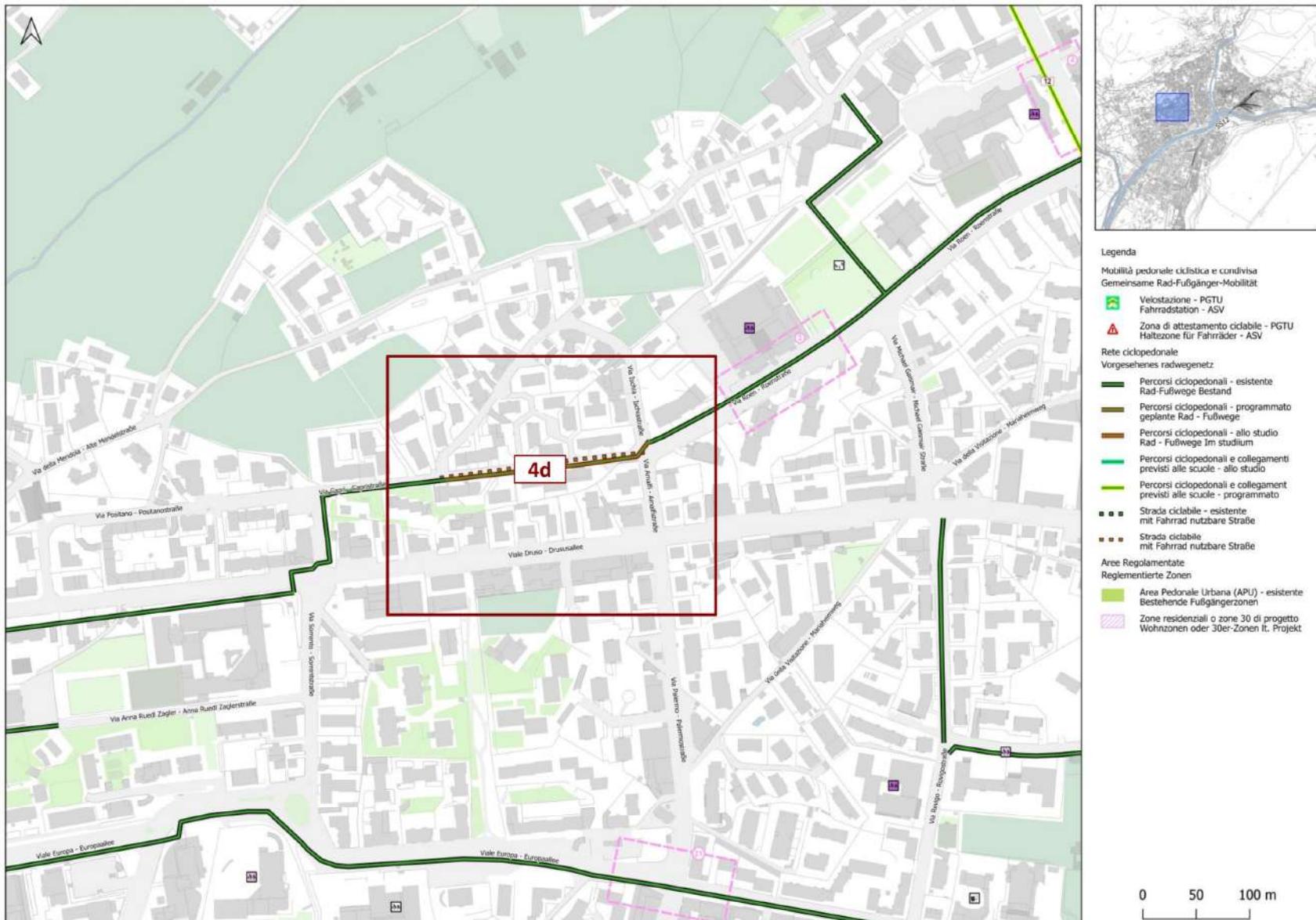


Abbildung 32. Fahrradstraße in der Peter-Mayr-Straße (4c)



16

Abbildung 33. Fahrradstraße in der Capristraße (4d)



Abbildung 34. Radweg in der Dalmatienstraße (5)

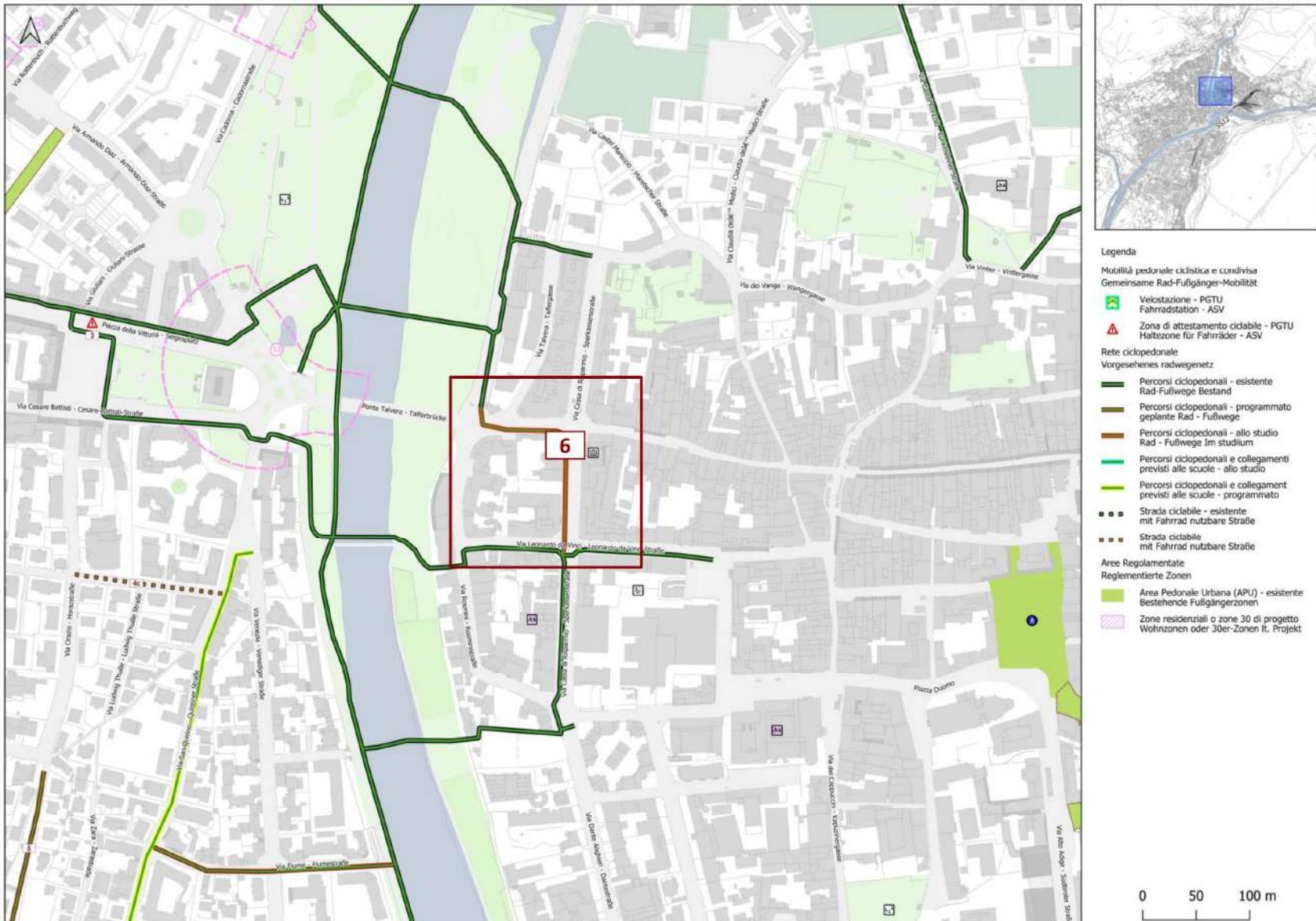


Abbildung 35. Radweg in der Sparkassenstraße und Museumstraße (6)

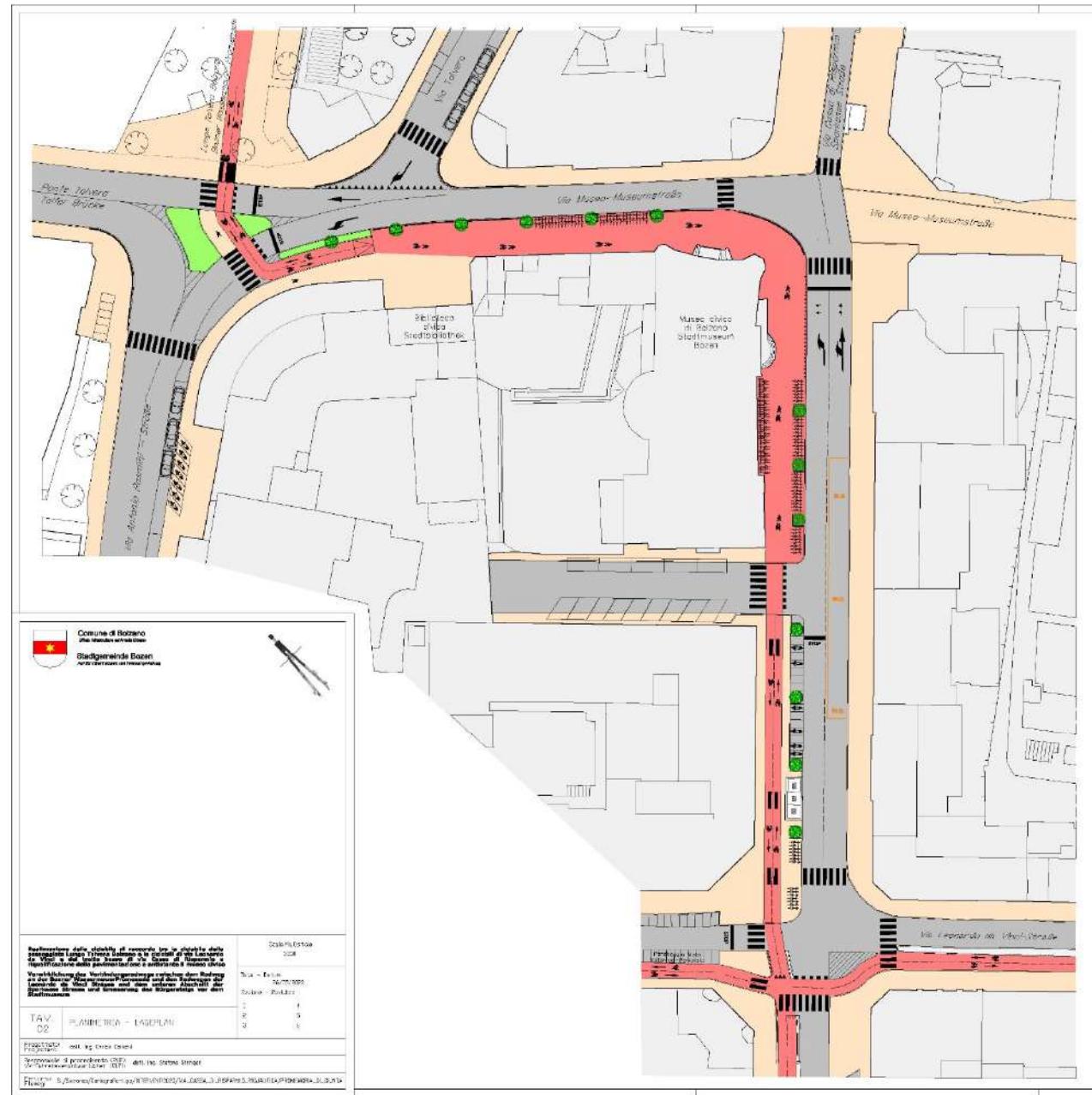


Abbildung 36. Radweg in der Sparkassenstraße und Museumstraße (6) - Lageplan

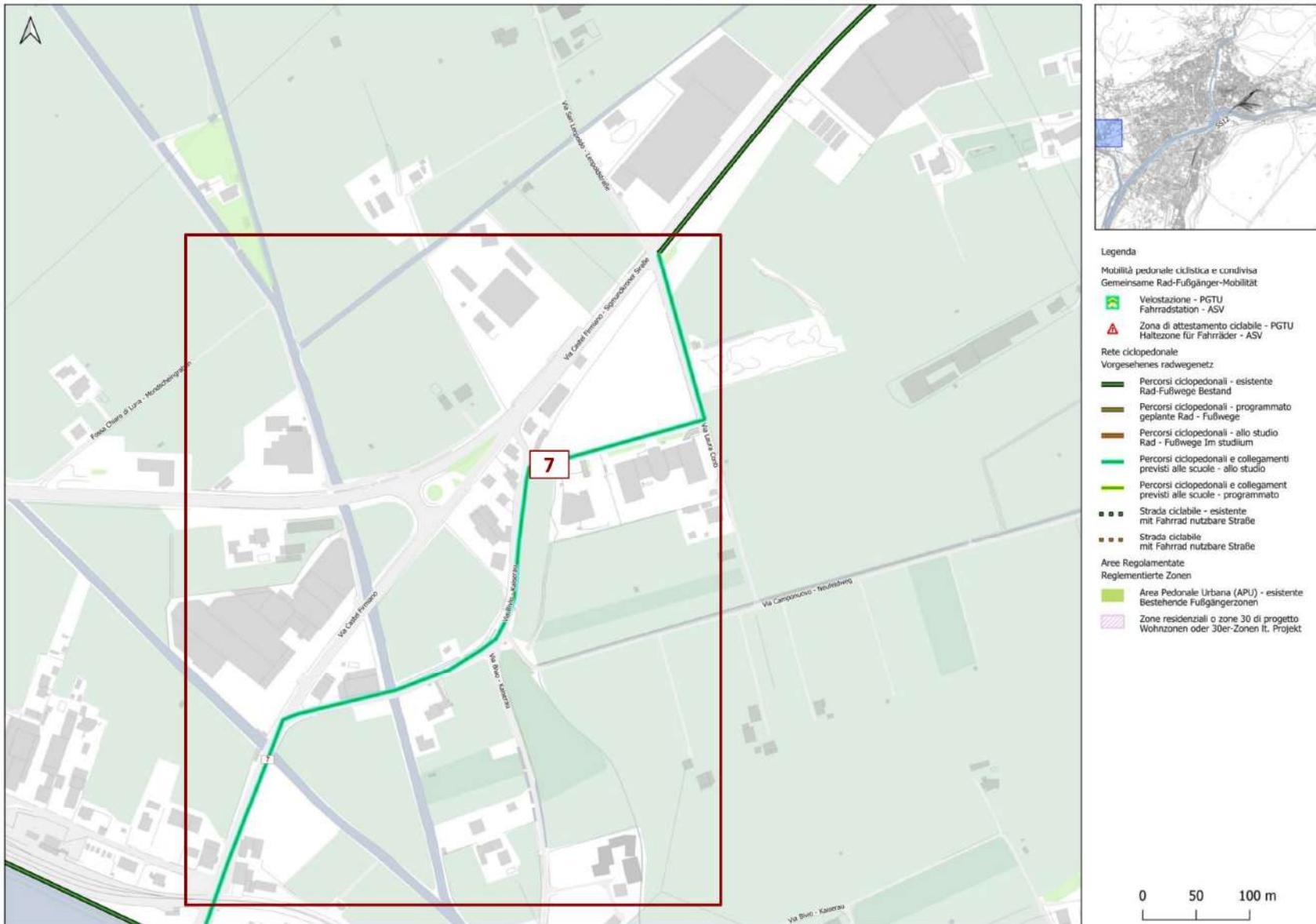


Abbildung 37. Radweg Sigmundskron und Schloss Sigmundskron (7)

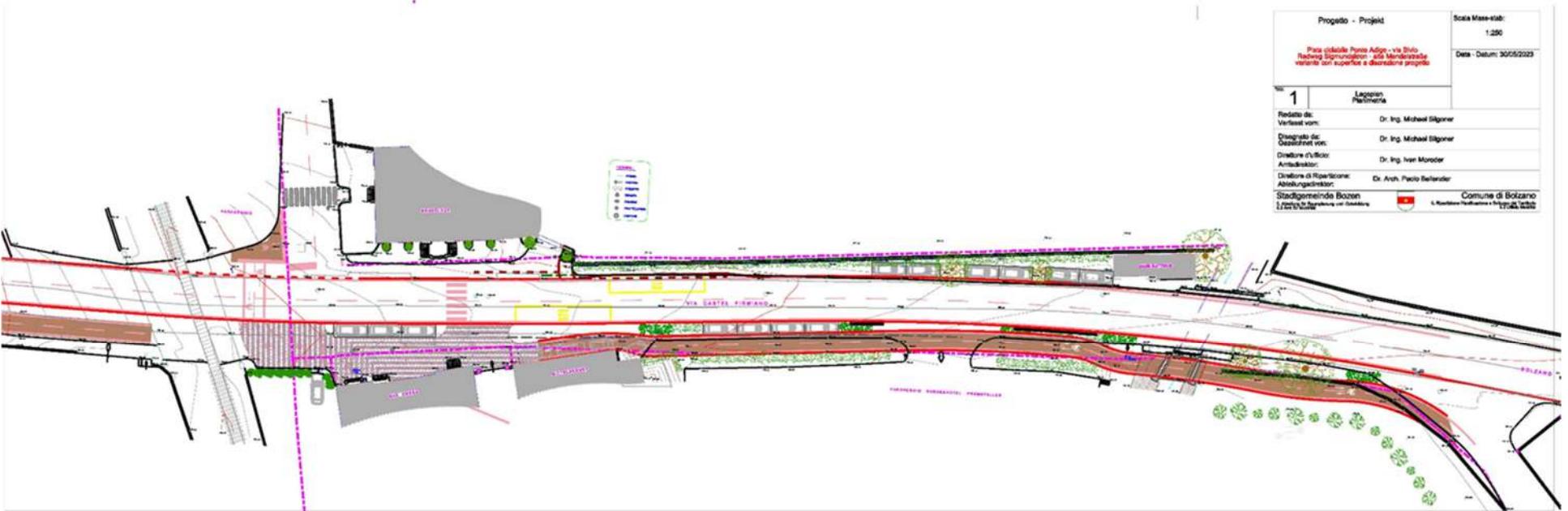


Abbildung 38. Radweg Sigmundskron und Schloss Sigmundskron (7) - Lageplan

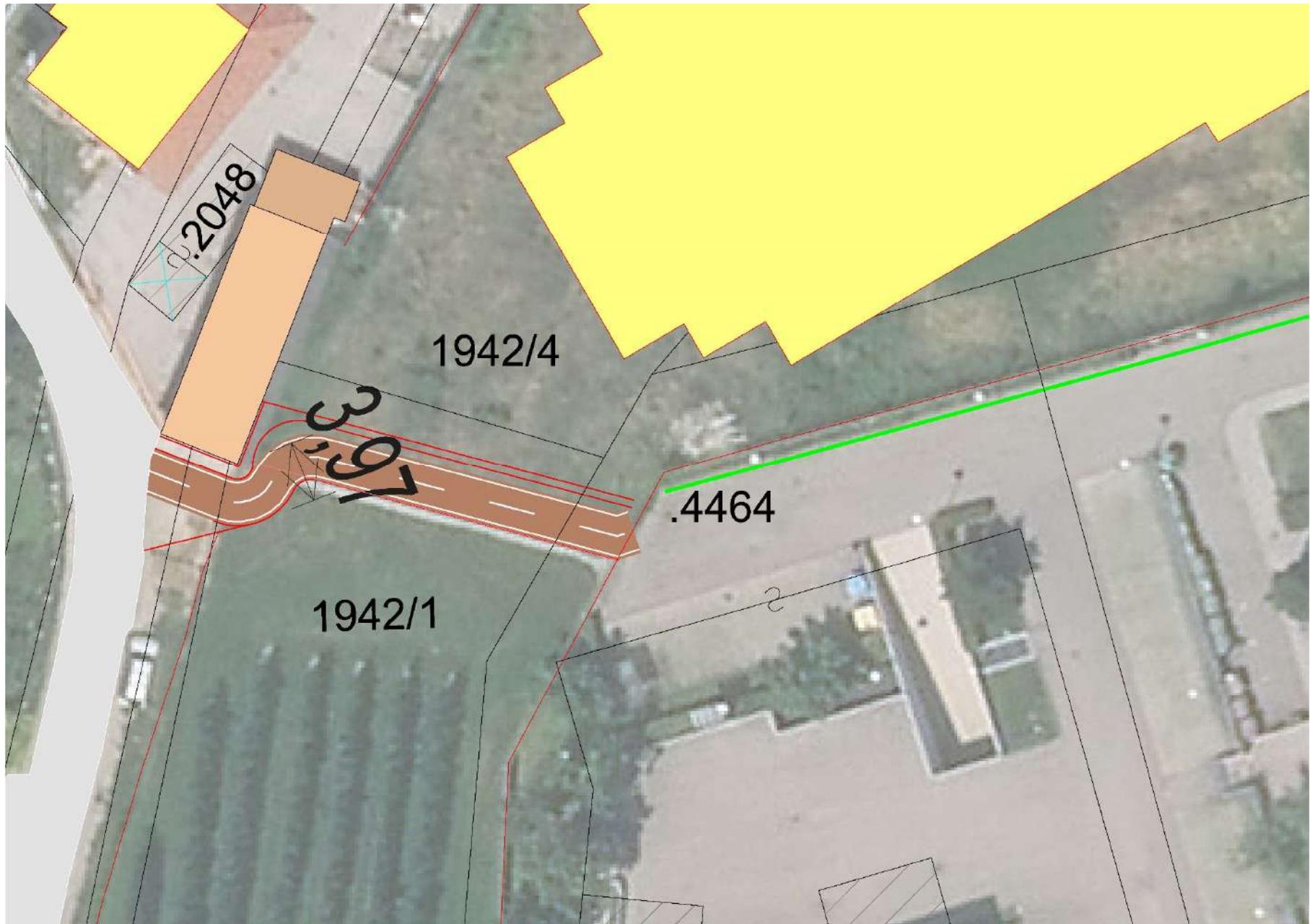


Abbildung 39. Radweg Sigmundskron und Schloss Sigmundskron (7) - Lageplan (Detailansicht der Waldnerklinik)

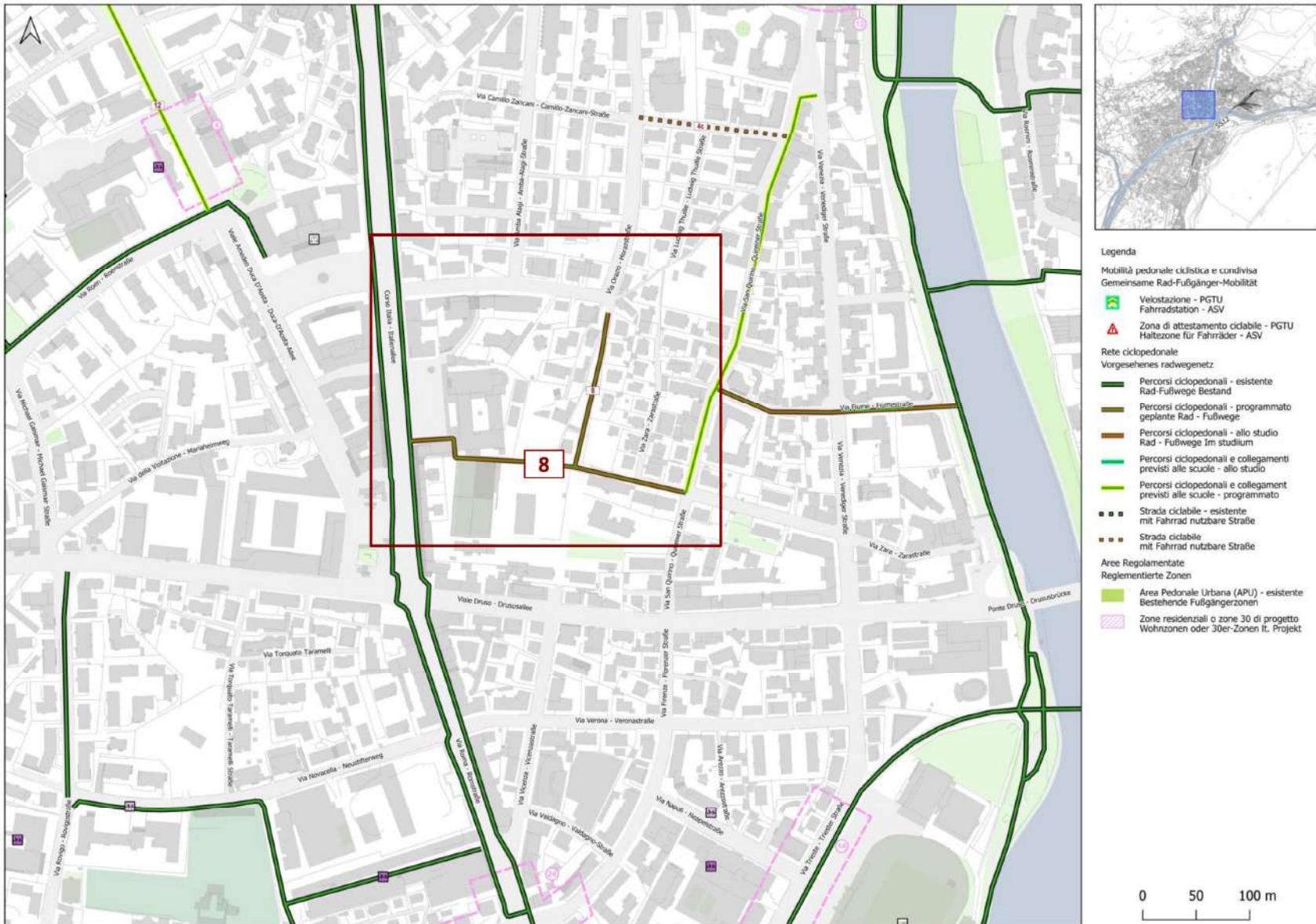


Abbildung 40. Radweg Tuchbleichgasse - Zarastraße - Thullestraße (8)

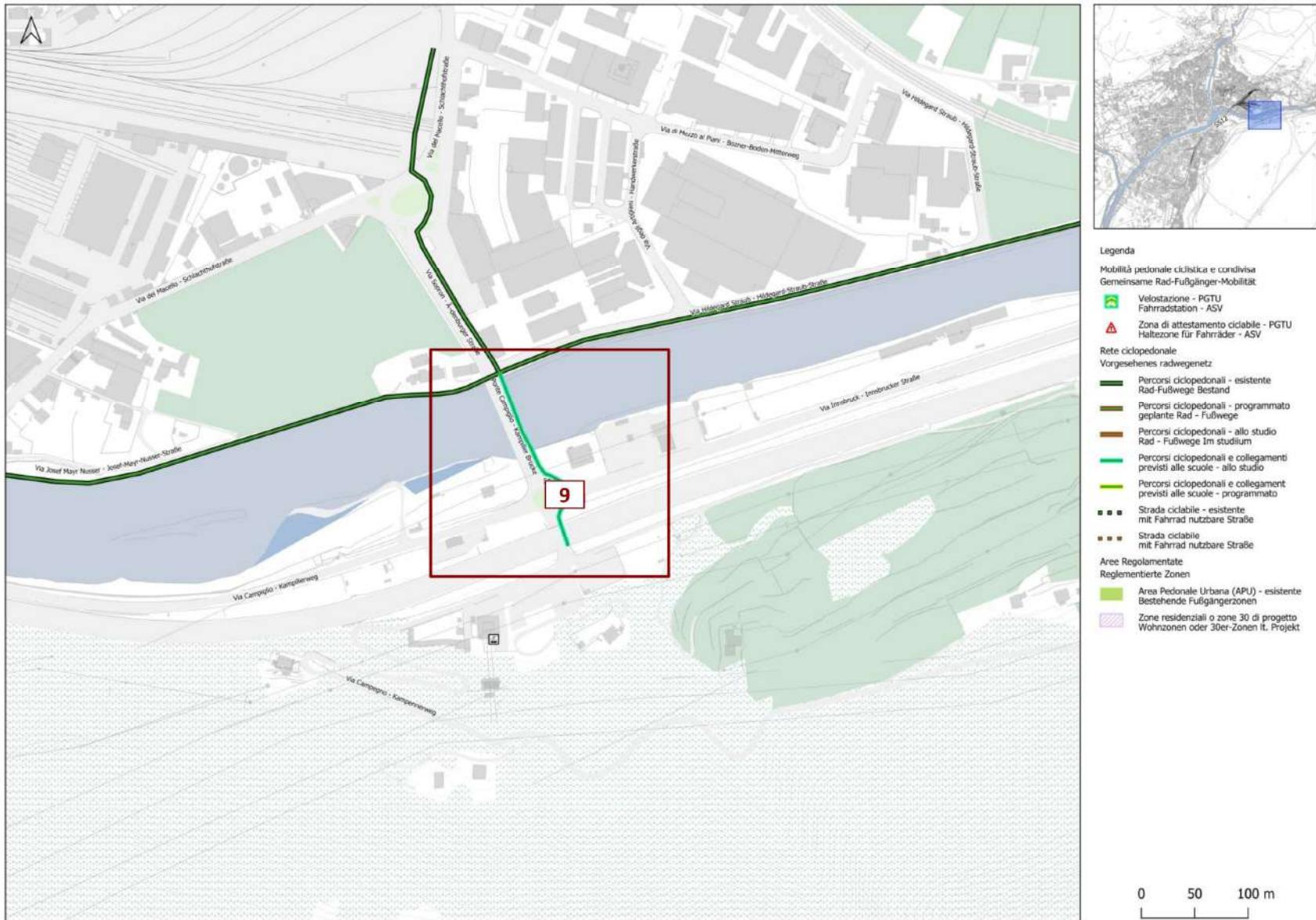


Abbildung 41. Radweg am Kreisverkehr Kampill - Innsbrucker Straße (9)

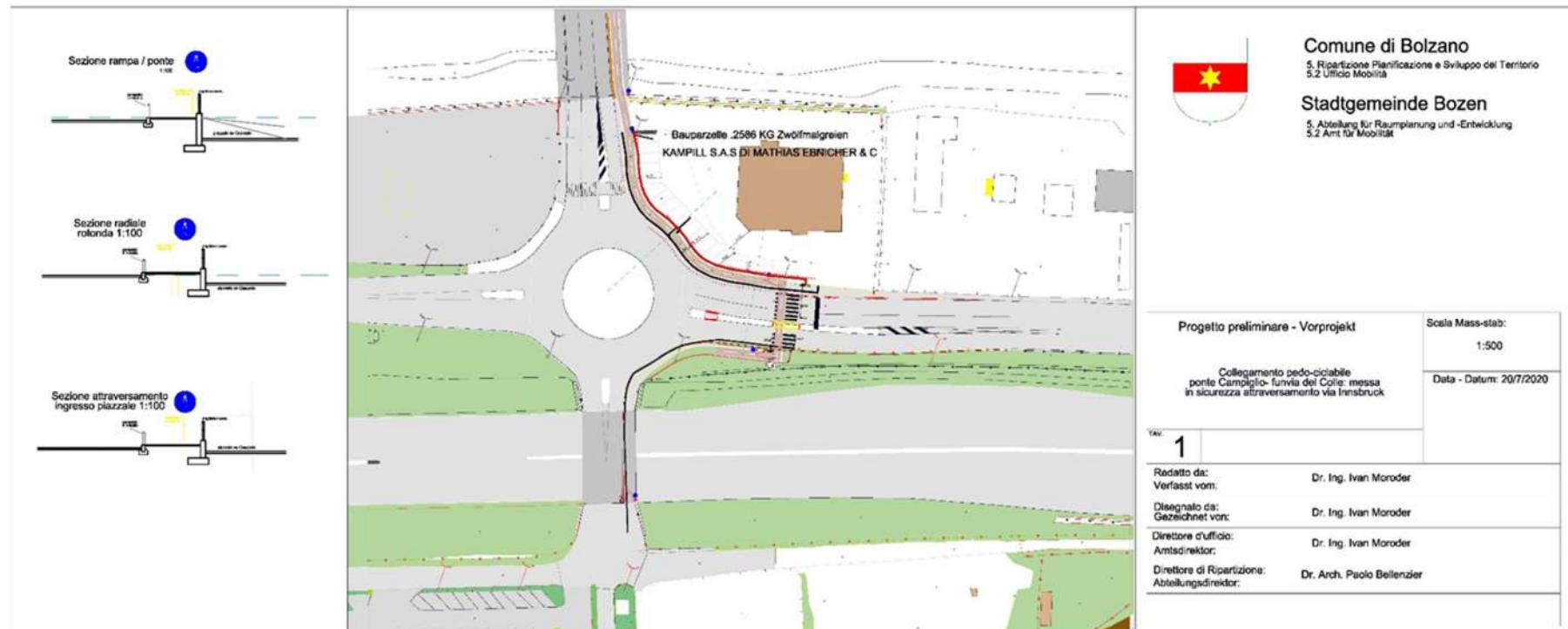


Abbildung 42. Radweg am Kreisverkehr Kampill - Innsbruckerstraße (9) - Lageplan

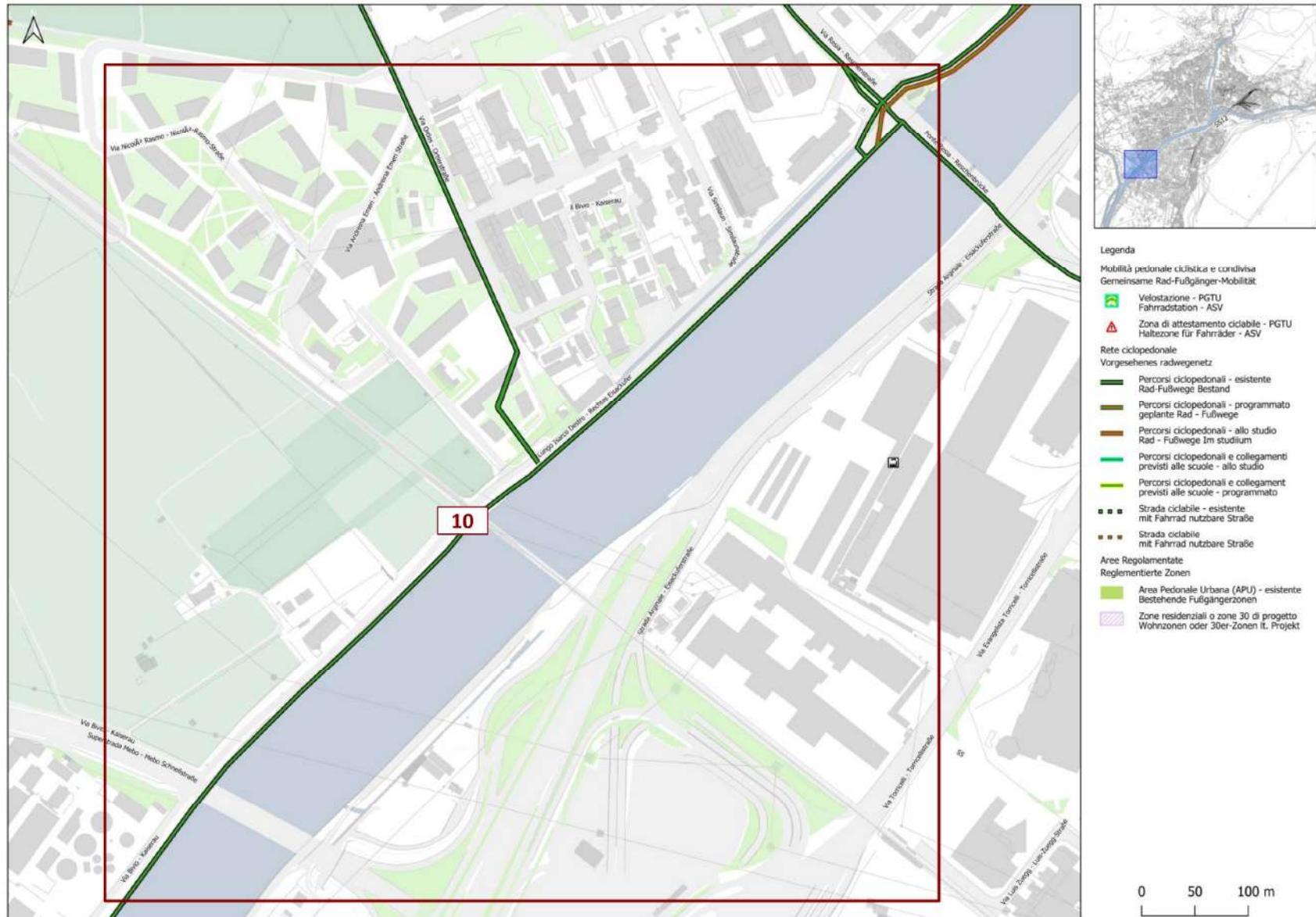


Abbildung 43. Ausbau des Radwegs entlang des rechten Eisackufers (10)



Abbildung 44. Radweg in der Rovigostraße (11)

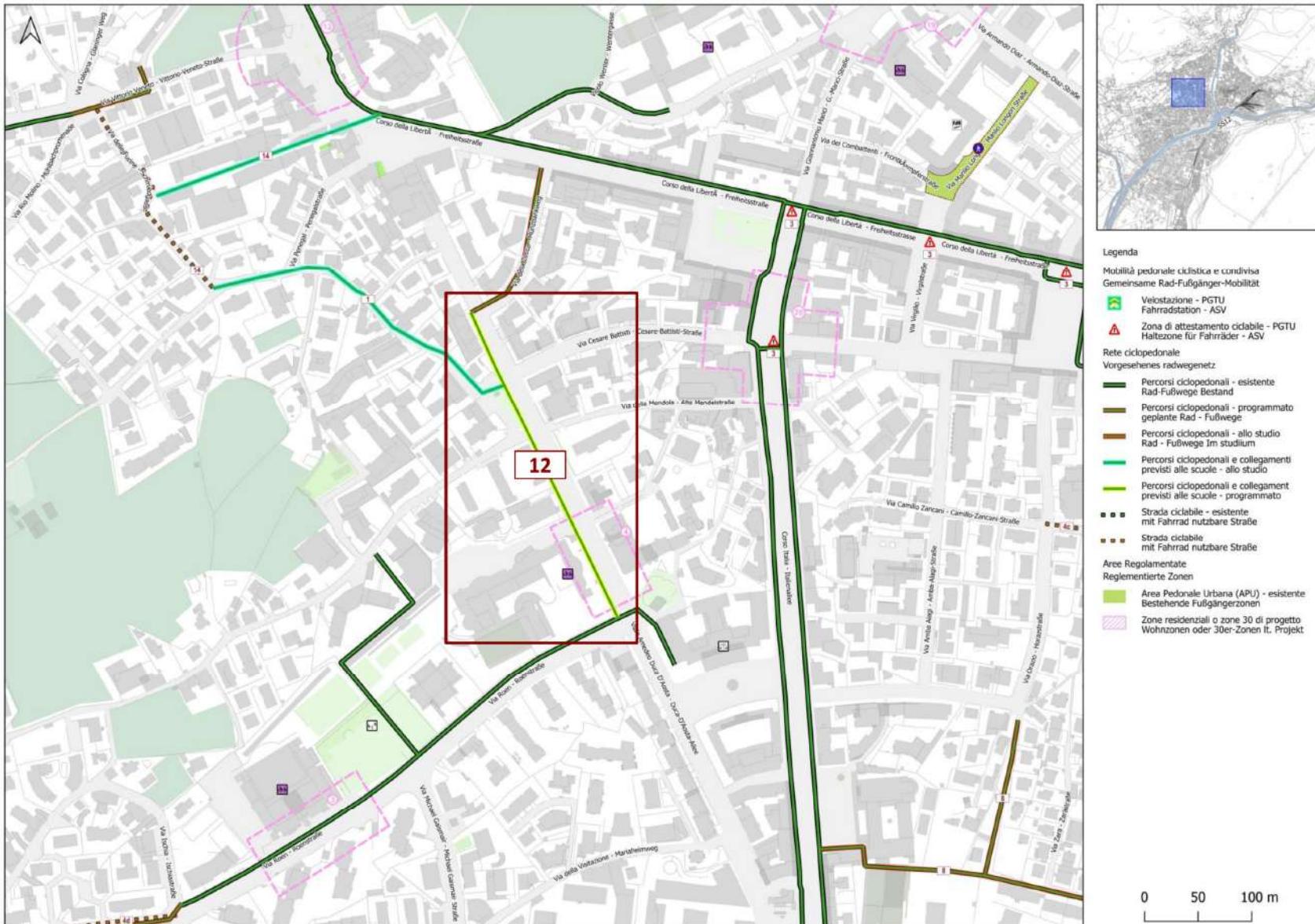


Abbildung 45. Radweg in der Duca-D'Aosta-Straße (12)

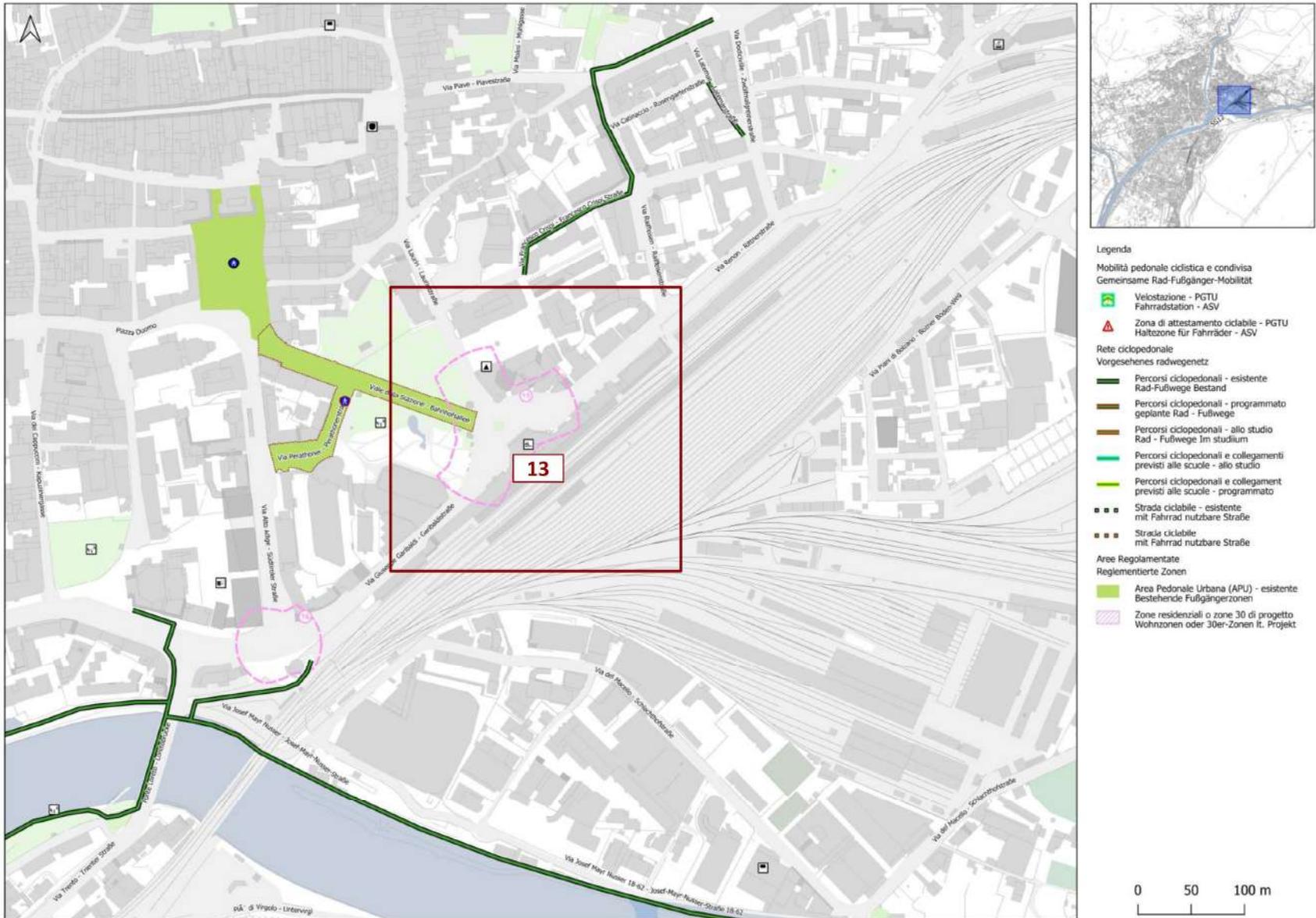


Abbildung 46. Fahrradparkplätze im Bahnhofsbereich (13)

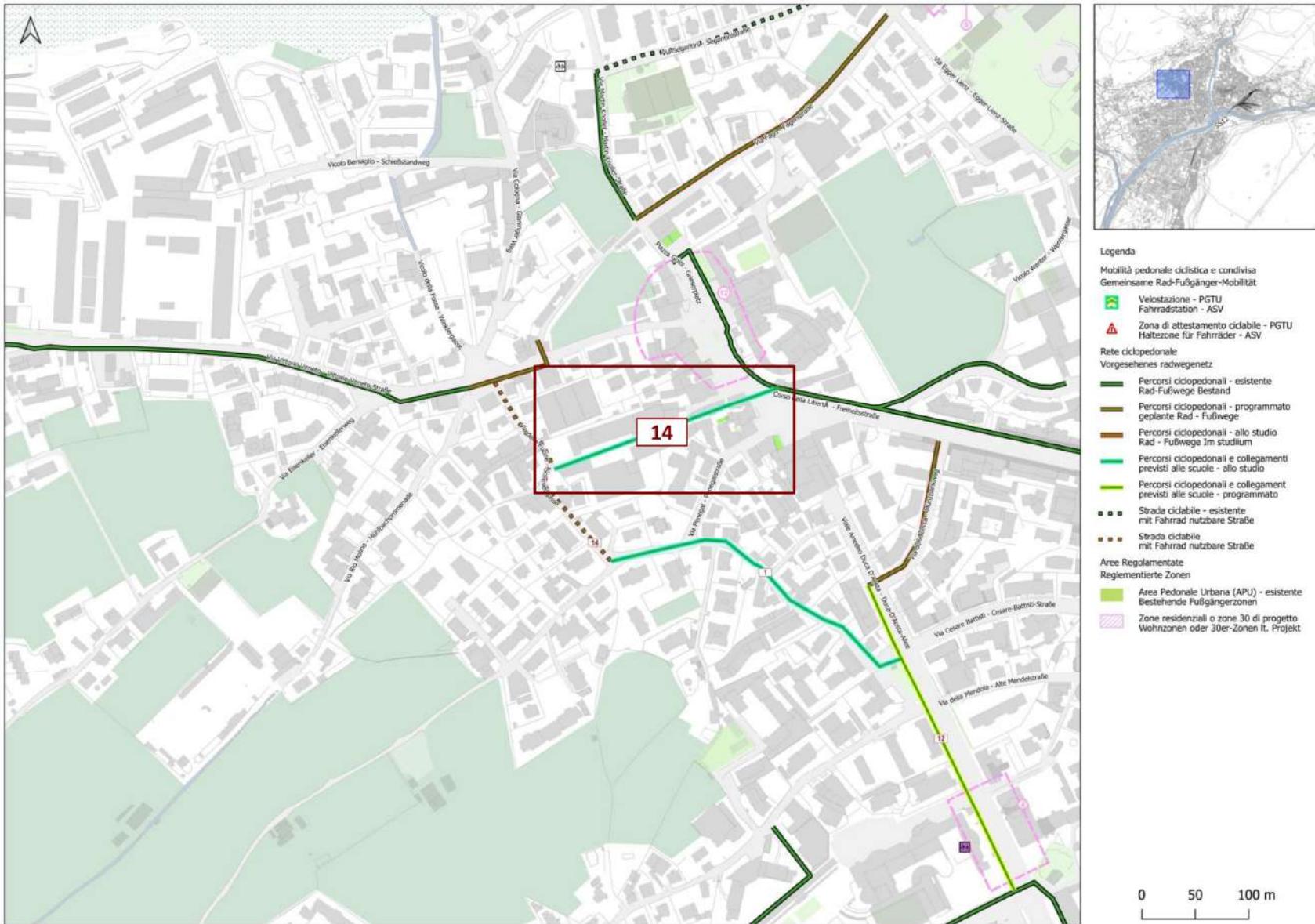


Abbildung 47. - Verkehrsbeschränkung auf Anlieger in der Schmiedgasse (Fahrradstraße) und Zweirichtungsradweg vom Grieser Platz bis zur Vittorio-Veneto-Straße (14)

4.3 Aufwertung des öffentlichen Raums - Verkehrssicherheit

Der ASV sieht 24 gezielte Maßnahmen vor, die über das gesamte Stadtgebiet verteilt sind. Diese Maßnahmen wurden entwickelt, um den öffentlichen Raum aufzuwerten und umzugestalten, wobei ein besonderer Fokus auf der Erhöhung der Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer liegt. Hauptziel ist die Reduzierung der Fahrzeuggeschwindigkeit, ohne dabei die Leistungsfähigkeit der Straßen oder Kreuzungen zu beeinträchtigen.

Die Geschwindigkeitsreduzierung bringt den intrinsischen Vorteil mit sich, das Risiko von Unfällen mit schwerwiegenden Folgen für die Personen zu senken. Allerdings kann man sich nicht allein darauf verlassen, dass Autofahrer die Geschwindigkeitsbegrenzungen einhalten - insbesondere dort, wo die Straßenführung oder das Verkehrsaufkommen zu höheren Geschwindigkeiten verleiten. Es ist erforderlich, den Straßenraum ganzheitlich neu zu gestalten, sodass die Notwendigkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung für die Fahrer selbstverständlich wird.

Die Planung sollte sowohl die Fahrbahn als auch die Fußgängerwege umfassen, ebenso wie mögliche Bereiche für Parkflächen entlang der Straße. Dieser Ansatz kann schrittweise verfolgt werden, sofern er in sich stimmig ist. In einer ersten Phase können dauerhafte

infrastrukturelle Anpassungen an Kreuzungen oder entlang dazwischenliegender Straßenabschnitte umgesetzt werden, ergänzt durch Verkehrsschilder oder mobile Gestaltungselemente.

In der Endphase sollte der gesamte betroffene Bereich ein einheitliches Erscheinungsbild aufweisen, mit dauerhaften Infrastrukturelementen. Dazu gehört unter anderem eine Anpassung der Gehwegbreite und, wo erforderlich, der Einsatz geeigneter Straßenbeläge.

Darüber hinaus plant die Stadtverwaltung, nach Genehmigung durch die zuständige Präfektur, die Möglichkeit zu prüfen, Radargeräte an besonders gefährlichen Stellen des städtischen Straßennetzes dauerhaft einzusetzen. Dies betrifft vor allem Bereiche, in denen Geschwindigkeitsüberschreitungen ein erhebliches Risiko darstellen.



Abbildung 48. Beispiele für Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung - Quelle: National Association of City Transportation Officials

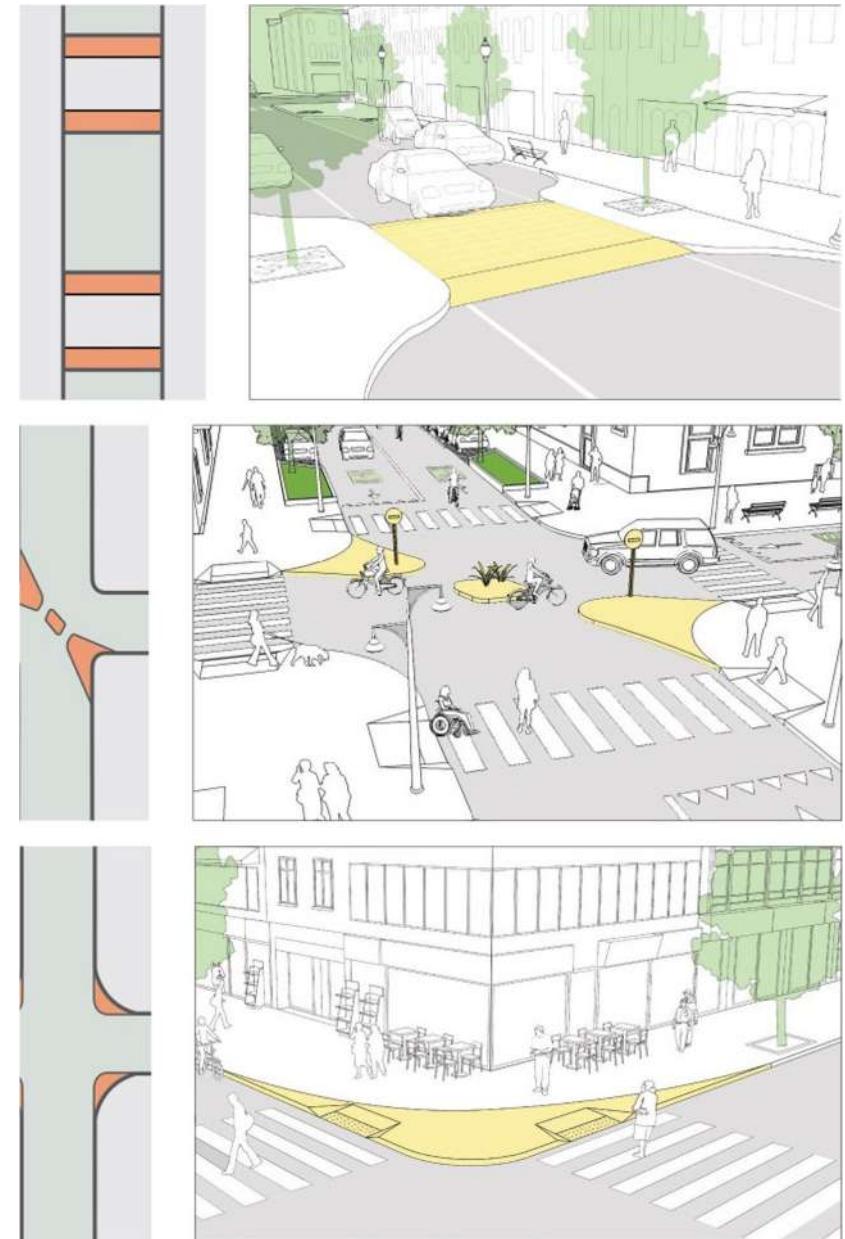


Abbildung 49. Weitere Beispiele für Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung - Quelle: National Association of City Transportation Officials

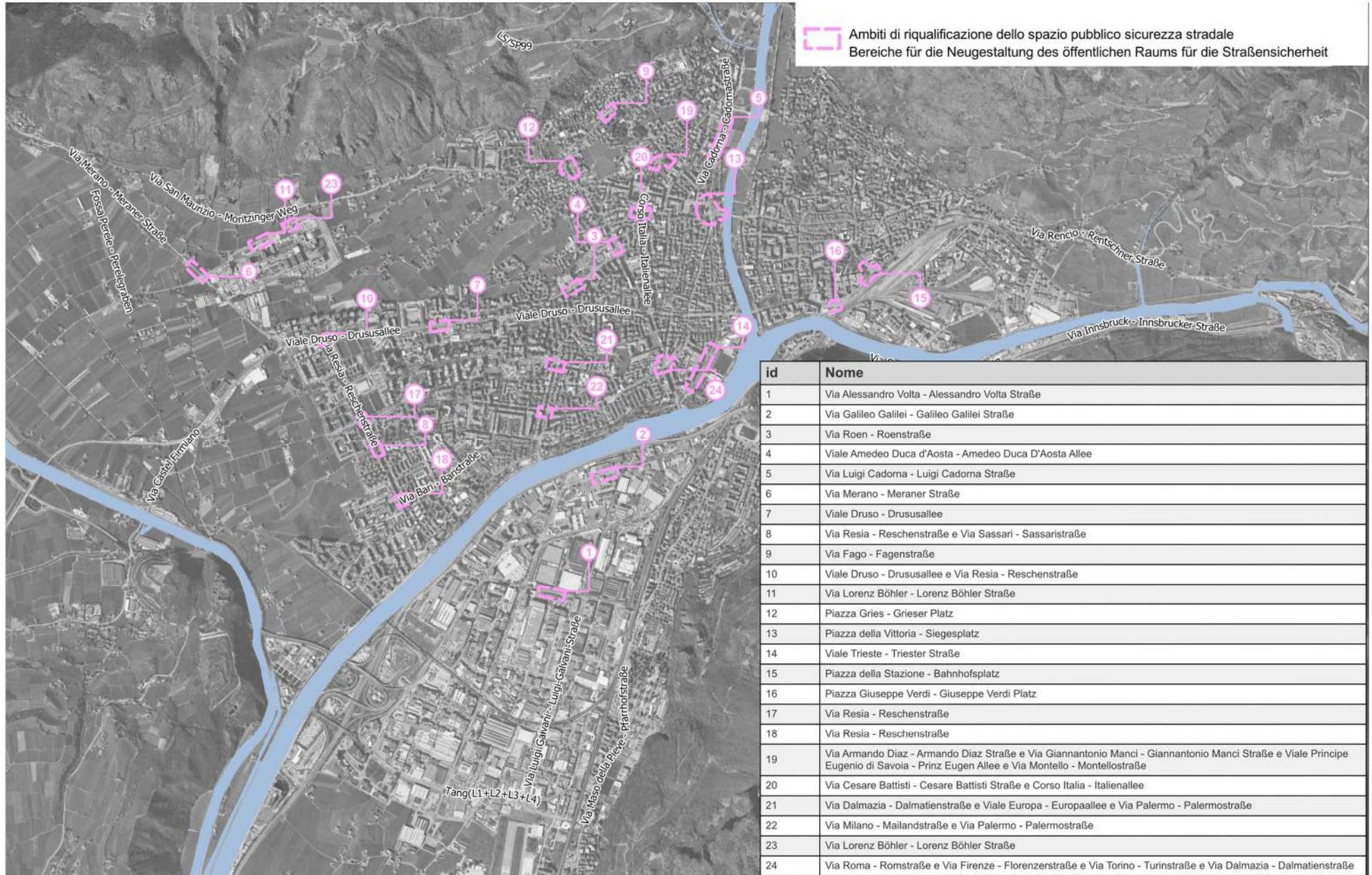


Abbildung 50. Bereiche mit Aufwertung des öffentlichen Raums - Verkehrssicherheit: Gesamtübersicht

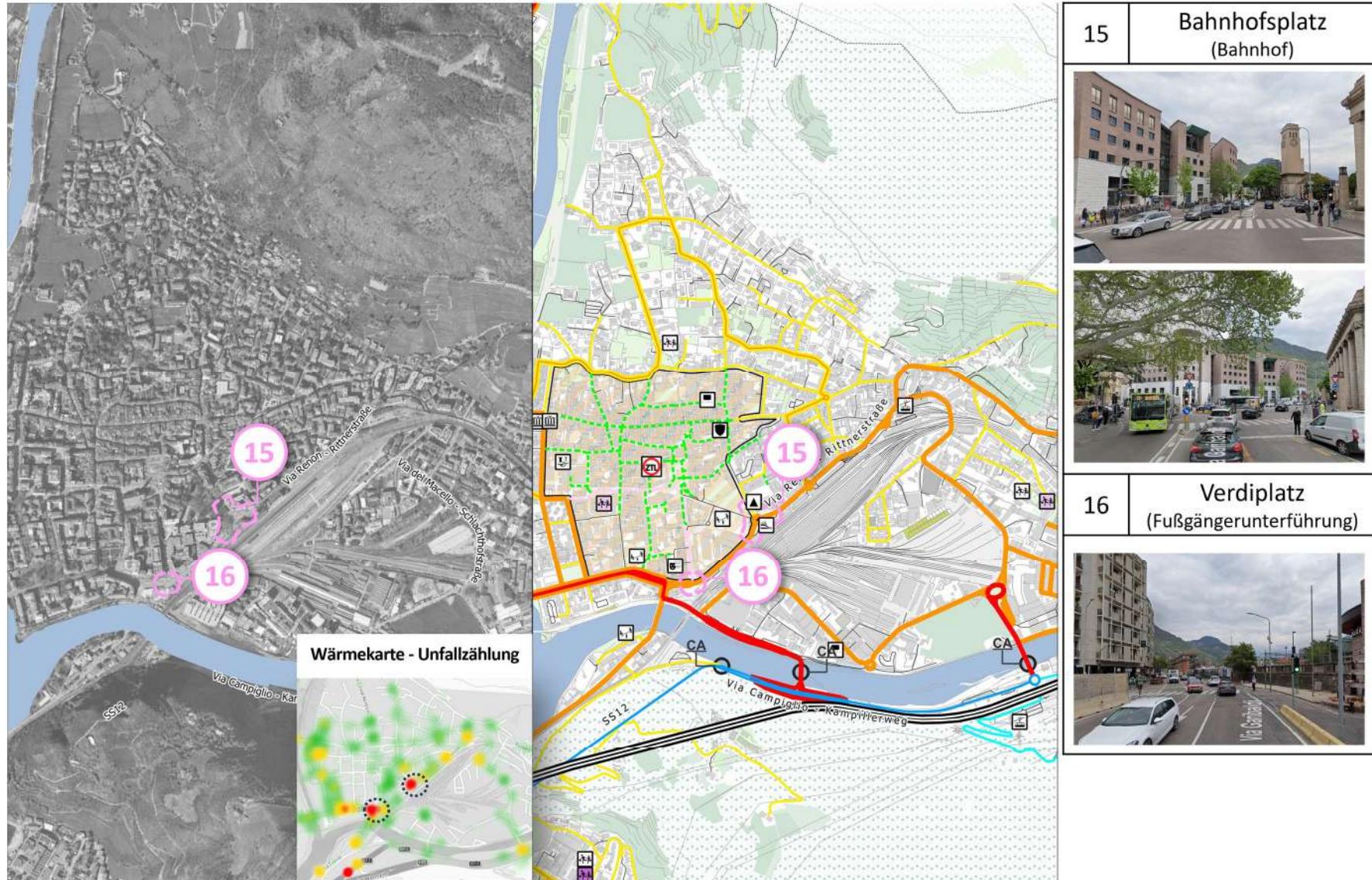


Abbildung 51. Bereiche mit Aufwertung des öffentlichen Raums - Verkehrssicherheit: Altstadt und Bahnhofsareal

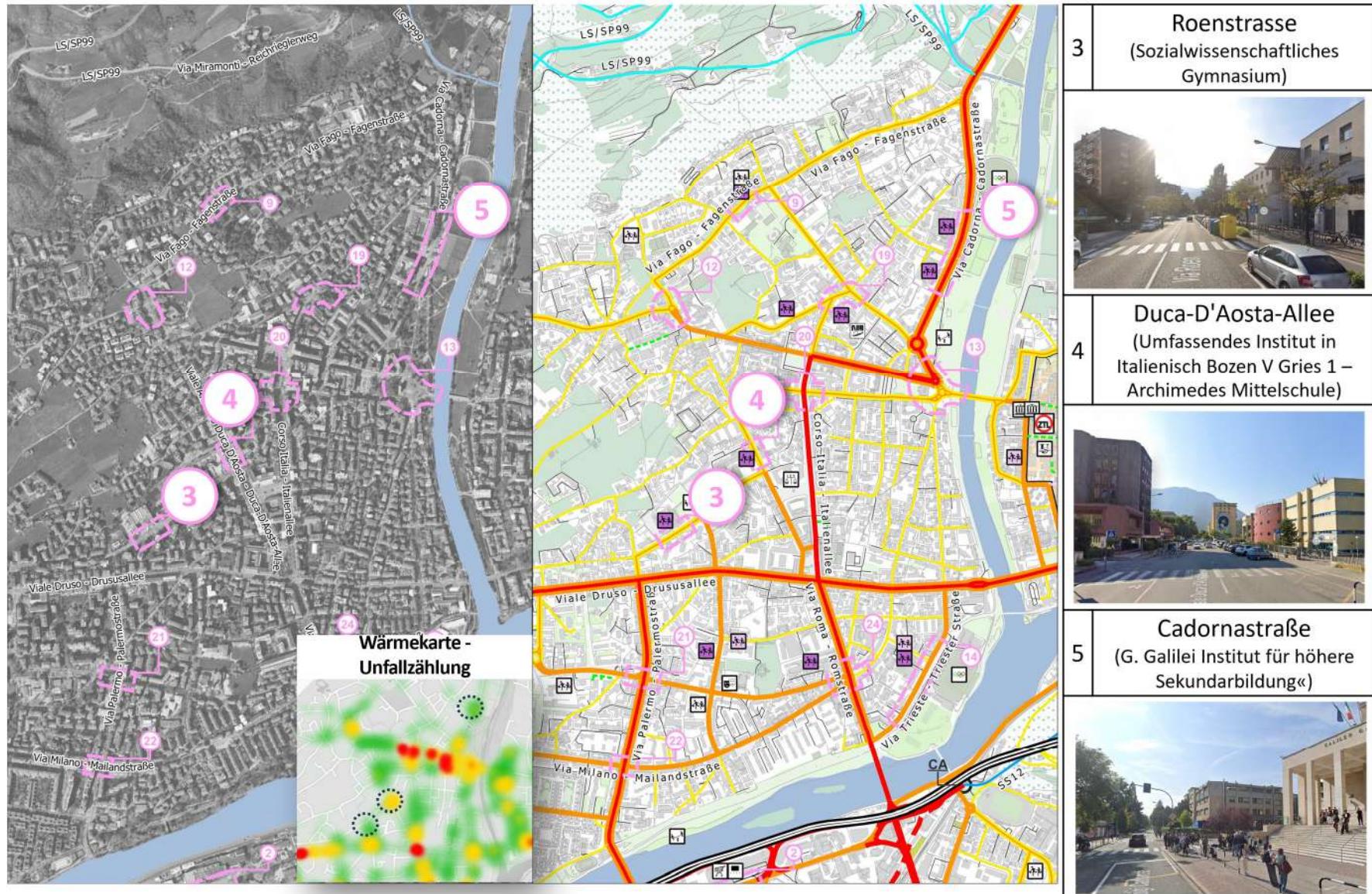


Abbildung 52. Bereiche mit Aufwertung des öffentlichen Raums - Verkehrssicherheit: Gries - Italienallee -Palermostraße (1/4)

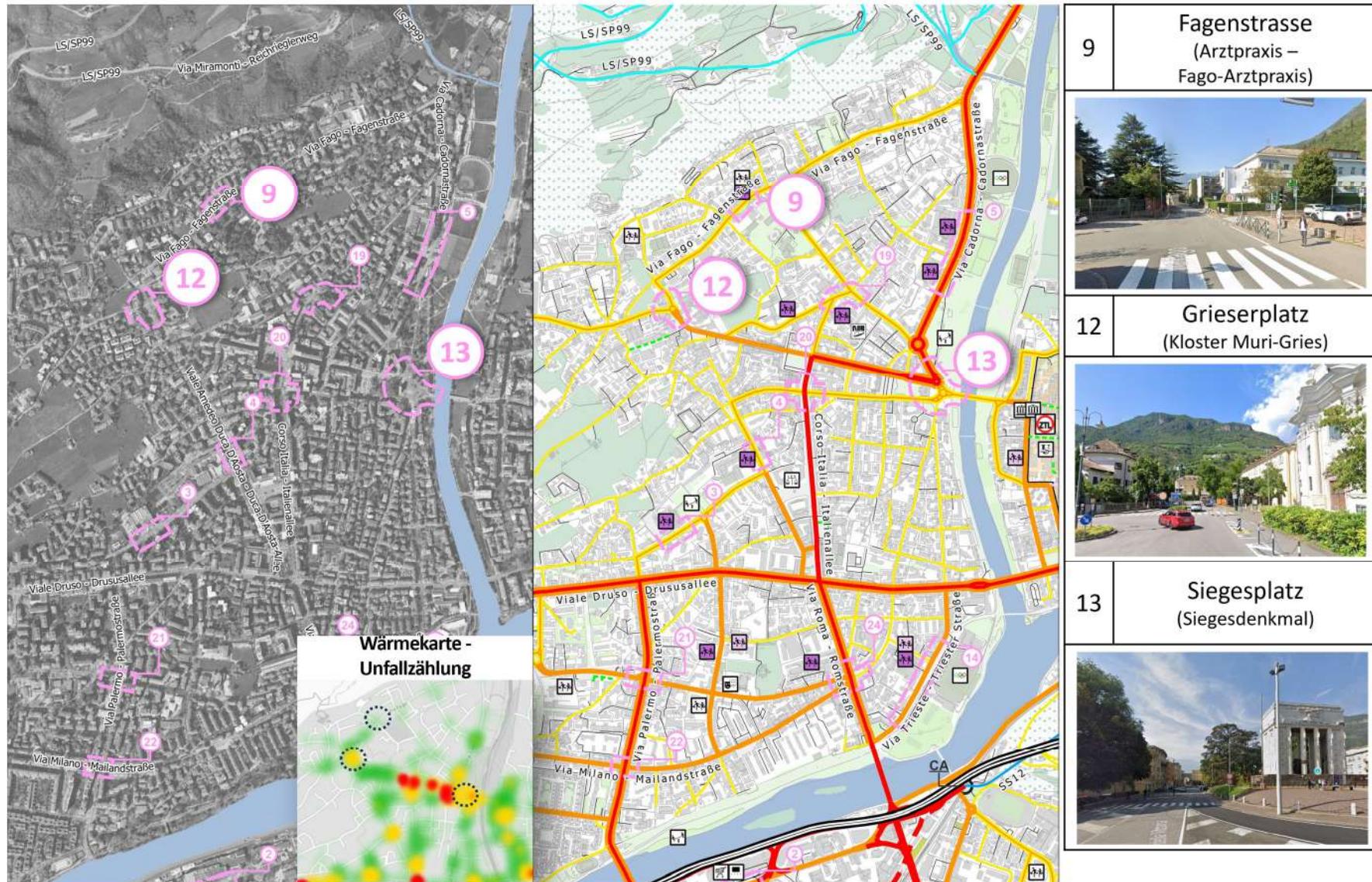


Abbildung 53. Bereiche mit Aufwertung des öffentlichen Raums - Verkehrssicherheit: Gries - Italienallee -Palermostraße (2/4)

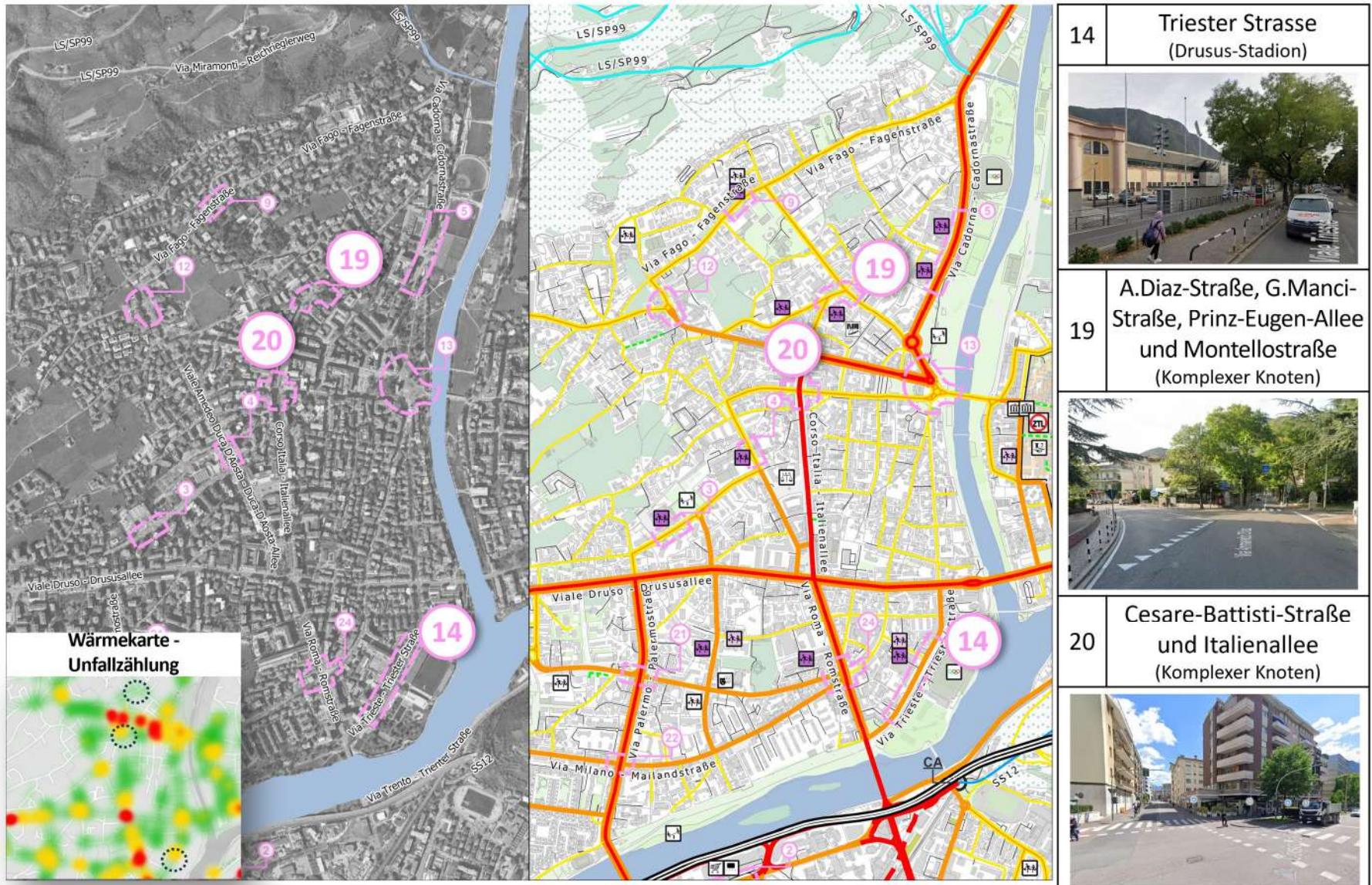
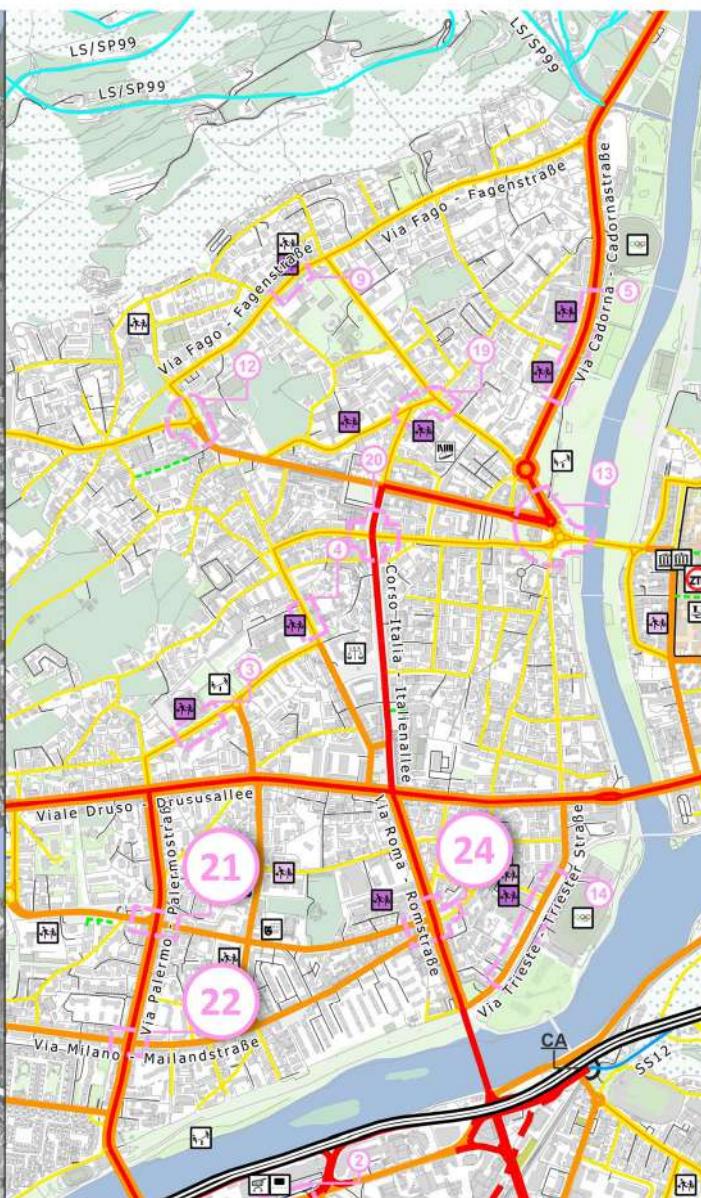
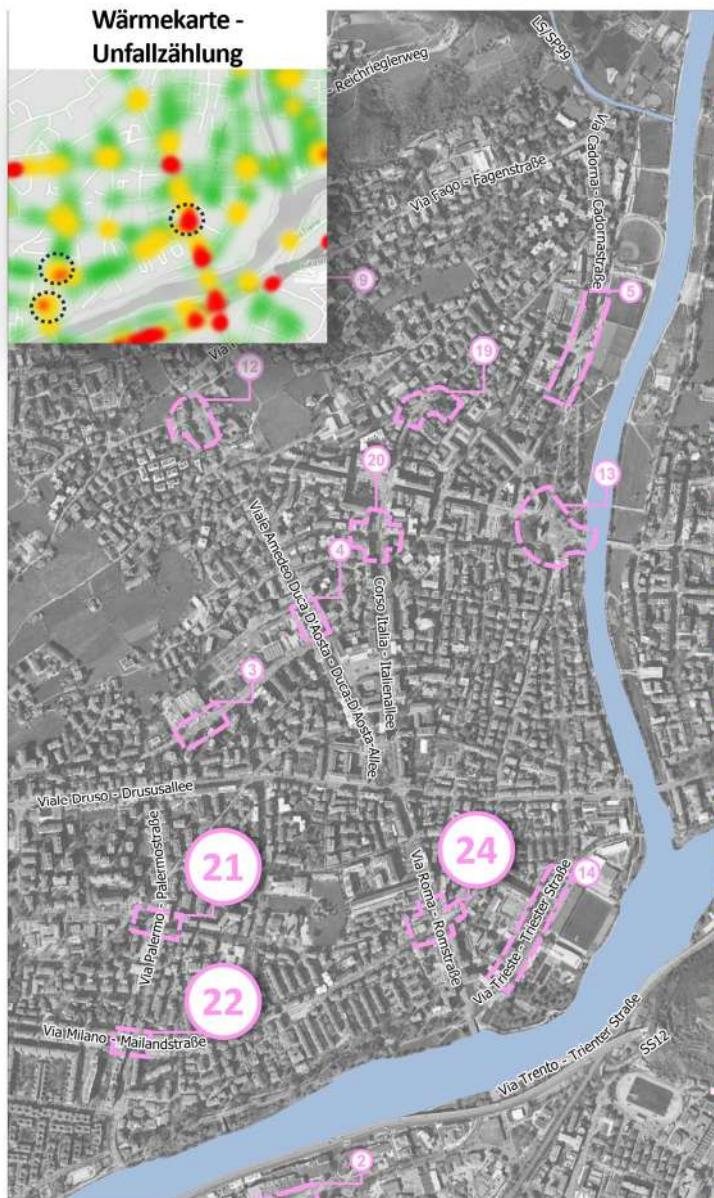


Abbildung 54. Bereiche mit Aufwertung des öffentlichen Raums - Verkehrssicherheit: Gries - Italienallee - Palermostraße (3/4)



21	Dalmatienstrasse, Europaallee und Palermostrasse (Komplexer Knoten)
22	Mailandstrasse und Palermostrasse (Komplexer Knoten)
24	Romstrasse, Florenzer Strasse, Turiner Strasse und Dalmatienstrasse (Komplexer Knoten)

Abbildung 55. Ambiti di Bereiche mit Aufwertung des öffentlichen Raums - Verkehrssicherheit: Gries - Italienallee -Palermostraße (4/4)

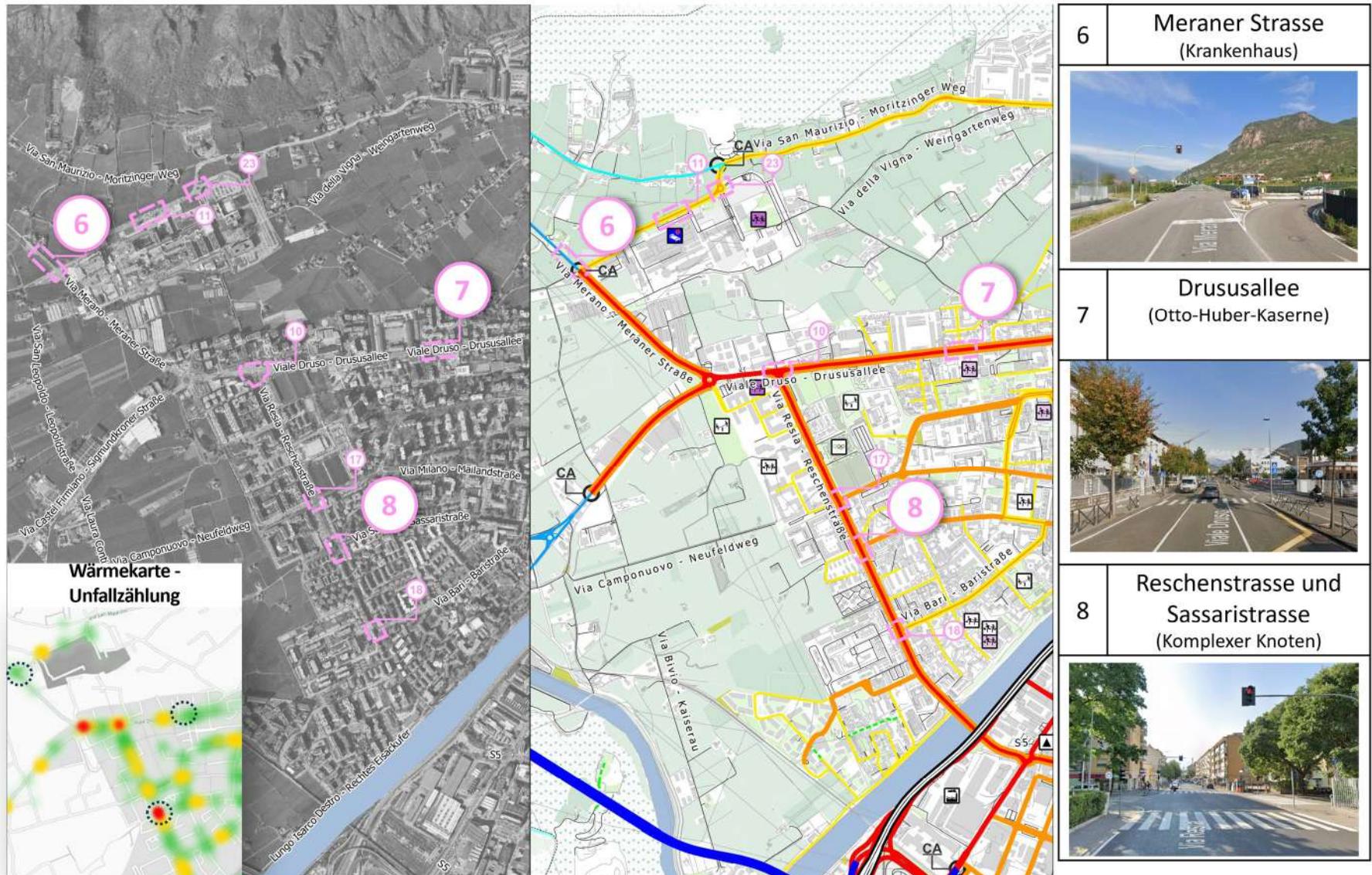


Abbildung 56. Bereiche mit Aufwertung des öffentlichen Raums - Verkehrssicherheit: Krankenhausbereich -Reschenstraße (1/3)

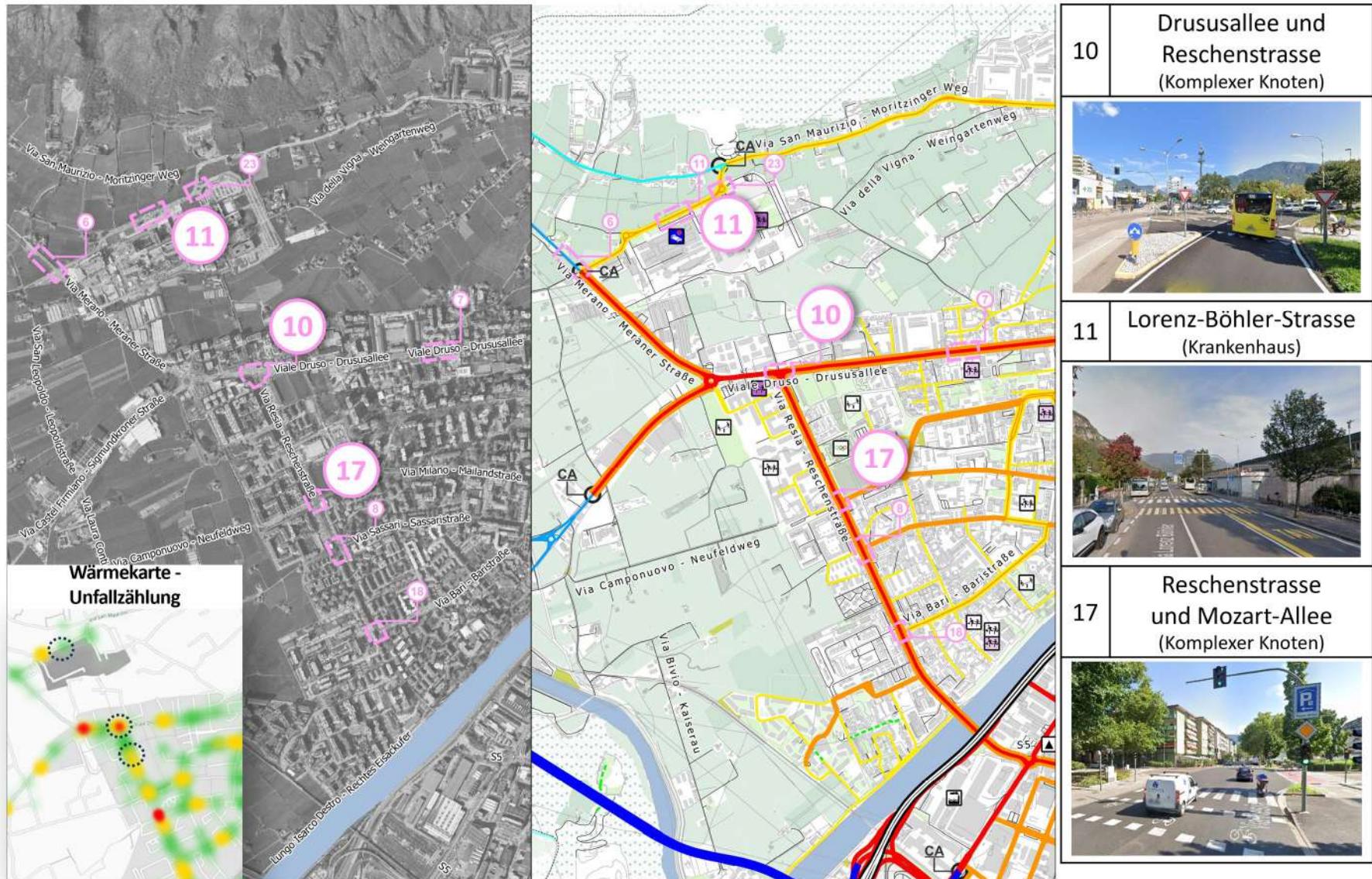


Abbildung 57. Bereiche mit Aufwertung des öffentlichen Raums - Verkehrssicherheit: Krankenhausbereich - Reschenstraße (2/3)



18	Reschenstrasse und Baristrasse (Komplexer Knoten)
23	Lorenz-Böhler-Strasse (Krankenhaus)

Abbildung 58. Bereiche mit Aufwertung des öffentlichen Raums - Verkehrssicherheit: Krankenhausbereich - Reschenstraße (3/3)

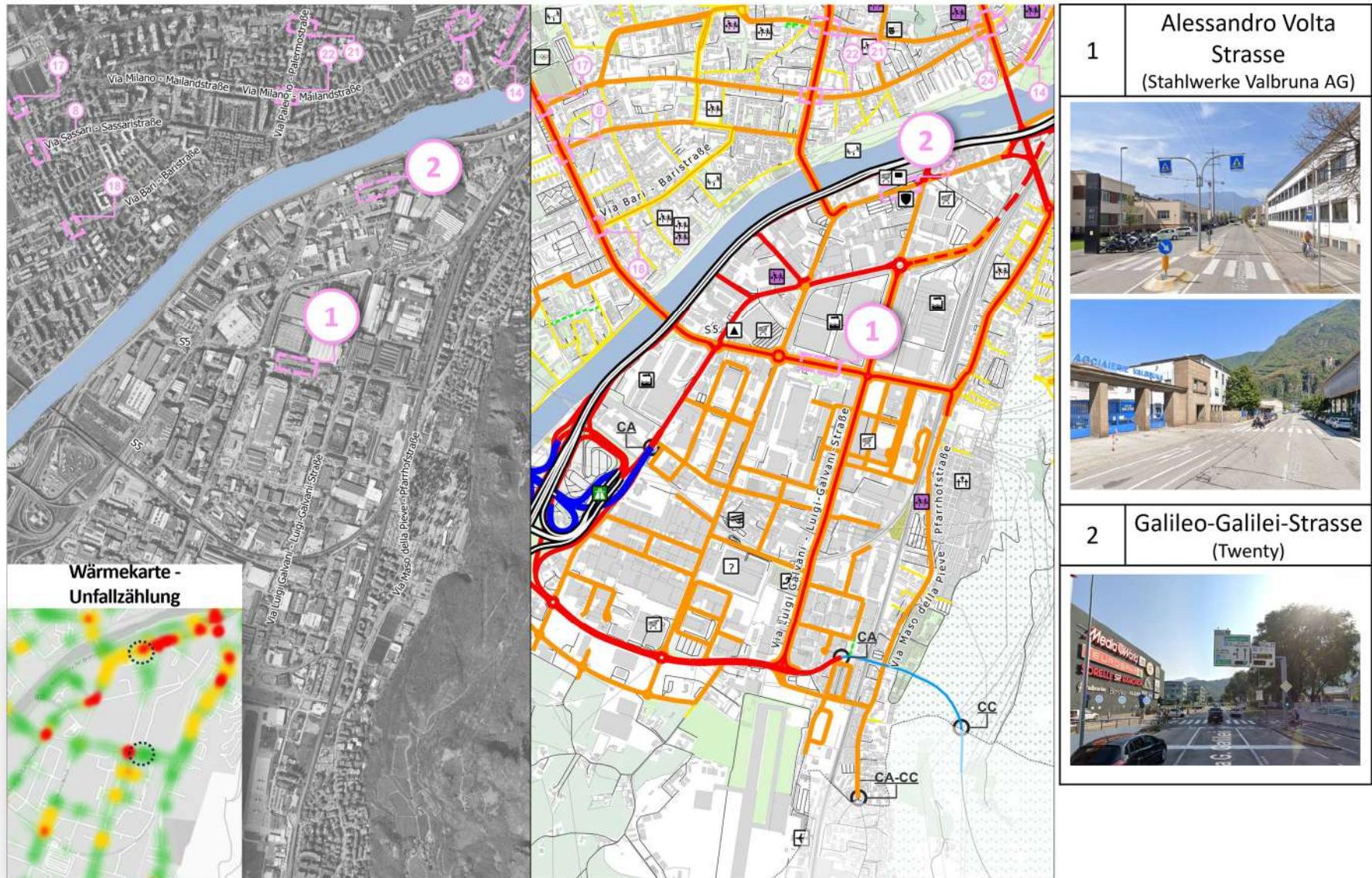


Abbildung 59. Bereiche mit Aufwertung des öffentlichen Raums - Verkehrssicherheit: Gewerbegebiet Bozen Süd

4.4 Anhang: Detaillierte Analyse der aktuellen Problemstellen

4.4.1 ANALYSE DER UNFALLBILANZ

Die Gemeinde Bozen verfügt über eine Datenbank zu den Verkehrsunfällen, die von der Stadtpolizei verwaltet wird:

<https://opencity.comune.bolzano.it/Documenti-e-dati/Documenti-tecnici-di-supporto/Polizia-Municipale-Mappa-della-citta-con-dati-statistici-degli-infortuni-stradali#descrizione>

Die Tabellen enthalten Zusammenfassungen dieser Daten für den Fünfjahreszeitraum 2018-2022.

Tabelle 8. Zusammenfassung der Unfallstatistiken, Quelle TIS der Gemeinde Bozen, nach Jahr klassifiziert

Quelle TERRITORIALES INFORMATIONSSYSTEM					
Jahr des Unfalls	Anzahl der beteiligten Fahrzeuge	Anzahl der beteiligten Fußgänger	Anzahl der Verletzten	Anzahl der Toten	Anzahl der Unfälle
2018	0	0	0	0	1'429
2019	2'155	100	615	1	1'152
2020	1'635	73	499	1	903
2021	2'063	84	613	4	1'111
2022	1'542	51	493	0	825
SUMME	7'395	308	2'220	6	5'420

Tabelle 9. Zusammenfassung der Unfall-Statistiken, Quelle SIT der Gemeinde Bozen, nach Art des Unfalls klassifiziert

Quelle TERRITORIALES INFORMATIONSSYSTEM					
Art des Unfalls	Anzahl der beteiligten Fahrzeuge	Anzahl der beteiligten Fußgänger	Anzahl der Verletzten	Anzahl der Toten	Anzahl der Unfälle
Frontalzusammenstoß von Fahrzeugen in Bewegung	203	0	125	0	99
Frontaler und seitlicher Zusammenstoß	1'526	1	595	3	749
Seitlicher Zusammenstoß von Fahrzeugen in Bewegung	1'829	0	343	0	898
Auffahrunfall	1'402	1	390	1	638
Anfahren eines Fußgängers	269	286	274	1	265
Aufprall mit einem momentan stehenden oder angehaltenen Fahrzeug	478	0	72	0	235
Fahrzeug in Bewegung gegen parkende Fahrzeuge	180	0	4	0	63
Fahrzeug in Bewegung gegen parkendes Fahrzeug	688	0	12	0	334
Aufprall auf zufällige Hürde	377	7	81	1	353
Fahrzeug in Bewegung trifft auf Löcher in der Fahrbahn	9	0	1	0	9
Fahrzeug in Bewegung gegen Zug	2	0	1	0	1
Verlassen der Fahrbahn	337	7	235	0	271

Quelle TERRITORIALES INFORMATIONSSYSTEM					
Art des Unfalls	Anzahl der beteiligten Fahrzeuge	Anzahl der beteiligten Fußgänger	Anzahl der Verletzten	Anzahl der Toten	Anzahl der Unfälle
Unfall aufgrund einer unvermittelten Bremsung	46	2	44	0	34
Unfall wegen Sturzes vom Fahrzeug	40	0	40	0	33
-	9	4	3	0	1'438
SUMME	7'395	308	2'220	6	5'420

Tabelle 10. Vergleich der Unfall-Statistik TIS-Daten und ISTAT-Daten

Jahr des Unfalls	Quelle ISTAT	Quelle TERRITORIALES INFORMATIONSSYSTEM
	Anzahl der Unfälle	Anzahl der Unfälle mit Verletzungen
2019	587	550
2020	454	427
2021	564	535
2022	659	494
SUMME	2'829	2'006

Durch die Auswahl ausschließlich jener Unfälle aus der Gemeinde-Datenbank, bei denen ein Todesopfer oder ein Verletzter registriert wurde, ergibt sich eine Zahl, die der in der nationalen ACI-ISTAT-Datenbank erfassten Anzahl sehr nahekommt.

Die Georeferenzierung der Unfälle sowie die Erfassung der Art des Unfalls und der Informationen zu den beteiligten Fahrzeugen und/oder Fußgängern ermöglichen die Erstellung der folgenden

Analysen. Diese konzentrieren sich auf Bereiche mit besonders hoher Unfallhäufigkeit, insbesondere auf solche mit den höchsten Werten nach Schweregrad.

Die durchgeführten Analysen umfassen insbesondere:

- Hitzeckarte (Intensität der Unfälle)
- Karte der Unfall-Hotspots (Identifizierung von Stellen im Verkehrsnetz mit hohen Unfallfolgen)
- Karte der Unfälle, klassifiziert nach Unfalltyp und Schweregrad (dynamische Korrelation - Schwere der Unfälle)
- Karte der Unfälle, klassifiziert nach Art des Zusammenstoßes

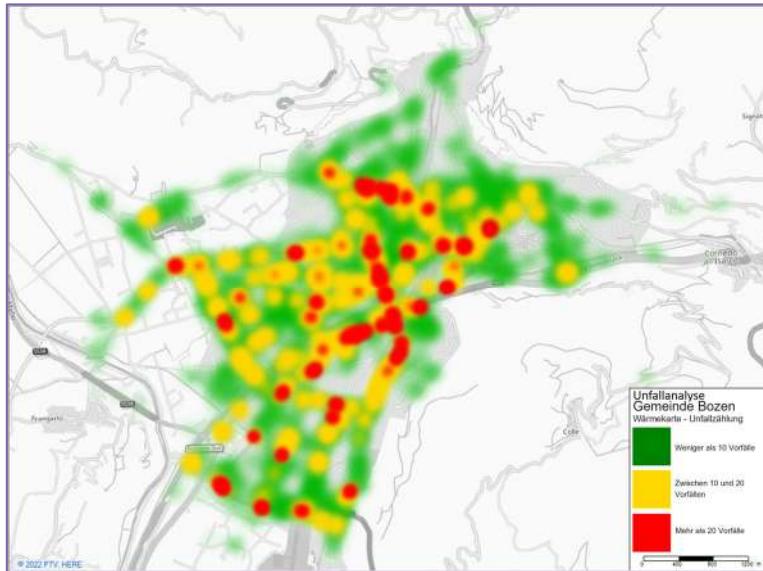


Abbildung 60. Hitzekarte der Unfälle (2019-2022) - Quelle SIT

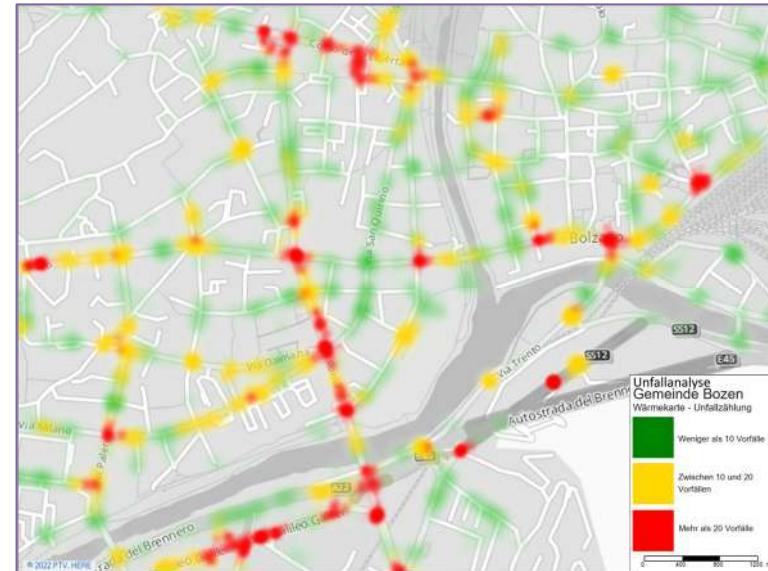


Abbildung 61. Hitzekarte der Unfälle (2019-2022) - Quelle SIT - zoom

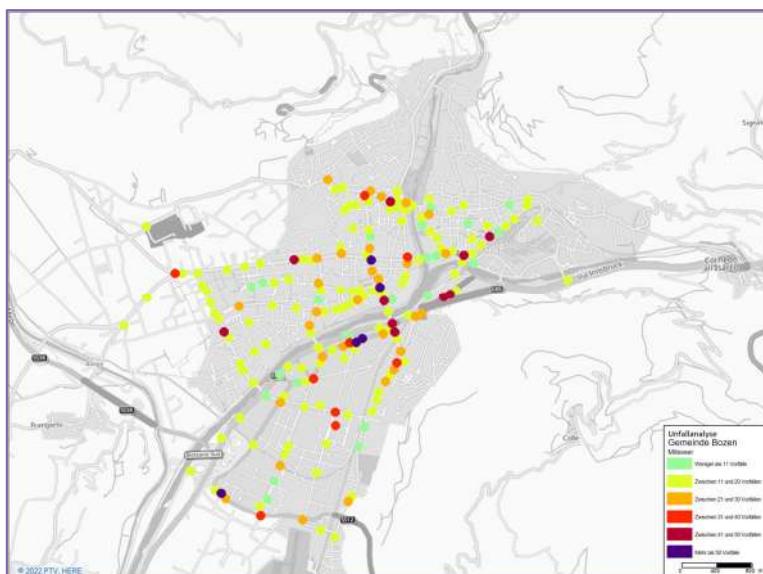


Abbildung 62. Karte der Unfall-Hotspots (2019-2022) - Quelle SIT

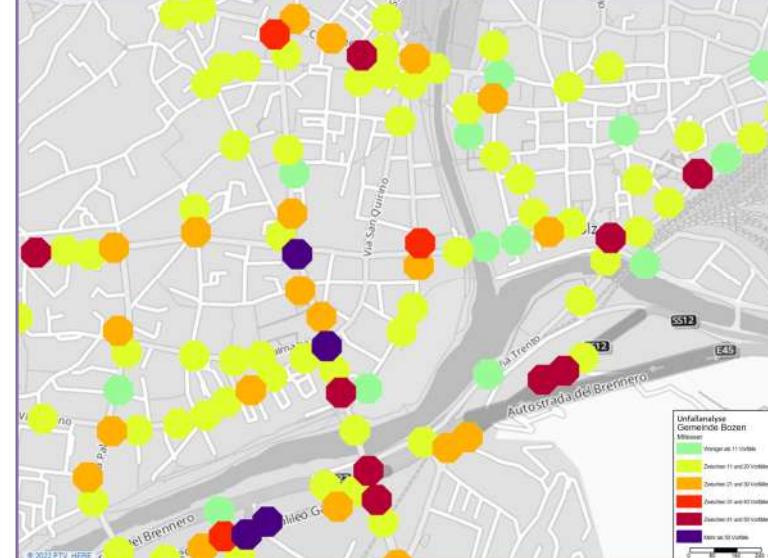


Abbildung 63. Hitzekarte der Hotspots der Unfälle (2019-2022) - Quelle SIT - zoom

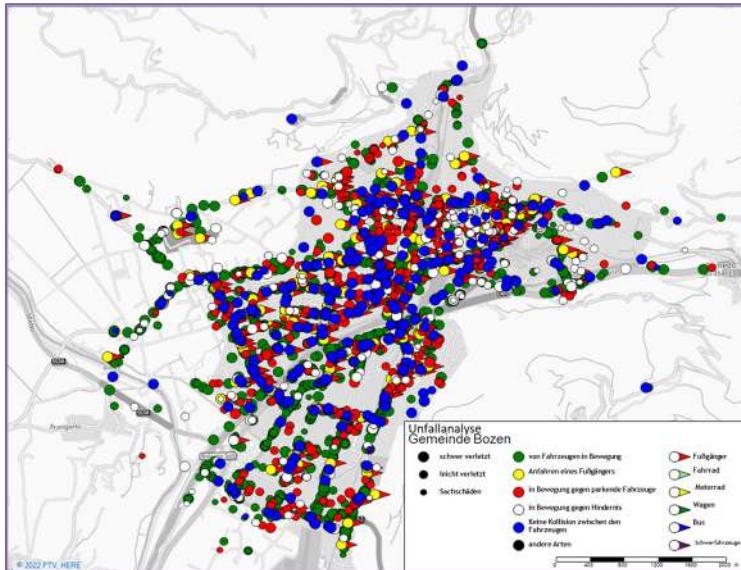


Abbildung 64. Verkehrsunfälle nach Art und Schwere (2019-2022) - Quelle SIT

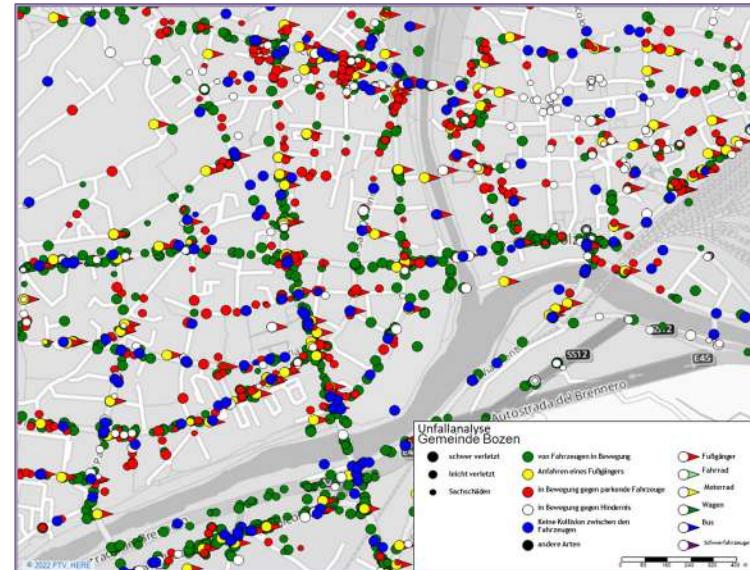


Abbildung 65. Verkehrsunfälle nach Art und Schwere (2019-2022) - Quelle SIT - zoom

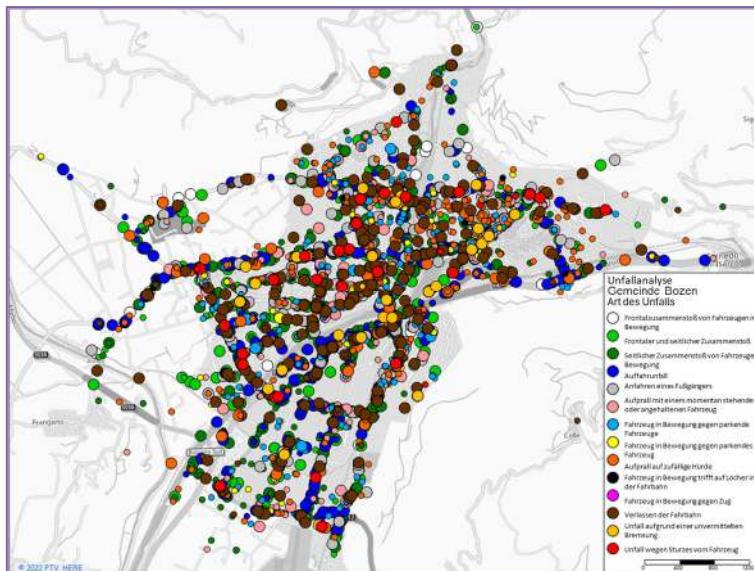


Abbildung 66. Verkehrsunfälle nach Art des Zusammenstoßes (2019-2022) - Quelle SIT

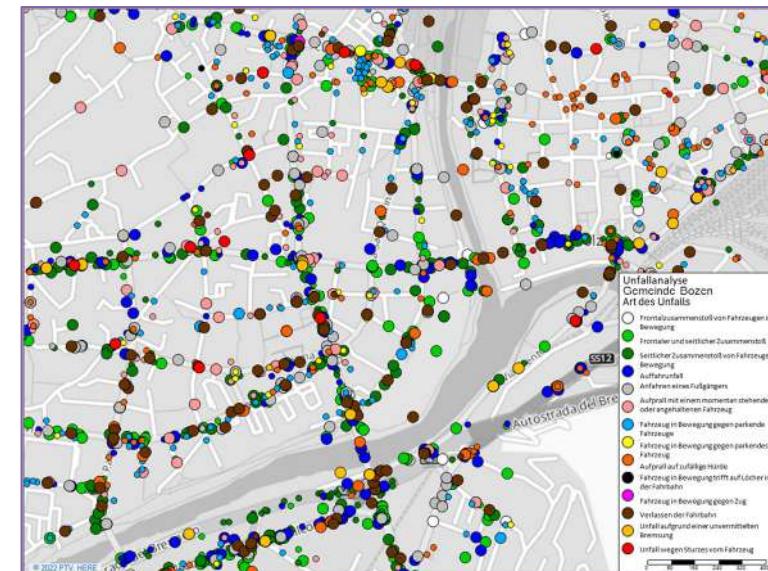


Abbildung 67. Verkehrsunfälle nah Art des Zusammenstoßes (2019-2022) - Quelle SIT- zoom

In den folgenden Abschnitten werden die detaillierten Analysen des nördlichsten Abschnitts der städtischen Verbindungsstrecke zwischen der SS 508 und der SS 12 vorgestellt, bestehend aus Cadornastraße, Siegesplatz, Freiheitsstraße und Italienallee.

4.4.2 RADSTRECKE CADORNASTRASSE - ROMSTRASSE (SS 508 - SS 12): VORBEREITENDE ANALYSEN IM HINBLICK AUF DIE VERKEHRSSICHERHEIT

Die Strecke SS508 CadornaStraße, Siegesplatz, Freiheitsstraße und Italienallee SS12 war in den letzten fünf Jahren Schauplatz zahlreicher Unfälle (darunter auch zwei mit tödlichem Ausgang), wischen Schwerfahrzeugen und schwächeren Verkehrsteilnehmern.

Im Rahmen der Analysen zur Erstellung des Wissensrahmens für den ASV wurden detaillierte Verkehrserhebungen an den Kreuzungen mithilfe von Videosystemen mit Bilderkennung durchgeführt. Diese ermöglichen die Identifikation der Hauptprobleme, die sich als passive Unfallursachen herausstellen können.

Zur Lösung dieser Problematik wurde eine diagnostische Untersuchung des Ist-Zustands in Bezug auf die infrastrukturellen Gegebenheiten, das Verkehrsaufkommen, dessen Zusammensetzung sowie die Zirkulation der Verkehrsströme an allen wichtigen Kreuzungen und auf den vorhandenen Rad- und Fußgängerübergängen entlang der Strecke durchgeführt. Für jede im nachfolgenden Bild dargestellte Kreuzung wurde eine präzise Rekonstruktion und Kartierung

aller Konfliktpunkte entlang der Strecke erstellt. Diese wurde mit den Unfalltypen korreliert und, soweit möglich, durch Videoanalysen ergänzt, um wiederkehrende gefährliche Verhaltensweisen der verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen hervorzuheben.

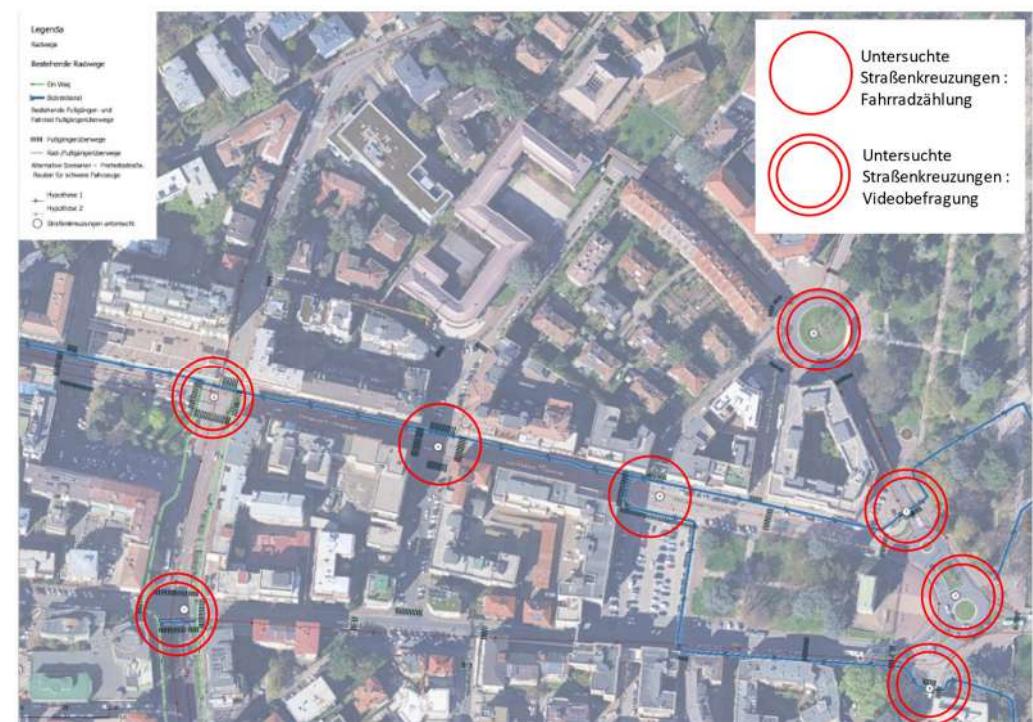


Abbildung 68. Übersicht der untersuchten wichtigen Kreuzungen

Auf den folgenden Seiten werden die Ergebnisse dieser Analysen dargestellt, wobei rote Pfeile auf eventuell festgestellte fehlerhafte und gefährliche Fahrmanöver hinweisen.

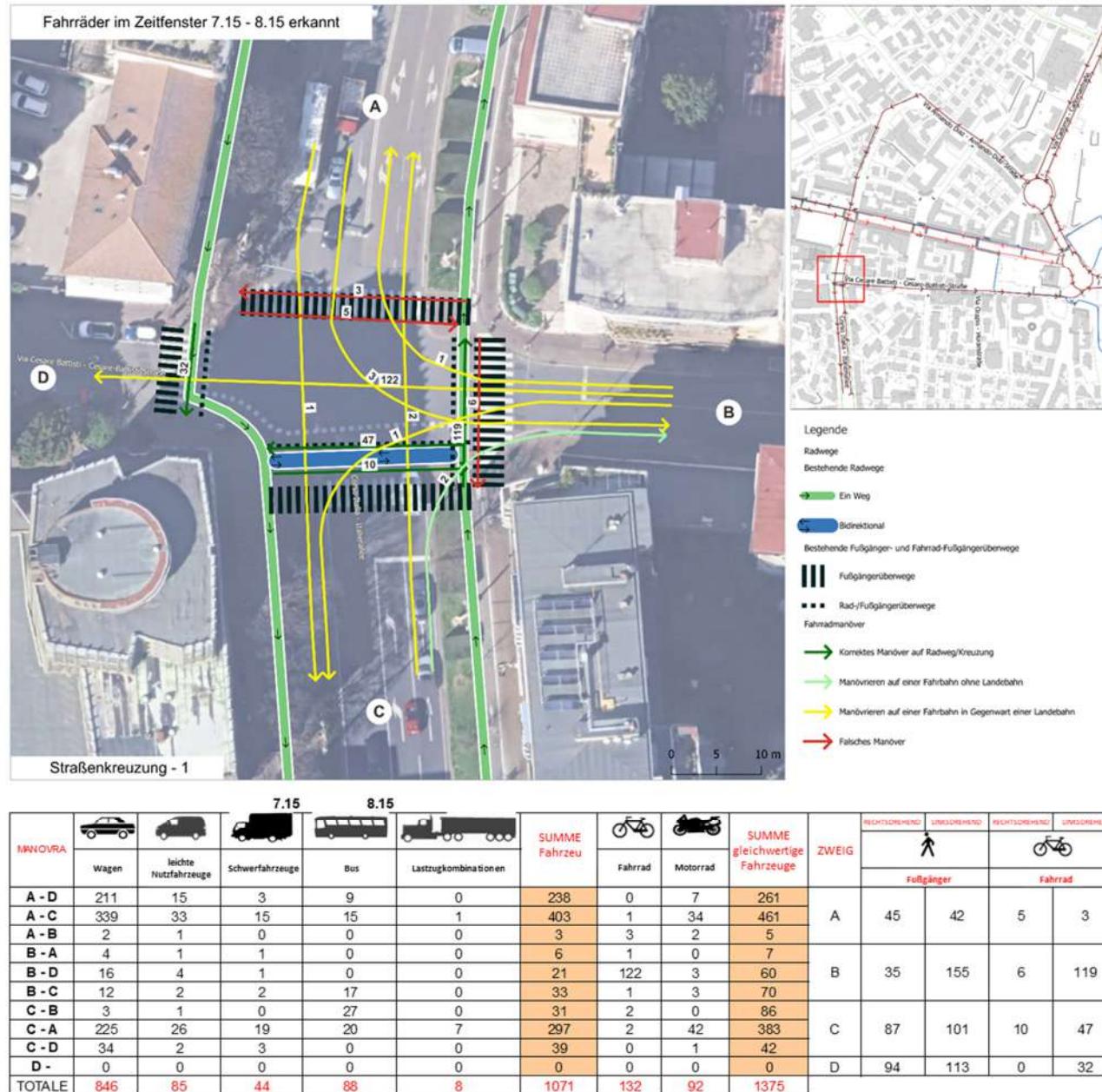


Abbildung 69. Miovision-Analysen - Fahrradzählungen an Kreuzungen - Kreuzung 1 (Erhebungen 2020)

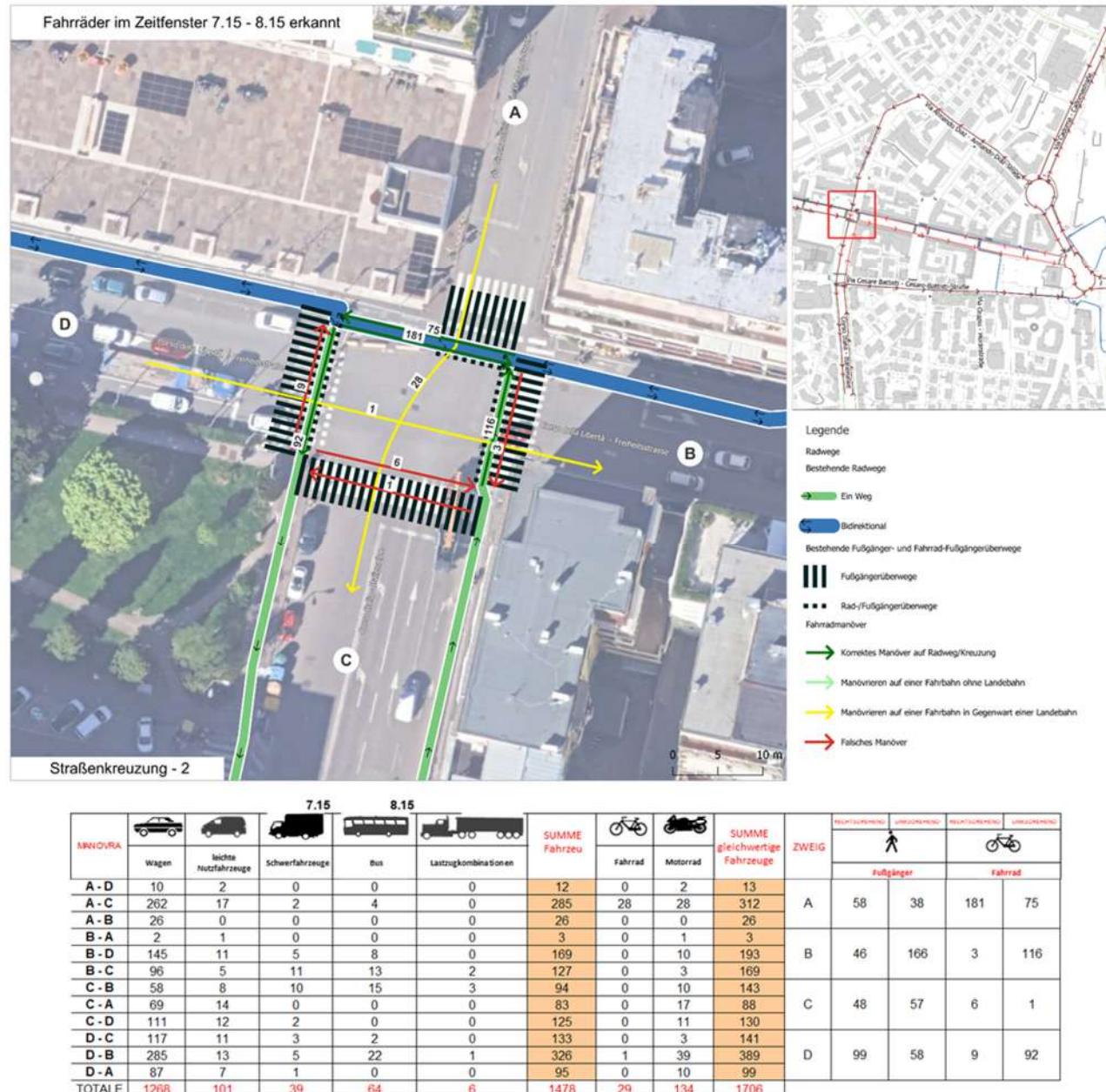


Abbildung 70. Miovision-Analysen - Fahrradzählungen an Kreuzungen - Kreuzung 2 (Erhebungen 2023)

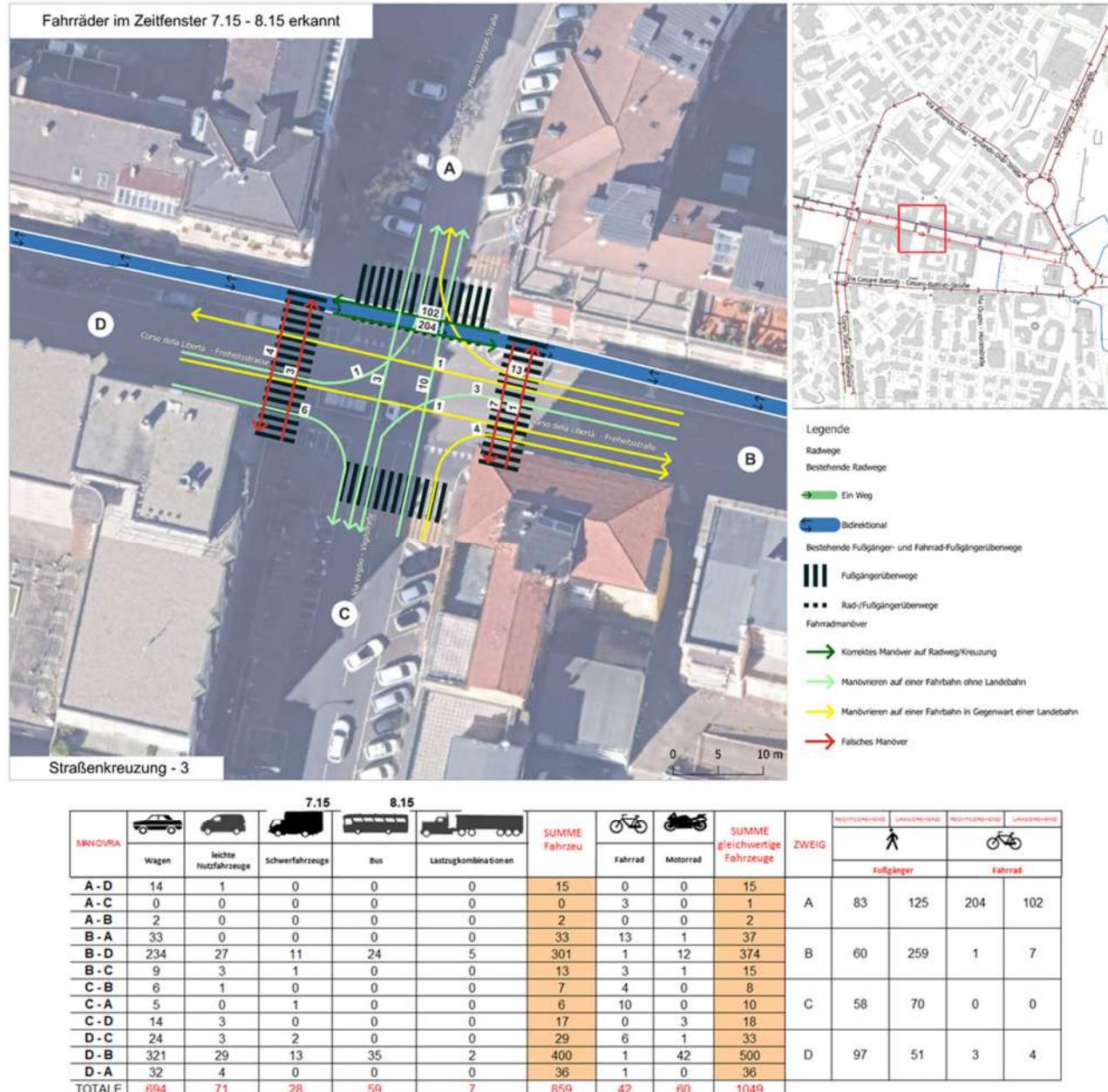


Abbildung 71. Miovision-Analysen - Fahrradzählungen an Kreuzungen - Kreuzung 3 (Erhebungen 2023)

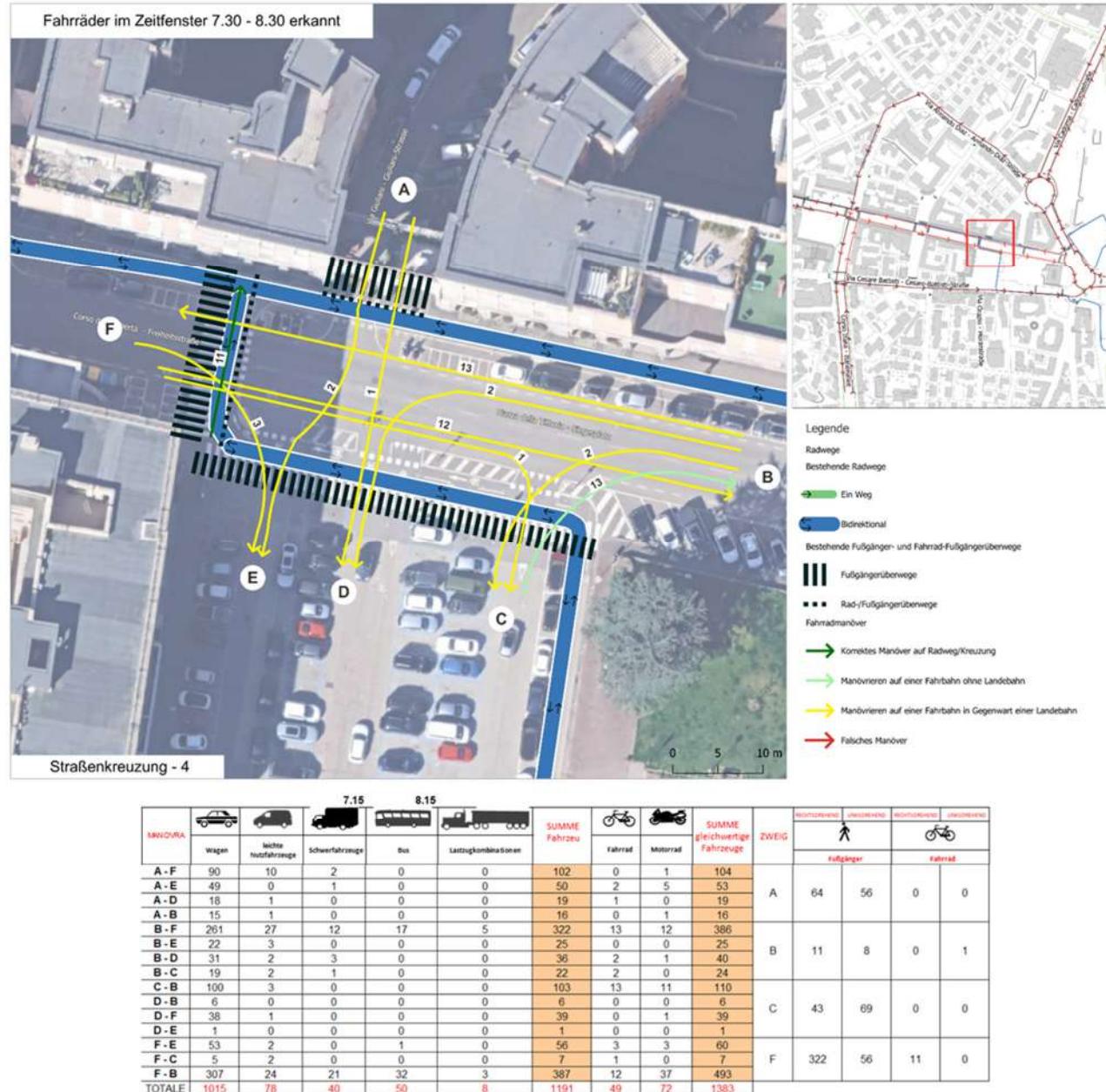


Abbildung 72. Miovision-Analysen - Fahrradzählungen an Kreuzungen - Kreuzung 4 (Erhebungen 2018)

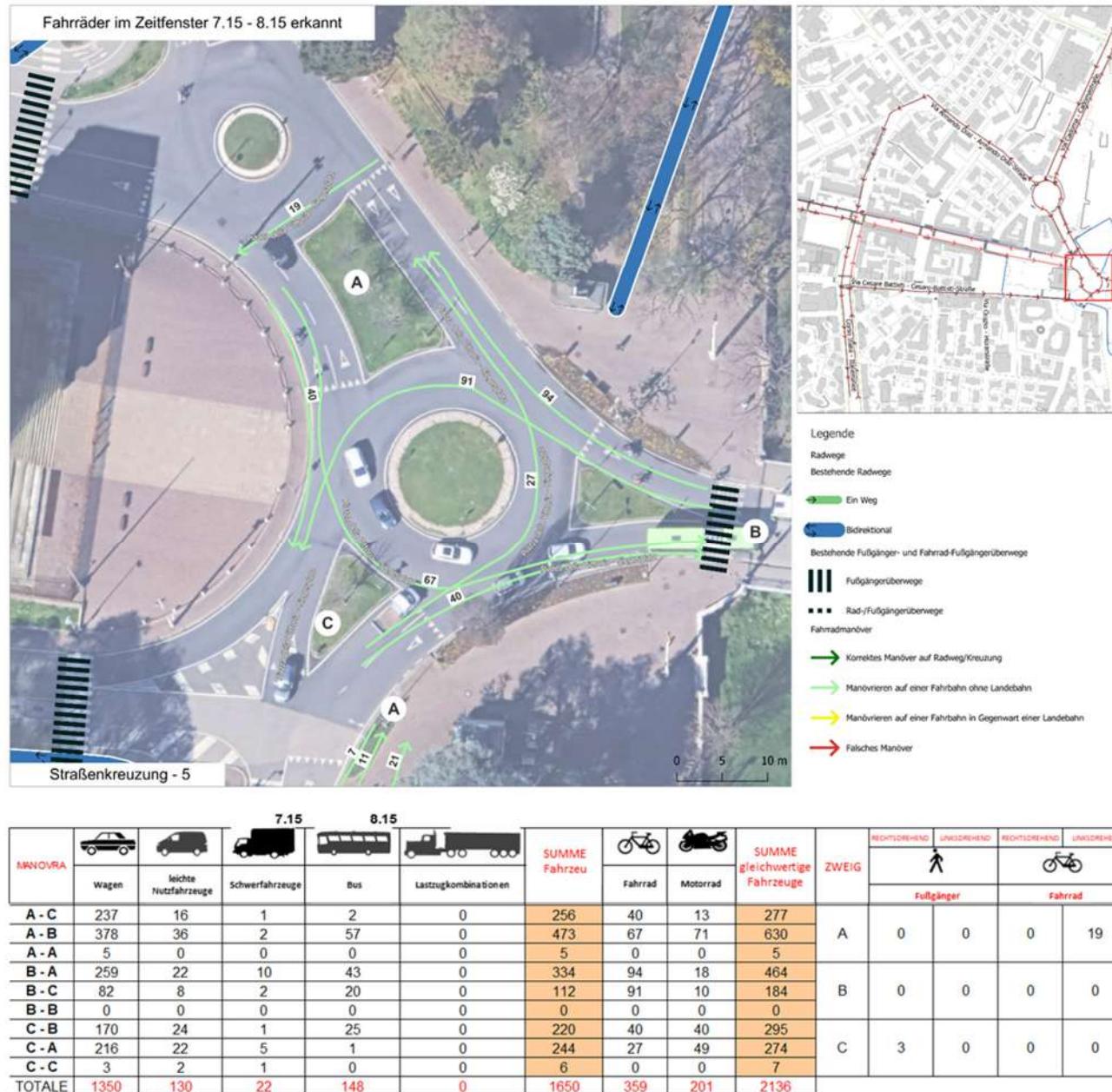


Abbildung 73. Miovision-Analysen - Fahrradzählungen an Kreuzungen - Kreuzung 5 (Erhebungen 2020)

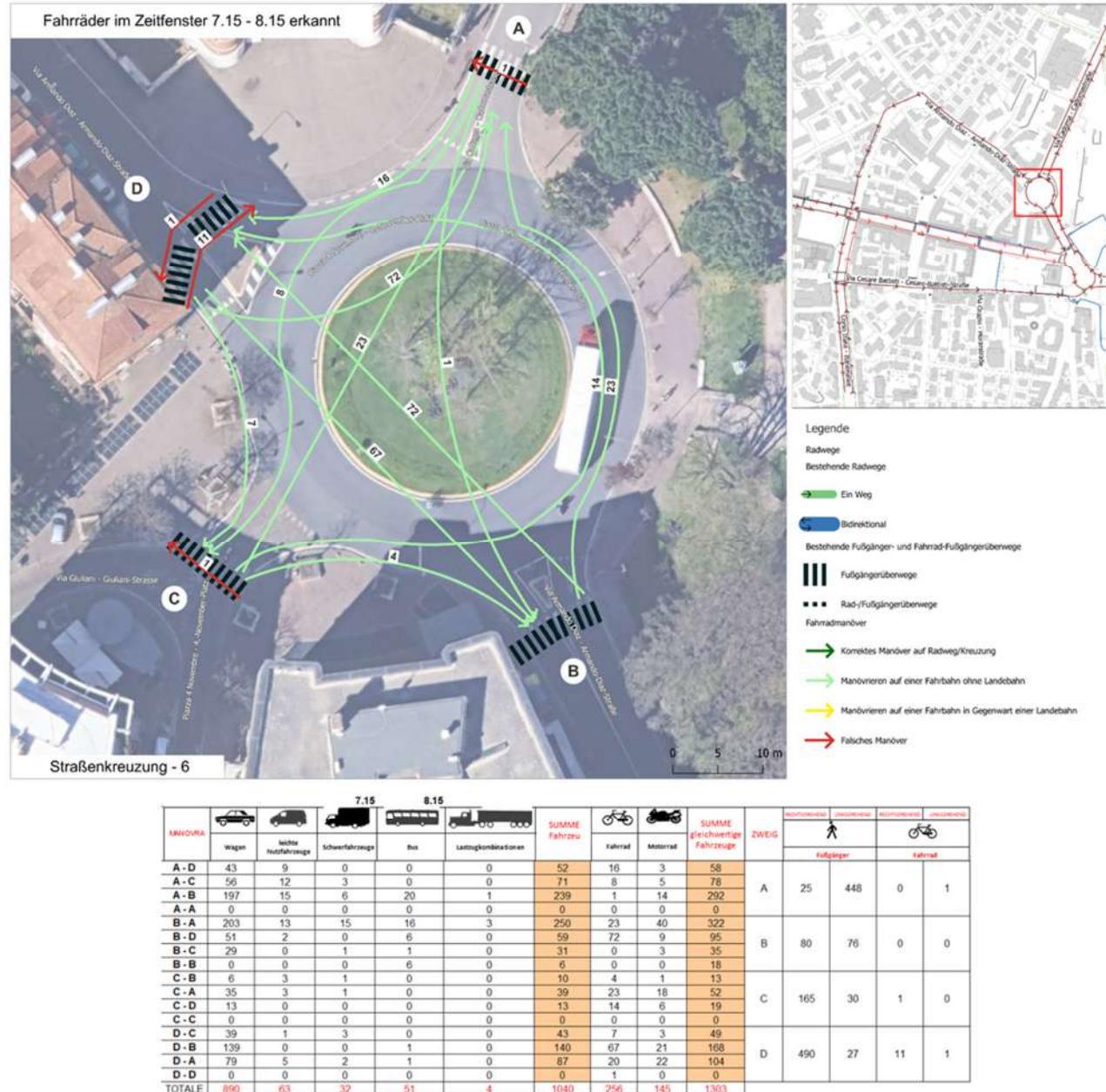


Abbildung 74. Miovision-Analysen - Fahrradzählungen an Kreuzungen - Kreuzung 6 (Erhebungen 2020)

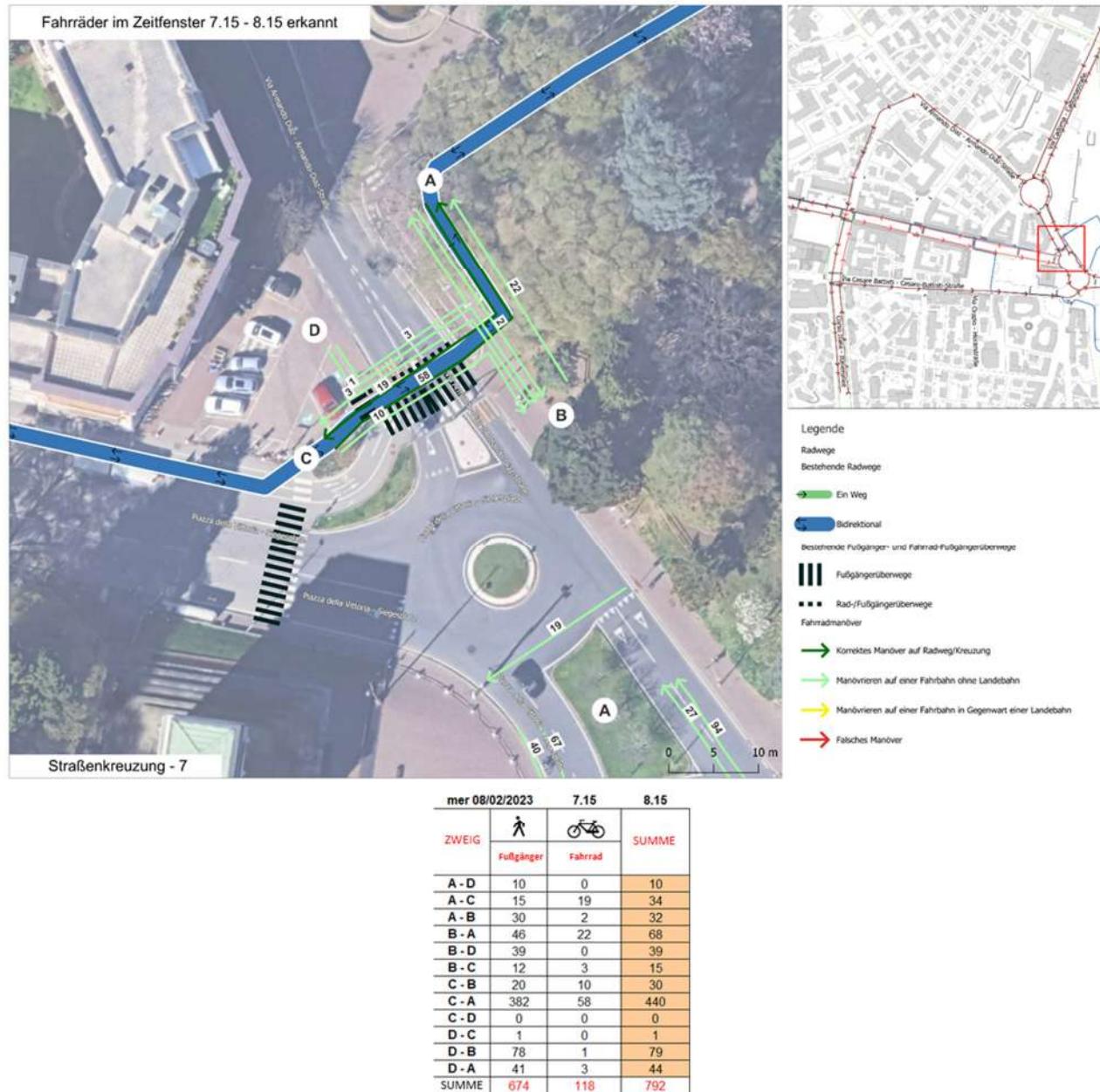
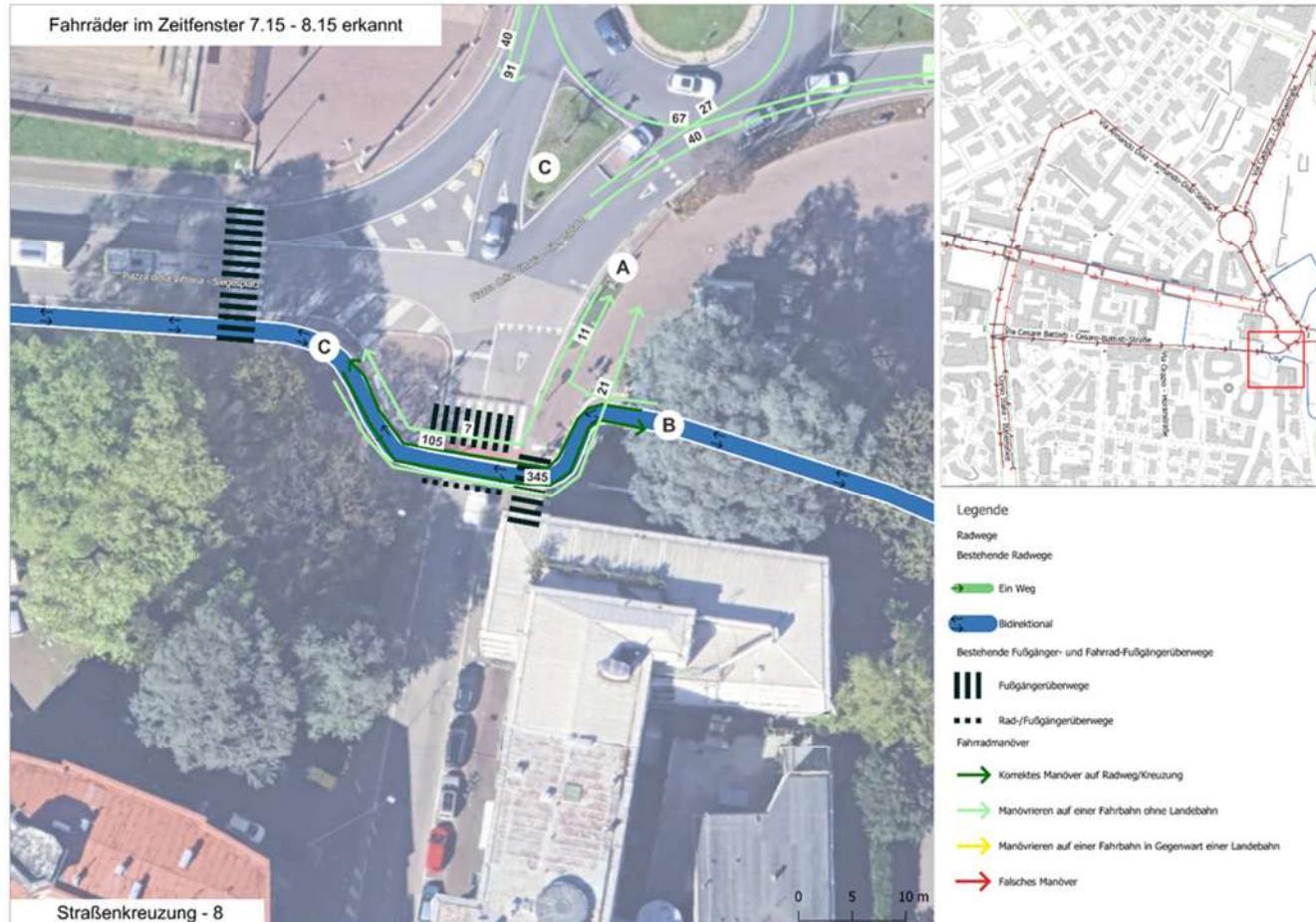


Abbildung 75. Miovision-Analysen - Fahrradzählungen an Kreuzungen - Kreuzung 7 (Erhebungen 2023)



ZWEIG	mer 08/02/2023		7.15	8.15	SUMME
	Fußgänger	Fahrrad			
A - C	42	7		49	
A - B	17	0		17	
B - A	41	11		52	
B - C	5	105		110	
C - B	47	345		392	
C - A	62	21		83	
SUMME	214	489		703	

Abbildung 76. Miovision-Analysen - Fahrradzählungen an Kreuzungen - Kreuzung 8 (Erhebungen 2023)

5 Analyse strategischer Baustellen im urbanen Raum und innovative Planungsansätze

In den nächsten vier Jahren ist in Bozen mit der Eröffnung zahlreicher Straßenbaustellen in der gesamten Stadt zu rechnen. Diese betreffen Straßen, Plätze und bedeutende Anziehungspunkte, was unvermeidlich Auswirkungen auf den normalen städtischen Straßenverkehr haben wird. Die Baustellen fallen nicht nur in den Zuständigkeitsbereich der Stadtverwaltung, sondern auch in den von anderen Institutionen und Betreibern (SEAB, Edyna usw.), mit denen eine kontinuierliche Schnittstelle unerlässlich ist.

Der ASV (Stadtverkehrsplan) bot die Gelegenheit, alle geplanten Baustellen zu analysieren, mit dem doppelten Ziel:

- Eine dokumentarische Grundlage zu schaffen, die es ermöglicht, in Absprache mit den Trägern der verschiedenen Maßnahmen die notwendigen Schritte zur Minderung der Auswirkungen der Überlagerung von Bauaktivitäten zu ergreifen;

- Zwei paradigmatische Fälle mit besonderer Relevanz für die städtische Mobilität zu entwickeln, um konkrete Vorteile zu erzielen und gleichzeitig eine Referenz für ähnliche Situationen zu schaffen.

Der erste Fall betrifft das Gesundheitszentrum von Bozen, bestehend aus dem Krankenhaus in Moritzing und dem Ausbildungszentrum für Gesundheitsberufe (Claudiana + Fakultät für Medizin der Katholischen Universität). Der zweite Fall betrifft die Baustelle für den Bau einer mehrstöckigen Tiefgarage auf dem Siegesplatz. Die beiden Fälle stellen auch zwei völlig unterschiedliche Ansätze für die Organisation der Baustellenverkehrsführung dar.

Im ersten Fall resultieren die erarbeiteten Vorschläge aus einer Arbeitsgruppe, an der alle zuständigen Stellen beteiligt waren. Im zweiten Fall hingegen hat die Gemeinde Bozen bereits im Vorfeld Studien über die während der Bauphase vorzunehmenden Änderungen der Verkehrsführung initiiert. Diese Studien bilden die Grundlage für die Entwicklung von Verbesserungsvorschlägen durch den Zuschlagsempfänger des Auftrags.

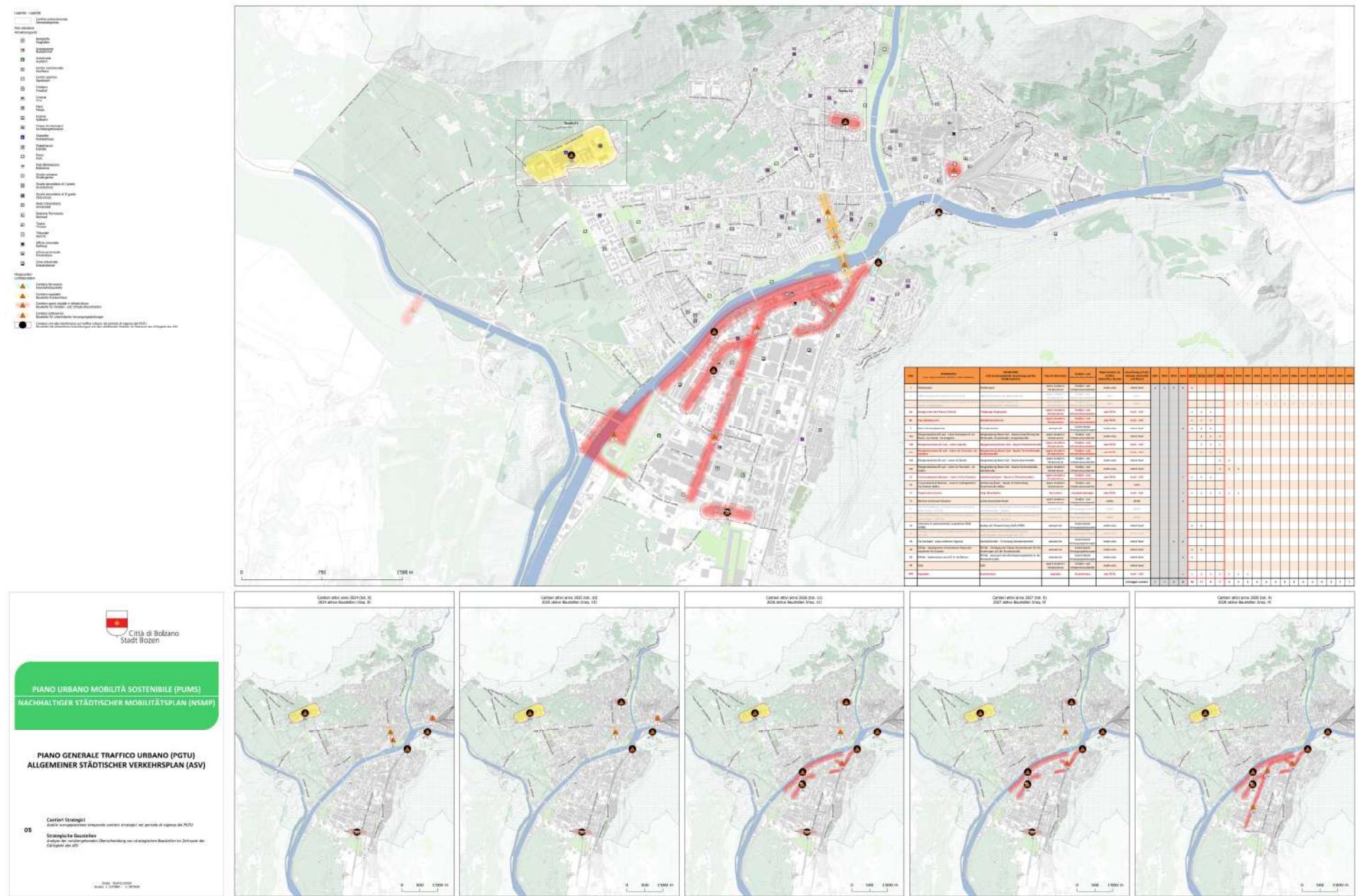


Abbildung 77. Vorschau auf Baustellen mit erheblichen Auswirkungen auf den städtischen Verkehr im Vierjahreszeitraum 2024-2028

Die nachstehende Tabelle zeigt den Zeitplan der für die kommenden Jahre geplanten Baustellen sowie deren jeweilige Dauer, um mögliche kritische Überschneidungen zu erkennen. In Rot sind die

Baustellen markiert, die sich auf Straßenbau- und Infrastrukturmaßnahmen beziehen und sowohl in Bezug auf die Intensität als auch auf die Dauer erhebliche Auswirkungen auf den Stadtverkehr haben.

Abbildung 78. Zeitplan der für die kommenden Jahre geplanten Baustellen

5.1 Vorschau auf Baustellen mit erheblichen Auswirkungen auf den Stadtverkehr im Vierjahreszeitraum 2024-2028

Ab 2024 sind 8 Baustellen aktiviert, die Auswirkungen auf das Straßennetz haben. Neben der Baustelle Waltherpark (2021-2025) und der Baustelle in der Garibaldistraße zur Verlegung des Abwassersammlers (2023-2024), die bereits seit 2023 in Betrieb sind, sind

folgende Baustellen mit erheblicher Auswirkung auf den Verkehr während eines langen Zeitraums vorgesehen:

- die Baustelle zur Umsetzung des zweiten Bauloses der Umfahrung von Bozen in der Einsteinstraße (2024-2027);
- die Eisenbahnbaustelle zur Realisierung der VirglVariante (2024-2030);
- die Baustelle am Krankenhaus (2024-2031)

Weitere aktive Baustellen sind:

- die Baustelle zur Errichtung des Fernwärmennetzes;
- die Baustelle zur Installation von Lärmschutzwänden;
- die Baustelle für den Austausch des Mittelspannungskabels in der Rentscherstraße (Edyna).

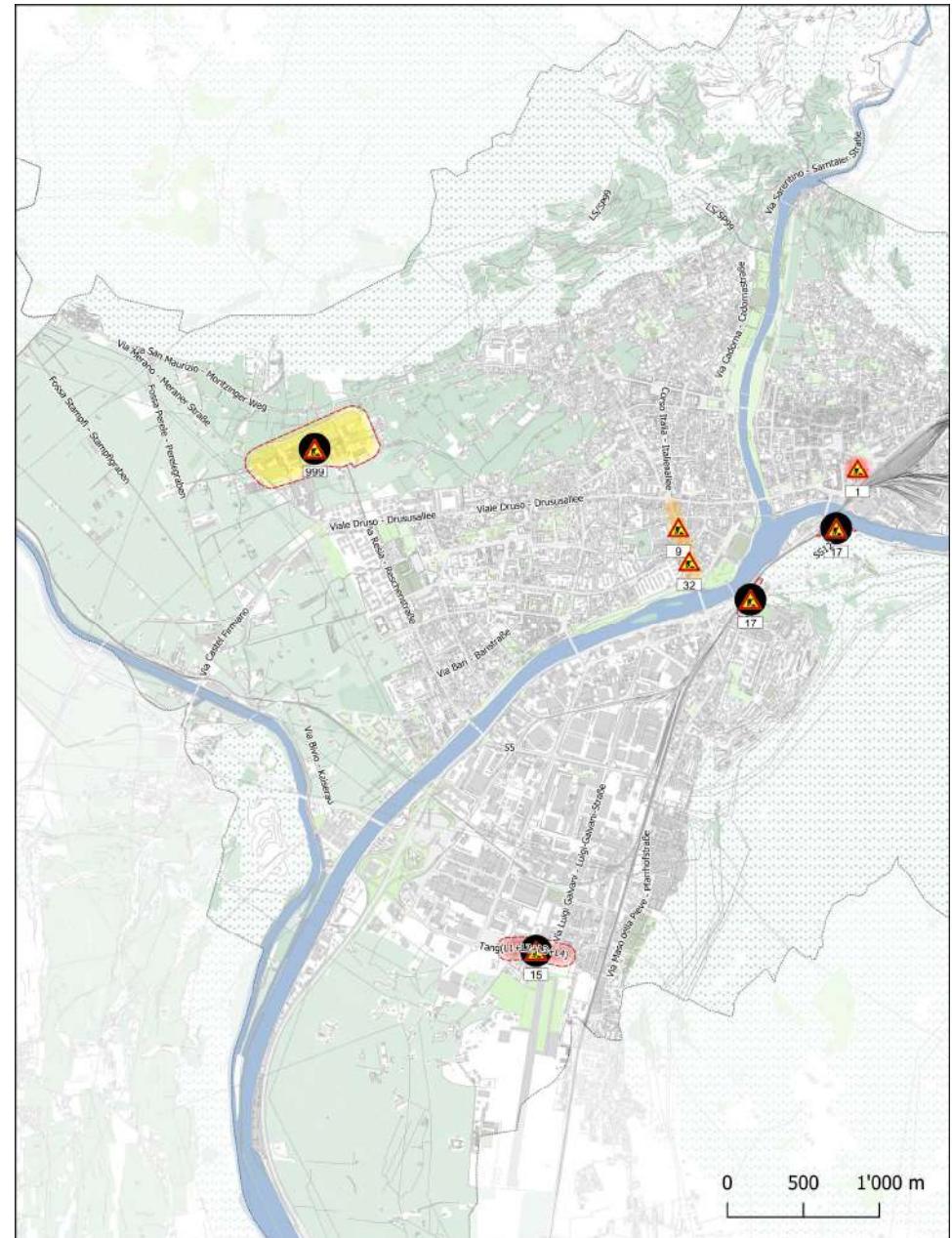


Abbildung 79. Aktive Baustellen im Jahr 2024

Im Jahr 2025 wird es 10 Baustellen geben, die das Straßennetz beeinträchtigen. Im Vergleich zu 2024 werden die Baustellen für die Lärmschutzwände sowie die Baustelle in der Garibaldistraße abgeschlossen. Neue Baustellen mit erheblicher Auswirkung auf den Verkehr während eines langen Zeitraums, die hinzukommen, sind:

- die Baustelle zur Errichtung der Tiefgarage am Siegesplatz (2025-2027);
- die Baustelle für das Bibliothekszentrum (2025-2027).

Weitere neue Baustellen sind:

- die Baustelle zur Verbesserung des SEAB-Wasserversorgungsnetzes (PNRR) (2025-2026);
- die Baustelle zur Verlegung der Edyna-Infrastrukturen aufgrund der Änderungen in der Einsteinstraße (2025-2026).

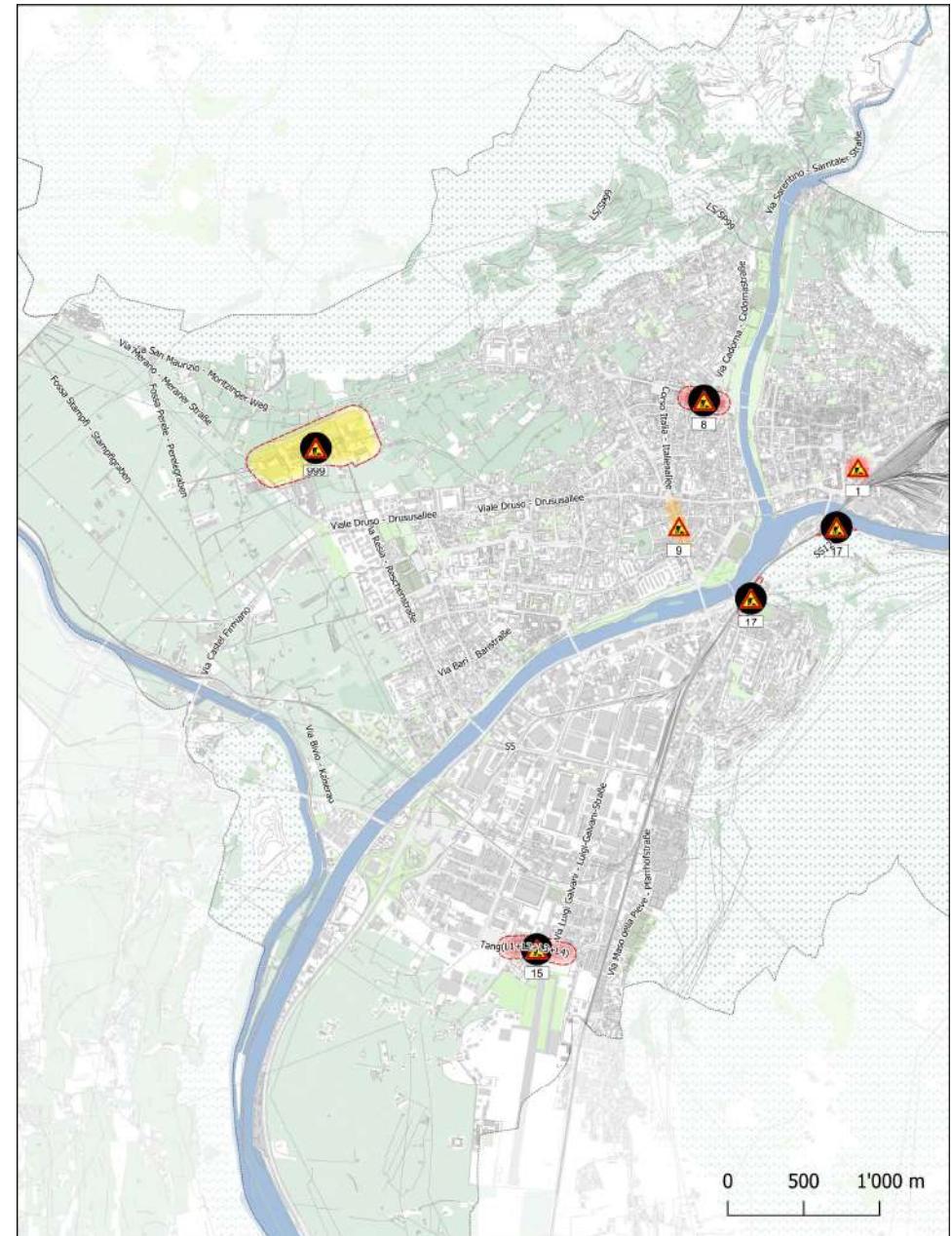


Abbildung 80. Aktive Baustellen im Jahr 2025

2026 werden 11 Baustellen aktiviert, die Auswirkungen auf das Straßennetz haben. Im Vergleich zu 2025 werden die Baustellen Waltherpark und Rentscherstraße abgeschlossen. Neue Baustellen mit erheblichen Auswirkungen auf den Verkehr während eines langen Zeitraums, die hinzukommen, sind:

- die Baustelle für den Ausbau des Hochwasserschutzes (Arginale) im Rahmen des Projekts zur Neugestaltung von Bozen Süd (2026-2027);
 - die Baustelle zur Neugestaltung der Torricelli- und der Siemensstraße im Rahmen des Projekts zur Neugestaltung von Bozen Süd (2026-2027).

Zudem wird die Baustelle für den Bau der Unterführung in der Romstraße in Kontinuität mit der Grandistraße und der Avogadrostraße (2026-2028) in Betrieb genommen.

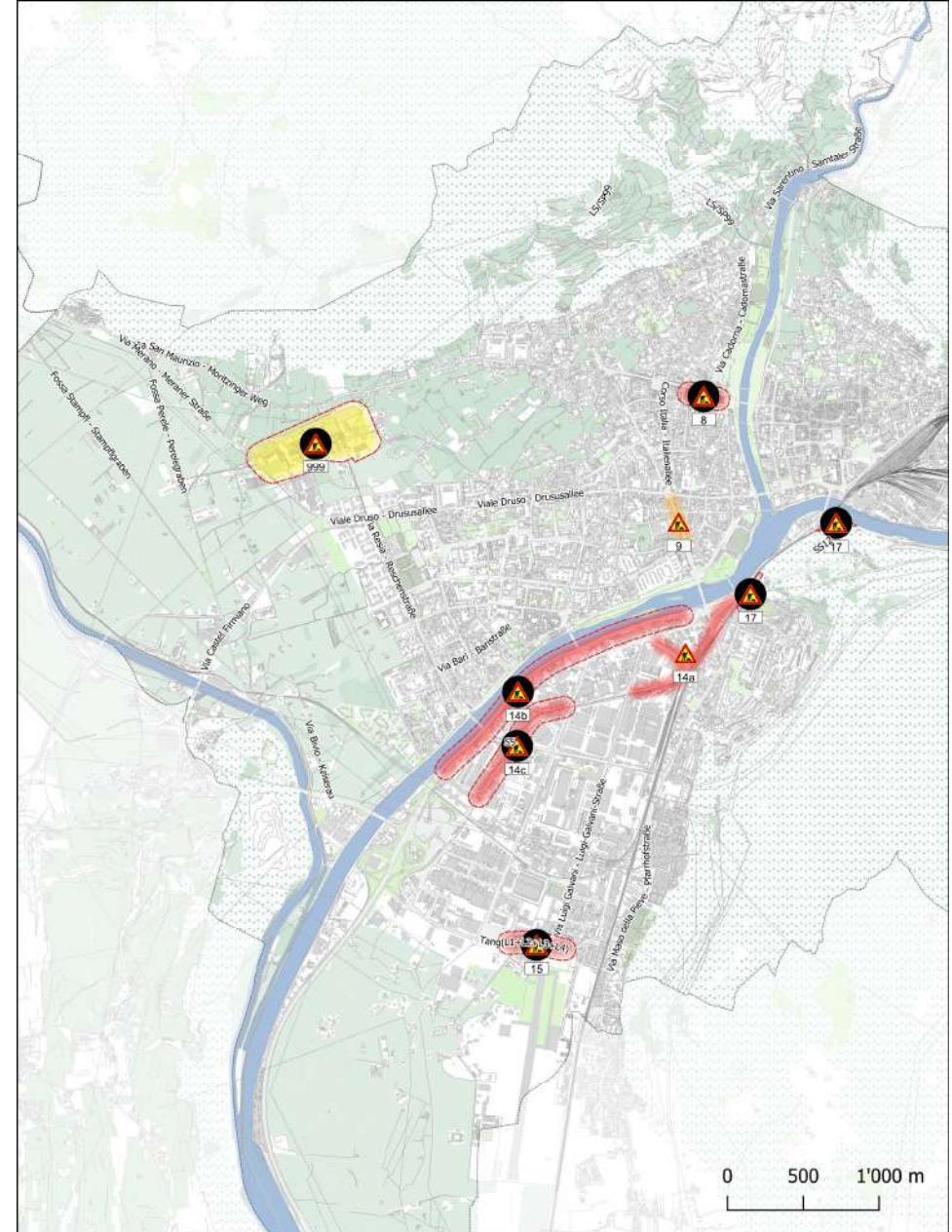


Abbildung 81. Aktive Baustellen im Jahr 2026

Im Jahr 2027 wird es 9 Baustellen geben, die das Straßennetz beeinträchtigen. Im Vergleich zu 2026 werden die Baustelle für den Ausbau des SEAB-Wasserversorgungsnetzes und die Edyna-Baustelle in der Einsteinstraße abgeschlossen.

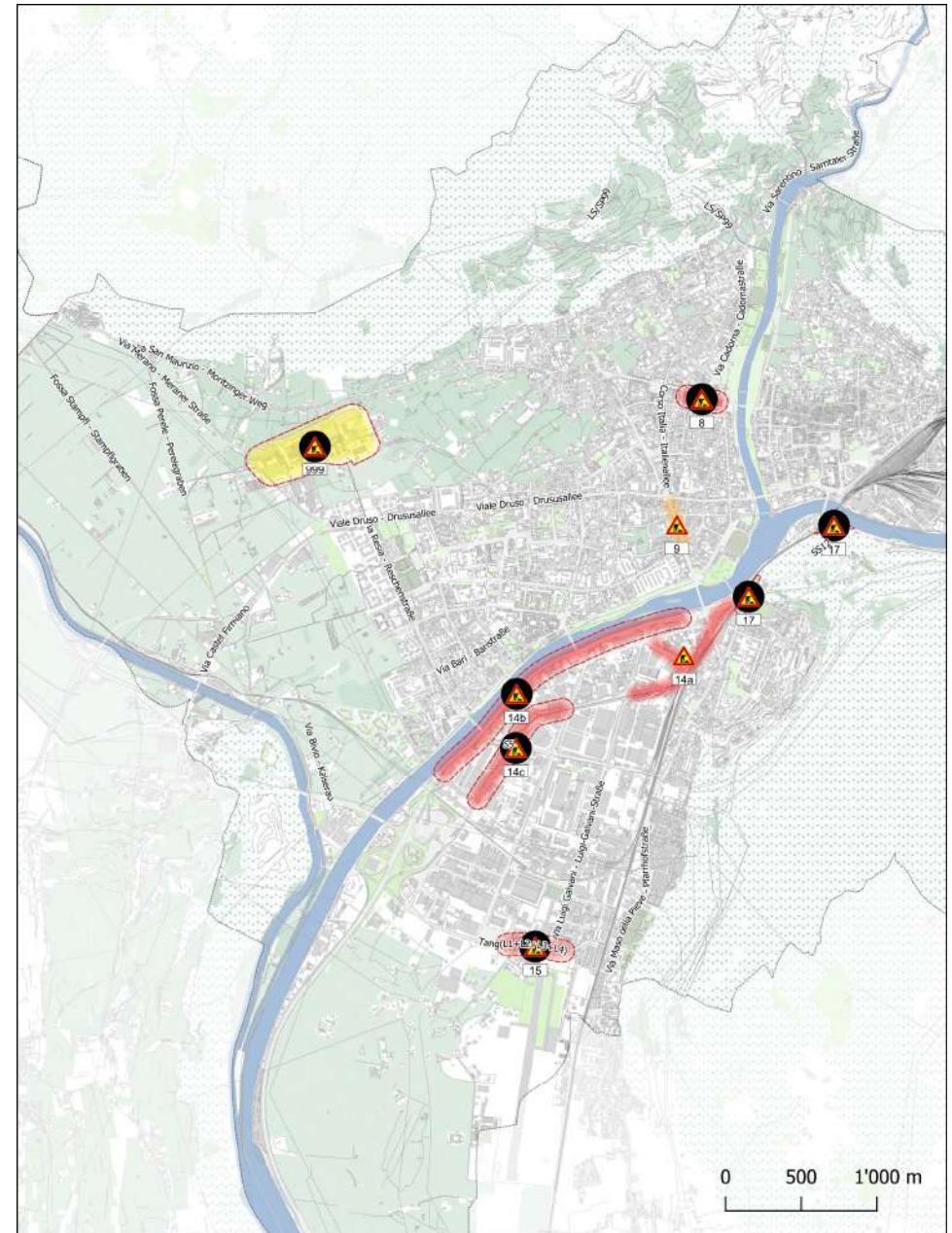


Abbildung 82. Aktive Baustellen Jahr 2027

Im Jahr 2028 werden noch vier Baustellen aktiv sein:

- die Eisenbahnbaustelle zur Realisierung der Virgl-Variante (2024-2030);
- die Baustelle am Krankenhaus (2024-2031);
- die Baustelle zur Umgestaltung der Buozzistraße (2028-2029) i
- im Rahmen des Projekts zur Neugestaltung von Bozen Süd:
 - a. Baulos Unterführung der Romstraße, Grandistraße, Avogadrostraße (2026-2028)
 - b. Baulos Eisackuferstraße (2026-2028)
 - c. Baulos Torricellistraße, Siemensstraße (2026-2028)
 - d. Baulos Buozzistraße (2028-2029)
 - e. Baulos Pacinottistraße, Galileistraße (2028-2031)

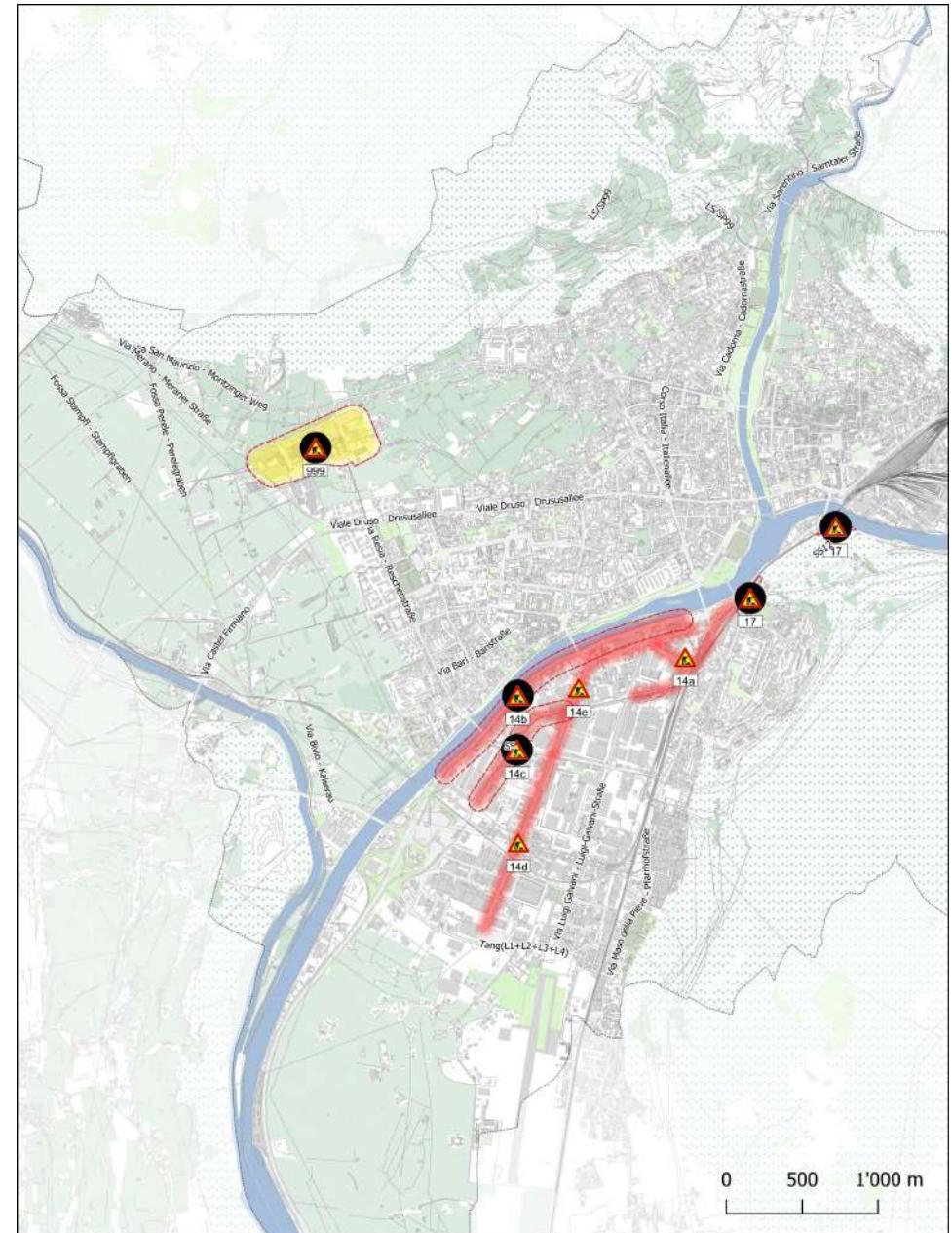


Abbildung 83 Aktive Baustellen im Jahr 2028

5.2 Exemplarische Ansätze zur Minderung der Verkehrsauswirkungen strategischer Baustellen

5.2.1 EXEMPLARISCHER FALL A: DETAILPLAN FÜR DIE ZUFAHRTSSTRÄßen ZUM GESUNDHEITSZENTRUM-KRANKENHAUS, ZU PRÜFEN NACH DEM TREFFEN MIT SABES

5.2.1.1 Kurzfristiger Zeitraum (2027) - Einrichtung einer Zone mit beschränktem Verkehr (VBZ)

Die Schwierigkeit, die Einhaltung der Verkehrs- und Parkbeschränkungen auf den Straßen innerhalb des Gesundheitszentrums zu gewährleisten, hat den SABES dazu veranlasst, die Einrichtung einer echten verkehrsberuhigten Zone in Erwägung zu ziehen, deren Verwaltung dann der hierfür zuständigen Stadtverwaltung von Bozen übertragen werden muss. Die Voraussetzung für die Einrichtung der VBZ ist, dass die davon betroffenen Straßen in öffentliche Straßen umgewidmet werden. Hierfür sind drei Aktivitäten erforderlich:

- Die Projektierung der Anpassung der südlichen Ringstraße und der internen Straßen, die in die VBZ einbezogen werden, gemäß Standardquerschnitten, die den Landesbestimmungen entsprechen;
- Die statische Prüfung des vom TAM-Tunnel betroffenen Abschnitts der südlichen Ringstraße;

c. Einholung einer städtebaulichen Ausnahmegenehmigung für den Abstand der neuen Alperia-Zentrale vom Straßenrand, um einen Straßenquerschnitt mit Breite gemäß der Straßennorm zu gewährleisten. Diese Ausnahme wurde am 21. August 2024 von der Stadt Bozen genehmigt.

Die im Plan vorgesehene verkehrsberuhigte Zone soll dazu dienen, dass nur ermächtigte Fahrzeuge das Straßennetz innerhalb des Gesundheitszentrums nutzen können, um zu den internen Parkplätzen zu gelangen und dort zu parken, und dass sie dafür nicht die Böhlerstraße benutzen müssen. Dies ermöglicht eine überwiegende Nutzungsriorisierung der Böhlerstraße für den Durchgangsverkehr durch eine Reduzierung des derzeit auf sie einwirkenden Verkehrsaufkommens.

Die bestehenden Durchfahrtsberechtigungen für das Krankenhausgelände zwischen dem Weingartenweg und der Böhlerstraße behalten weiterhin ihre Gültigkeit.

Das Straßensystem innerhalb der VBZ besteht aus den folgenden drei Teilabschnitten:

- V.1 - Zufahrtsstraße zur Notaufnahme zwischen der Kreuzung der Ein- und Ausfahrtsrampen der Tiefgarage und der südlichen Ringstraße.

- V.2 - Straße, die den Sitz des Weißen Kreuzes, das Zivilschutzdepot und das Logistikzentrum flankiert, wobei der Kreisverkehr an der Böhlerstraße mit dem neuen Kreisverkehr neben der Zentrale für medizinische Gase verbunden wird.
- V.3 - Ringstraße, ausgehend von der Kreuzung am Blutspenderplatz bis zur neben der Zentrale für medizinische Gase verorteten Kreuzung zwischen der südlichen Ringstraße und der Verbindungsstraße zwischen der Böhlerstraße und der südlichen Ringstraße selbst. Da diese Kreuzung die einzige Zufahrt zur VBZ

aus südlicher Richtung Süden sein wird, ist geplant, sie in einen Kreisverkehr umzuwandeln, damit unberechtigte Fahrzeuge, die versehentlich von der Meraner Straße eingefahren sind, umkehren können. Auf der gegenüberliegenden Seite würde der Kreisverkehr am Blutspenderplatz die gleiche Funktion übernehmen; Es wurden drei Verkehrsbereiche mit abnehmenden Verkehrsbeschränkungen festgelegt.

Sektor	Betroffene Abschnitte	Referenzvorschlag für die Reglementierung
Sektor A	V.1; V.2	Verkehr ausschließlich für Fahrzeuge von/zur Notaufnahme und für solche, die berechtigt sind, Patienten oder medizinisches Material zwischen dem Logistikzentrum und den Krankenhausgebäuden zu transportieren.
Sektor B	Abschnitt V.3, innere Fahrspur neben den Pavillons	Verkehr gestattet für Fahrzeuge von/zur Notaufnahme, für berechtigte Fahrzeuge zum Transport von Patienten oder medizinischem Material zwischen dem Logistikzentrum und den Krankenhausgebäuden sowie für Busse.
Sektor C	Abschnitt V.3, äußere Fahrspur neben dem Zaun des Logistikzentrums	Verkehr gestattet für Fahrzeuge von/zur Notaufnahme, für berechtigte Fahrzeuge zum Transport von Patienten oder medizinischem Material zwischen dem Logistikzentrum und den Krankenhausgebäuden, für gelegentlich berechtigte Lieferfahrzeuge zur Anlieferung/Abholung von Materialien sowie für Mitarbeiter- und Besucherfahrzeuge, die zu den inneren Parkplätzen des Gesundheitszentrums fahren.

In den folgenden Abbildungen sind die Sektoren der VBZ dargestellt, wie sie in der vorherigen Tabelle angegeben sind, mit der Ergänzung der äußeren Busspuren in der Böhlerstraße, einschließlich

der Haltebucht in der Meranerstraße. Dies liegt daran, dass diese Straßenabschnitte möglicherweise mit einer ähnlichen Technologie wie die für die VBZ vorgesehene überwacht werden.

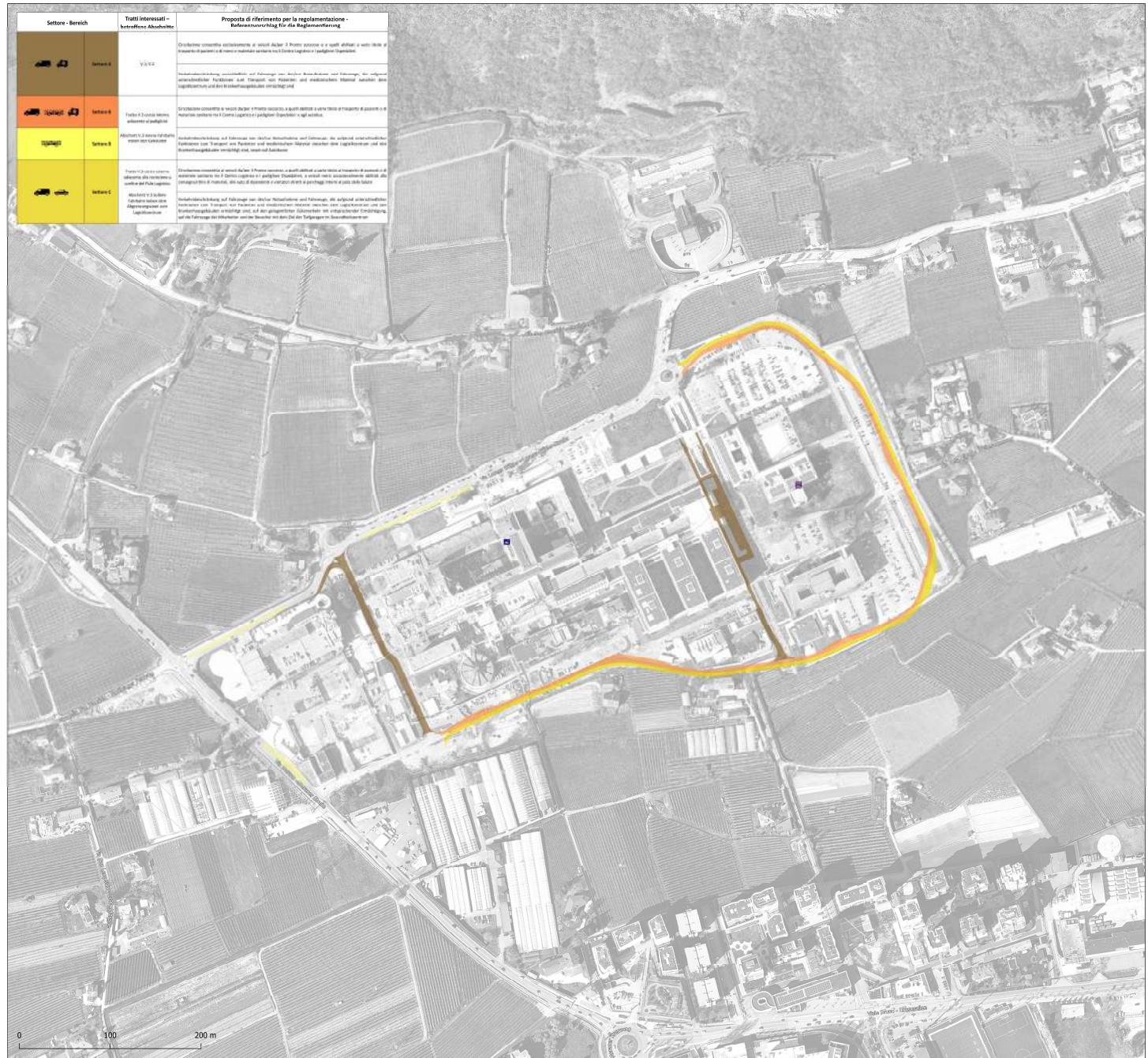


Abbildung 84 Verkehrsberuhigte Zone (VBZ) Krankenhaus

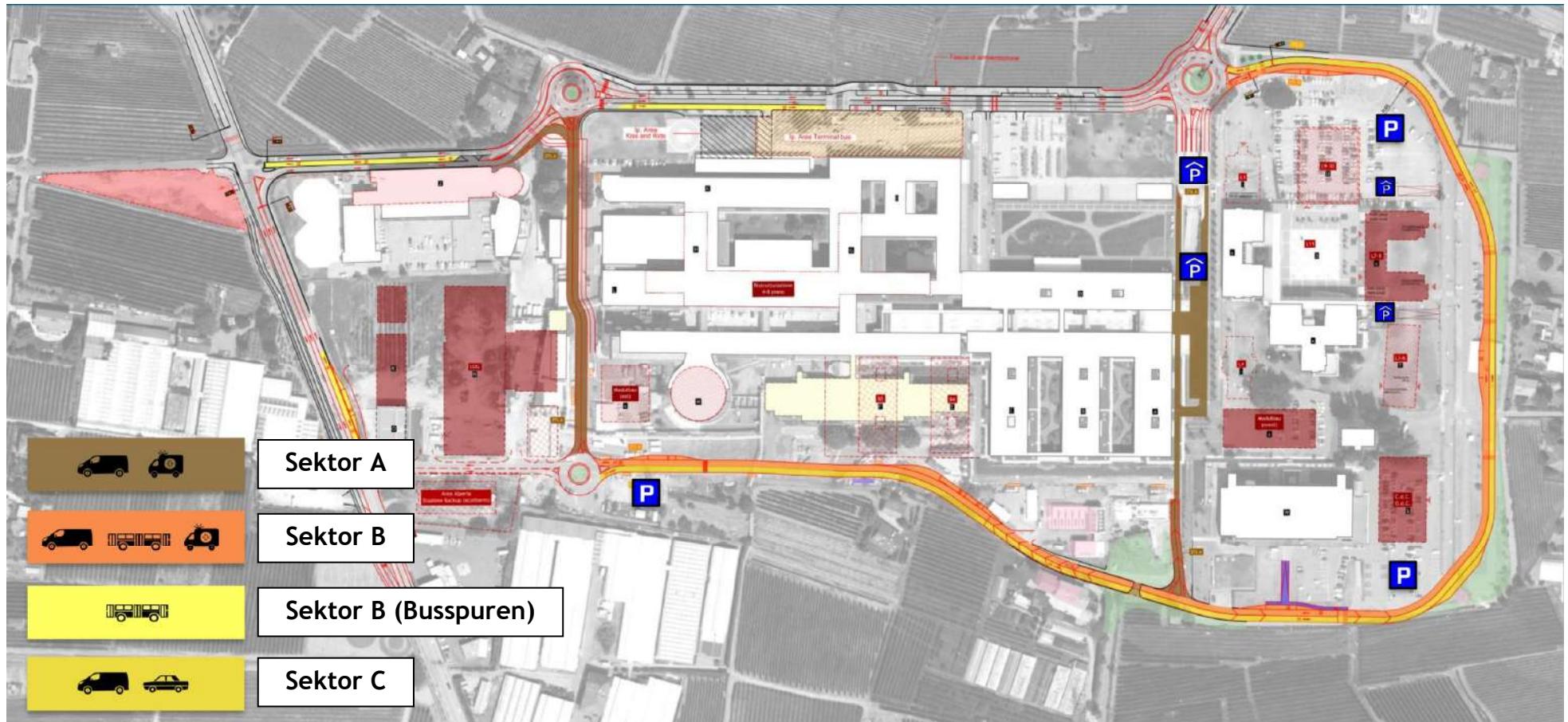


Abbildung 85 Gesamte VBZ-Bereiche

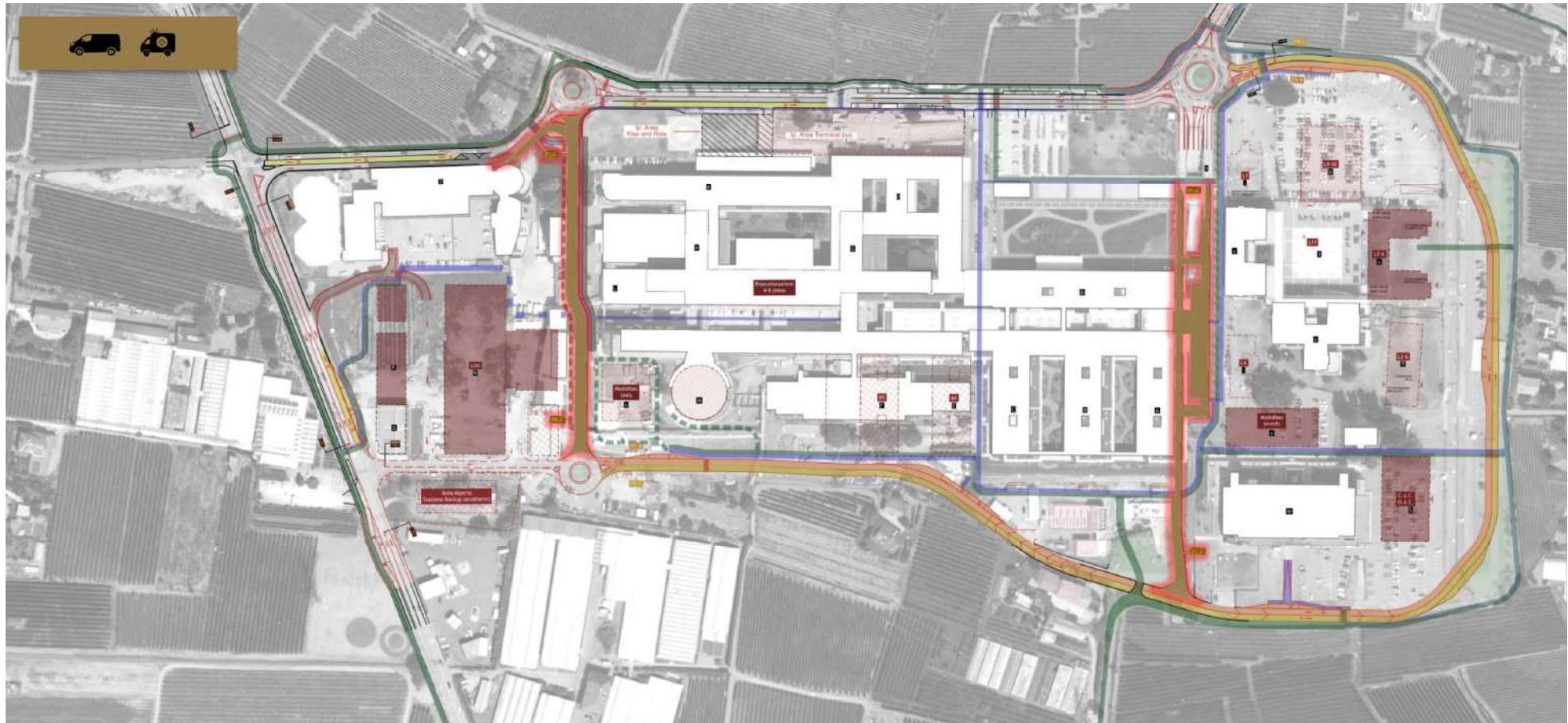


Abbildung 86 VBZ Bereich A: In diesem Bereich ist der Verkehr ausschließlich für Fahrzeuge gestattet, die zur Notaufnahme fahren oder von dort kommen, sowie für Fahrzeuge, die berechtigt sind, Patienten oder medizinisches Material zwischen dem Logistikzentrum und den Krankenhausgebäuden zu transportieren

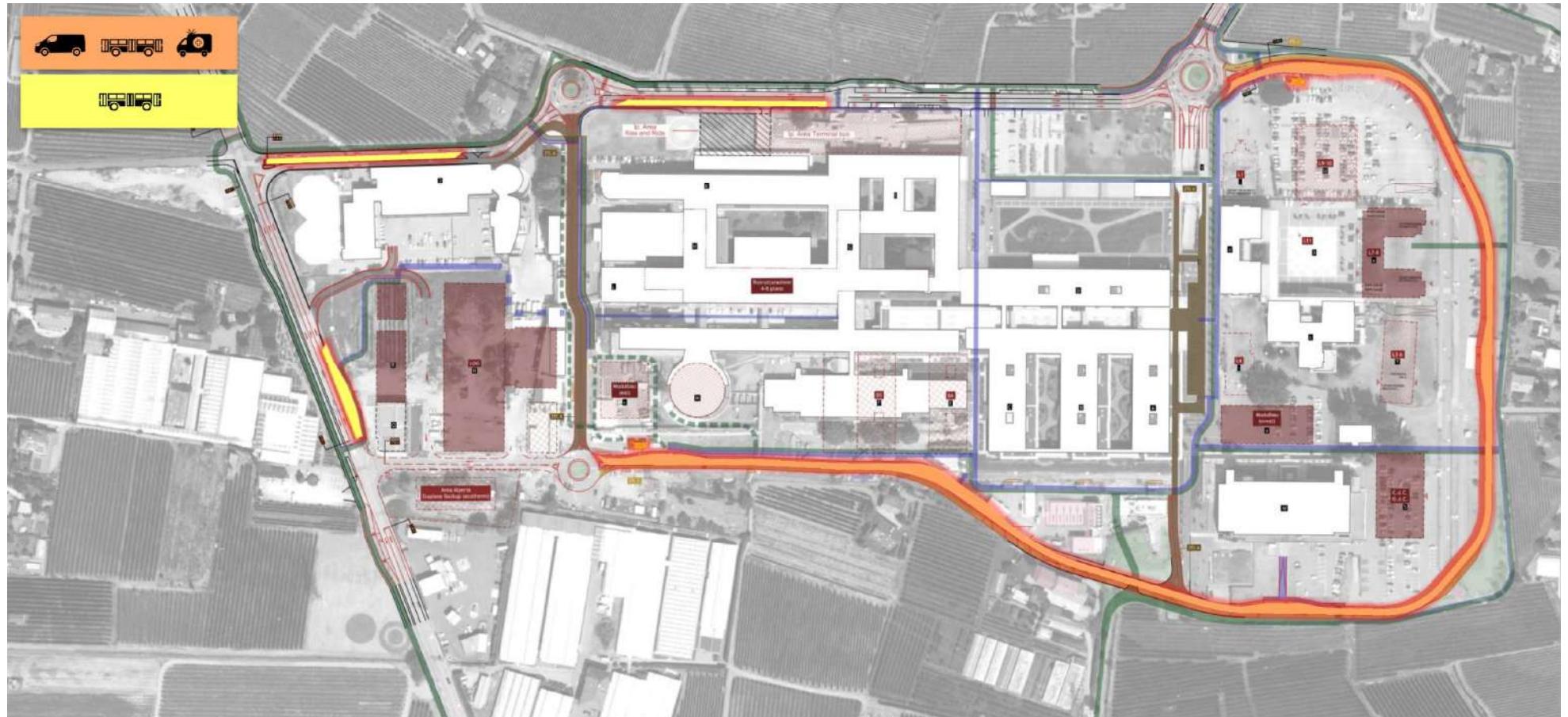


Abbildung 87 VBZ - Bereich B: Verkehr gestattet für Fahrzeuge von/zur Notaufnahme, für berechtigte Fahrzeuge zum Transport von Patienten oder medizinischem Material zwischen dem Logistikzentrum und den Krankenhausgebäuden sowie für Busse. - Reservierte Fahrspuren außerhalb des Gesundheitszentrums

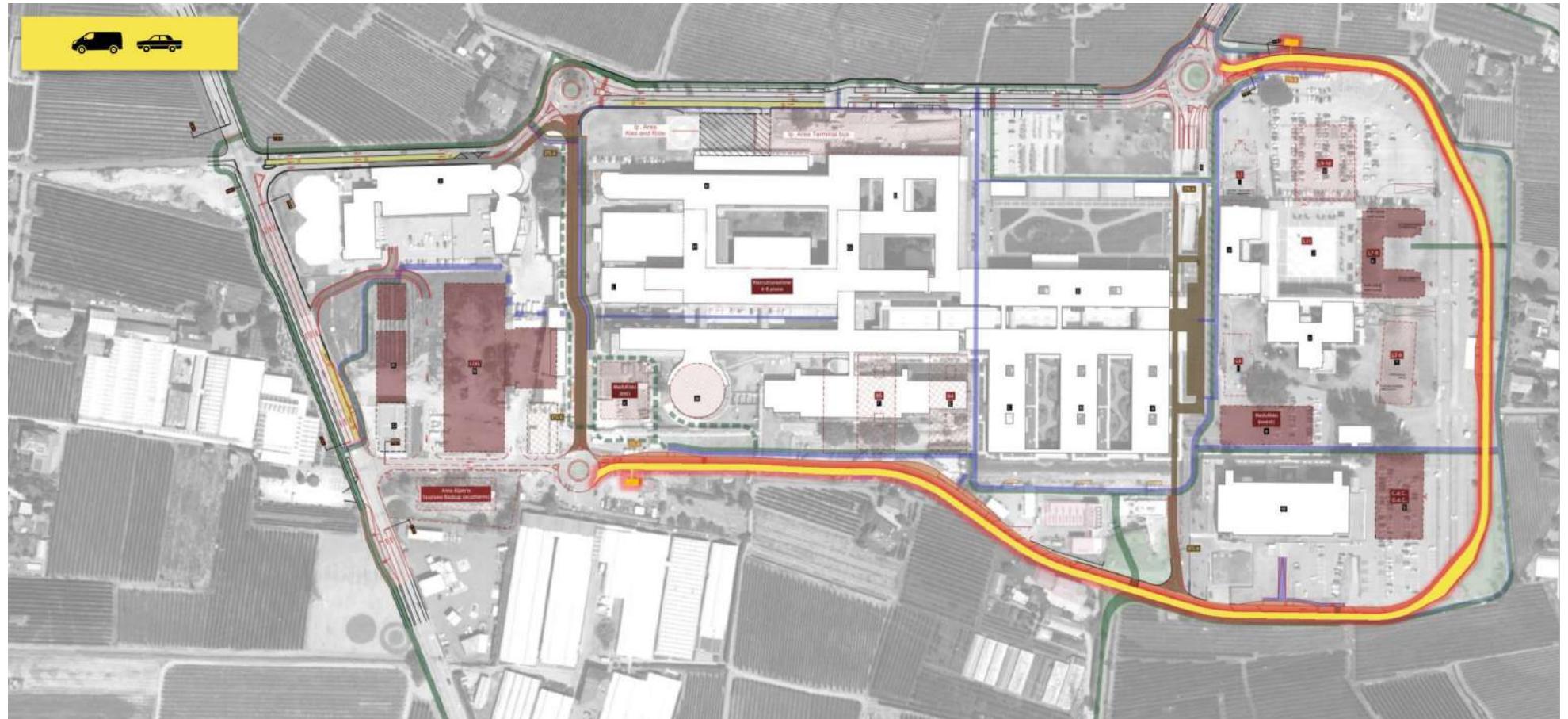


Abbildung 88 ZTL - Bereich C: Verkehr gestattet für Fahrzeuge von/zur Notaufnahme, für berechtigte Fahrzeuge zum Transport von Patienten oder medizinischem Material zwischen dem Logistikzentrum und den Krankenhausgebäuden, für gelegentlich berechtigte Lieferfahrzeuge zur Anlieferung/Abholung von Materialien sowie für Mitarbeiter- und Besucherfahrzeuge, die zu den internen Parkplätzen des Gesundheitszentrums fahren.

Die Überwachung der Verkehrsberuhigten Zone (VBZ) erfolgt durch elektronische Kontrollpunkte mit Kameras, die die Kennzeichen der Fahrzeuge erfassen. Folgende Fahrzeuge sind zur Einfahrt berechtigt und werden daher nicht sanktioniert:

- Krankenwagen und private Fahrzeuge, die Patienten zur Notaufnahme transportieren. Die Kennzeichen anderer Fahrzeuge als Krankenwagen werden nach Mitteilung des Kennzeichens bei der Anmeldung in der Notaufnahme von der Blacklist entfernt (Zulassung für alle Sektoren).
- Krankenwagen und private Fahrzeuge, die Patienten für Tagesklinikleistungen transportieren. Die Kennzeichen anderer Fahrzeuge als Krankenwagen werden nach Mitteilung des Kennzeichens bei der Terminvereinbarung über die einheitliche Vormerkzentrale CUP vorübergehend in die Whitelist aufgenommen und können bei der Anmeldung in der zuständigen Ambulanz geändert werden (Zulassung für alle Sektoren).
- Fahrzeuge, die Waren oder medizinisches Material zwischen dem Logistikzentrum und den Krankenhausgebäuden transportieren, deren Kennzeichen dauerhaft in der Liste der berechtigten Kennzeichen eingetragen sind.
- Linienbusse.
- Lieferfahrzeuge, die gelegentlich Waren liefern oder abholen müssen, nach vorheriger Mitteilung des Kennzeichens auf der Website für die Ausstellung von Einfahrts- und Parkgenehmigungen zum Be- und Entladen in der VBZ an den dafür vorgesehenen Plätzen.
- Mitarbeiterfahrzeuge, die zu den internen Parkplätzen des Gesundheitszentrums fahren. Das Kennzeichen des Fahrzeugs, das beim Einfahren in die VBZ auf der Blacklist steht, wird entfernt, wenn es am Eingang der kostenpflichtigen oder zugehörigen Parkplätze der Zielgebäudes erfasst wird.
- Besucherfahrzeuge, die zu den internen Parkplätzen des Gesundheitszentrums fahren. Das Kennzeichen des Fahrzeugs, das beim Einfahren in die VBZ auf der Blacklist steht, wird entfernt, wenn es am Eingang der entsprechenden kostenpflichtigen Parkplätze erfasst wird.
- Diese Maßnahmen gewährleisten eine effiziente Kontrolle der Zugangsberechtigungen zur VBZ und tragen zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Sicherheit im Gesundheitszentrum bei.

5.2.2 FALLSTUDIE B: DETAILPLAN BAUPHASE TIEFGARAGE SIEGESPLATZ

Die zweite Fallstudie, die im Rahmen des ASV berücksichtigt wurde, betrifft die Errichtung der Tiefgarage am Siegesplatz. Die Auswirkungen der Baustelle für den Bau der Tiefgarage am Siegesplatz werden durch die untenstehende Abbildung veranschaulicht. In der Abbildung sind die derzeitigen Verkehrsströme rund um den Siegesplatz in Fuchsia dargestellt.

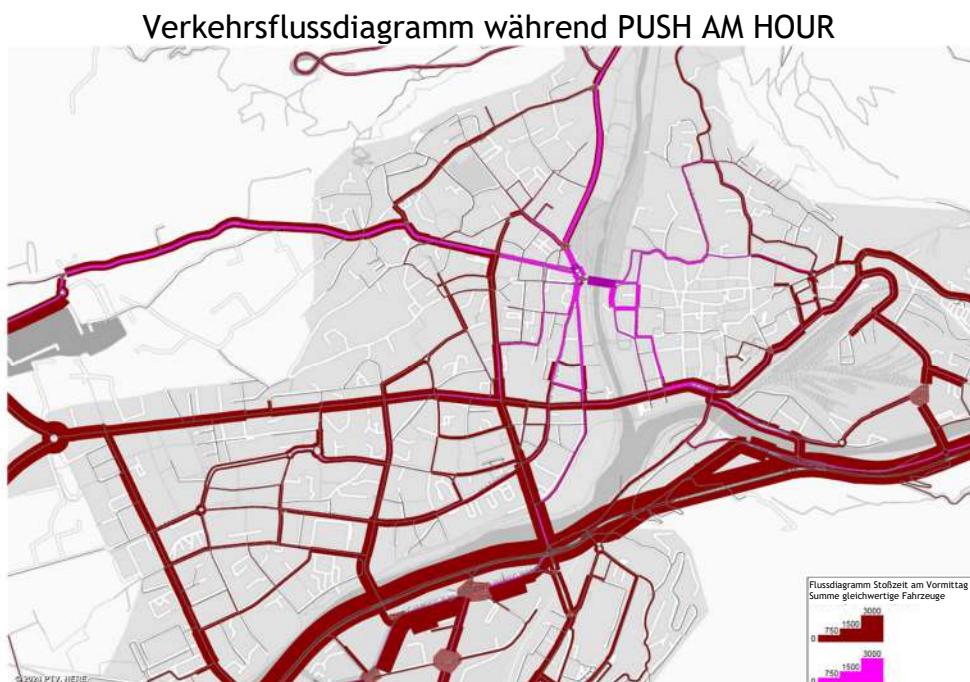


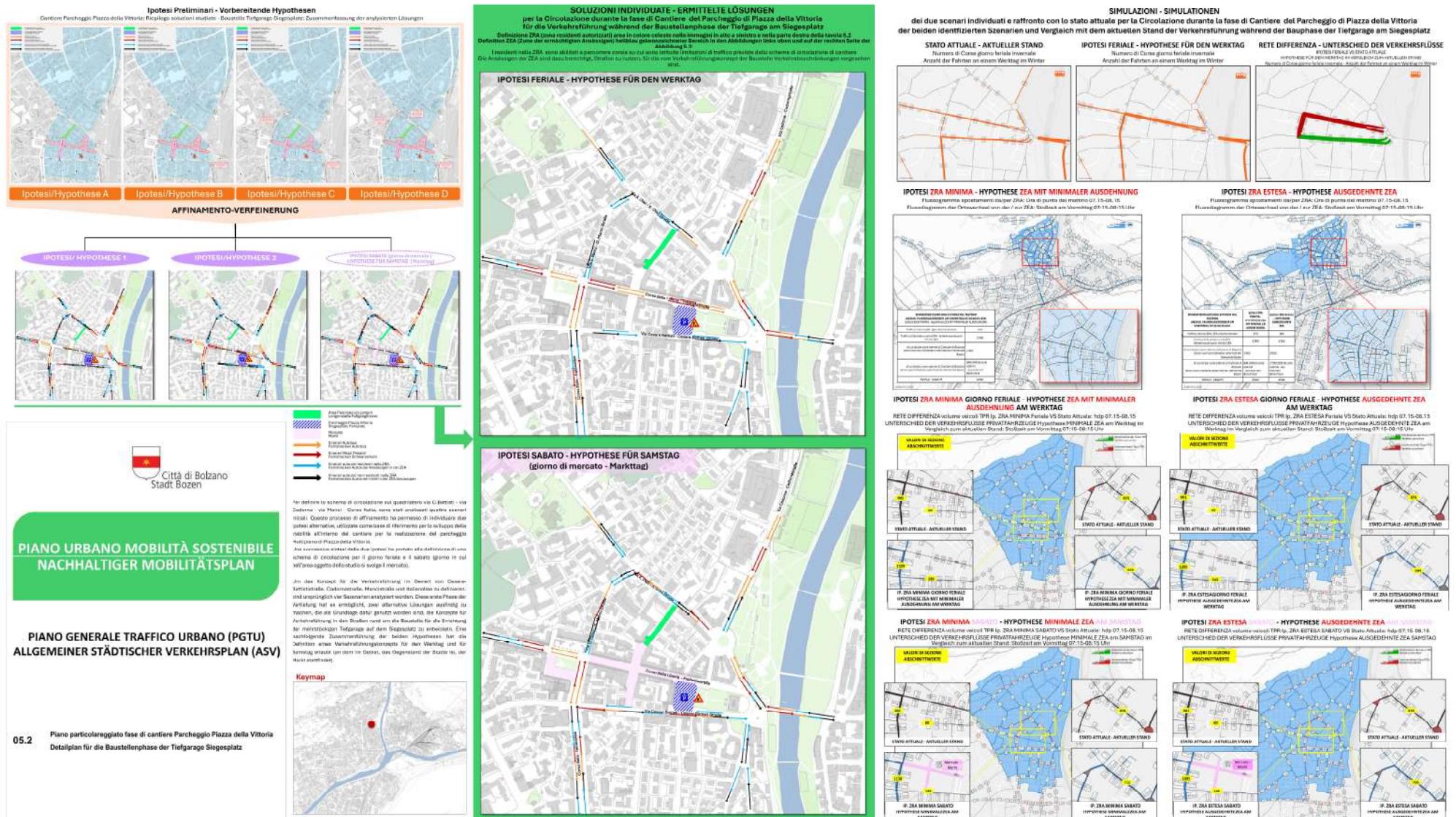
Abbildung 89. Komponenten des Verkehrsflusses am Siegesplatz

Der Verkehrsknotenpunkt am Siegesplatz ist von 6 % der Ver-

kehrsströme im gesamten Stadtgebiet (ausgenommen Autobahn) betroffen. Daher war eine detaillierte Untersuchung (Abbildung 90) erforderlich, um vorläufige Konzepte für die Verkehrsführung in dem Gebiet zwischen der Cesare-Battististraße, Cadornastraße, Mancistraße und Italienallee zu entwickeln. Diese Konzepte werden dem Bauauftragnehmer als Referenzlösungen vorgelegt. Dieser verpflichtet sich, detaillierte und verbesserte Detaillösungen für die Verkehrsführung auf der Baustelle zu erarbeiten, die alle Verkehrsteilnehmer, einschließlich Radfahrer und Fußgänger, berücksichtigen.

Im Hinblick auf die Definition des Verkehrsführungskonzepts im Gebiet von C.-Battististraße, Cadornastraße, Mancistraße, Italienallee sind anfangs vier Szenarien analysiert worden, die als gemeinsames Element die Festlegung eines Teils des Stadtviertels Gries-Quirein (in hellblauer Farbe in der Abbildungen 91) aufweisen, der hier in der Kurzform als Zone der ermächtigten Ansässigen (ZEA) bezeichnet wird. Diese sind dazu berechtigt, Straßen zu nutzen, für die vom Verkehrsführungskonzept der Baustelle Verkehrsbeschränkungen vorgesehen sind.

Diese erste Phase hat es ermöglicht, zwei alternative Lösungen (1 und 2) ausfindig zu machen, die als Grundlage dafür genutzt worden sind, die Konzepte für Verkehrsführung in den Straßen rund um die Baustelle für die Errichtung der mehrstöckigen Tiefgarage auf dem Siegesplatz zu entwickeln. (Abbildungen 91).



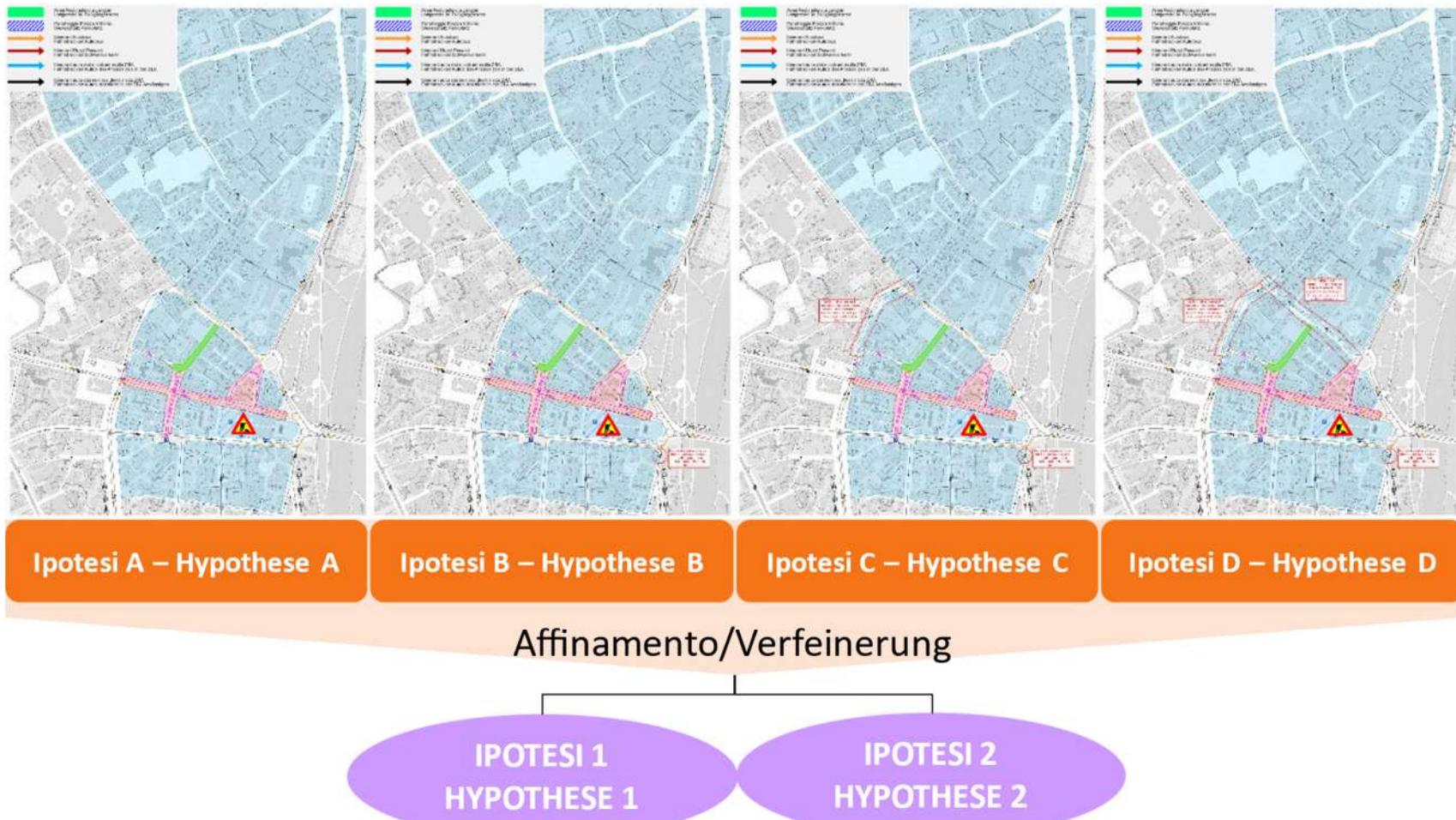


Abbildung 91. Detailplan der Baustelle Tiefgarage Siegesplatz: Zusammenfassung der analysierten Lösungen

Die identifizierten alternativen Lösungen umfassen zwei Verkehrsschemata, die in Abbildung 92 dargestellt sind. Die farbigen Pfeile zeigen die Strecken, die von den verschiedenen Verkehrskomponenten nach Aktivierung der Baustelle genutzt werden. Im Detail:

- in Orange die Fahrstrecken der Autobusse;
- in Dunkelrot die Fahrstrecken des Schwerverkehrs;
- in Hellblau die Fahrstrecken der Autos der Ansässigen in der

ZEA, die dazu berechtigt sind, Straßen zu nutzen, für die Verkehrsbeschränkungen gelten, die vom Verkehrsführungskonzept der Baustelle vorgesehen sind;

- in Schwarz die Fahrstrecken der Autos der NICHT in der ZEA Ansässigen.

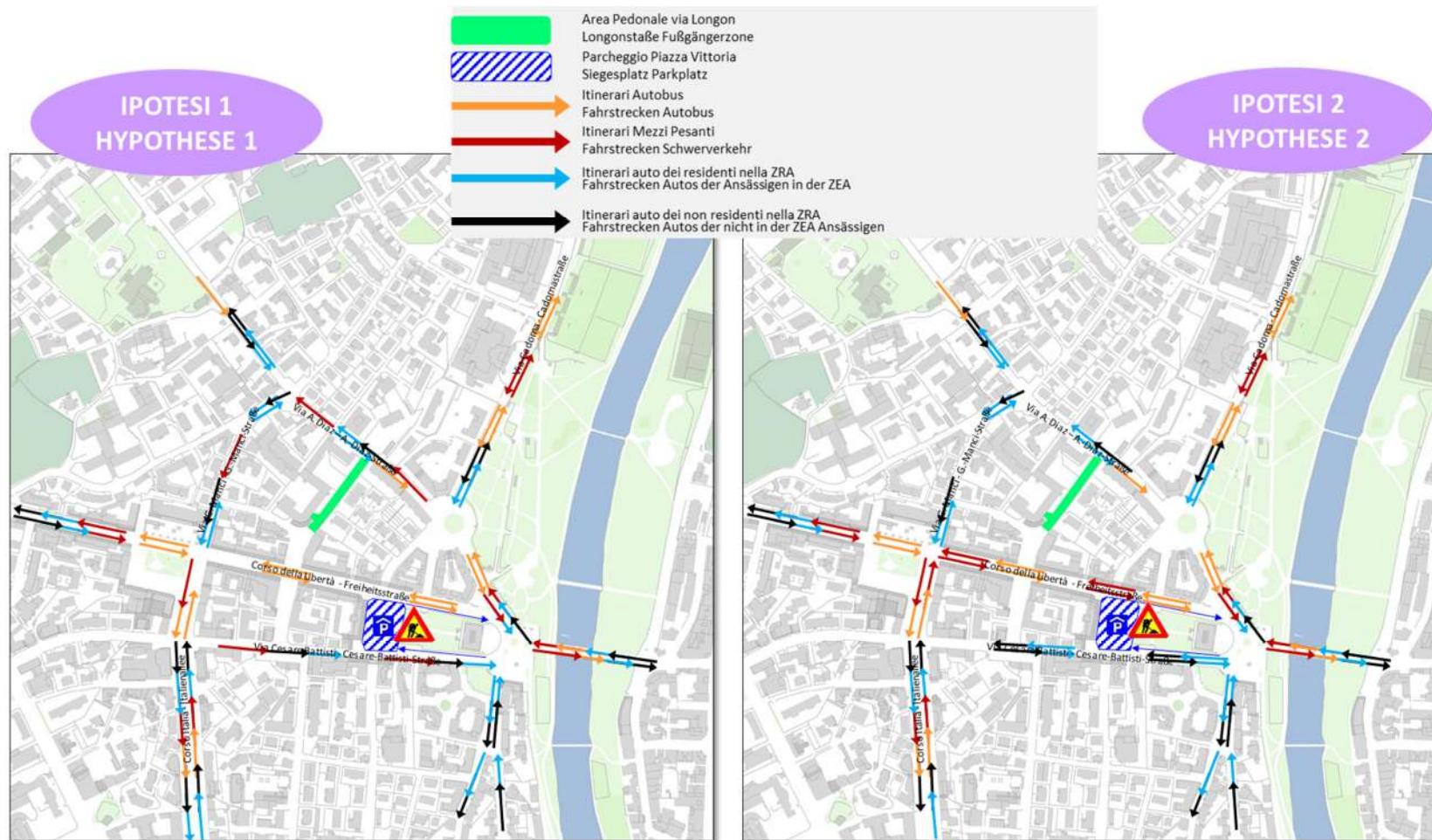


Abbildung 92. Vorschläge für Verkehrsregelung im Geviert von Cesare-Battististrasse, Cadornastraße, Mancistrasse und Italienallee während der Bauphase der mehrstöckigen Tiefgarage am Siegesplatz - Alternative Lösungen für WERTAGE

5.2.2.1 Erkennung des Verkehrsaufkommens der «Ansässigen», die effektiv in der von der Baustelle be- troffenen Zone wohnen

In der folgenden Seite werden die definitiven Verkehrsführungs-konzepte dargestellt, die als Hypothese für einen gewöhnlichen Werktag und einen Samstag erstellt wurden, an dem der Wochenmarkt auf der Freiheitsstraße stattfindet und diese folglich für den Verkehr gesperrt ist. Der hellblau gekennzeichnete Bereich oben links n der Abbildung des Verkehrsführungsschemas für einen Werktag während der Bauphase zeigt eine mögliche Abgrenzung der Zone

für berechtigte Anwohner (ZBA - Zone für Anwohner, die dazu be-rechtigt sind, die mit hellblauen Pfeilen gekennzeichneten Verkehrs-bereiche zu nutzen).

Auf der folgenden Seite werden die hypothetischen Verkehrs-schemata eines gewöhnlichen Werktages und eines Samstags ver-glichen, an dem auf der Freiheitsstraße der Wochenmarkt stattfin-det, der mit dem Verbot des Autoverkehrs in diesem Geviert verbun-den ist. Der wesentliche Unterschied besteht in der Potenzierung des Einbahnstraßensystems auf der Strecke Cesare-Battisti-Straße - Sie-gesplatz - Cadornastraße - Mancistraße und Italienallee, das in der Marktzeit am Samstag für alle Fahrzeuge verpflichtend wird.

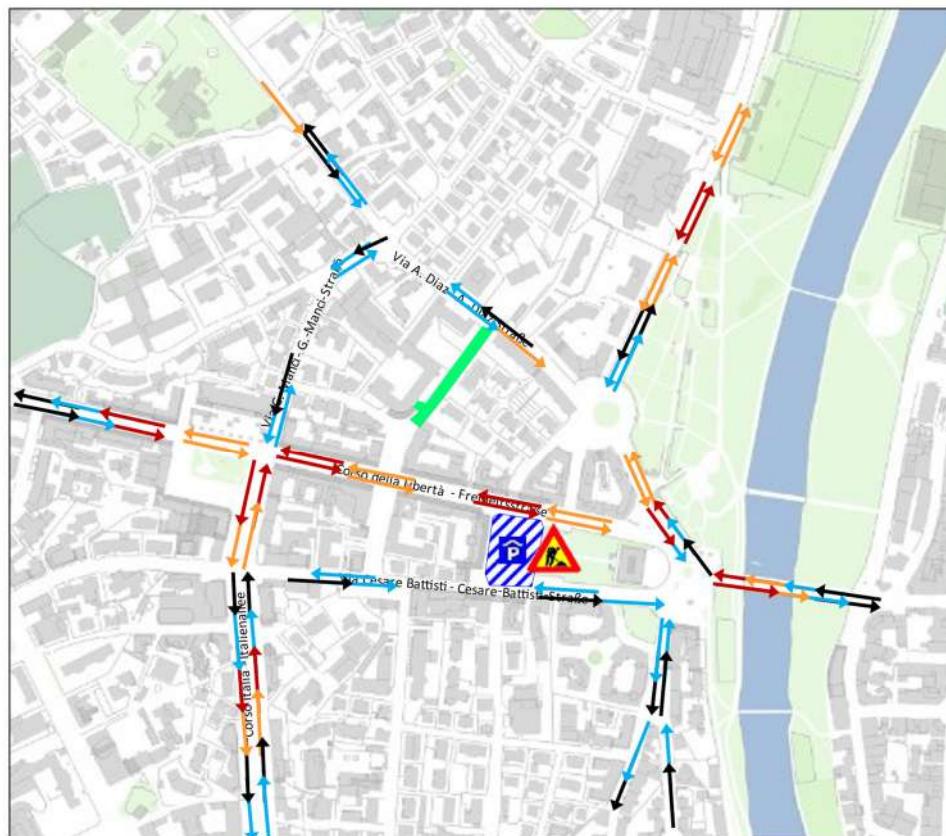
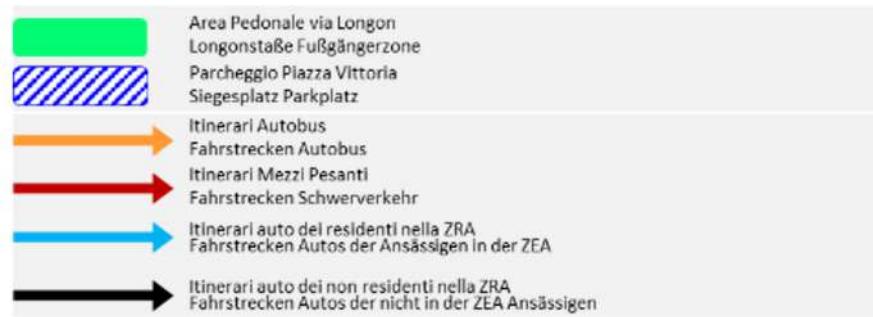


Abbildung 93. Hypothetisches Verkehrsführungsschema für einen Werktag

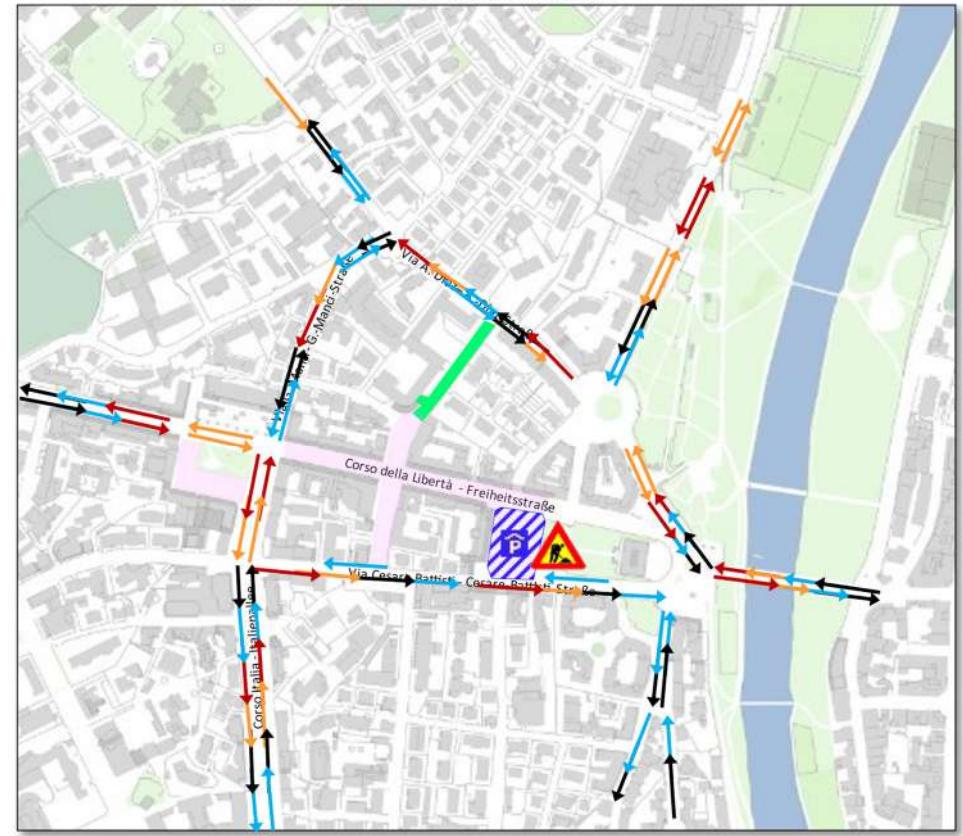
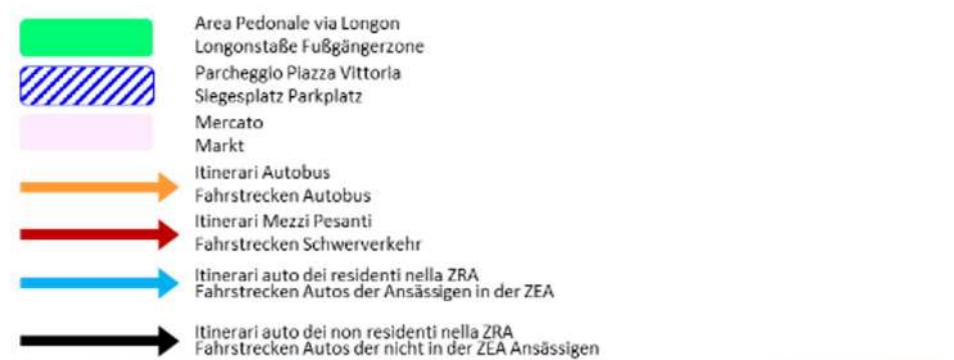


Abbildung 94. Hypothetisches Verkehrsführungsschema für einen Samstag

5.2.2.2 Simulation der beiden definierten Szenarien im Vergleich mit dem aktuellen Stand

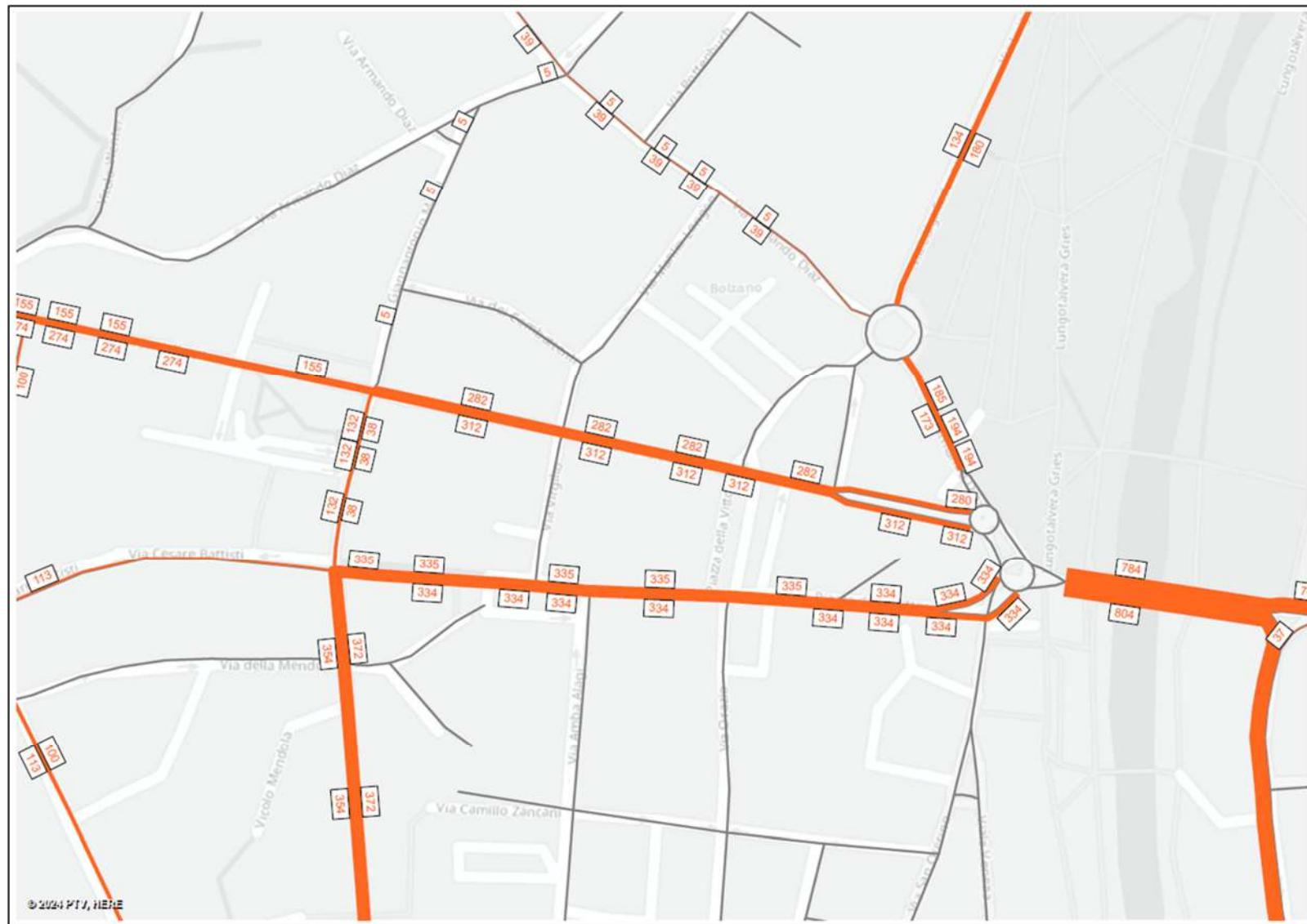


Abbildung 95. AKTUELLER STAND - Autobus - Anzahl der Fahrten / Werktag im Winter

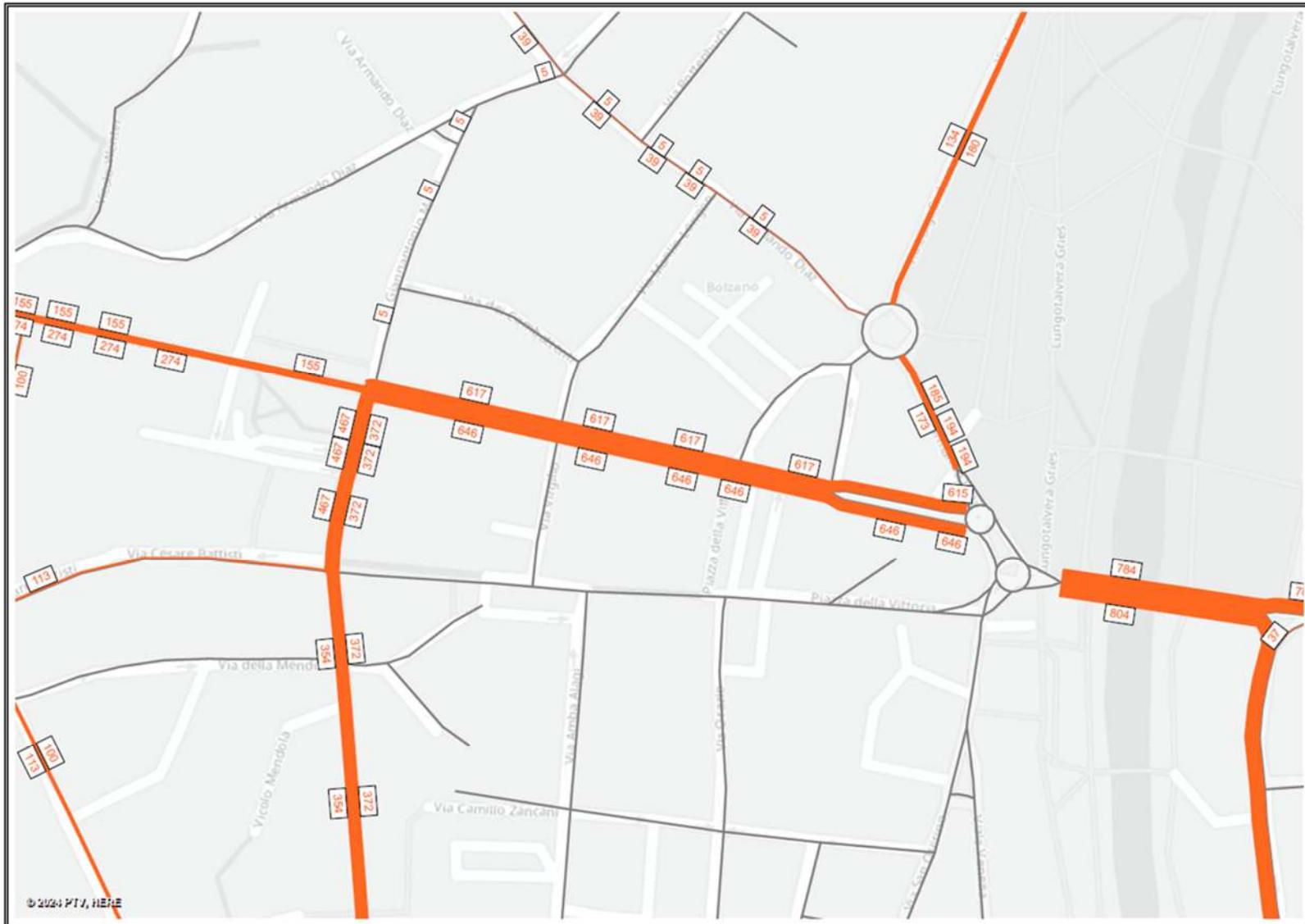


Abbildung 96. HYPOTHESE Verkehrsführungskonzept am WERKTAG. Autobus - Anzahl der Fahrten /Werktag im Winter

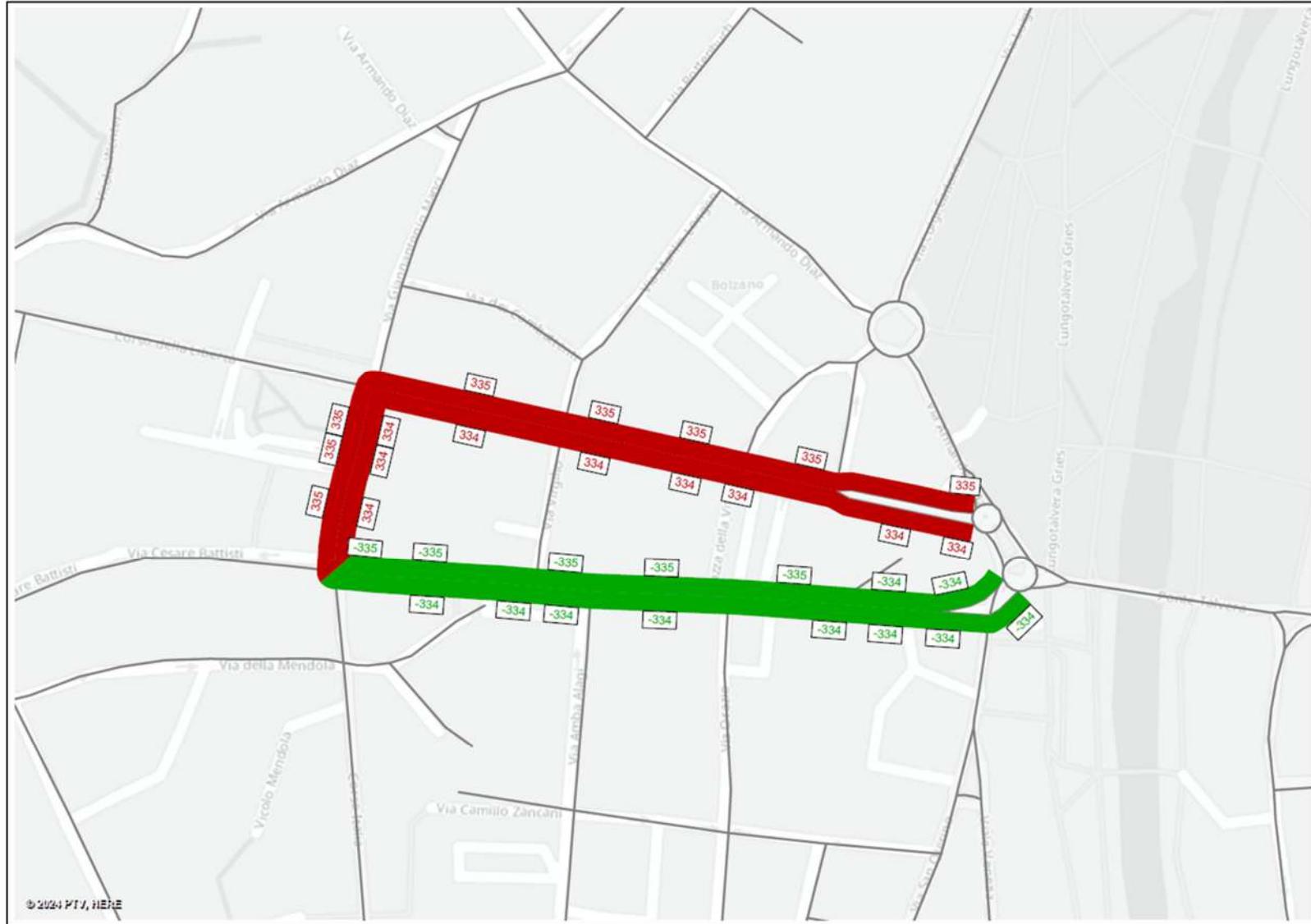


Abbildung 97. HYPOTHESE Verkehrsführung am WERKTAG: VERKEHRSFLÜSSE HYPOTHESE WERKTAG VS. AKTUELLER STAND - Anzahl der Fahrten / Werktag im Winter

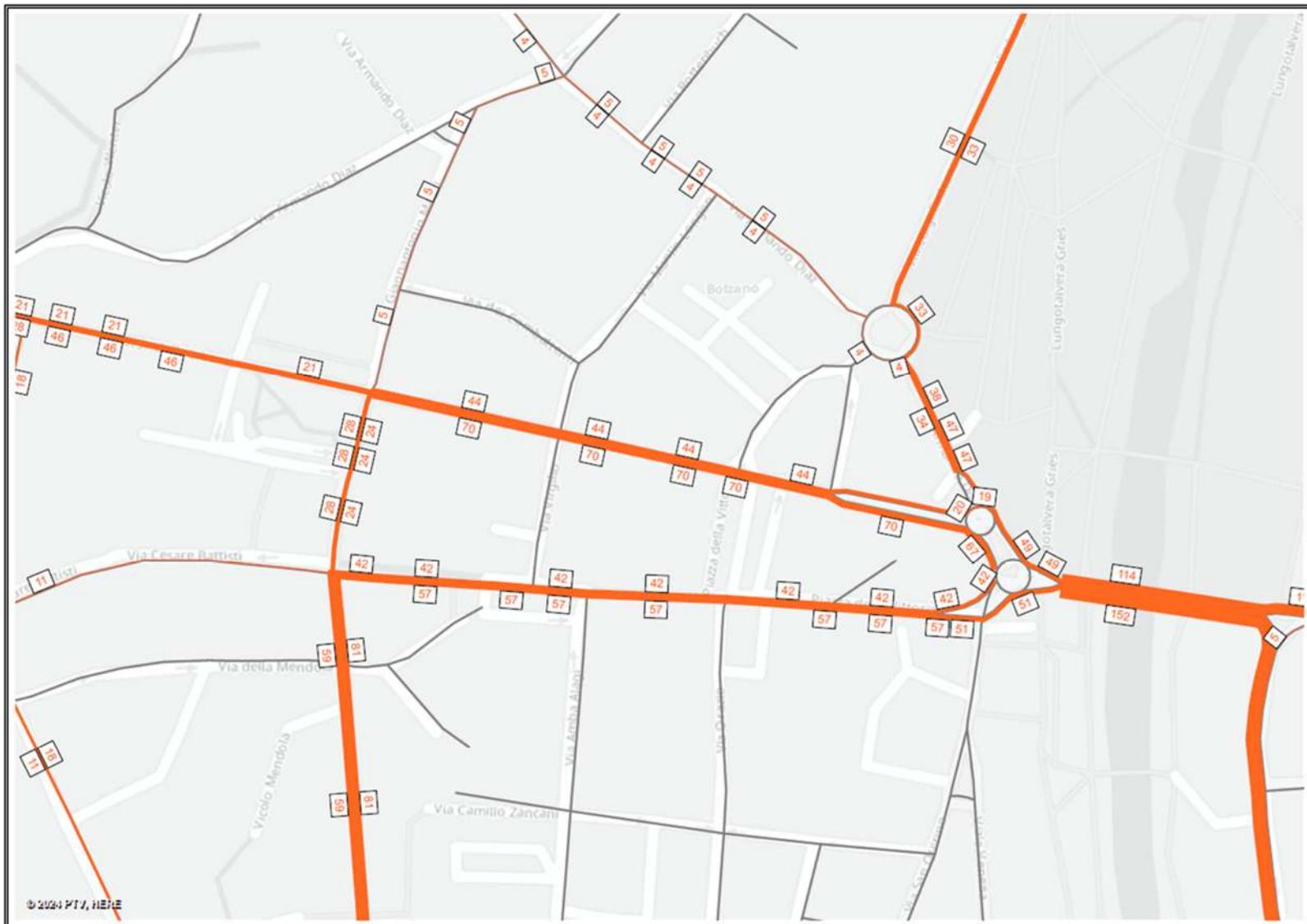


Abbildung 98. AKTUELLER STAND: Anzahl der Fahrten / Werktag im Winter: Hauptverkehrszeit am Vormittag 07:15-08:15 Uhr

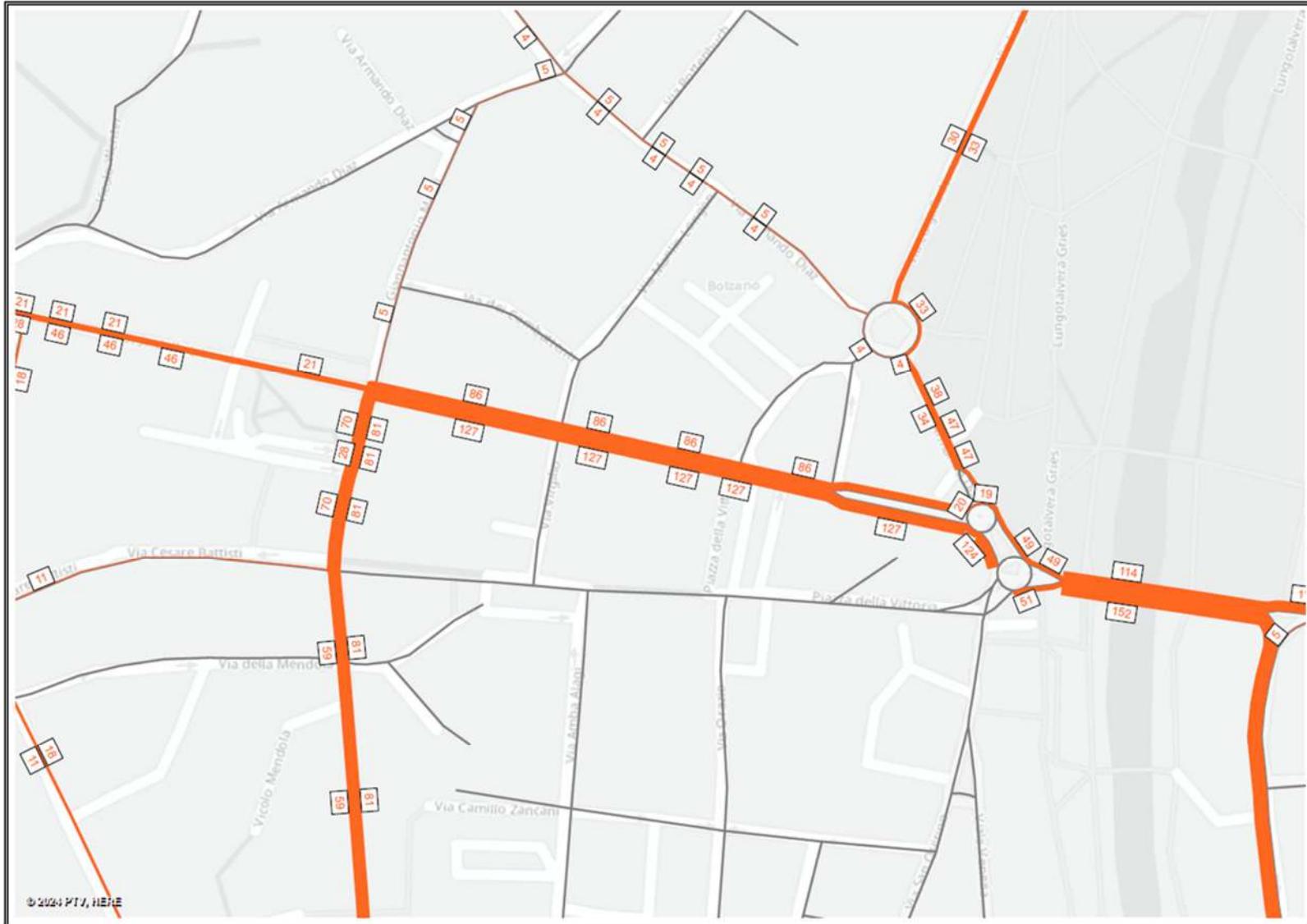


Abbildung 99. HYPOTHESE Verkehrsleistungskonzept am WERKTAG: Autobus - Anzahl der Fahrten / Werktag im Winter: Hauptverkehrszeit am Vormittag 07:15-08:15 Uhr

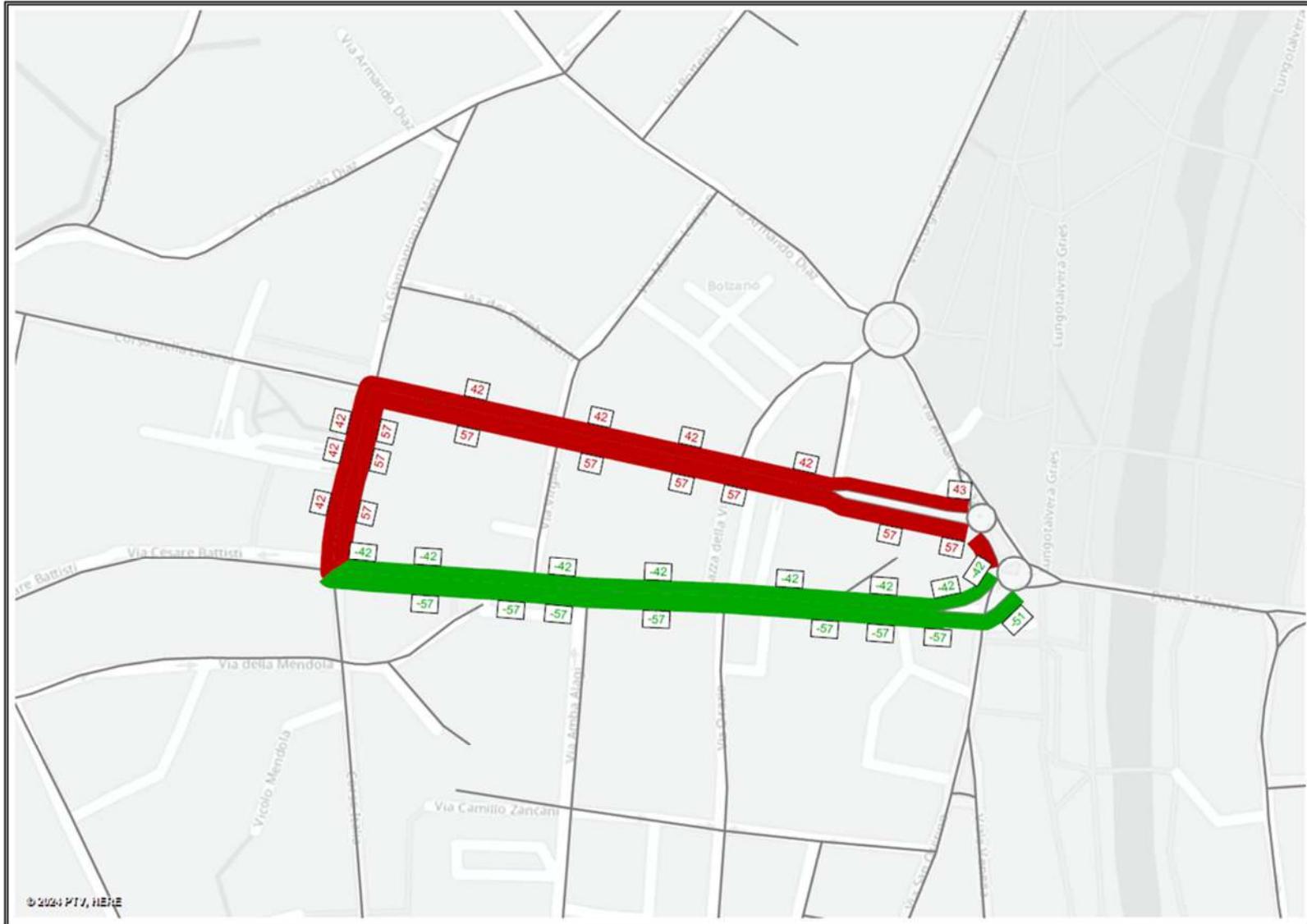


Abbildung 100. HYPOTHESE Verkehrsführung am WERKTAG: UNTERSCHIED VERKEHRSFLÜSSE HYPOTHESE WERKTAG VS. AKTUELLER STAND - Anzahl der Fahrten / Werktag im Winter Hauptverkehrszeit am Vormittag 07:15-08:15 Uhr

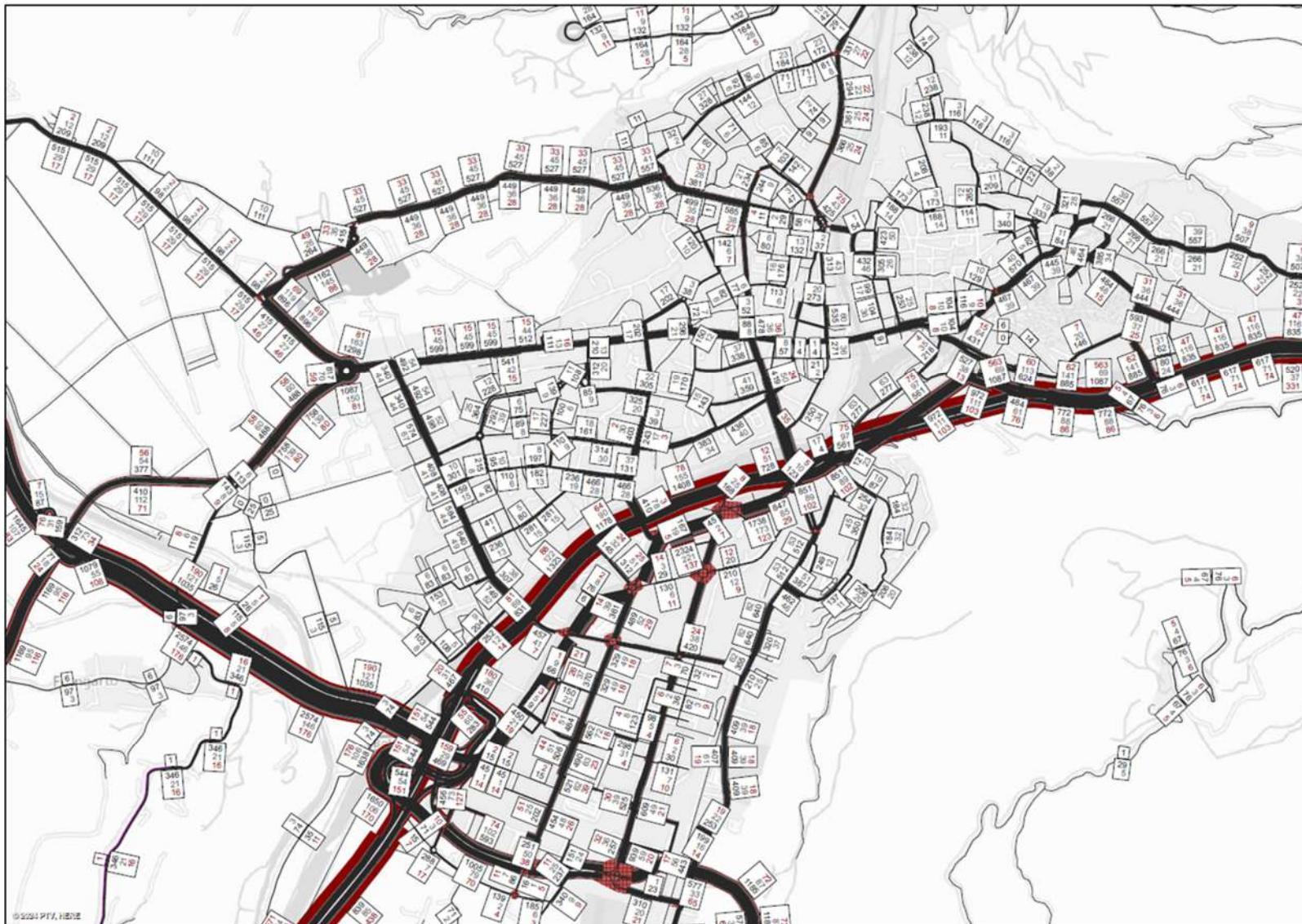


Abbildung 101. AKTUELLER STAND: Flussdiagramm der Komponenten des Privatverkehrs: Hauptverkehrszeit am Vormittag 07:15-08:15 Uhr



Abbildung 102. AKTUELLER STAND: ZOOM Gebiet rum um die Baustelle - Flussdiagramm der Komponenten des Privatverkehrs: Hauptverkehrszeit am Vormittag 07:15-08:15 Uhr

241 ABBIEGEMANÖVERN ANALYSIERT

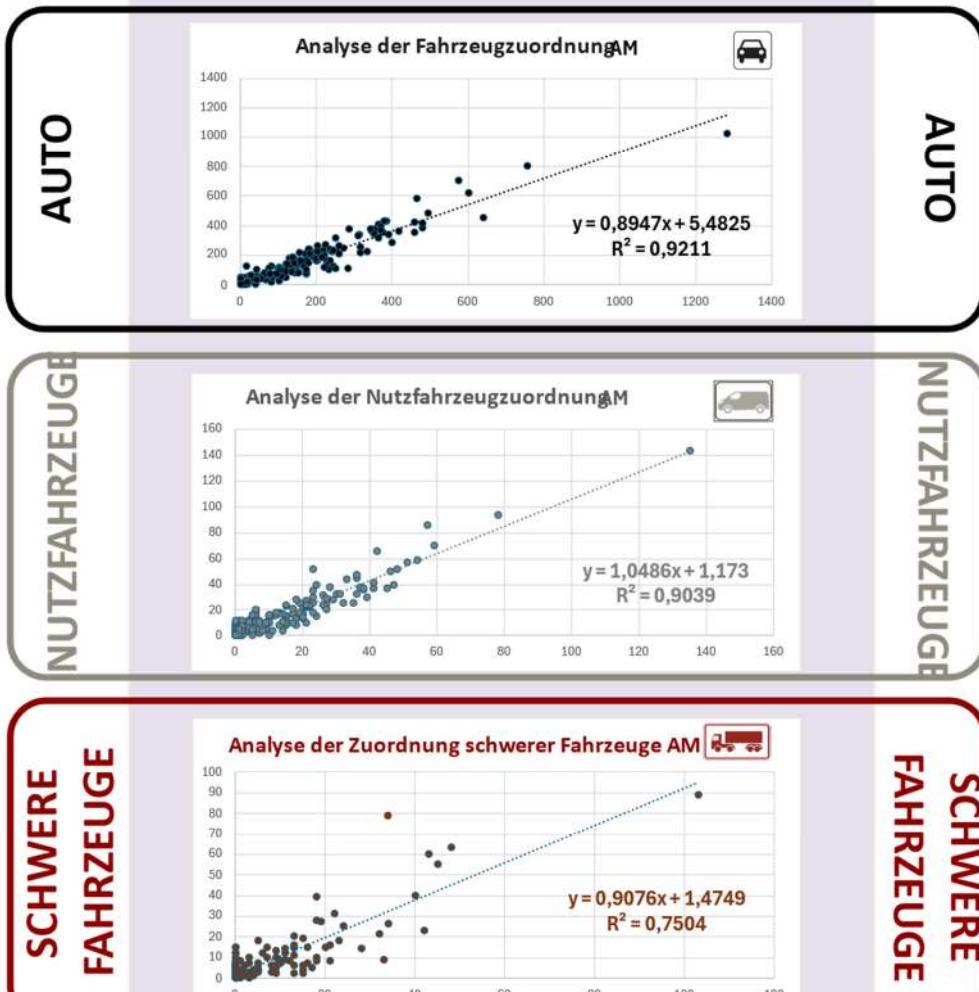


Abbildung 103. Statistisches Konfidenzintervall des dem aktuellen Stand entsprechenden Konzepts Korrelation zwischen den festgestellten Verkehrsflüssen und den geschätzten Verkehrsflüssen in der Hauptverkehrszeit am Vormittag

HYPOTHESE ZEA (Zone für ermächtigte Ansässige) MINIMALE Ausdehnung - Erekennung der Verkehrskomponente am WERKTAG

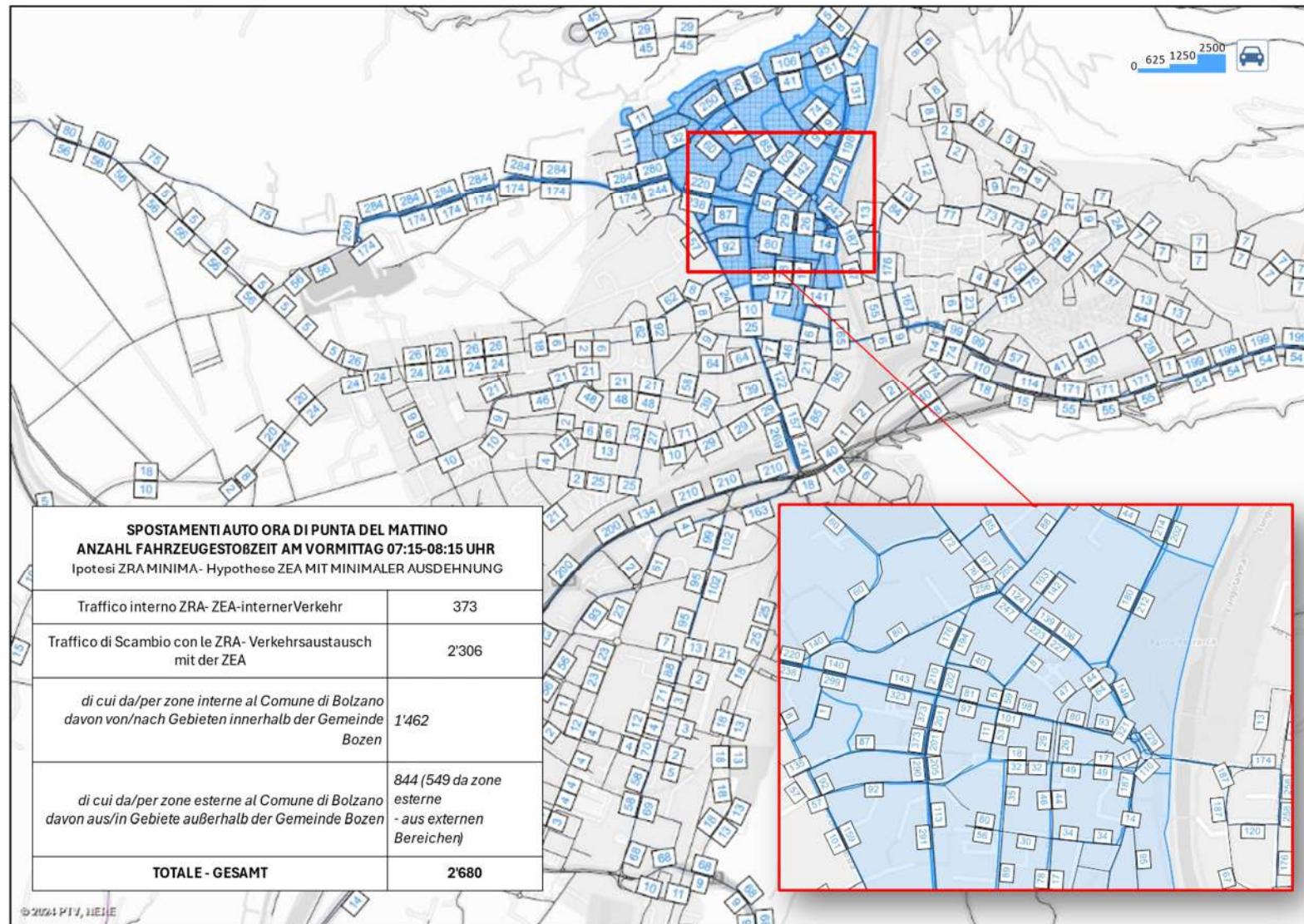


Abbildung 104. HYPOTHESE MINIMALE ZEA WERKTAG: Flussdiagramm der Ortswechsel von der / zur ZEA: Hauptverkehrszeit am Vormittag 07:15-08:15 Uhr

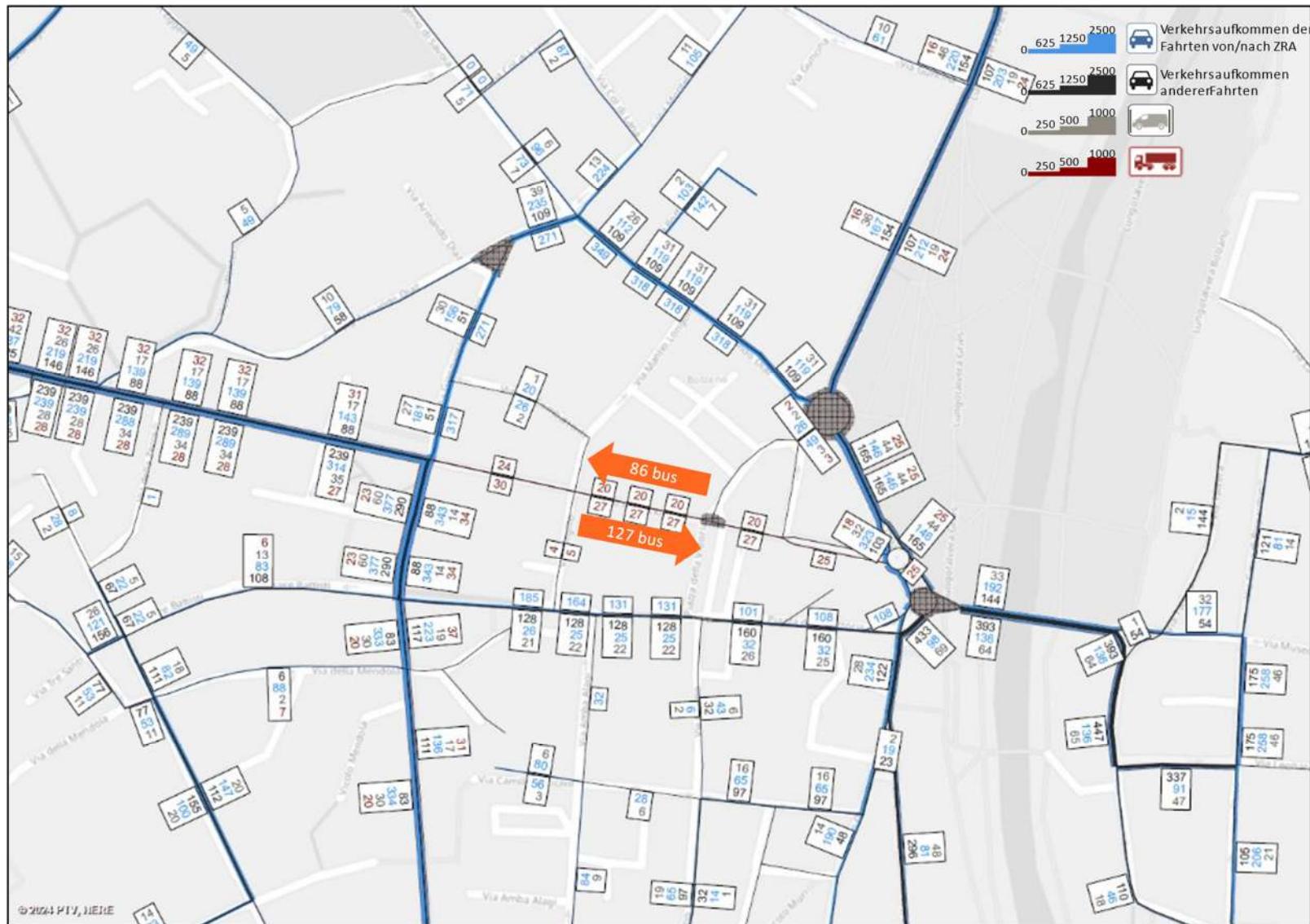


Abbildung 105. HYPOTHESE MINIMALE ZEA WERKTAG: Flussdiagramm der Verkehrskomponenten: Hauptverkehrszeit am Vormittag 07:15-08:15 Uhr

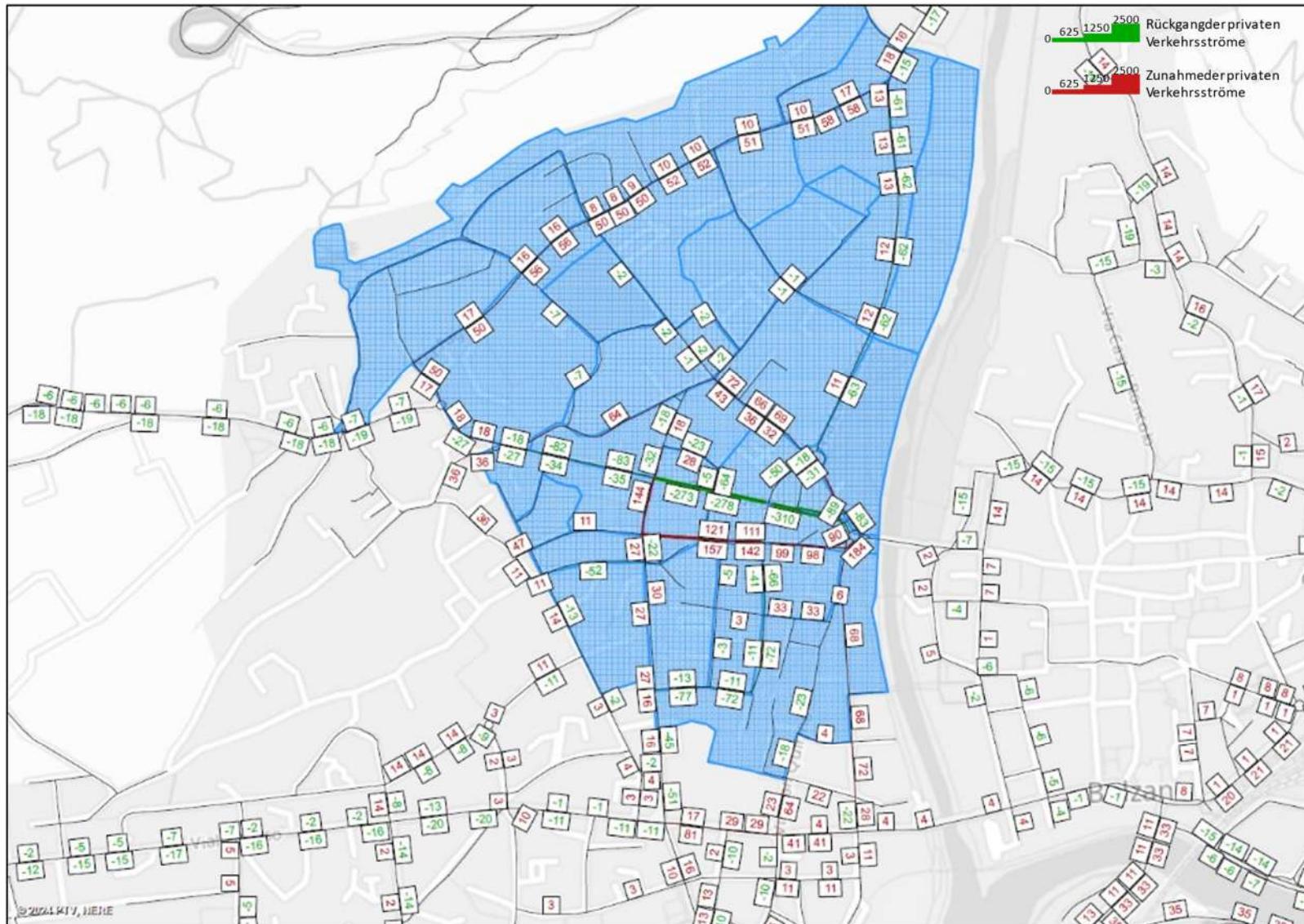


Abbildung 106. UNTERSCHIED VERKEHRSAUFGKOMMEN Privatverkehr Hypothese MINIMALE ZEA vs. aktueller Stand: Hauptverkehrszeit am Vormittag 07:15-08:15 Uhr

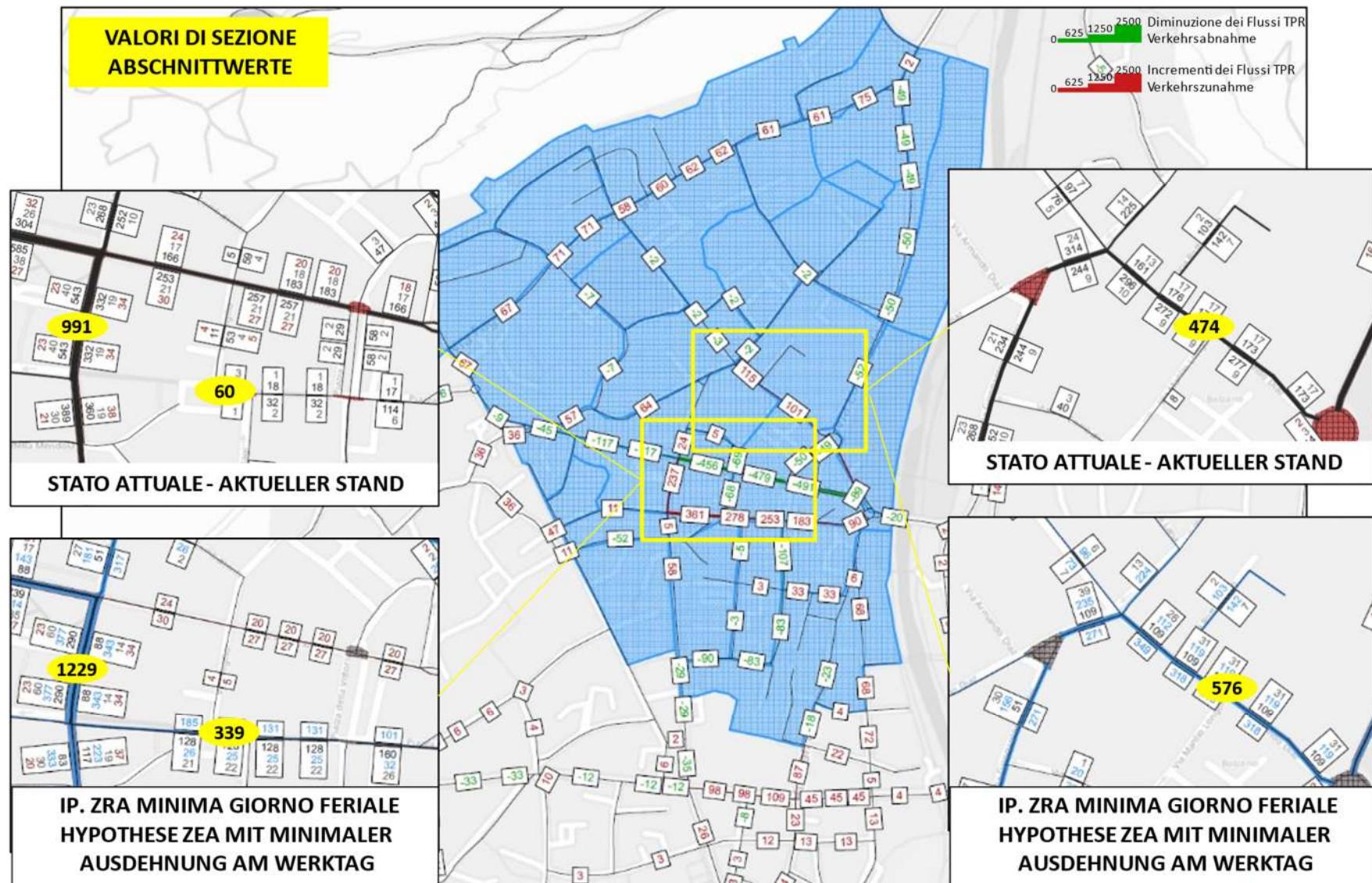


Abbildung 107. UNTERSCHIED VERKEHRSAUFGKOMMEN Privatverkehr Hypothese MINIMALE ZEA werktags vs. aktueller Stand, Hauptverkehrszeit am Vormittag 07:15-08:15 Uhr

Hypothese erweiterte ZEA , Hauptverkehrszeit am Vormittag WERKTAGgs

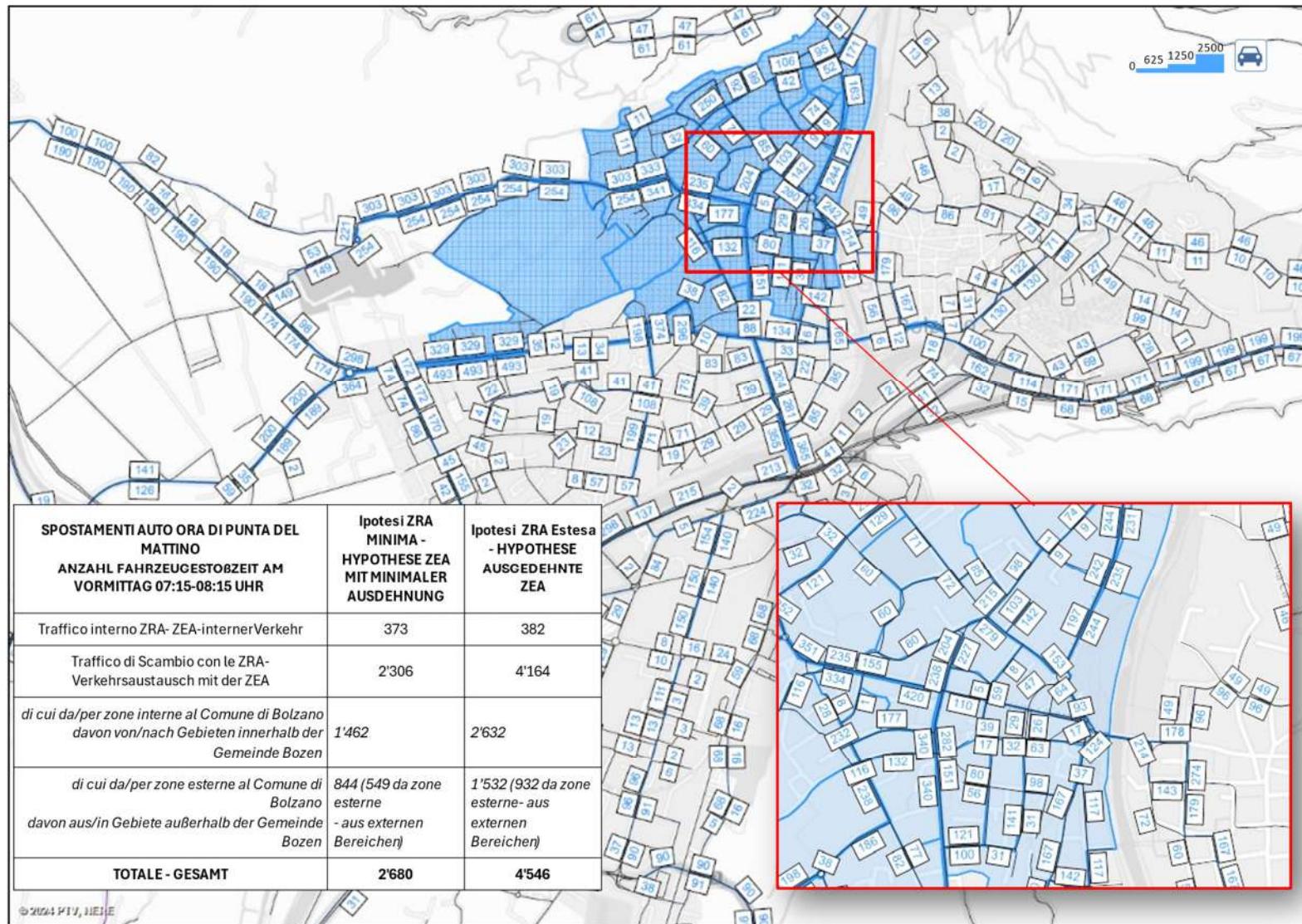


Abbildung 108. HYPOTHESE ERWEITERTE ZEA WERKTAG: Flussdiagramm der Ortswechsel von der / zur ZEA: Hauptverkehrszeit am Vormittag 07:15-08:15 Uhr

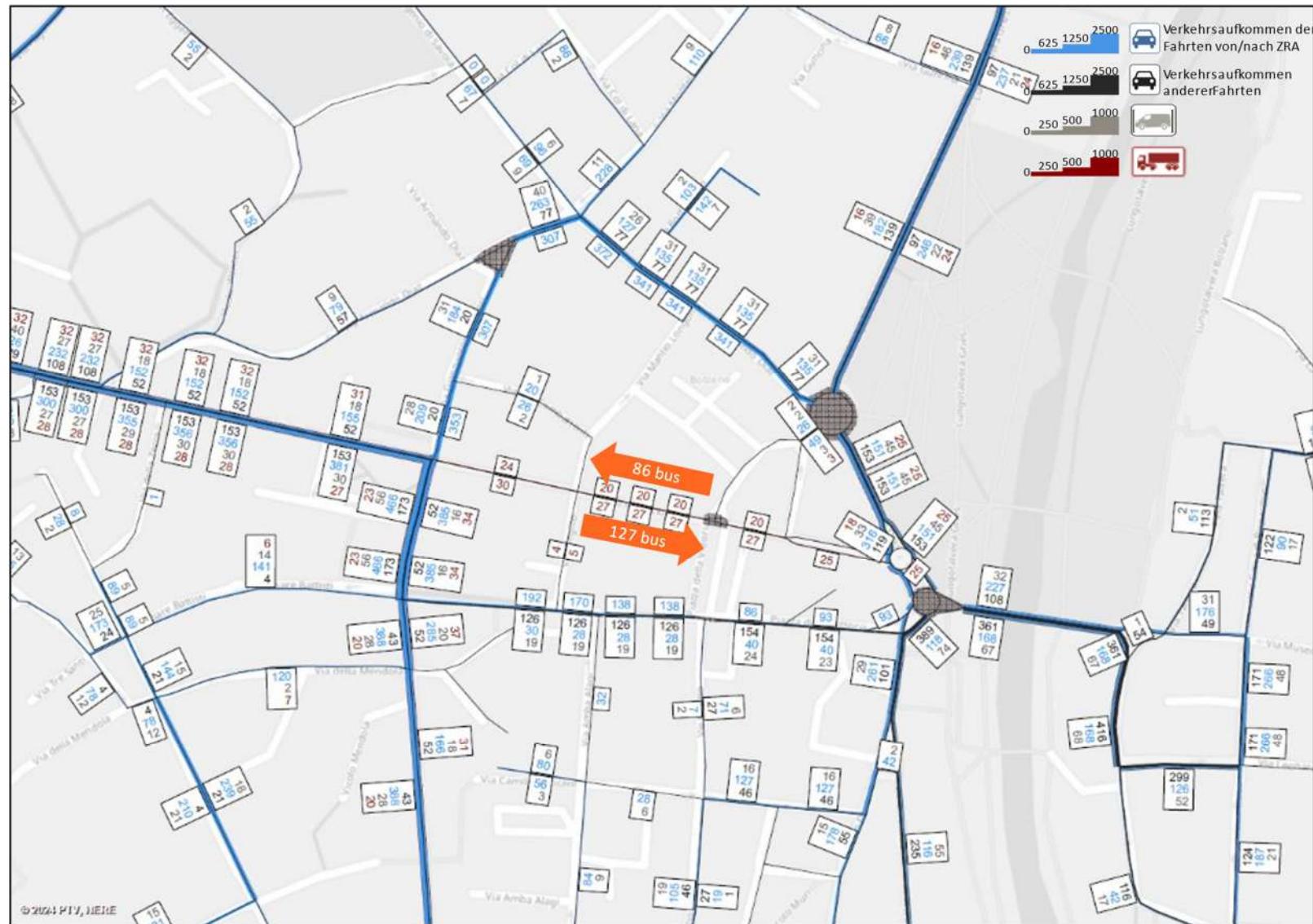


Abbildung 109. HYPOTHESE ERWEITERTE ZEA WERKTAG: Flussdiagramm der Verkehrskomponenten: Hauptverkehrszeit am Vormittag 07:15-08:15 Uhr

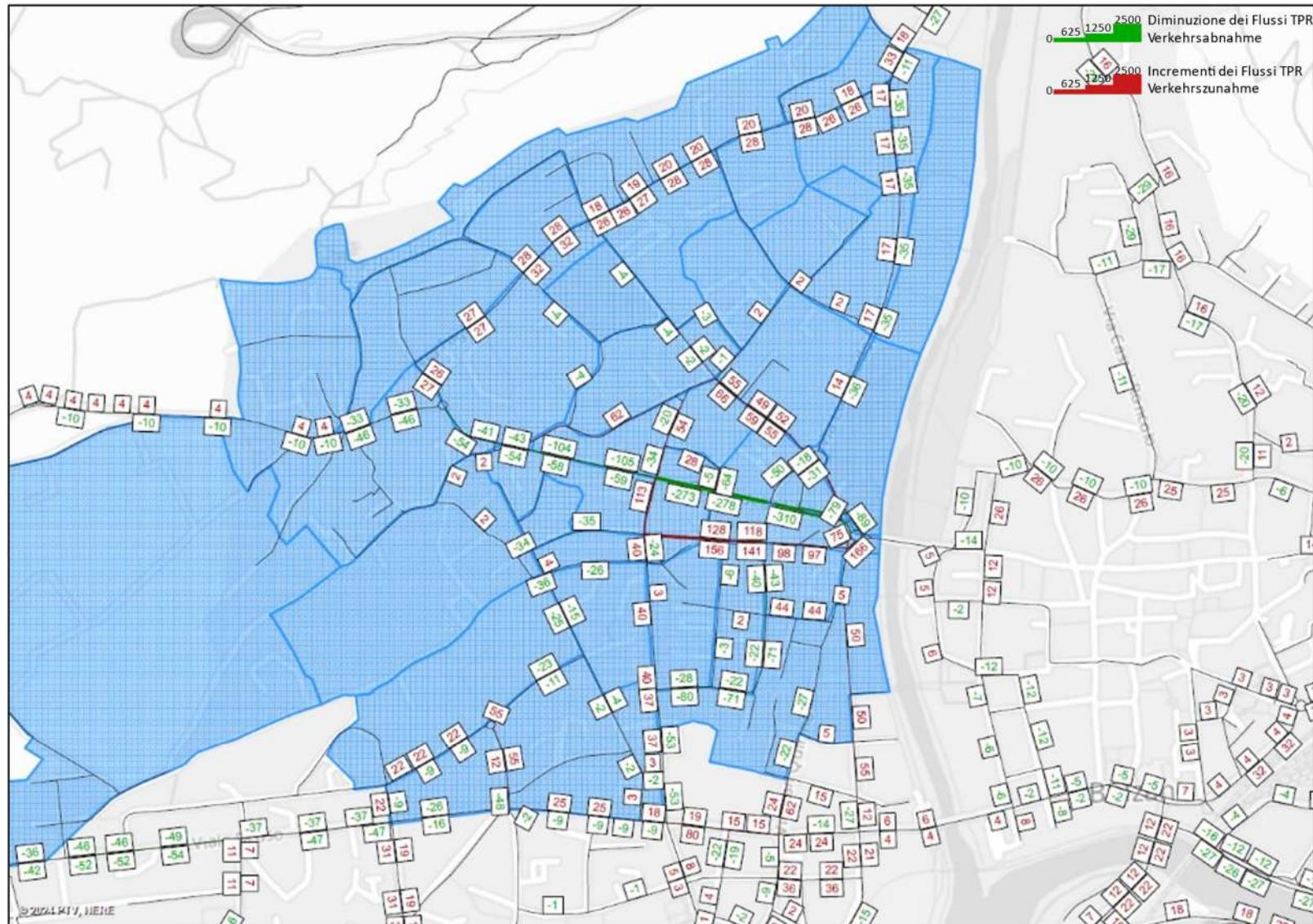


Abbildung 110. UNTERSCHIED VERKEHRSAUFGKOMMEN Privatverkehr Hypothese ERWEITERTE ZEA werktag vs. aktueller Stand, Hauptverkehrszeit am Vormittag 07:15-08:15 Uhr

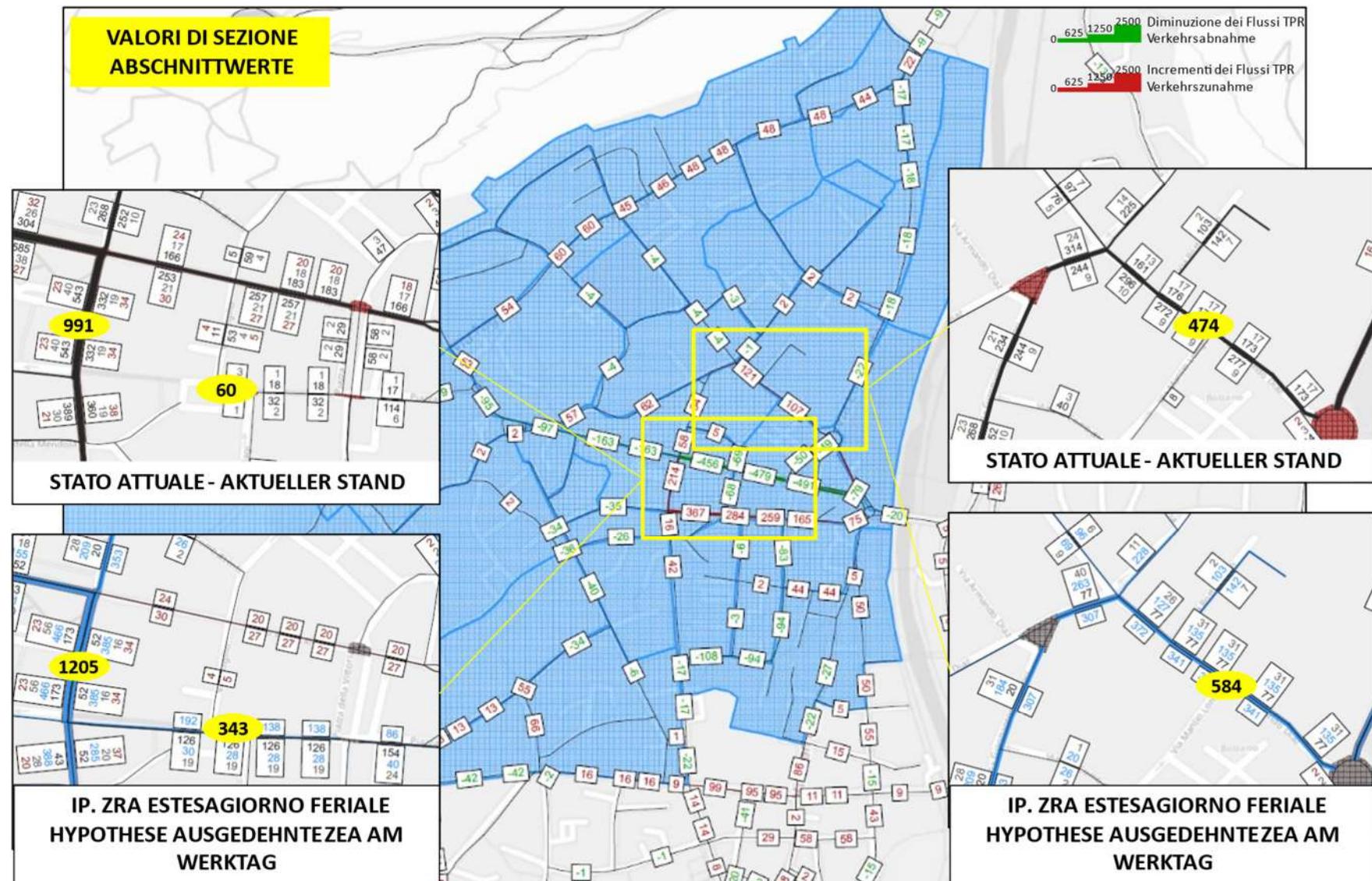


Abbildung 111. UNTERSCHIED VERKEHRS AUFKOMMEN Privatverkehr Hypothese ERWEITERTE ZEA Werktag vs. aktueller Stand, Hauptverkehrszeit am Vormittag 07:15-08:15 Uhr

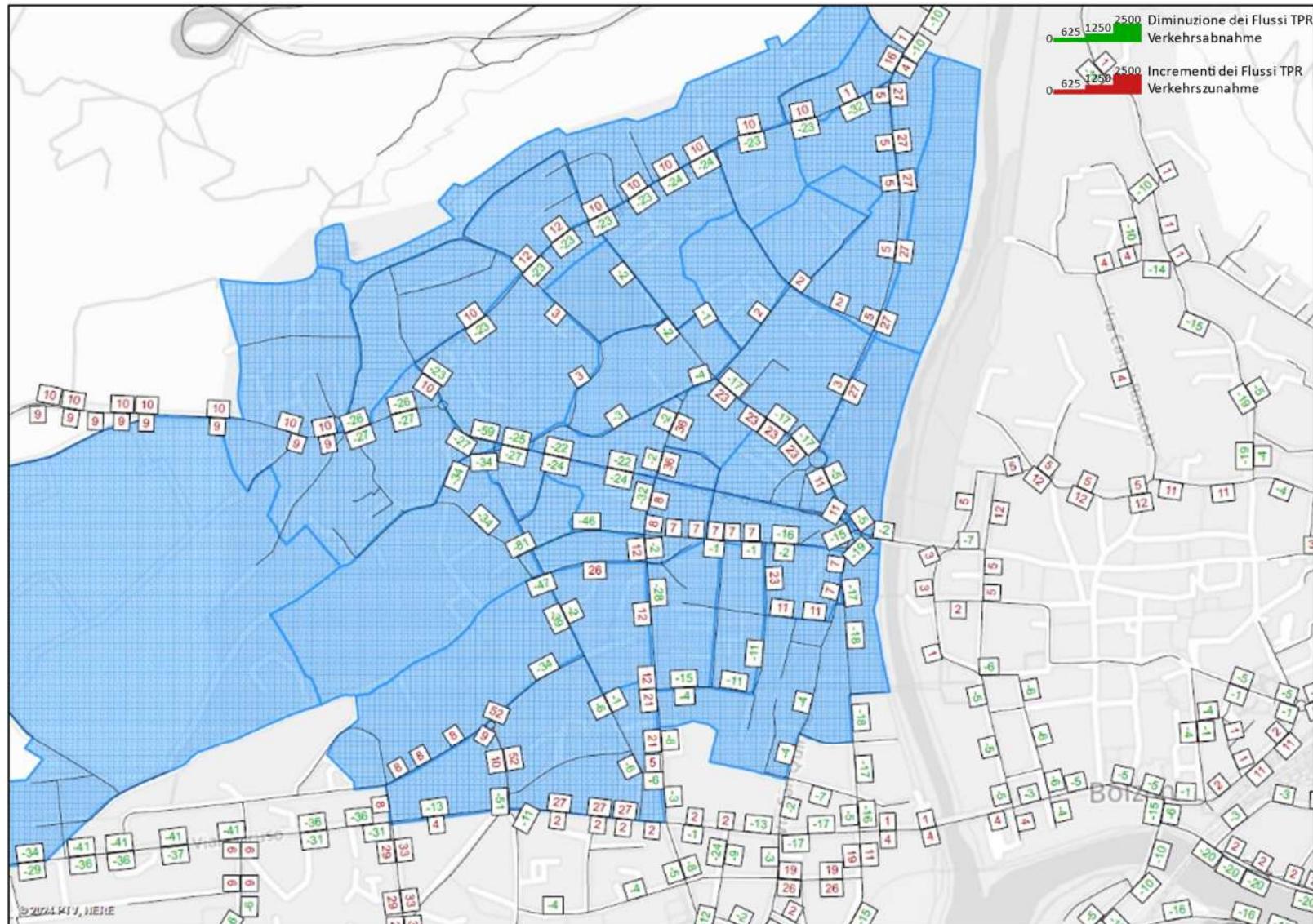


Abbildung 112. UNTERSCHIED VERKEHRSAUFGKOMMEN Privatverkehr Hypothese ERWEITERTE ZEA Werktag vs. Hypothese MINIMALE ZEA: Hauptverkehrszeit am Vormittag 07:15-08:15 Uhr

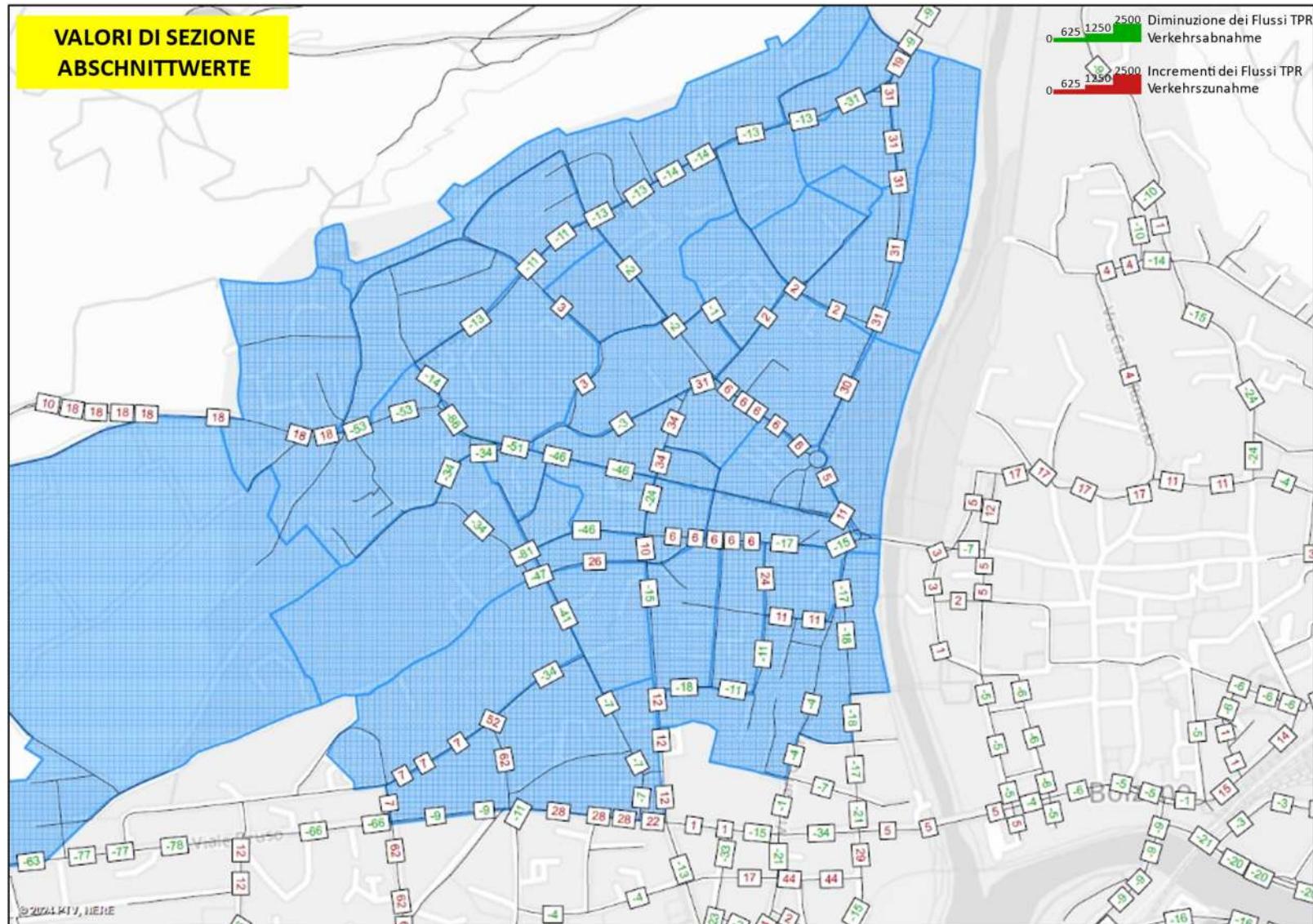


Abbildung 113. UNTERSCHIED VERKEHRSAUFGKOMMEN Privatverkehr Hypothese ERWEITERTE ZEA Werktag vs. Hypothese MINIMALE ZEA, Hauptverkehrszeit am Vormittag 07:15-08:15 Uhr

Eingeschränkte Hypothese SAMSTAG

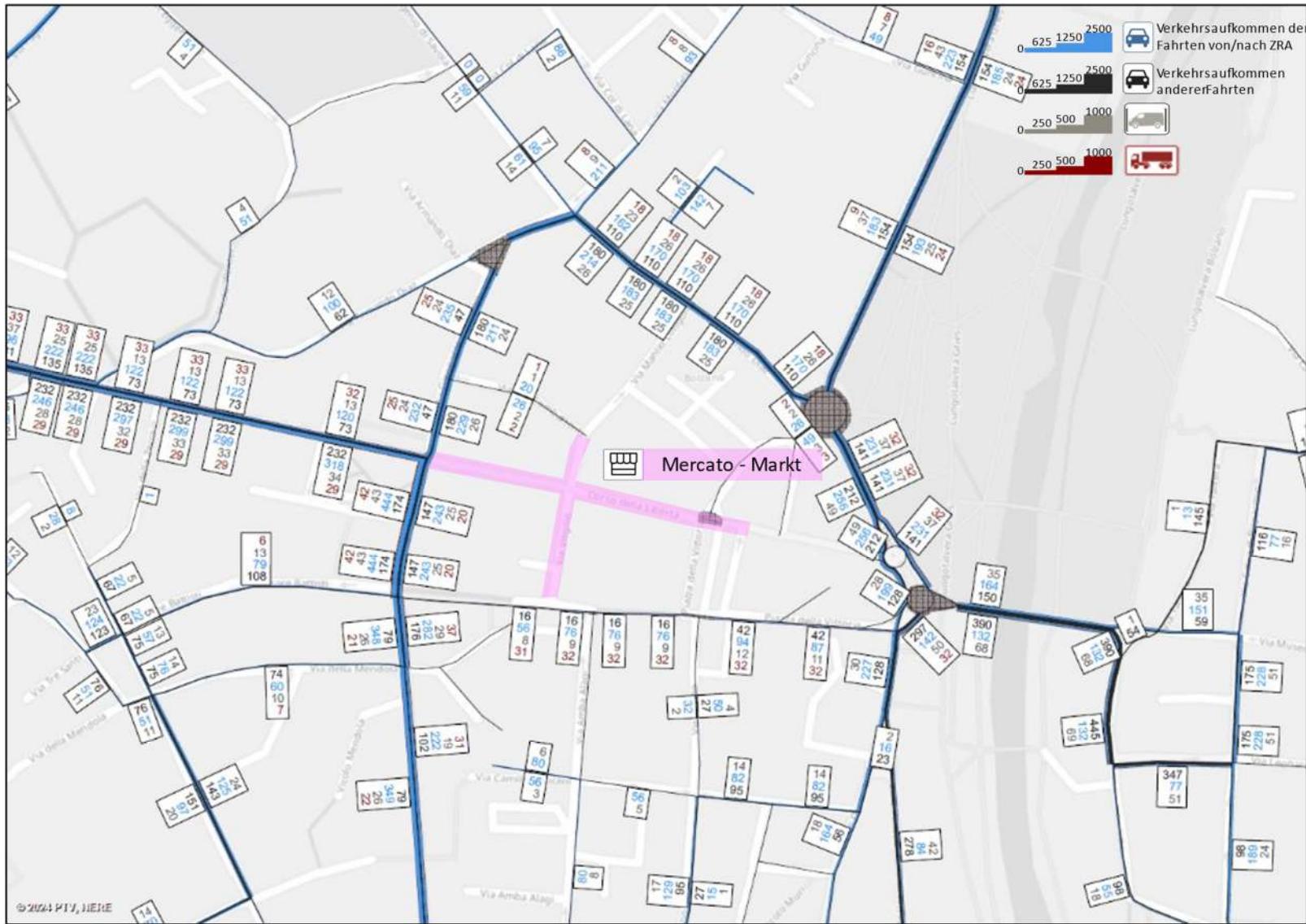


Abbildung 114. Hypothese MINIMALE ZEA SAMSTAG: Flussdiagramm der Verkehrskomponenten: Hauptverkehrszeit am Vormittag 07:15-08:15 Uhr

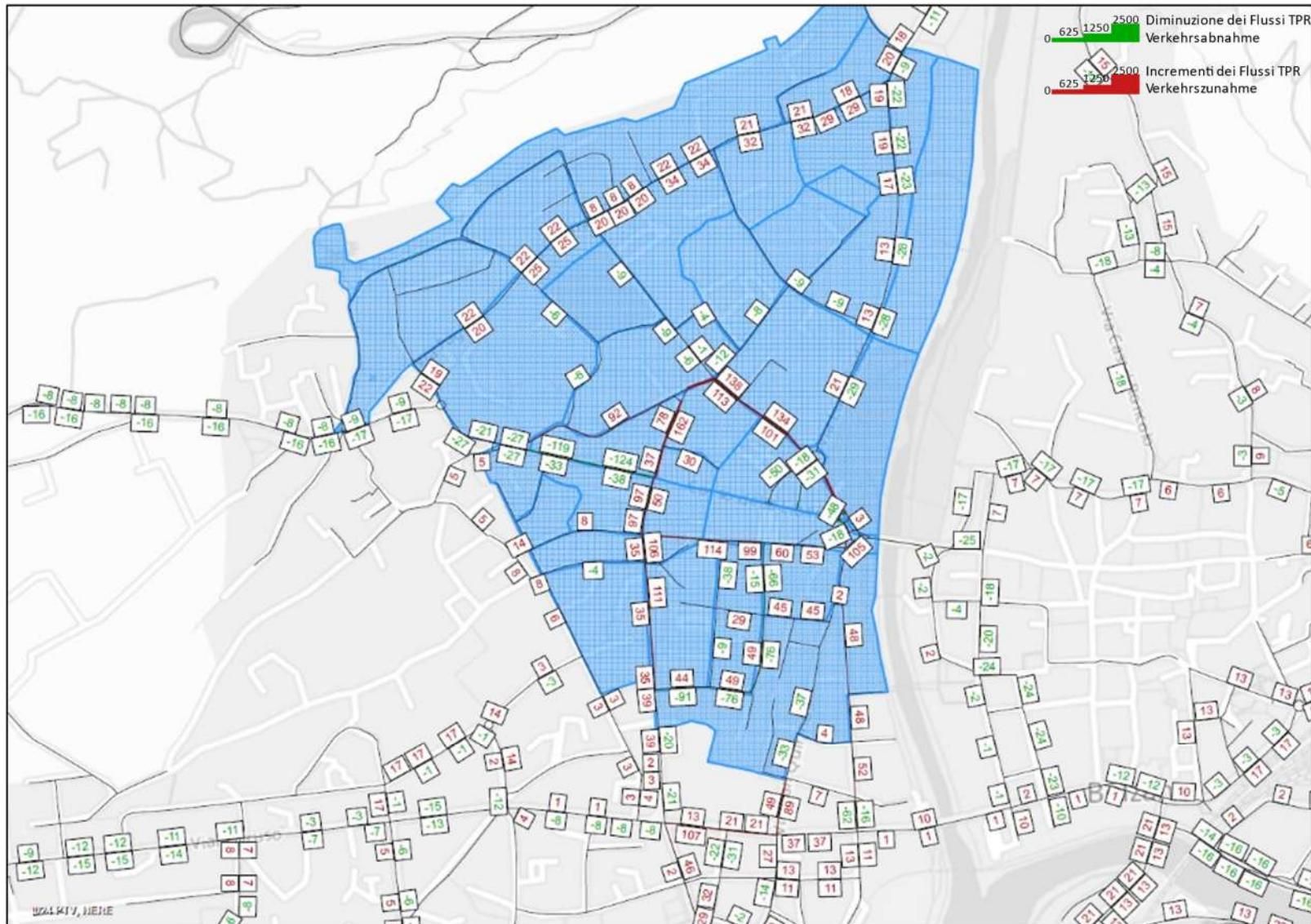


Abbildung 115. UNTERSCHIED VERKEHRS AUFKOMMEN Privatverkehr Hypothese MINIMALE ZEA SAMSTAG vs. aktueller Stand, Hauptverkehrszeit am Vormittag 07:15-08:15 Uhr

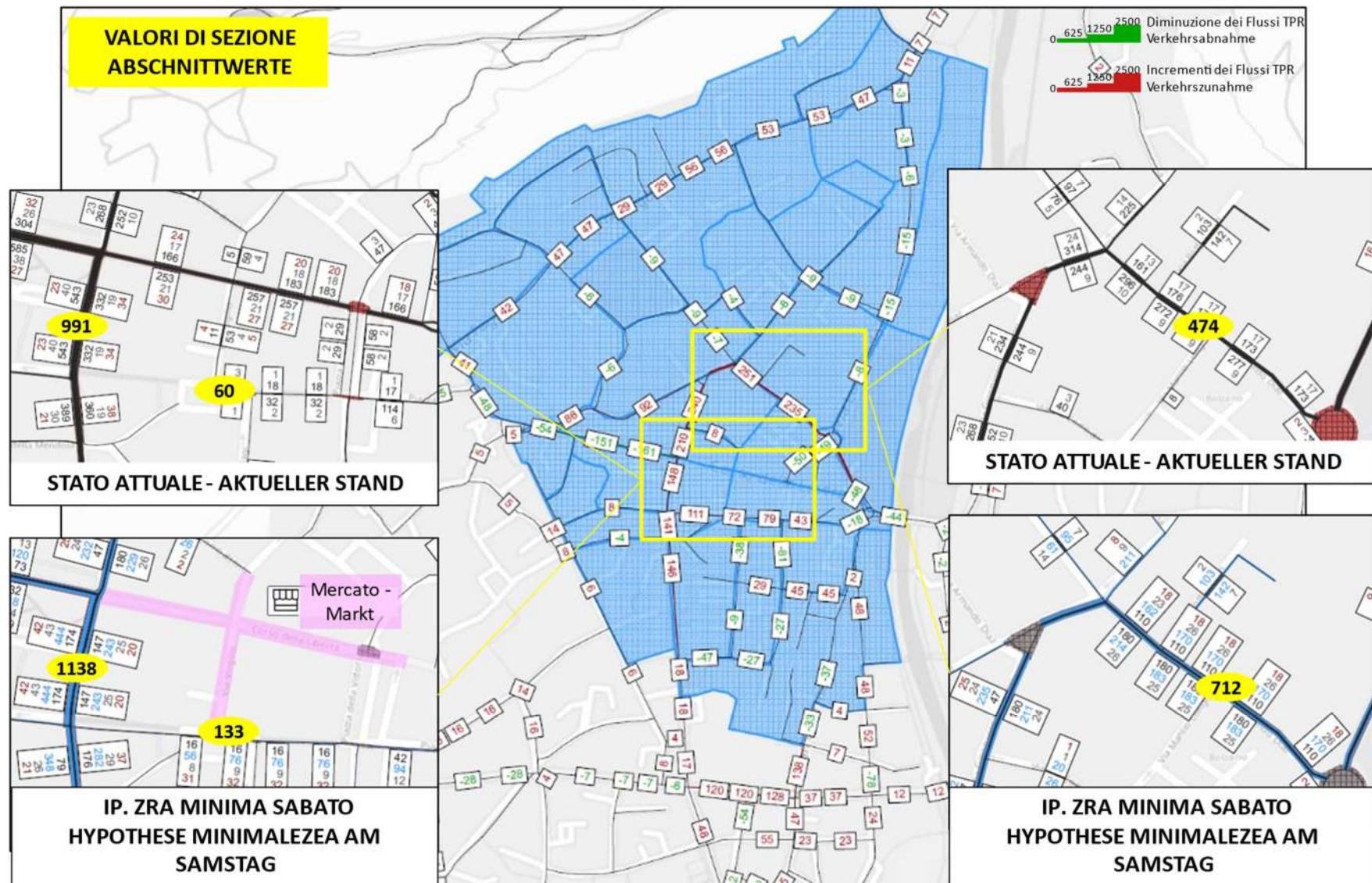


Abbildung 116. Unterschied Verkehrsaufkommen Privatverkehr Hypothese MINIMALE ZEA SAMSTAG vs. aktueller Stand, Hauptverkehrszeit am Vormittag 07:15-08:15 Uhr

Erweiterte Hypothese SAMSTAG

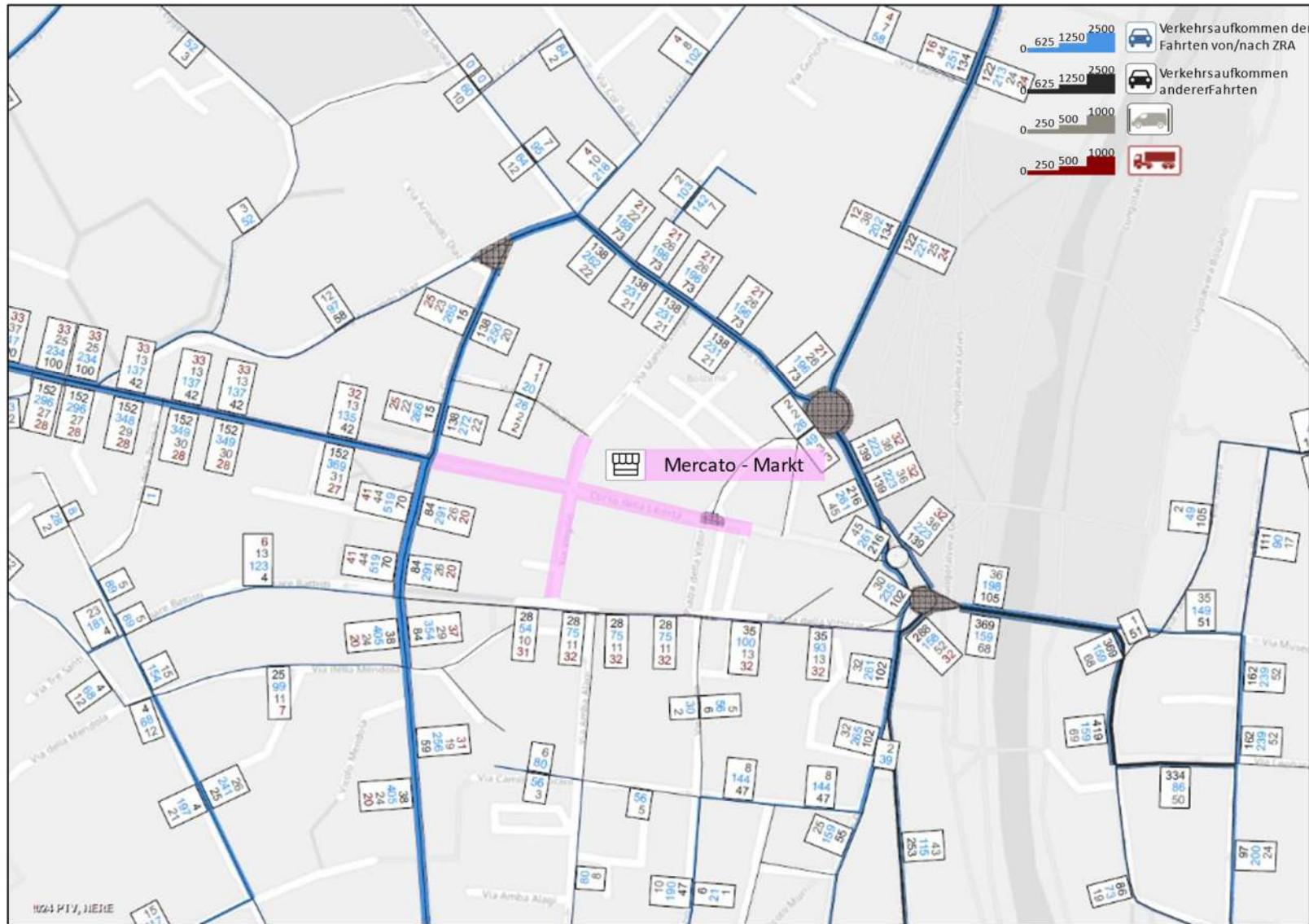


Abbildung 117. Flussdiagramm der Verkehrskomponenten: Hauptverkehrszeit am Vormittag 07:15-08:15 Uhr

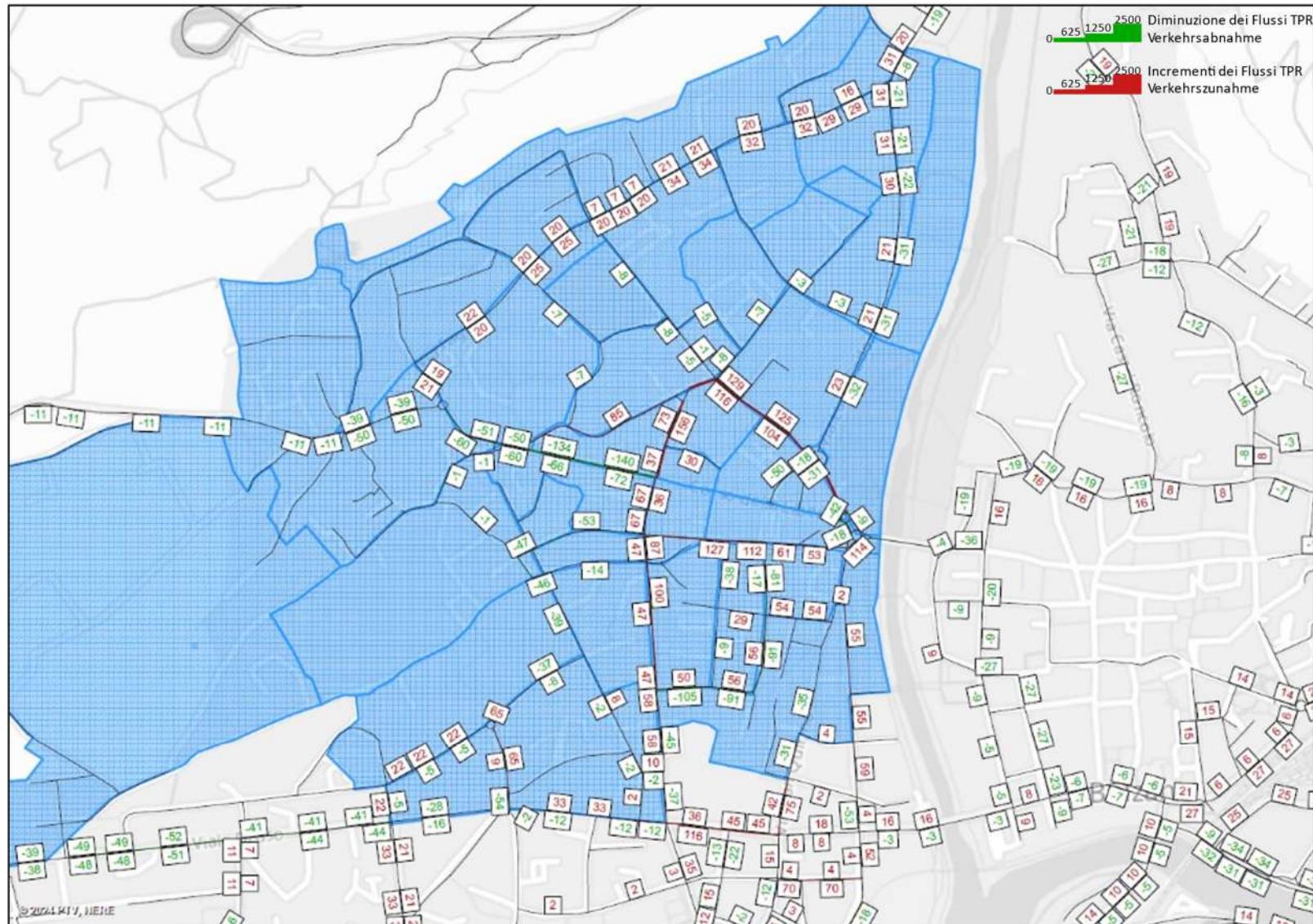


Abbildung 118. UNTERSCHIED VERKEHRSAUFGKOMMEN Privatverkehr Hypothese MINIMALE ZEA SAMSTAG vs. aktueller Stand, Hauptverkehrszeit am Vormittag 07:15-08:15 Uhr

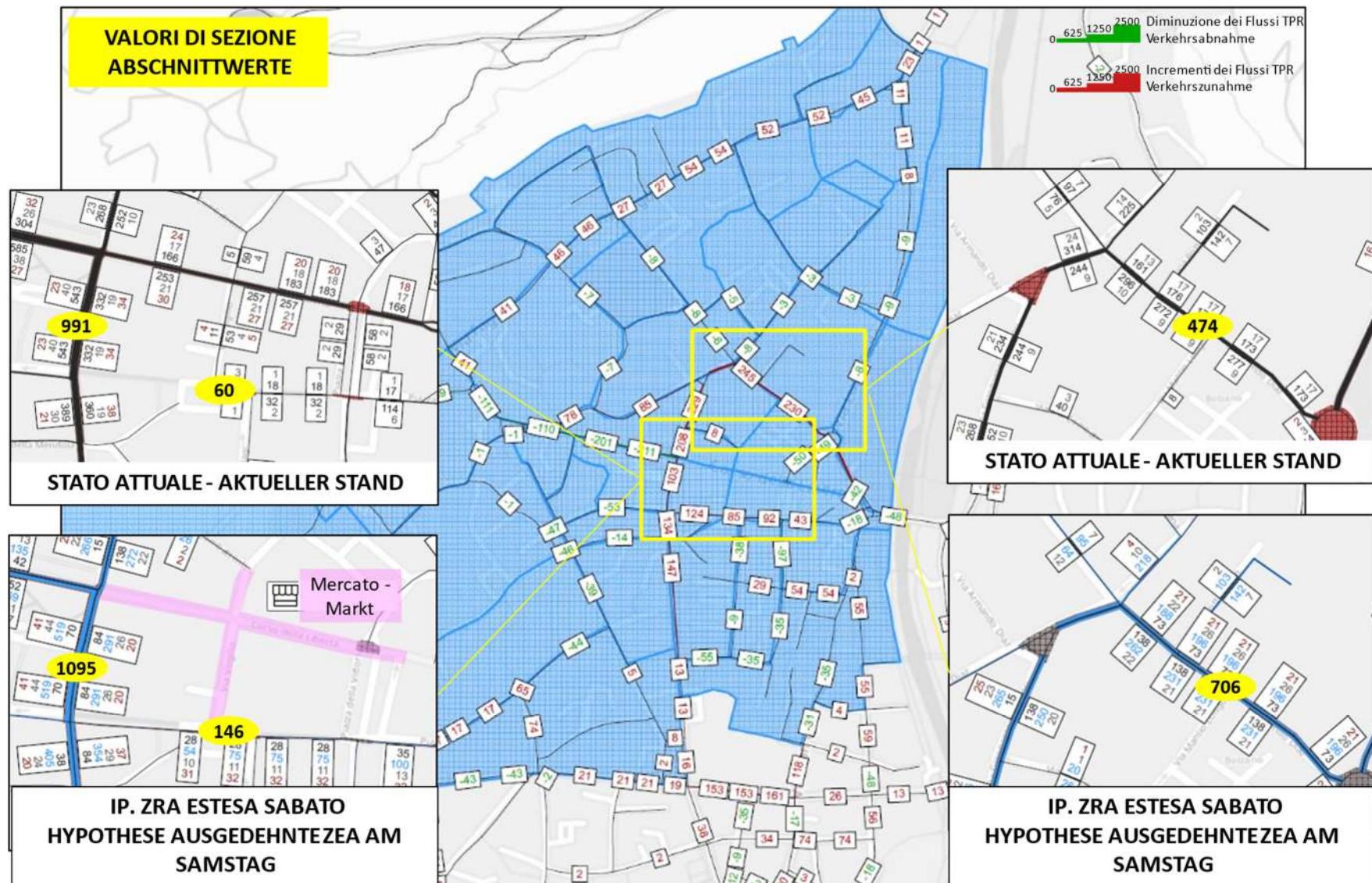


Abbildung 119. UNTERSCHIED VERKEHRSAUFGKOMMEN Privatverkehr Hypothese MINIMALE ZEA SAMSTAG vs. aktueller Stand, Hauptverkehrszeit am Vormittag 07:15-08:15 Uhr

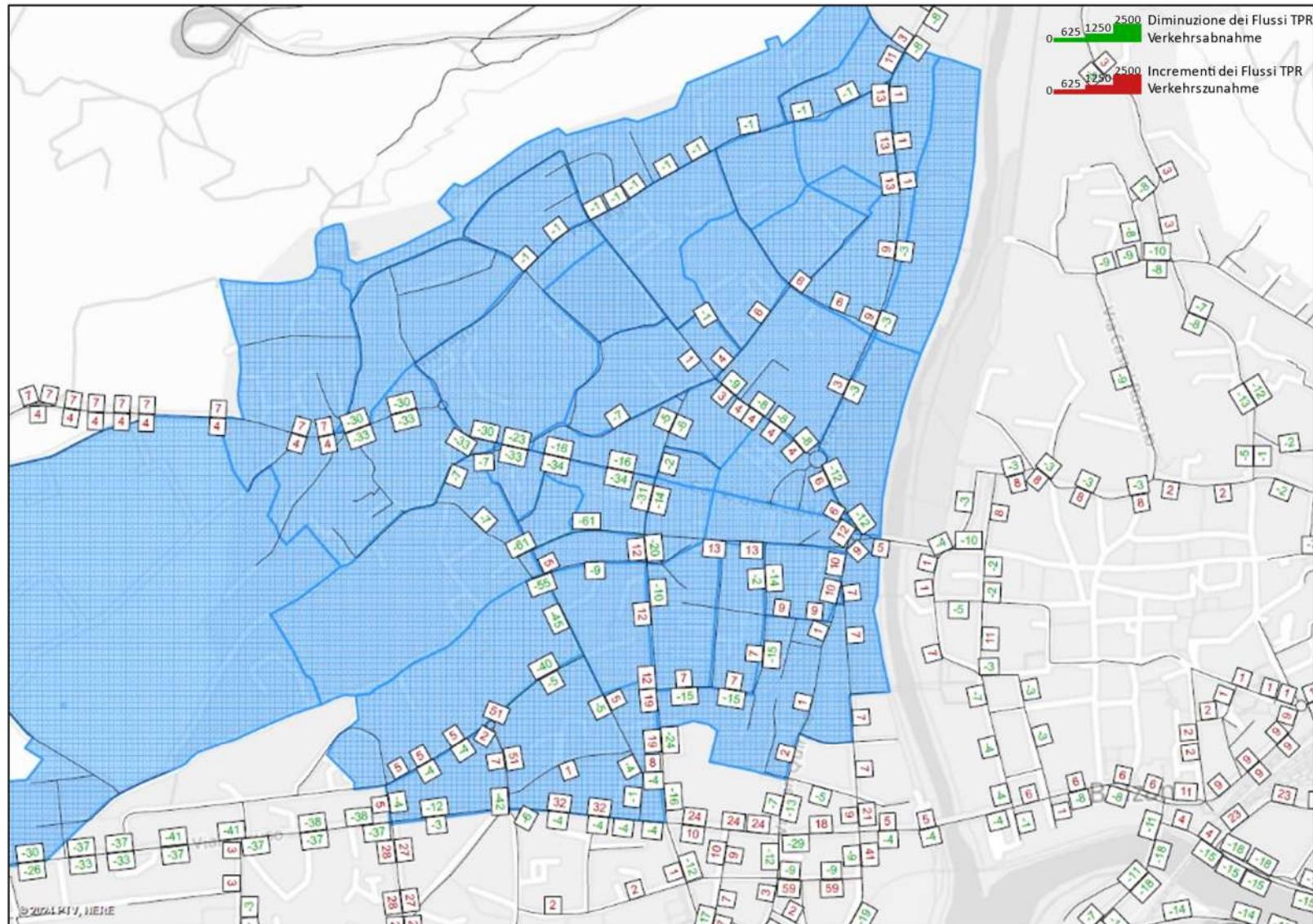


Abbildung 120. UNTERSCHIED VERKEHRSAUFGKOMMEN Privatverkehr Hypothese ERWEITERTE ZEA SAMSTAG vs. Hypothese MINIMALE ZEA SAMSTAG: Hauptverkehrszeit am Vormittag 07:15-08:15 Uhr

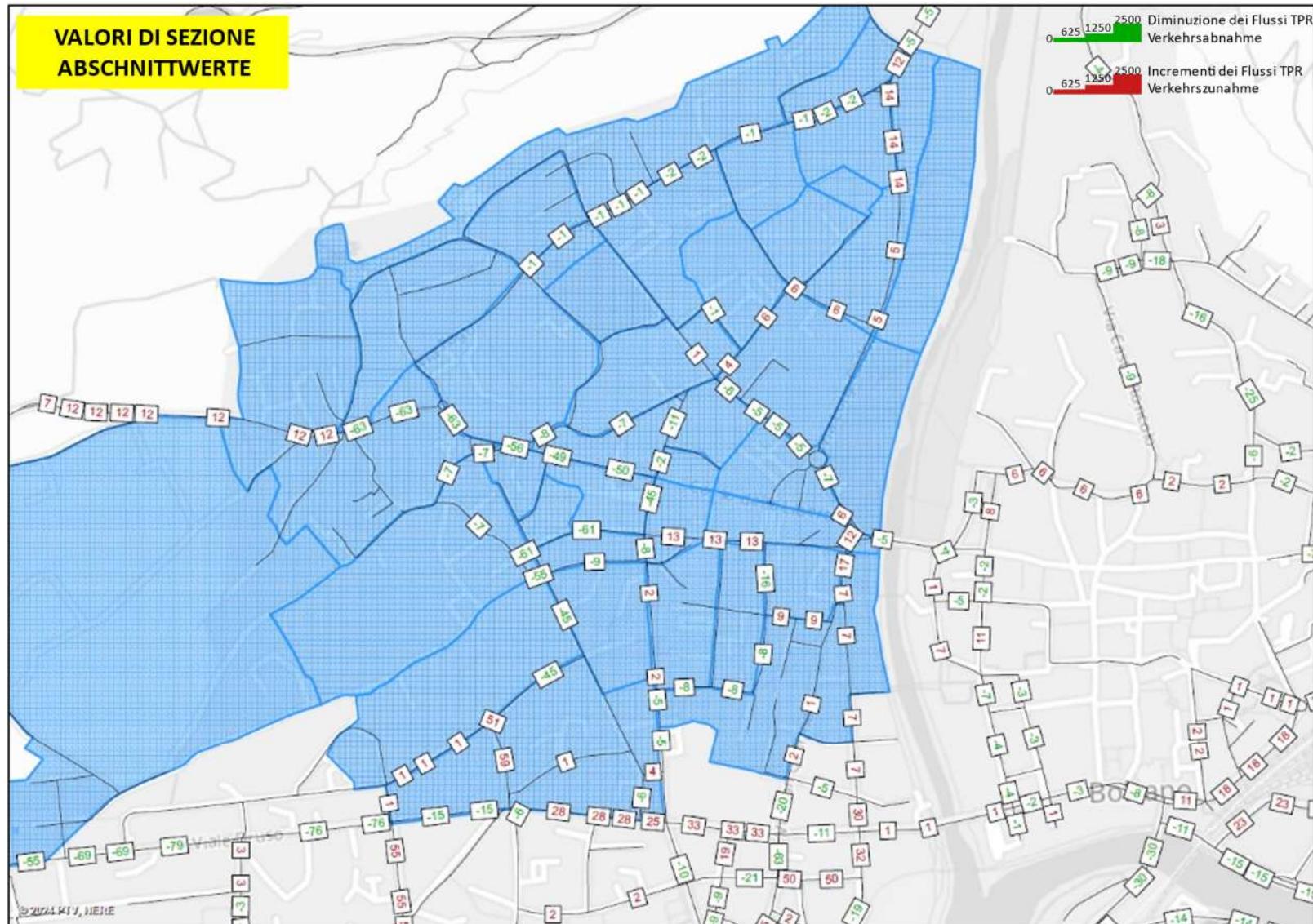


Abbildung 121. UNTERSCHIED VERKEHRSAUFGKOMMEN Privatverkehr Hypothese ERWEITERTE ZEA SAMSTAG vs. MINIMALE ZEA SAMSTAG: Hauptverkehrszeit am Vormittag 07:15-08:15 Uhr

Indikatoren zur Netzleistung

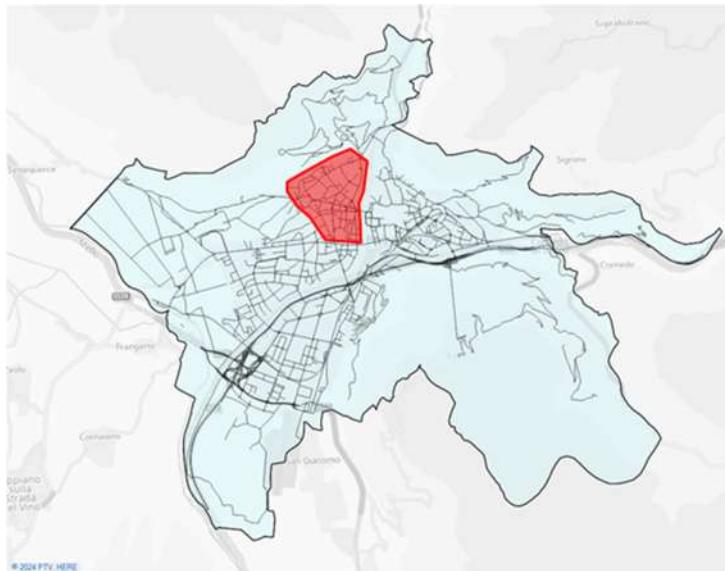


Abbildung 122. Keymap

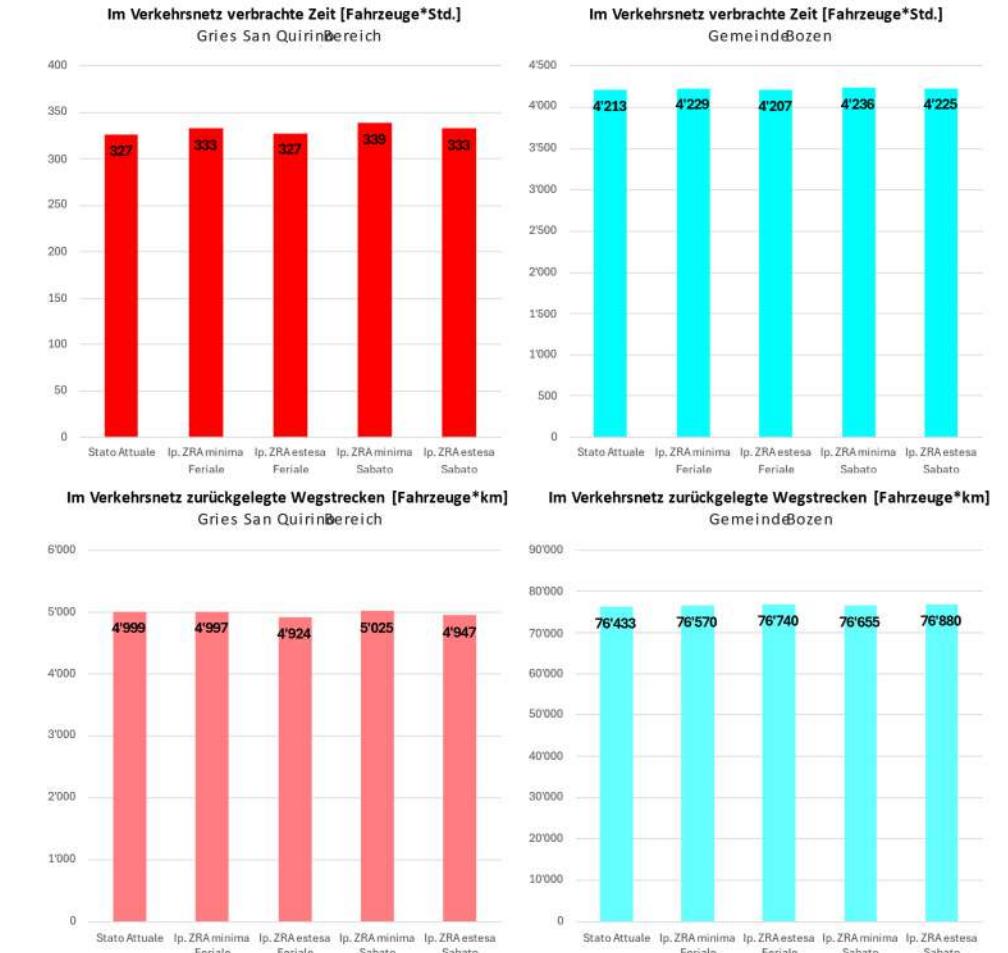


Abbildung 123. Netzleistungen: Zeitaufwand und zurückgelegte Strecken im Netz: Hauptverkehrszeit am Vormittag 07:15-08:15 Uhr

Screen Line zum Verkehrsaufkommen: Verkehrsabschnittswerte
Spitzenverkehr am Morgen 07:15-08:15

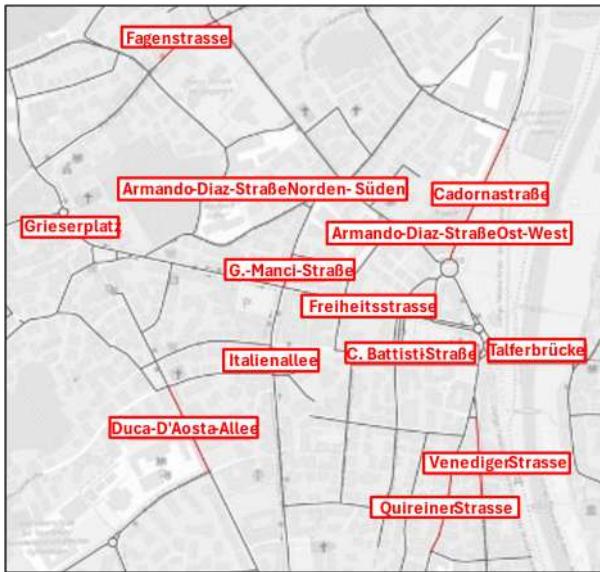


Abbildung 124. Keymap zu den Bereichen des Screenings

In der nebenstehenden Tabelle ist ein Vergleich zwischen dem geschätzten Verkehrsaufkommen auf den Screeningbereichen in den unterschiedlichen Szenarien dargestellt, die überprüft worden sind, und auf der darauffolgenden Seite werden die Veränderungen gegenüber dem aktuellen Stand gezeigt.

ABSCHNITTWERTE	AKTUELLER STAND	HYP. ZEA MIT MINIMALER AUSDEHNU NG	HYP. AUSGEDEHNT E ZEA	HYP. MINIMALE ZEA AM SAMSTAG	HYP. AUSGEDEHNT E ZEA AM SAMSTAG
Freiheitsstrasse	525	47	47	0	0
Italienallee	856	861	872	998	990
Grieserplatz	1130	1120	1035	1082	1019
Talferbrücke	983	962	963	939	934
Armando-Diaz-Straße Ost-West	476	577	583	711	706
Armando-Diaz-Straße Norden - Süden	591	655	686	915	899
Cadornastraße	786	734	764	779	777
Cesare-Battisti-Straße	137	320	303	180	180
Duca-D'Aosta-Allee	553	555	513	559	514
Fagenstrasse	527	599	588	575	573
G.-Manci-Straße	553	576	610	763	761
Quireiner Strasse	275	252	248	238	239
Venediger Strasse	356	424	406	404	411

ABSCHNITTWERTE	Var % HYP. ZEA MIT MINIMÄLER AUSDEHNUNG VS AKTUELLER STAND	Var % HYP. AUSGEDEHNTE ZEA VS AKTUELLER STAND	Var % HYP. MINIMALE ZEA AM SAMSTAG VS AKTUELLER STAND	Var % HYP. AUSGEDEHNTE ZEA AM SAMSTAG VS AKTUELLER STAND
Freiheitsstrasse	-91%	-91%	-100%	-100%
Italienallee	1%	2%	17%	16%
Grieserplatz	-1%	-8%	-4%	-10%
Talferbrücke	-2%	-2%	-4%	-5%
Armando-Diaz-Straße Ost-West	21%	22%	49%	48%
Armando-Diaz-Straße Norden - Süden	11%	16%	55%	52%
Cadornastraße	-7%	-3%	-1%	-1%
Cesare-Battisti-Straße	134%	121%	31%	31%
Duca-D'Aosta-Allee	0%	-7%	1%	-7%
Fagenstrasse	14%	12%	9%	9%
G.-Manci-Straße	4%	10%	38%	38%
Quireiner Strasse	-8%	-10%	-13%	-13%
Venediger Strasse	19%	14%	13%	15%

6 Operative Leitlinien für die Ausarbeitung des von der NSMP geplanten Metrobus-Linie-2-Projekts

6.1 Elektrischer Metrobus Linie 2: Industriezone Leifers-Siegesplatz-Bahnhof

Um die Mobilitätsnachfrage entlang der Nord-Süd-Achse der Stadt und deren Verlängerung nach/von Leifers angemessen zu bedienen, schlägt der NSMP den Einsatz eines elektrischen Metrobusses der neuesten Generation vor. Dieses Vorhaben steht im Einklang mit dem Landesplan für nachhaltige Mobilität, der den Ausbau der Strecke Leifers - Bozen vorsieht, und eignet sich für eine ordentliche staatliche Finanzierung als Intervention im Bereich des schnellen Massentransports.

Im Laufe der Ausarbeitung des ASV hat das Land das Dokument zur Machbarkeit der Projektalternativen (DocFAP) für diese Maßnahme vorbereitet. Um die Kohärenz der Maßnahme mit dem ASV zu belegen, wird in nebenstehender Abbildung die Streckenführung der Linie 2 in der KonAbbildungung gezeigt, wie sie derzeit aufgrund der vom Land und von der Gemeinde gemeinsam vorgenommenen Vertiefungen in Bezug auf den Streckenabschnitt innerhalb der Gemeindegrenzen ermittelt worden ist. Diese Hinweise bilden die operativen Richtlinien seitens der Gemeinde, die im Metrobusprojekt zu berücksichtigen und mit dem NSMP und den laufenden Projektierungen kohärent sind.

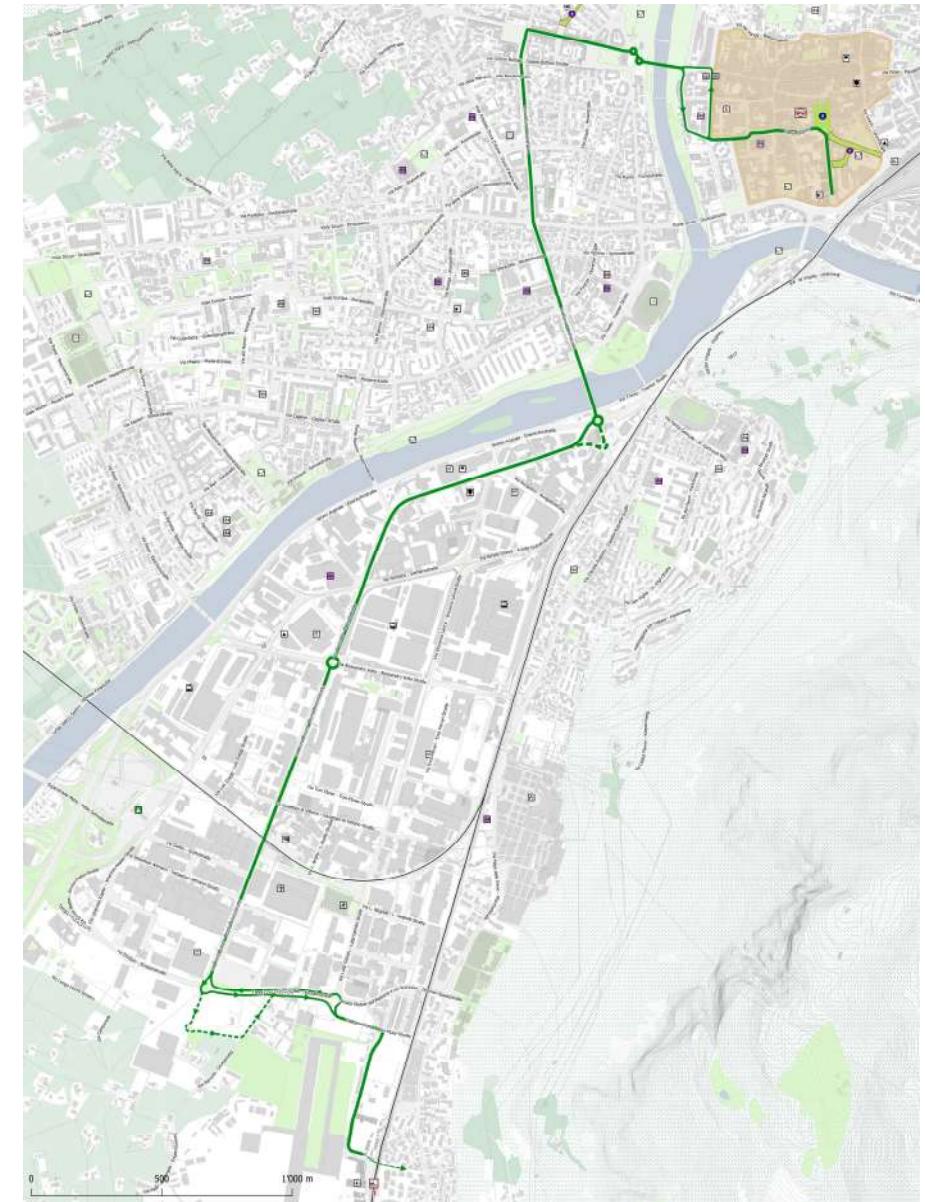


Abbildung 125 Metrobus Linie 2: Bozen-Leifers. Taktischer Planungsrahmen im Hinblick auf den Finanzierungsantrag der Metrobuslinie 2 - Richtlinien DocFAP

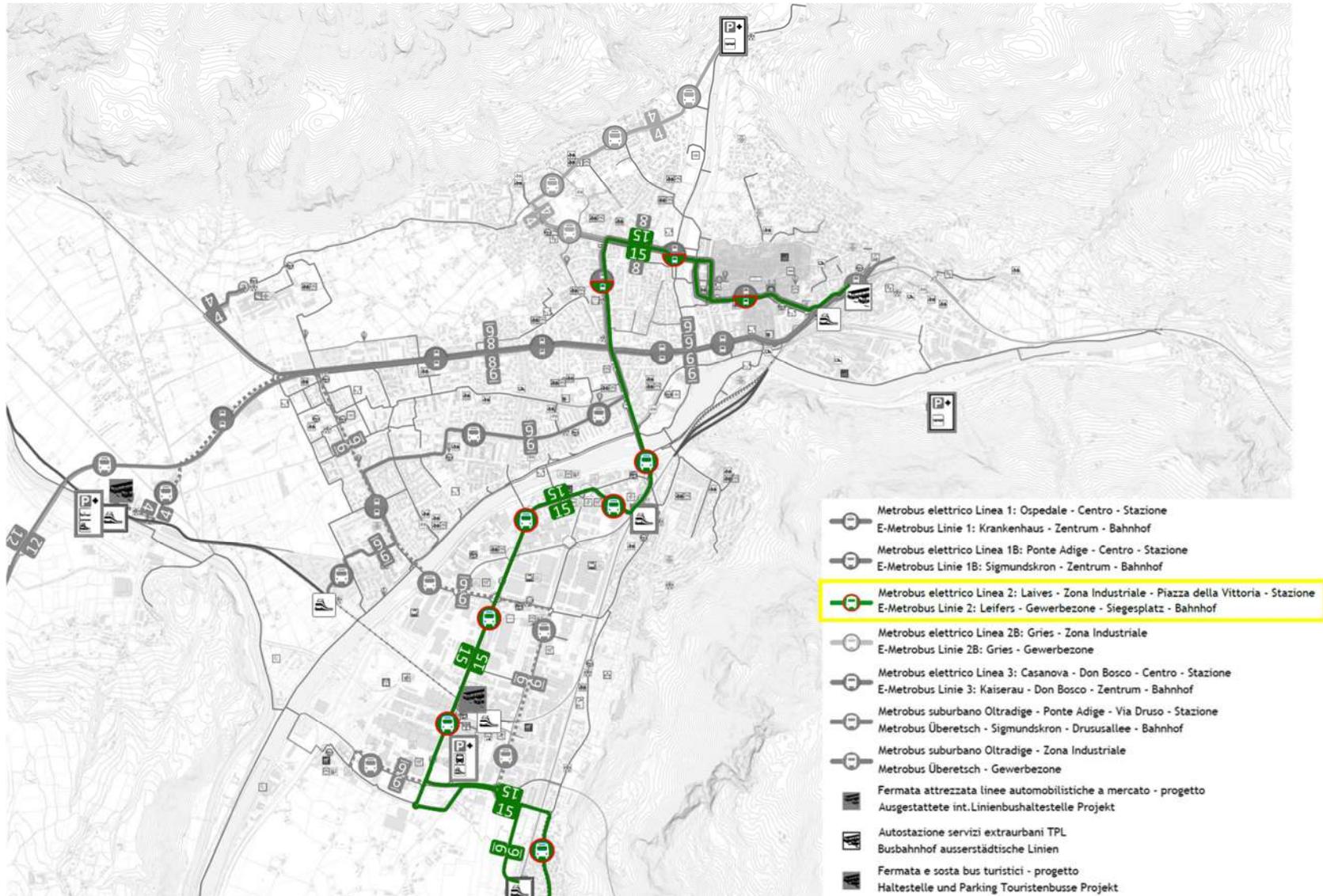


Abbildung 126. NSMP-Bozen: Elektrischer Metrobus Linie 2: Industriegebiet Leifers-Siegesplatz-Bahnhof

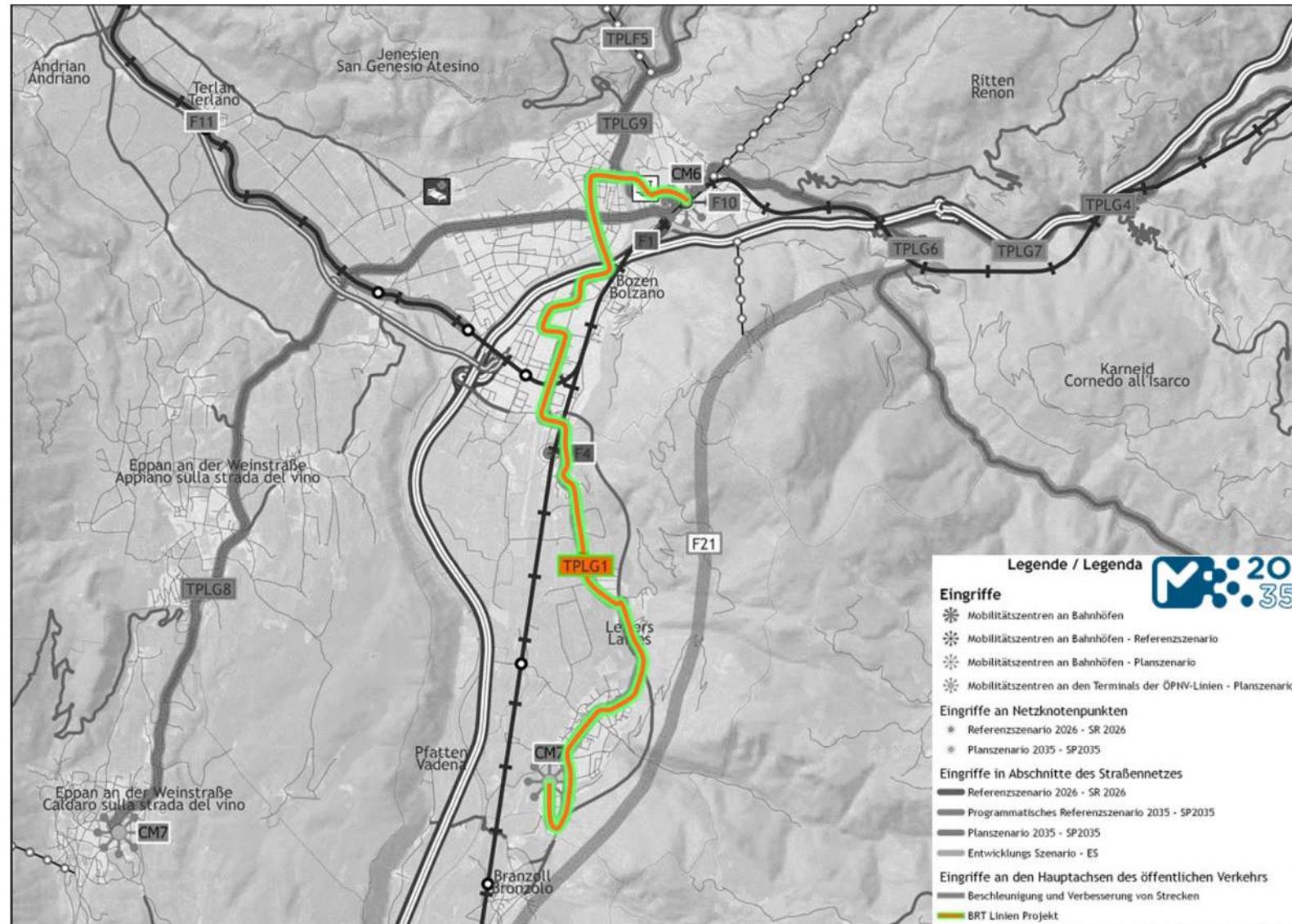


Abbildung 127. LPNM-Tabelle P1: Kollektiver Transport, geteilte Mobilität und Intermodalität - Zoom Bozen/Leifers

Die Route des Metrobusses führt von Süden kommend durch Sankt Jakob, wobei ihr die Verkehrsreduzierung zugutekommt, die durch die Einrichtung der VBZ erreicht wurde, und durchquert einen großen Teil des Gebiets Bozen Süd über die Buozzistraße, für die eine umfassende Neugestaltung des gesamten Straßenareals geplant ist. Auf dem Messeplatz ist an der Haltestelle Bozen Süd ein Umsteigepunkt zum Bahnverkehr vorgesehen. Im nördlichsten Bereich führt die Strecke über die Galileistraße, wo eine drastische Reduzierung des Durchgangsverkehrs vorgesehen ist, der auf die Variante Siemensstraße - Grandistraße umgeleitet wird. Nach dem Verlauf über die Avogadrostraße und die Lanciastraße weist der Metrobus an der Haltestelle Oberau einen neuerlichen Umsteigepunkt mit dem Bahnverkehr auf und setzt sich fährt dann auf der Romstraße fort. Nach der Ankunft auf dem Hadrianplatz überschneidet sich die Route der Metrobuslinie 2 bis zum Bahnhof vollständig mit der Linie 1. Am Mazziniplatz ist die Verzweigung der Linie vorgesehen, welche die Anbindung nach Gries darstellt und bis zur Endstation an der Talstation der Seilbahn nach Jenesien führt.



Abbildung 128. Querschnitt Metrobus Pau (Frankreich)



Abbildung 129. Elektrische Metrobus-Technik

Nachstehend wird eine Liste der geplanten Maßnahmen in dem von der Metrobuslinie 2 betroffenen Korridor angeführt:

- Der in der „Agenda Bozen“ vorgesehene Abschnitt mit hoher Infrastrukturausstattung, der derzeit als vorausschauende Maßnahme realisiert wird;

- Erneuerung des Straßenbelags auf der Metrobus-Strecke;
- Busgate an den wichtigsten Kreuzungen der Strecke;
- Vorranggesteuerte Ampelregelung entlang der Strecke;
- Homogenisierung der Merkmale von Haltestellen mit universeller Zugänglichkeit;
- Ergänzende Maßnahmen: Fahrradstationen, Park&Ride-Infrastrukturen in der Peripherie, Reglementierung der Parkangebote auf der Straße im Korridor des direkten Bezugsbereichs (100 Meter auf jeder Seite).

6.2 NSMP-Szenario, mittelfristig: ÖPNV-Trägernetz, Metrobus Linie 2: Analyse nach Bedarfskomponenten

Das Bild unten ist ein Auszug jenes Teils des NSMP-Bozen, der die Simulationen des mittelfristigen Szenarios betrifft, bei welchem die Aktivierung der elektrischen Metrobuslinie 2 vorgesehen war: Industriezone Leifers - Siegesplatz - Bahnhof.

Das Bild zeigt insbesondere die Auslastungshypothese dieser Linie, aufgeschlüsselt nach Bedarfskomponenten:

- Fahrgäste, die bisher das Auto benutzt haben, aber beschließen, zugunsten der neuen Linie endgültig darauf zu verzichten (Passengers in Scope);

- Fahrgäste, die bisher mit dem Auto gefahren sind, sich aber entschlossen haben, auf das Auto zu verzichten, weil sie die Kombination Zug + neue Linie vorteilhafter finden (Park&Ride-Fahrgäste aus dem Bahnverkehr);
- Fahrgäste, die bisher mit dem Auto unterwegs waren und sich entschlossen haben, dieses auf dem Parkplatz des Umsteigebahnhofs Bozen Süd stehen zu lassen und dann die neue Linie zu benutzen (Park&Ride Passengers);
- Fahrgäste, die bisher mit dem Auto gefahren sind, sich aber entschlossen haben, das Auto stehen zu lassen, weil sie die Kombination Bus + neue Linie bequemer finden (Fahrgäste, die aus anderen Linien umsteigen);
- Fahrgäste, die bereits jetzt den Bus benutzen und die es vorteilhaft finden, die neue Linie zu benutzen (aktuelle Fahrgäste);
- künftige Fahrgäste aufgrund urbanistischer Neuerungen, für die die Nutzung der neuen Linie von Vorteil ist (neue Fahrgäste aufgrund urbanistischer Neuerungen).

Auf der gesamten Strecke wird mit einer Gesamtbelastung von über 7000 Fahrgästen in der Stoßzeit am Vormittag gerechnet.

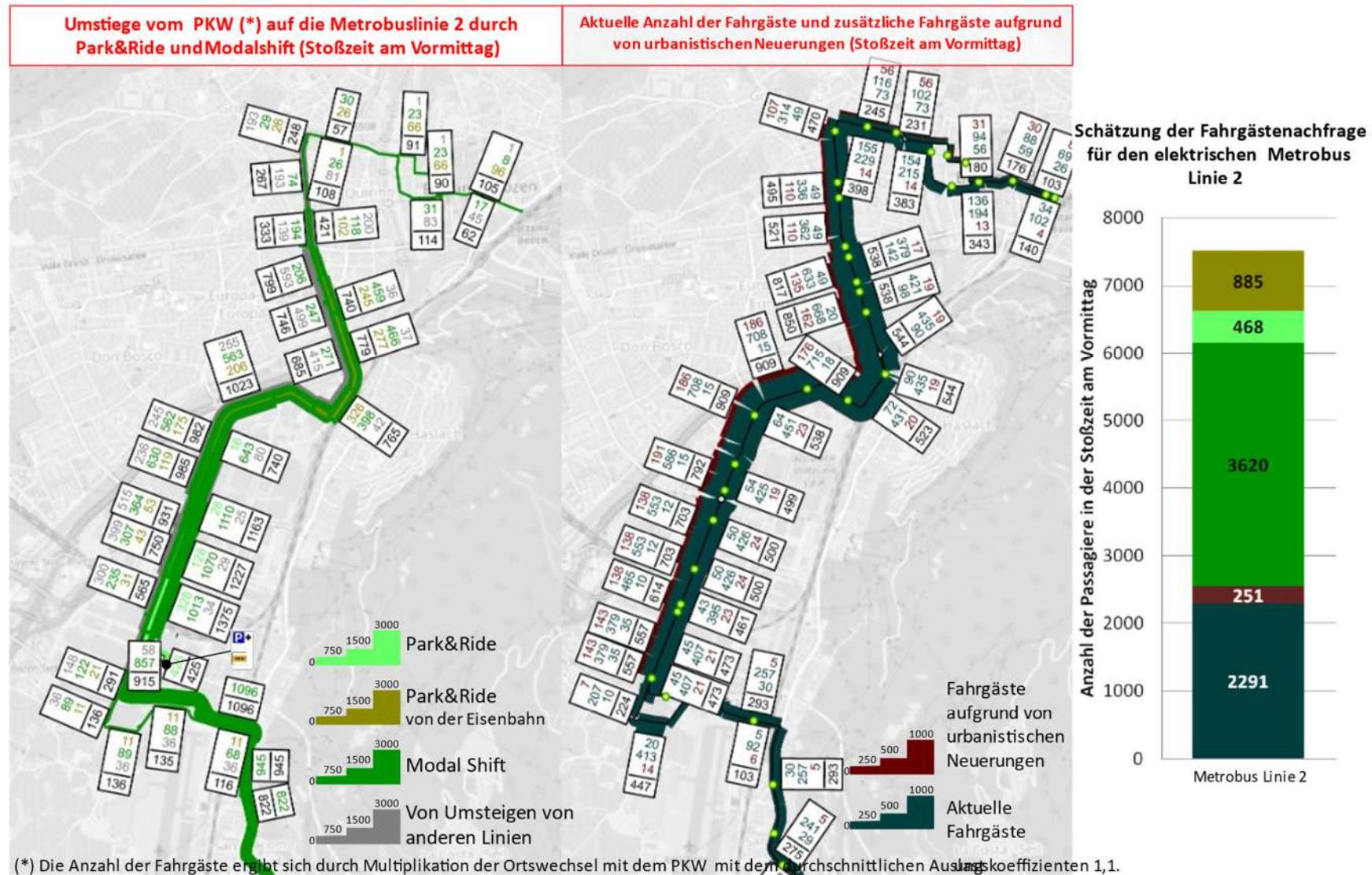


Abbildung 130. NSMP, Mittelfristiges Szenario - Hauptnetz für den öffentlichen Transport, Metrobus Linie 2: Analyse nach Bedarfskomponenten

7 Strategische Leitlinien für die Ausarbeitung des Detailplans zur Regelung des Parkplätze und Parkens auf der Straße

Der ASV hat, in Übereinstimmung mit dem Auftrag des NSMP Bozen, die notwendigen vorbereitenden Analysen zur Erstellung eines Detailplans für die Neustrukturierung des Parkplätze und Parkraummanagements im Stadtgebiet von Bozen durchgeführt.

Es ist zu betonen, dass der Detailplan, sobald er erstellt ist, nicht umgesetzt werden darf, bevor die Tiefgarage am Siegesplatz in Betrieb genommen wird, um die während der Bauphase verlorenen zahlreichen Parkplätze wieder zu erhalten.

Auf dieser Grundlage hat der ASV ein Dokumentationssystem entwickelt, das als Leitfaden für die Entwicklung und Verschriftlichung des künftigen Detailplans für das Parkraummanagement betrachtet werden soll. Dabei wurden drei Szenarien entwickelt, die bei der Bewertung als alternative oder aufeinander aufbauende Modelle betrachtet werden können.

Die vorgeschlagenen Szenarien sind:

- **Szenario 1:** Beibehaltung der aktuellen Abgrenzung der farbigen Parkzonen und der derzeit an Ansässige vergebenen Parkgenehmigungen (Parkvignetten).

- **Szenario 2:** Neue Abgrenzung der farbigen Zonen und Überarbeitung der Anzahl der an Anwohner vergebenen Parkgenehmigungen.
- **Szenario 3:** Übergang zu einem einheitlichen Modell für das Parken auf der Straße mit Anreizen für Ansässige zur optimalen Nutzung der öffentlichen Parkflächen.

Die nachfolgende Beschreibung der Merkmale der beiden Szenarien wurde von einer ersten Kohärenzanalyse der verschiedenen Datenquellen begleitet, um die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf die Bevölkerung zu quantifizieren.

Berücksichtigte Datenquellen:

- NSMP Bozen (2019)
- PPMS Bozen (2023)
- Mobilität für die Gesundheit - Krankenhaus Bozen (2023)
- SEAB Bozen (2019)
- SIGNA REM Italien (2021)

7.1 Beschreibung der alternativen oder aufeinander aufbauenden Szenarien

7.1.1 SZENARIO 1 AKTUELLER STAND

Die Stadt Bozen ist für die Parkraumbewirtschaftung in folgende „farbige Zonen“ unterteilt:

- 1 Grün
- 2 Grün-VBZ
- 3 Weiß-Grün
- 4 Lila
- 5 Orange
- 6 Grau
- 7 Blau
- 8 Gelb
- 9 Rot

In diesen Zonen gilt folgende Parkregelung:

Weisse Markierungen: Parken für Nicht-Ansässige verboten.

Ansässige innerhalb derselben farbigen Zone: →Für Ansässige mit entsprechender digitaler erlaubt.

→Für Nicht-Ansässige und Ansässige anderer farbiger Zonen: Das Parken unterliegt folgenden Einschränkungen:

- Im Stadtzentrum gilt ein Parkverbot werktags (Mo-Fr 8:00-21:00 Uhr) und samstags (8:00-13:00 Uhr).
- In den grauen und orangen Zonen gilt ein Parkverbot werktags (Mo-Fr 8:00-10:30 Uhr und 14:30-17:30 Uhr) sowie samstags (8:00-10:30 Uhr). Anwohner mit grauen und orangen Parkgenehmigungen können aktuell in beiden Zonen parken.
- In den anderen Zonen gilt ein Parkverbot werktags (Mo-Fr 8:00-19:00 Uhr) und samstags (8:00-13:00 Uhr).
- **Blaue Bodenmarkierungen:** Kostenpflichtige Parkplätze mit Stundentarif; kostenloses Parken außerhalb der gebührenpflichtigen Zeiten.
- **Gelbe Bodenmarkierungen:** Parkplätze für Menschen mit Behinderung.

Zusätzliche Parkmöglichkeiten:

Für Nicht-Ansässige stehen zahlreiche öffentliche und private kostenpflichtige Parkplätze zur Verfügung, sowohl oberirdisch als auch unterirdisch.

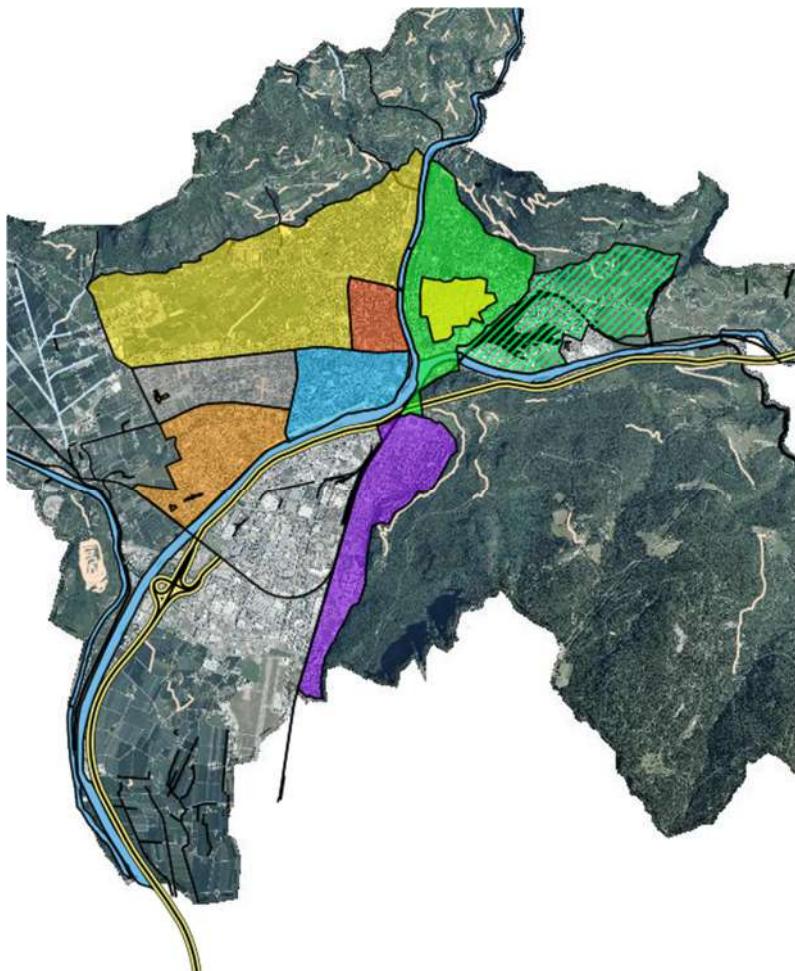


Abbildung 131. Farbige Parkzonen von Bozen

QUELLE: https://sit.comune.bolzano.it/carto_dbt/init?lang=it#ZoneColorate/maps/map/apiShowMoveToAddress

Im Folgenden sind einige wichtige Punkte der Verordnung 686/2022, die das Parkreglement enthält (Verordnung Nr. 686/2022 vom 18.10.2022, Anhang A) angeführt:

Ansässige in der Gemeinde Bozen haben das Recht, (...) auf den ausgewiesenen öffentlichen oberirdischen Parkplätzen ihrer farblich gekennzeichneten Wohnzone zu parken.

Jede Familie, die die in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen erfüllt, hat **Anspruch auf so viele Parkberechtigungen, wie es volljährige Mitglieder im Haushalt gibt**. Die ersten zwei Parkausweise sind kostenlos, weitere kostenpflichtig: In diesem Fall ist das Parkrecht an die jährliche Zahlung von 200,00 € pro Parkausweis gebunden.

Einpersonenhaushalte haben Anspruch auf eine kostenlose Parkberechtigung, ohne die Möglichkeit, weitere (auch kostenpflichtige) zu erhalten.

Kostenpflichtige Parkberechtigungen sind 12 Monate ab Registrierung gültig und können, sofern die Voraussetzungen vorliegen, durch Zahlung der unter Punkt 1 angegebenen Jahresgebühr erneuert werden. Die kostenpflichtige Parkberechtigung kann eine Gültigkeit von sechs Monaten aufweisen und in diesem Fall in den folgenden sechs Monaten nach Ablauf nicht verlängert werden. Der Preis der halbjährlichen Parkberechtigung beträgt 50 % des Jahresgebühr.

Für jedes Fahrzeug darf, auch im Falle von Miteigentum, nur eine digitale Parkberechtigung ausgestellt werden, die an das jeweilige Kennzeichen gekoppelt ist.

Kostenlose Parkberechtigungen haben eine Gültigkeit von fünf Jahren für Besitzer eines Fahrzeugs. In anderen Fällen ist die Gültigkeit des Parkausweises an die Dauer des Vertrags oder des Dokuments gebunden, das die Fahrzeugnutzung belegt, jedoch nicht länger als fünf Jahre.

Haushalte mit Tiefgarage im öffentlichen Untergrund, die gemäß Artikel 9 des Gesetzes vom 24. März 1989, Nr. 122, und Artikel 40 bis des Landesgesetzes vom 10. Juli 2018, Nr. 9, errichtet wurden und mit dem Wohngebäude im Grundbuch verknüpft sind, haben folgende Rechte:

Eine kostenlose Parkberechtigung für den „Haushalt“, der aus einer oder zwei volljährigen Personen besteht;

Eine kostenlose und eine kostenpflichtige Parkberechtigung für Haushalte mit drei volljährigen Mitgliedern; jedes weitere volljährige Familienmitglied kann eine zusätzliche kostenpflichtige Parkberechtigung erhalten.

Die Verordnungen, die die Liste der Straßen/Plätze der farbigen Zonen enthalten, sind:

Verordnung 04/93: Parkregelung in der grünen Zone - Änderungen und Ergänzungen

Verordnung 34/93: Zone Zentrum (ehemals grüne Zone), neue Parkregelung - Ersetzung

Verordnung 42/93: Farbig gekennzeichnete Verkehrszonens

Verordnung 58/94: Farbig gekennzeichnete Verkehrszonens - rote und blaue Zone.

In den folgenden Tabellen werden die Anzahl der ausgestellten Parkberechtigungen für die jeweiligen farbigen Zonen aufgeführt, unterteilt nach Parkmöglichkeiten in der Wohnzone des Bürgers oder in einer anderen farbigen Zone. Im Jahr 2024 wurden über 41.000 Parkberechtigungen ausgestellt, davon fast 40.000 für Ansässige innerhalb der aktuellen Abgrenzung und über 1.300 für Ansässige außerhalb der aktuellen Abgrenzung.

Tabelle 11. Parkberechtigungen nach farbigen Zonen (Stand 2024)

Zone	Anzahl der Parkberechtigungen mit der gleichen Farbe der Zone, in der sie liegen	Anzahl der Parkberechtigungen mit einer anderen Farbe wie die Zone, in der sie liegen	
		Absoluter Wert	% rispetto al totale dei permessi della zona di riferimento
GELB	8'866	403	GELB
ORANGE	6'115	407	ORANGE
GRAU	4'591	345	GRAU
BLAU	4'606	319	BLAU
LILA	5'097	180	LILA
GRUEN	3'006	275	GRUEN
ROT	1'844	119	ROT
WEISS-GRUEN	1'251	111	WEISS-GRUEN
GRUEN-VBZ	849	221	GRUEN-VBZ
Restliches Gemeindegebiet		1'378	Restliches Gemeindegebiet
Zwischensumme	36'225	3'758	Zwischensumme
Gesamtsumme		39'982	

Tabelle 12. Parkberechtigungen, die für Hausnummern außerhalb der Abgrenzung der farbigen Zonen ausgestellt wurden (Stand 2024)

Parkberechtigungen für Hausnummern, die außerhalb der farbigen Zonen liegen.	
Farbe Parkberechtigung	Farbe Parkberechtigung
GELB	GELB
ORANGE	ORANGE
GRAU	GRAU
BLAU	BLAU
LILA	LILA
GRUEN	GRUEN
ROT	ROT
WEISS-GRUEN	WEISS-GRUEN

GRUEN-VBZ	GRUEN-VBZ
Gesamtsumme	Gesamtsumme

Im Anschluss an diesen Absatz werden die Bilder der Georeferenzierung der Vignetten für die farbigen Zonen aufgrund der Hausnummer gezeigt, die in den entsprechenden Anträgen angegeben war.

- Die Stundentarife für die gebührenpflichtigen Parkplätze für nicht in Bozen Ansässige variieren je nach Zone:
- In der Zone „Zentrum“: 2 €/h mit einem Mindestbetrag von 60 Cent.
- In den Zonen „Grau“ und „Orange“: 1 €/h mit einem Mindestbetrag von 35 Cent.
- In den anderen Zonen: Der Tarif beträgt immer 1 €/h, außer in den Bereichen Drususallee, Duca-D'Aosta-Straße, Fagenstraße, Freiheitsstraße, Grieser Platz, Mazziniplatz, Mazzoniplatz und Venedigerstraße, wo der Tarif auf 1,50 €/h steigt.
- In den Bereichen Andreas-Hofer-Straße, Cavourstraße, Leonardo-da-Vinci-Straße, Piavestraße, Sparkassenstraße und Vintlerstraße: Die Stundenparkgebühr beträgt 3 €/h.
- In der Buozzistraße und am 1. Mai-Platz: Die Gebühr sinkt auf 50 Cent pro Stunde.

7.1.2 SZENARIO 2: NEUE ABGRENZUNG DER FARBigen ZONEN UND ÜBERARBEITUNG DER PARKBERECHTIGUNGEN (VIGNETten) FÜR ANSÄSSIGE

Das in Szenario 2 vorgeschlagene Konzept zielt darauf ab, bestehende Probleme zu lösen; es umfasst:

- **Die Einführung einer Unterteilung in farbige Zonen auch für das derzeit nicht in farbigen Zonen erfasste Gemeindegebiet (z. B. außerstädtische Gebiete sowie Industriegebiet Bozen Süd).** Diese Unterteilung basiert auf Kriterien der räumlichen Nähe und Erreichbarkeit im Vergleich zu den innerstädtischen farbigen Zonen. Ansässige in den äußeren Zonen haben das Recht, die Parkvignette der entsprechenden farbigen Zone der aktuell geltenden Verkehrszone zu erwerben.
- **Die Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone (VBZ) im Bereich des Gesundheitszentrums und der Claudiana, die aus der aktuellen gelben Zone ausgegliedert wird und folglich nur für Berechtigte gemäß der spezifischer Regelung zugänglich ist.**
- **Die Aufteilung der aktuellen gelben Zone (nach Abtrennung des Bereichs Gesundheitszentrum - Claudiana wie im vorherigen Punkt beschrieben) in eine gelbe und eine weiß-gelbe Zone aufgrund der wichtigsten Zugangsachsen für**

den Verkehr (respektive Achse Moritzingerweg - Vittorio-Veneto-Straße und Drususallee).

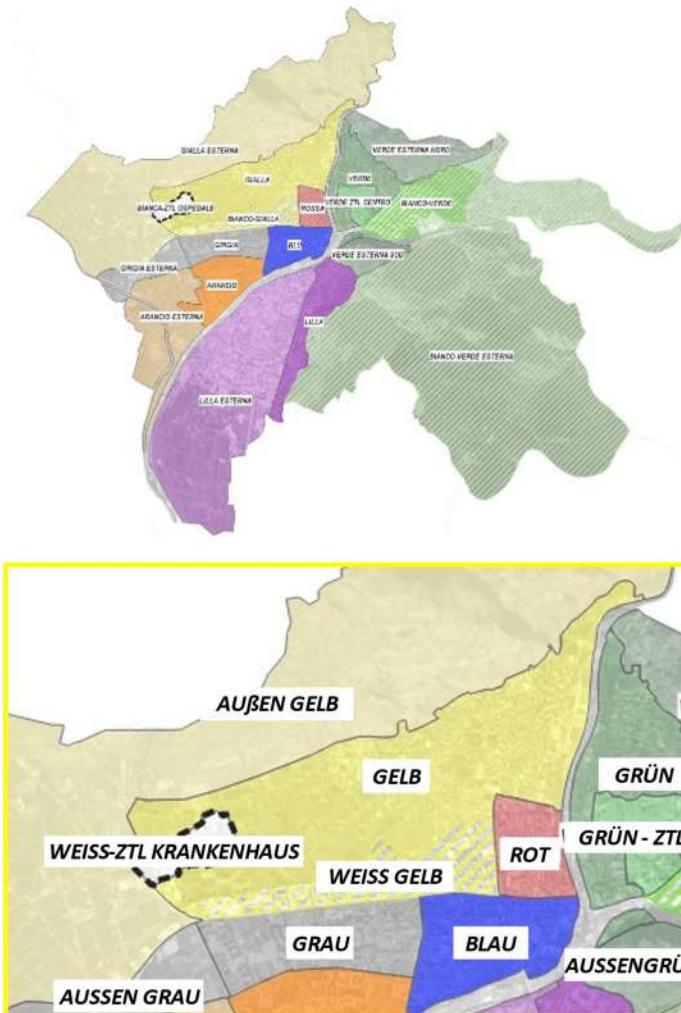


Abbildung 132. Vorschlag für eine neue Abgrenzung der farbigen Zonen - Detail zur Aufteilung der gelben Zone.

Das Szenario 2, das mittels eines detaillierten sektorenspezifischen Fachplans entwickelt und bewertet werden soll, würde auch eine Überarbeitung der maximal erlaubten Anzahl von Parkberechtigungen vorsehen, nämlich mit der Ausstellung von pro Haushalt mit Wohnsitz maximal zwei Parkberechtigungen, davon eine kostenlos und eine kostenpflichtig.

Informationshalber wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass auf Grundlage der aktuellen Verteilung der Parkberechtigungen insgesamt 499 Berechtigungen gestrichen würden (entsprechend 1,25 % der Gesamtzahl). Dies würde sich auf 113 Haushalte auswirken (0,35 % der Gesamtzahl der Haushalte mit Wohnsitz in Bozen) und potenziell 1.458 volljährige Personen betreffen (2,28 % der Gesamtzahl der Volljährigen in Haushalten mit Wohnsitz und Parkberechtigung).

Tabelle 13. Überarbeitung der Anzahl der Parkberechtigungen, die an Haushalte mit Wohnsitz in Bozen vergeben werden

	Jahr 2024																				Ge- samt					
	Volljährigen Haushaltsmitgliedern																									
	1					2					3					4										
	Anzahl der Parkermächtigungen					Anzahl der Parkermächtigungen					Anzahl der Parkermächtigungen					Anzahl der Parkermächtigungen										
	1	2	3	>3	Ge- samt	1	2	3	>3	Ge- samt	1	2	3	>3	Ge- samt	1	2	3	>3	Ge- samt						
Familie- neinheit	10'558	210	0	0	10'768	10'719	4'332	24	2	15'077	2'349	1'880	35	0	4'264	784	835	23	1	1'643	188	193	10	18	409	32'161

7.1.3 SZENARIO 3: ÜBERGANG ZU EINEM EINHEITLICHEN MODELL FÜR DIE VERWALTUNG DES PARKENS AUF DER STRAÙE MIT VERGÜNSTIGUNGEN FÜR ANSÄSSIGE, UM DAS ANGEBOT AN ÖFFENTLICHEN PARKPLÄTZEN OPTIMAL ZU NUTZEN.

Die Einführung der elektronischen Parkberechtigung erleichtert nicht nur die Verwaltung und Kontrolle, sondern ermöglicht auch eine präzise Überwachung der Parknachfrage von Ansässigen. Die entsprechenden Daten bilden die Grundlage für die Bewertung des Übergangs vom aktuellen Modell des Parkens auf der Straße (DICTOTOMES MODELL), das die beiden Nachfragegruppen (Ansässige und Stadt-Nutzer) strikt trennt, hin zu einem einheitlichen Modell (VEREINHEITLICHT, mit VERGÜNSTIGUNGEN), das tendenziell das Angebot an öffentlichen Parkplätzen optimal ausnutzt.

Das neue Modell überwindet das Konzept der ausschließlich für Ansässige reservierten Parkplätze und führt eine umfassende, kosten- und zeitbasierte Regulierung des gesamten Angebots an öffentlichen Parkplätzen ein, mit differenzierten Tarifen, die sich nach der Attraktivität der jeweiligen Zone und/oder der Verfügbarkeit von Parkplätzen richten.

In Anbetracht der Bedeutung und der verschiedenen Variablen, die mit der möglichen Einführung dieses Szenarios verbunden sind, wird festgelegt, dass die Annahme dieses Modells nicht automatisch erfolgen kann, sondern notwendigerweise einen neuen und spezifi-

schen Beschluss des Gemeinderates erfordert [Angabe, die mit Genehmigung eines entsprechenden Abänderungsantrages eingeführt wurde].

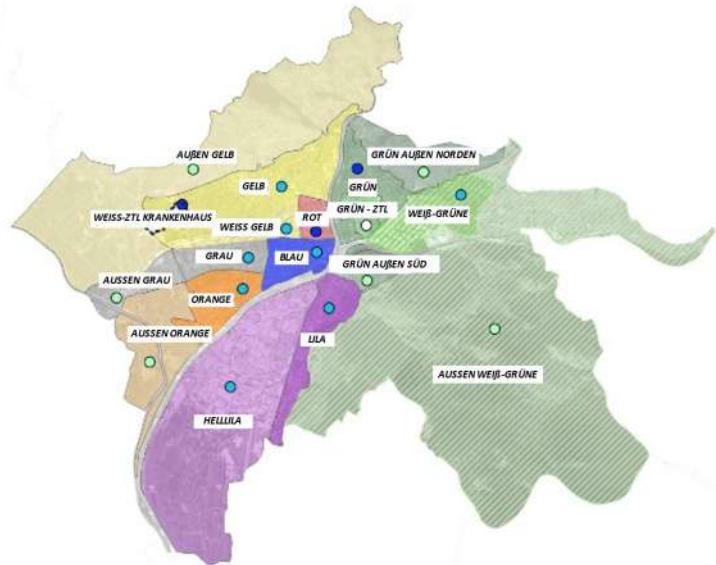
Ein durchdachter Tarifplan ermöglicht es:

- Die Parkkosten an den externen Effekten des Autoverkehrs auszurichten (z. B. Staus, Umweltverschmutzung, temporäre Inanspruchnahme von öffentlichem Raum).
- Konflikte mit dem Angebot an Stellplätzen in Parkhäusern zu vermeiden.
- Finanzielle Mittel bereitzustellen, um Infrastruktur- und Nicht-infrastruktur-Maßnahmen zu fördern, die den Umstieg vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel, Fahrradverkehr und Fußgängermobilität unterstützen.

Eine angemessene Begrenzung der maximalen Parkdauer für NICHT-Ansässige gewährleistet die Rotation selbst in einkommensstarken Gebieten und schützt:

- die Ansässigen;
- den Zugang zu Geschäftstätigkeiten.

A) Das Gemeindegebiet würde in zwei Hauptbereiche unterteilt:



1. **Stadtgebiet** Dieser besteht aus zwei verkehrsberuhigten Zonen - VBZ (Altstadt und Gesundheitszentrum), einer zentralen Zone (entspricht der aktuellen grünen und roten Zone) und einer städtischen Gürtelzone (entspricht den aktuellen Zonen Orange, Grau, Blau, Weiß-Gelb, Gelb, Weiß-Grün, Lila und Hell-Lila, letztere begrenzt im Süden durch die W.-Gebert-Deeg-Straße);
2. **Außerstädtischer Gürtel** bestehend aus den neuen farbigen Zonen außerhalb des Stadtgebiets, die jenen der innerstädtischen Zonen entsprechen, einschließlich des Teils der Hell-Lila Zone südlich der W.-Gebert-Deeg-Straße.

Einer der Gründe, alternative Szenarien zur derzeitigen Organisation der Parkraumbewirtschaftung in Betracht zu ziehen, ist die Feststellung, dass kostenpflichtige Stellplätze in der Stadt nur begrenzt verfügbar und nicht vollständig ausgelastet sind. In fast allen Stadtgebieten liegt die durchschnittliche Auslastung bei etwa 50 %.

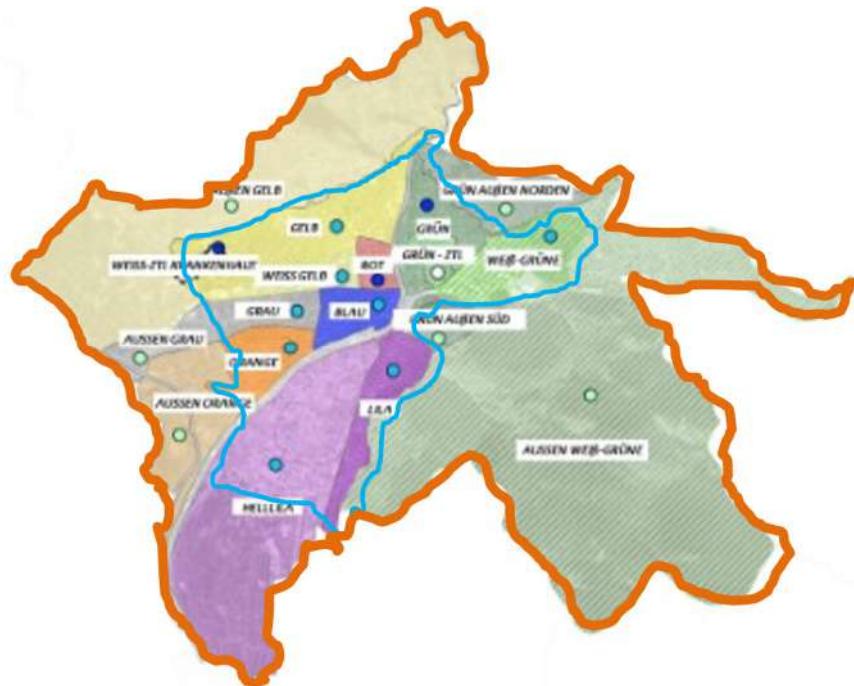


Abbildung 133. Aufteilung des Gemeindegebiets in zwei Makro-Zonen

B) Beispielhafte Darstellung einer Grundlage für die Vertiefung der Regelung der Makro-Zone «[Stadtgebiet](#)»:

1. VBZ:

- Das Parkplatzangebot innerhalb der „VBZ Historisches Zentrum“ wäre ausschließlich für Ansässige reserviert.
- Das Parkplatzangebot in der VBZ Gesundheitszentrum wäre Personen mit Berechtigung für den Zugang zum

Krankenhaus vorbehalten (gemäß spezifischer Regelung). Auf den Parkplätzen in der Böhlerstraße gilt ein Stundenpreis (TH) mit einer zeitlichen Begrenzung von 120 Minuten. Dabei ist der Tarif TH höher als der für Besucher in den Krankenhausparkhäusern geltende Tarif;

2. Zentrum ([Grüne](#) und [Rote](#) Zone)

- Für NICHT-Ansässige wäre ein Stundenpreis T vorgesehen, mit einer zeitlichen Begrenzung von 120 Minuten. Dabei wäre T höher als der Durchschnitt der Tarife in den Parkhäusern des zentralen Bereichs.
- Für Ansässige gäbe es die Möglichkeit, ein Monatsabonnement zu erwerben. Dieses würde für das erste Fahrzeug 5 T, für das zweite Fahrzeug 10 T und für weitere Fahrzeuge des „Haushalts mit demselben Wohnsitz“ 20 T kosten. Das Abonnement berechtigt dazu, ohne zeitliche Begrenzung und ohne zusätzliche Zahlungen in der eigenen (aktuellen) farbigen Zone zu parken. Es wäre zudem möglich, ein „City“-Abo zu einem um 100 % erhöhten Preis zu erwerben, das das Parken ohne weitere Zahlungen in der gesamten Makro-Zone «[Stadtgebiet](#)» ermöglicht.

3. Städtischer Gürtel (**Orange**, **graue**, **blaue**, **weiß-gelbe**, **gelbe**, **weiß-grüne**, **lila und helllila**, Zone, letztere im Süden durch die W.-Gebert-Deeg-Straße begrenzt.)
- Für NICHT-Ansässige wäre ein Stundenpreis von 0,5 T vorgesehen, mit einer zeitlichen Begrenzung von 180 Minuten. Dabei wäre T höher als der Durchschnitt der Tarife in den Parkhäusern des zentralen Bereichs.
 - Für Ansässige gäbe es die Möglichkeit, ein Monatsabo zu erwerben. Dieses würde für das erste Fahrzeug 5 T, für das zweite Fahrzeug 10 T und für weitere Fahrzeuge des „Haushalts mit demselben Wohnsitz“ 20 T kosten. Das Abonnement berechtigt dazu, ohne zeitliche Begrenzung und ohne zusätzliche Zahlungen in der eigenen (aktuellen) farbigen Zone zu parken. Es wäre zudem möglich, ein „City“-Abonnement zu einem um 100 % erhöhten Preis zu erwerben, das das Parken ohne weitere Zahlungen in der gesamten Makrozone «**Stadtgebiet**» ermöglicht

C) Beispielhafte Darstellung einer Grundlage für die Regelung der Makrozone „Außerstädtischer Gürtel“

Die Makro-Zone „Außerstädtischer Gürtel“ umfasst die neu eingeführten farbigen außerstädtischen Zonen, die den innerstädtischen Zonen entsprechen.

Für das Parkplatzangebot wäre keine kostenpflichtige Regelung vorgesehen. In besonderen Fällen, die dies erfordern, könnte jedoch eine zeitlich begrenzte Parkregelung eingeführt werden, um die Rotation in der Nähe von Geschäftstätigkeiten oder öffentlichen Dienstleistungen sicherzustellen.

Haushalte mit Wohnsitz in diesen Zonen hätten das Recht:

- ein Monatsabonnement zu erwerben, das für das erste Fahrzeug 5 T, für das zweite Fahrzeug 10 T und für weitere Fahrzeuge des „Haushalts mit demselben Wohnsitz“ 20 T kostet. Dieses Abonnement berechtigt, in der farbigen Zone des Stadtgebiets, die der eigenen Wohnzone farblich entspricht, ohne zeitliche Begrenzung und ohne zusätzliche Zahlungen zu parken.
- ein „City“-Abo zu erwerben, das um 100 % teurer ist als das im Punkt zuvor genannte Abo. Dieses erlaubt es, in der gesamten Makrozone „Innerstädtischer Bereich“ ohne weitere Zahlungen zu parken.

7.2 Integrierte Parkraumbewirtschaftung im städtischen Bereich: Best Practices

Das Parken auf der Straße kann mit verschiedenen Maßnahmen geregelt werden:

- Einführung von Stellplätzen mit zeitlicher Begrenzung (Parken ist nur für eine bestimmte Anzahl von Stunden erlaubt).

- Einführung von kostenpflichtigen Stellplätzen (das Parken ist zu bestimmten Tageszeiten oder an bestimmten Wochentagen kostenpflichtig).
- Einführung von Parkzonen mit Zeit- oder Kostenbegrenzung oder einer Kombination aus beiden, wobei sich die Regelungen nicht nur auf einzelne Straßen beschränken, sondern ganze Stadtviertel betreffen können.
- Einführung spezieller Parkberechtigungen für Ansässige, die es ermöglichen, in bestimmten Stadtgebieten zu parken (zum Beispiel ohne Zeitbegrenzung, zu günstigeren Tarifen, etwa mit monatlichen oder jährlichen Parkberechtigungen).

Das integrierte Parkraummanagement zielt darauf ab, alle eingeführten Maßnahmen systematisch miteinander zu verknüpfen. Ziel ist es nicht nur, die Parkmöglichkeiten für Ansässige zu regeln, sondern auch den Autoverkehr zu optimieren und besser zu steuern.

7.2.1 DAS BEISPIEL INNSBRUCK

In Innsbruck gibt es verschiedene Parkzonen mit unterschiedlichen Zeitlimits und Parkgebühren. Die folgende Abbildung zeigt die Zonenaufteilung der regulierten Straßenparkplätze, die konzentrierten Parkbereiche sowie die mehrstöckigen Parkhäuser und Tiefgaragen der Stadt.

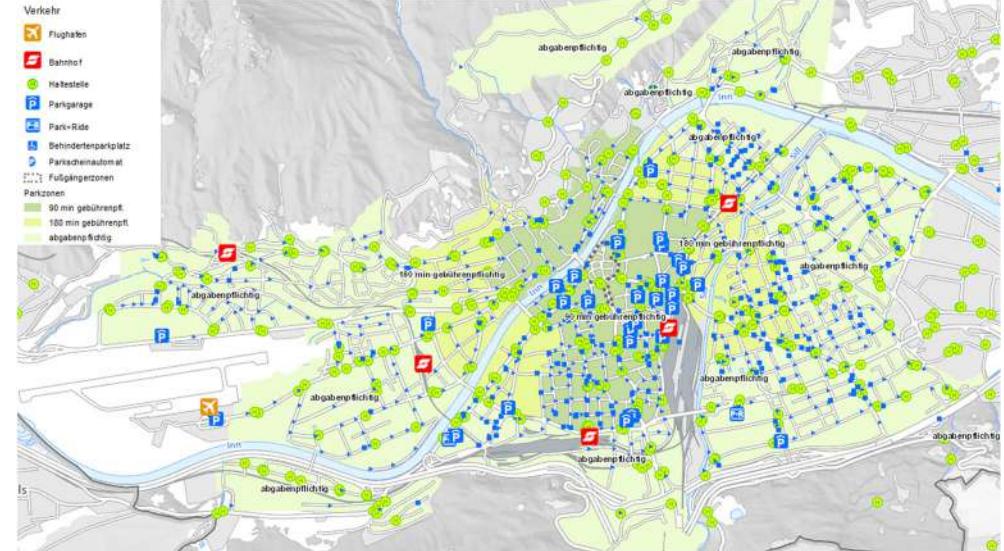


Abbildung 134. Innsbruck: Zonen mit reguliertem Parken, Parkplätze und Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV)

Die Parkgebühren und die zulässige Parkdauer variieren, je weiter man von den inneren in die äußeren Zonen gelangt.

In den Kurzparkzonen der Stadt (dunkelgrün gekennzeichnet) ist die Parkzeit auf 90 Minuten begrenzt, während in der gelben Ringzone ein Parken von maximal 180 Minuten erlaubt ist. Nur in öffentlichen Parkhäusern oder ausgewiesenen Parkstraßen ist zeitlich unbegrenztes Parken möglich, jedoch immer kostenpflichtig.

In den 90-Minuten-Kurzparkzonen fallen Gebühren von Montag bis Freitag zwischen 9:00 und 21:00 Uhr sowie samstags von 9:00 bis 13:00 Uhr an.

In den 180-Minuten-Kurzparkzonen ist das Parken von Montag bis Freitag zwischen 9:00 und 19:00 Uhr kostenpflichtig.

Die Zonen sind blau gekennzeichnet, was darauf hinweist, dass eine zeitliche Begrenzung oder eine maximale Parkdauer gilt. In der Nähe der Parkplätze befinden sich Hinweisschilder mit Informationen zur zulässigen Parkzeit sowie Parkautomaten zur Zahlung der Gebühren. Außerhalb der angegebenen Zeiten kann kostenlos geparkt werden, was beispielsweise bedeutet, dass in manchen Kurzparkzonen nachts kostenloses Parken möglich ist.

Innerhalb der drei definierten Zonen gilt für die Parkplätze mit weißen Markierungen ein Parkverbot für Nicht-Ansässige, da diese Parkplätze ausschließlich Ansässigen mit einer speziellen Parkberechtigung vorbehalten sind.

7.2.2 DAS BEISPIEL TURIN

In Turin sieht das integrierte Parkraummanagement eine Organisation des zentralen Stadtgebiets in vier regulierte Parkzonen vor, die sich konzentrisch um das historische Zentrum anordnen. Die Parkgebühren nehmen dabei mit zunehmender Entfernung vom Zentrum ab - von 2,80 €/h in der zentralen gelben Zone bis zu 1,20 €/h in der äußersten, grünen Zone.

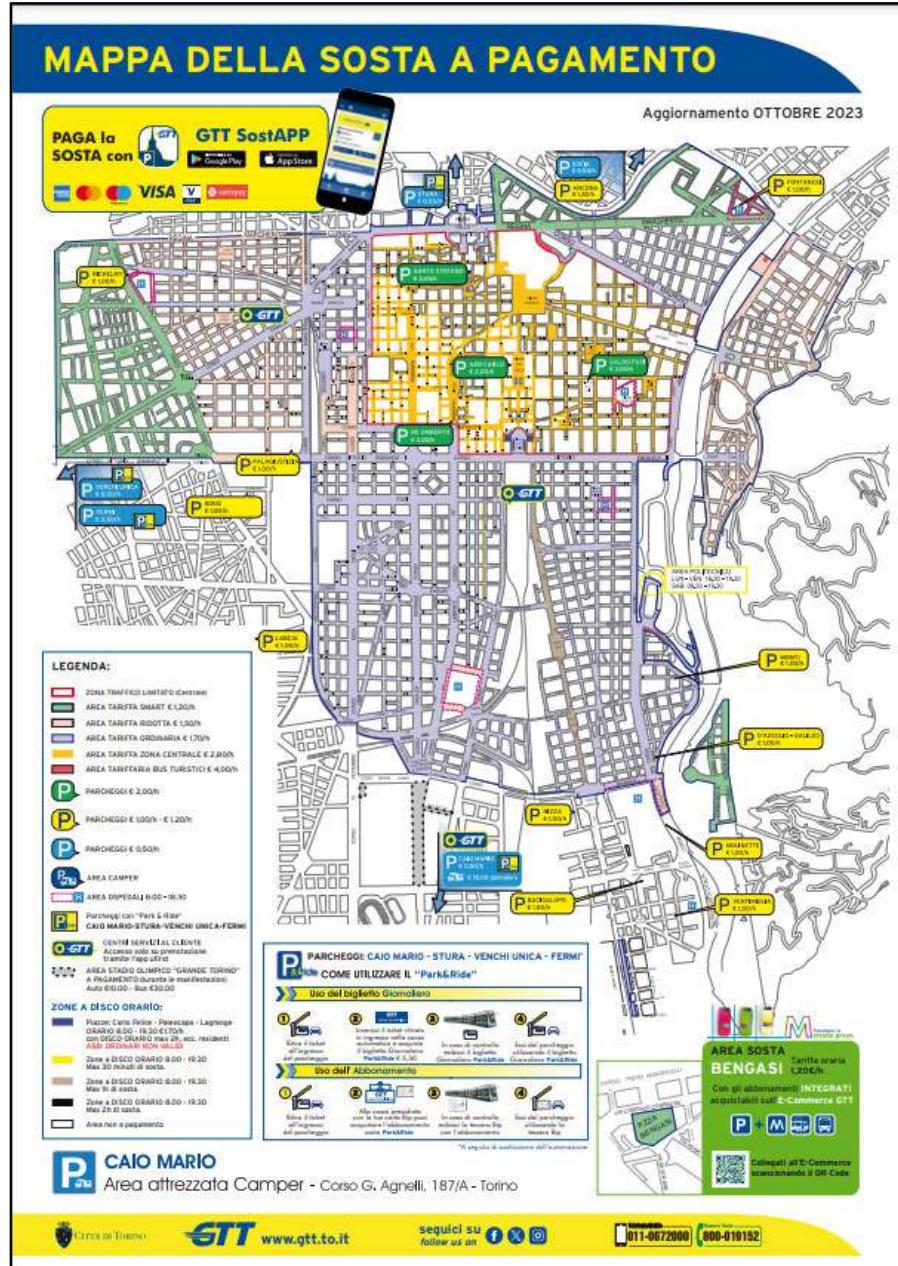


Abbildung 135. Karte der gebührenpflichtigen Parkplätze in der Gemeinde Turin

Nach demselben Prinzip haben auch die Parkhäuser, die auf strategische Standorte der Stadt verteilt sind, stufenweise ansteigende Stundenpreise, abhängig von ihrer Nähe zum historischen Zentrum. Die Preise reichen von 0,50 €/h für Parkplätze außerhalb der Zonen-einteilung bis zu 2,00 €/h für Parkplätze innerhalb der zentralen gelben Zone.

Es gibt selbstverständlich Parkberechtigungen für Ansässige und Personen mit Wohnsitz innerhalb der definierten Zonen, die online rworben und verlängert werden können.

Es gibt die Möglichkeit für Ansässige, ein Parkabonnement in kostenlosen Parkbereichen zu erwerben, die an kostenpflichtige Zonen angrenzen, Zudem können Ansässige in Randgebieten, in denen keine blauen Linien (kostenpflichtige Parkplätze) vorhanden sind, ein jährliches Abonnement für die angrenzende kostenpflichtige Zone beantragen.

7.2.3 DAS BEISPIEL BOLOGNA

Der Parkraum-Managementplan der Stadt Bologna hat das gebührenpflichtige Parkgebiet folgendermaßen unterteilt:

- 6 Sektoren (nummeriert von 1 bis 5 sowie der Sektor "U" in der Universitätszone) im historischen Zentrum, in denen an Werktagen von 8:00 bis 20:00 Uhr Parkgebühren anfallen.

- 12 Zonen (Zonen A, B, die auch das Messegelände umfasst, C, D, E, F, I, L, M, N, P, Q) im äußeren Gürtel, in denen an Werktagen von 8:00 bis 18:00 Uhr Gebühren fällig sind, mit Ausnahme der Kurzzeitparkzonen, in denen die Gebührenpflicht erst ab 9:00 Uhr beginnt.

Die Zeiten und Tarife variieren zwischen Zentrum und Peripherie, und es gibt verschiedene Arten von Tages-, Monats- und Halbjahres-abonnements. Darüber hinaus sind Ausnahmebewilligungen vorgesehen.

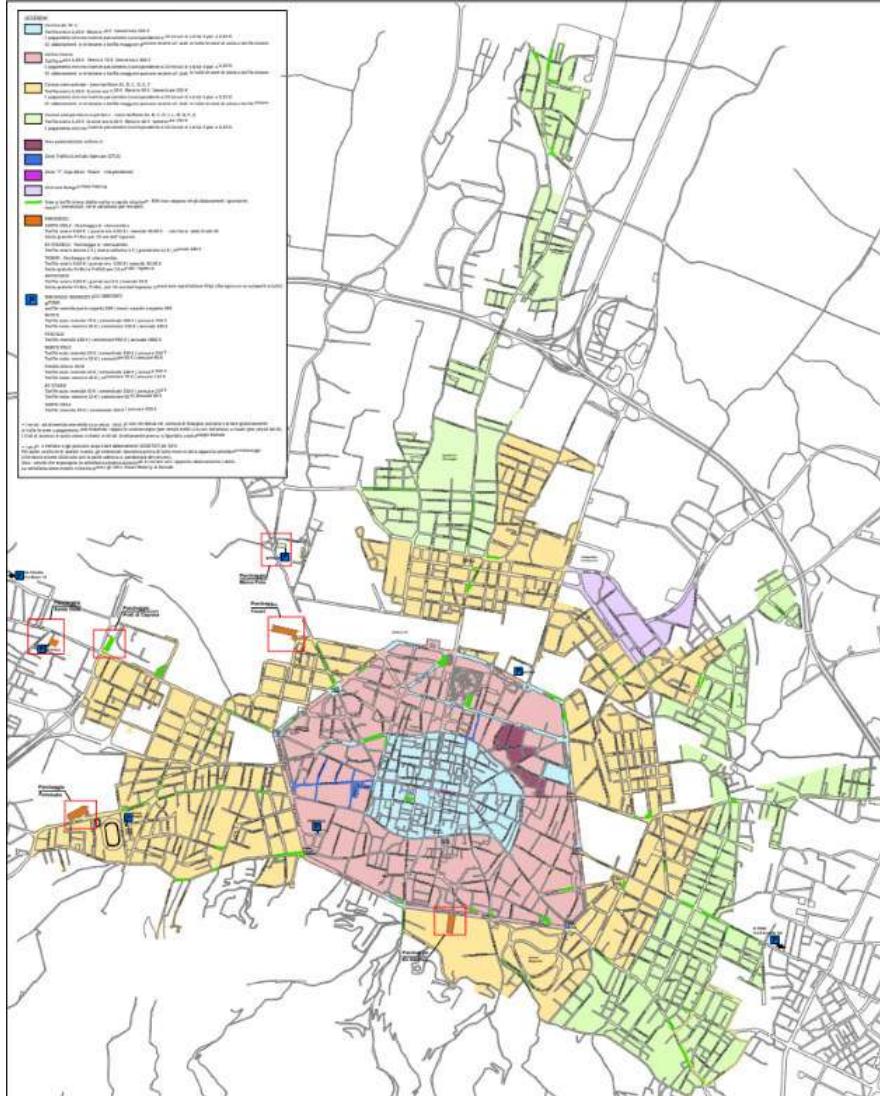


Abbildung 136. Darstellung der Parkzonen in Bologna

In den Kurzzeitparkzonen (R/R) gelten weder Vergünstigungen noch Tages-, Monats- oder Halbjahresabonnements, und das Parken ist auch für Ansässige kostenpflichtig.

Es gibt jedoch Vergünstigungen für Besitzer von Elektro-, Hybrid- oder mit Erdgas/GPL betriebenen Fahrzeugen, sofern sie mit einer entsprechenden Kennzeichnung ausgestattet sind.

Die Parktickets von Parkautomaten und Abonnements können auch in Zonen mit niedrigeren Gebühren verwendet werden.

Im Folgenden sind die wichtigsten Tarife angeführt. Die vertikale Beschilderung in der Nähe der blauen Linien, wo geparkt werden kann, gibt die jeweilige geltende Gebühr genau an:

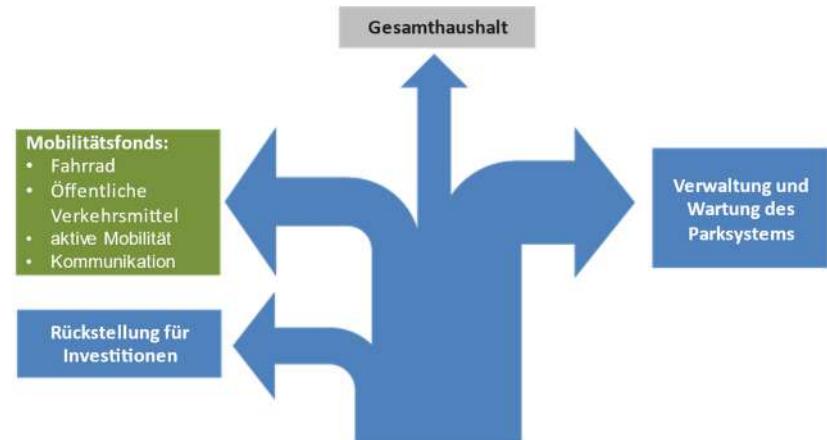
- **ZONE „CERCHIA DEI MILLE“:** Stundentarif 2,40 €, Monatsabo 70 €, Halbjahresabo 300 €.
- **ALTSTADT:** Stundentarif 1,80 €, Monatsabo 70 €, Halbjahresabo 300 €.
- **MITTLERER GÜRTEL - TARIFZONEN A1, B, C, D, E, F:** Stundentarif 1,50 €, Tagesabo 7,50 €, Monatsabo 50 €, Halbjahresabo 200 €.
- **VORSTADTGÜRTEL UND PERIPHERIE - TARIFZONEN A2, I, L, M, N, P, Q:** Stundentarif 1,20 €, Tagesabo 6,00 €, Monatsabo 40 €, Halbjahresabo 150 €.

7.3 Verwendung der Erlöse der gebührenpflichtigen Parkplätze

Der Art. 7 der Straßenverkehrsordnung sieht vor, dass «die Erlöse der gebührenpflichtigen Parkplätze, auf die die Eigentümern der Straße ein Anrecht haben, für die Installierung, den Bau und die Verwaltung der niveaugleichen, in Parkhäusern oder Tiefgaragen bereitgestellten Parkplätze verwendet werden sowie für deren Verbesserung und für Maßnahmen zur Finanzierung des ÖPNV und die Verebesserung der städtischen Mobilität».

Diese Auflage ist kohärent mit der EPOMM-Strategie der EU, die in nachstehendem Schema gezeigt wird, und trägt dazu bei, für die Gemeindeverwaltung zusätzliche Ressourcen sicherzustellen, um

den Ansässigen, den Pendlern und Besuchern verbesserte und qualitativ hochwertige Dienstleistungen anzubieten, die eine Alternative für die Nutzung des privaten Pkws darstellen.



7.4 Anhang: Grundlegende Daten für die Analyse des Parkens von Fahrzeugen (Stand 2024)

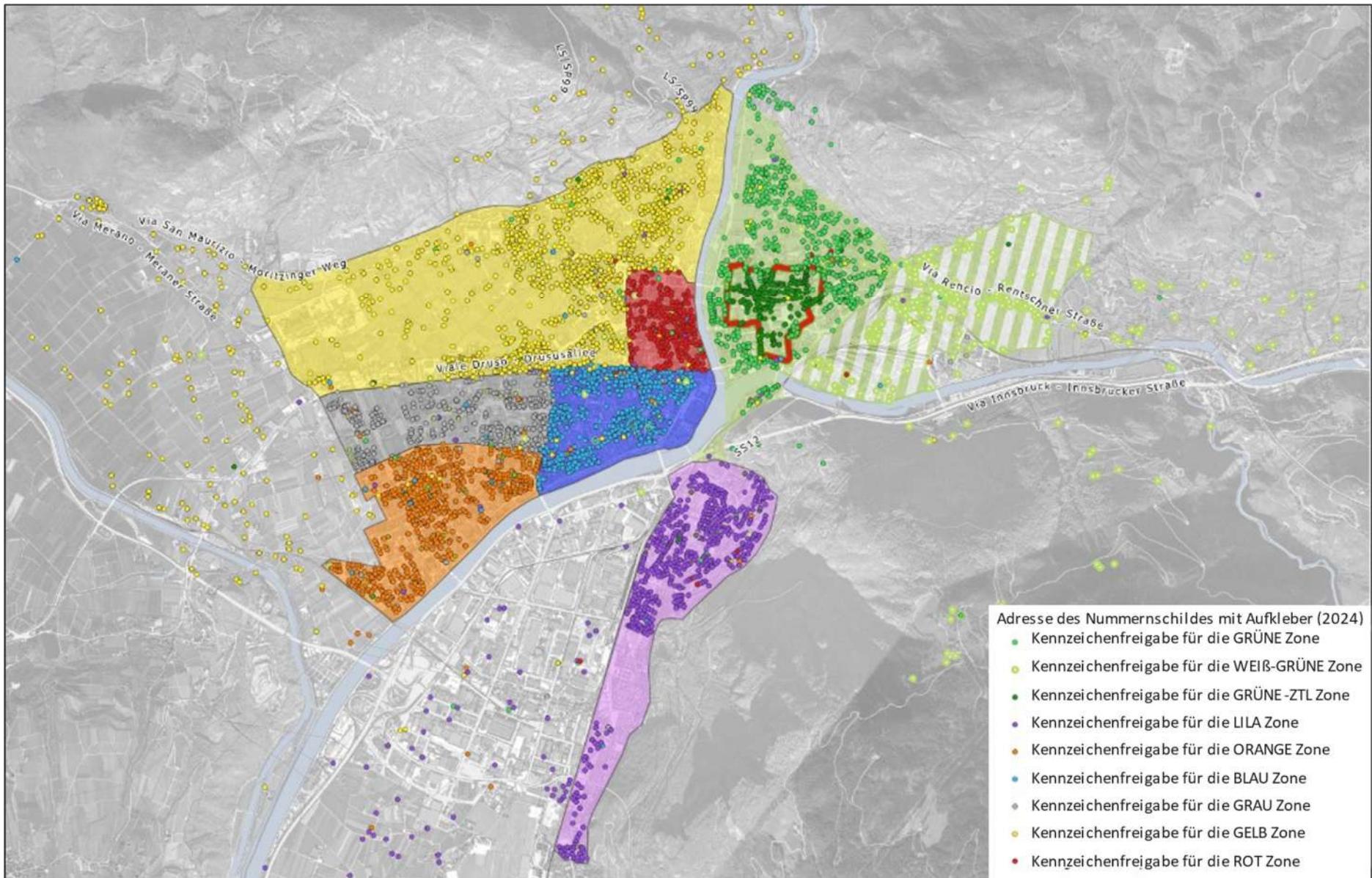


Abbildung 137. Parkermächtigungen in den farbigen Zonen nach Georeferenzierung und Ansässigkeit (Stand 2024)

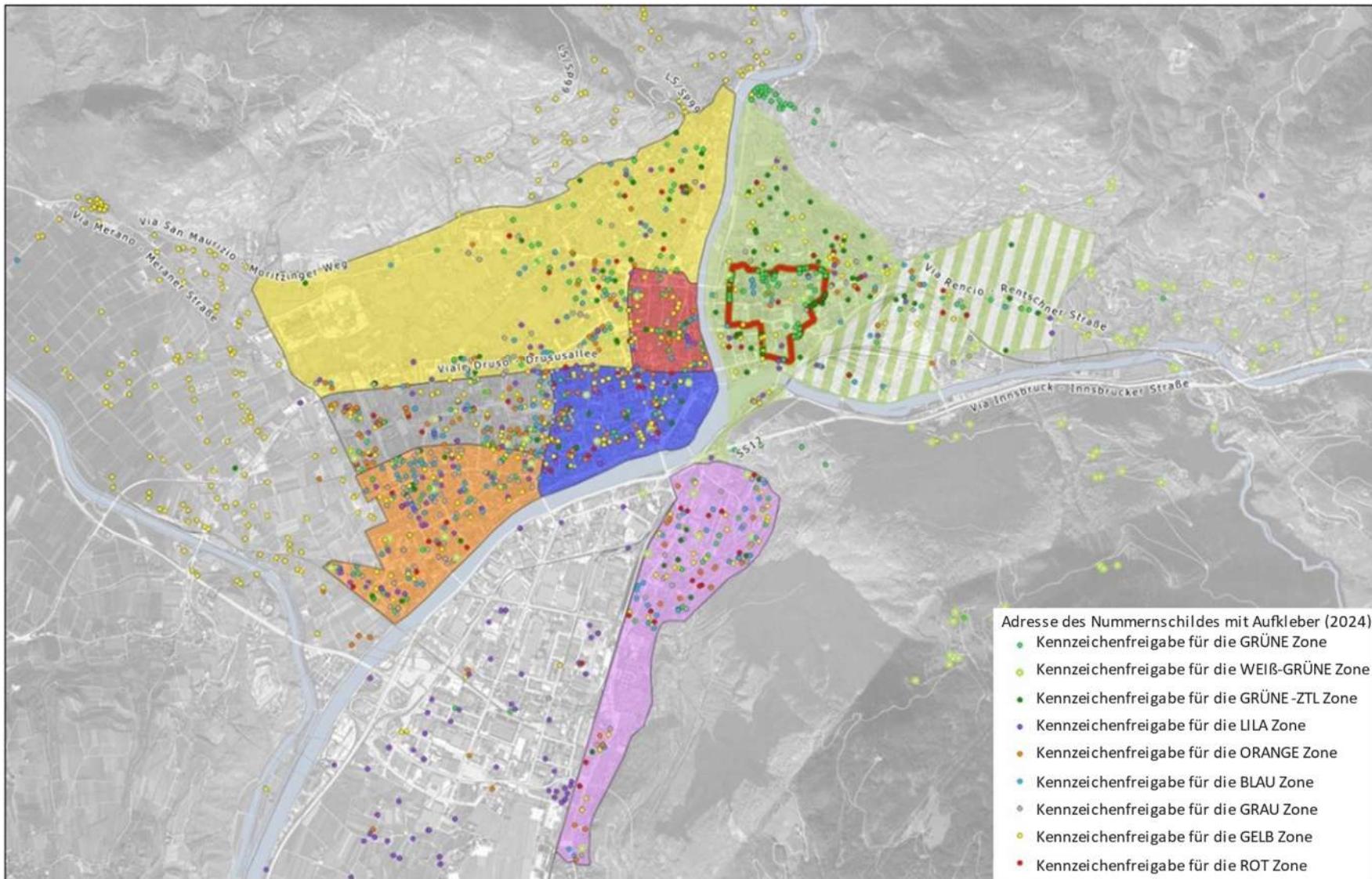


Abbildung 138. Parkermächtigungen in einer anderen Farbe als der zugehörigen Zone (Stand 2024)

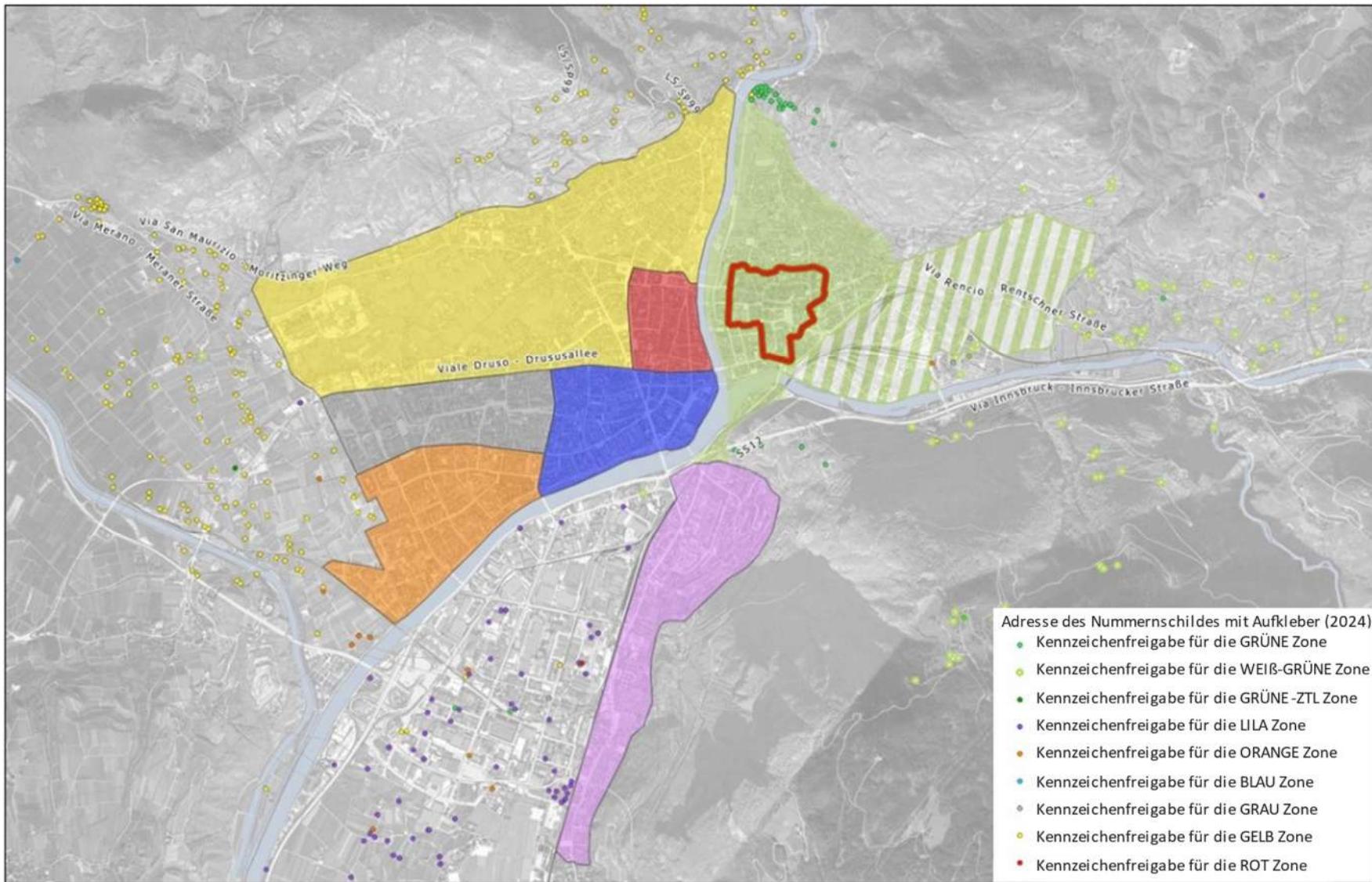


Abbildung 139. Parkermächtigungen im Zusammenhang mit Personen, die nicht in den farbigen Zonen ansässig sind

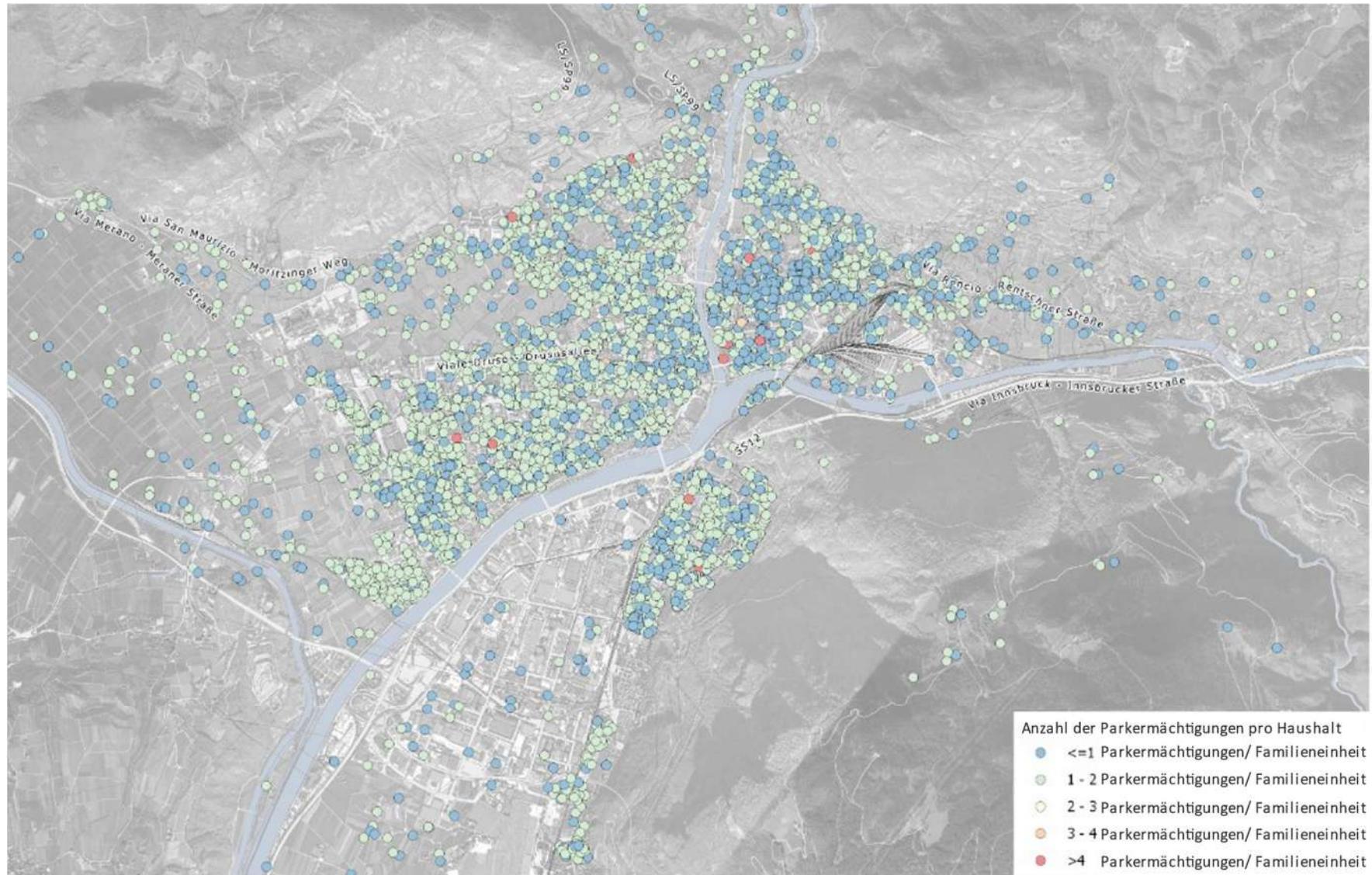


Abbildung 140. Anzahl der Parkermächtigungen pro Haushalt (Stand 2024)

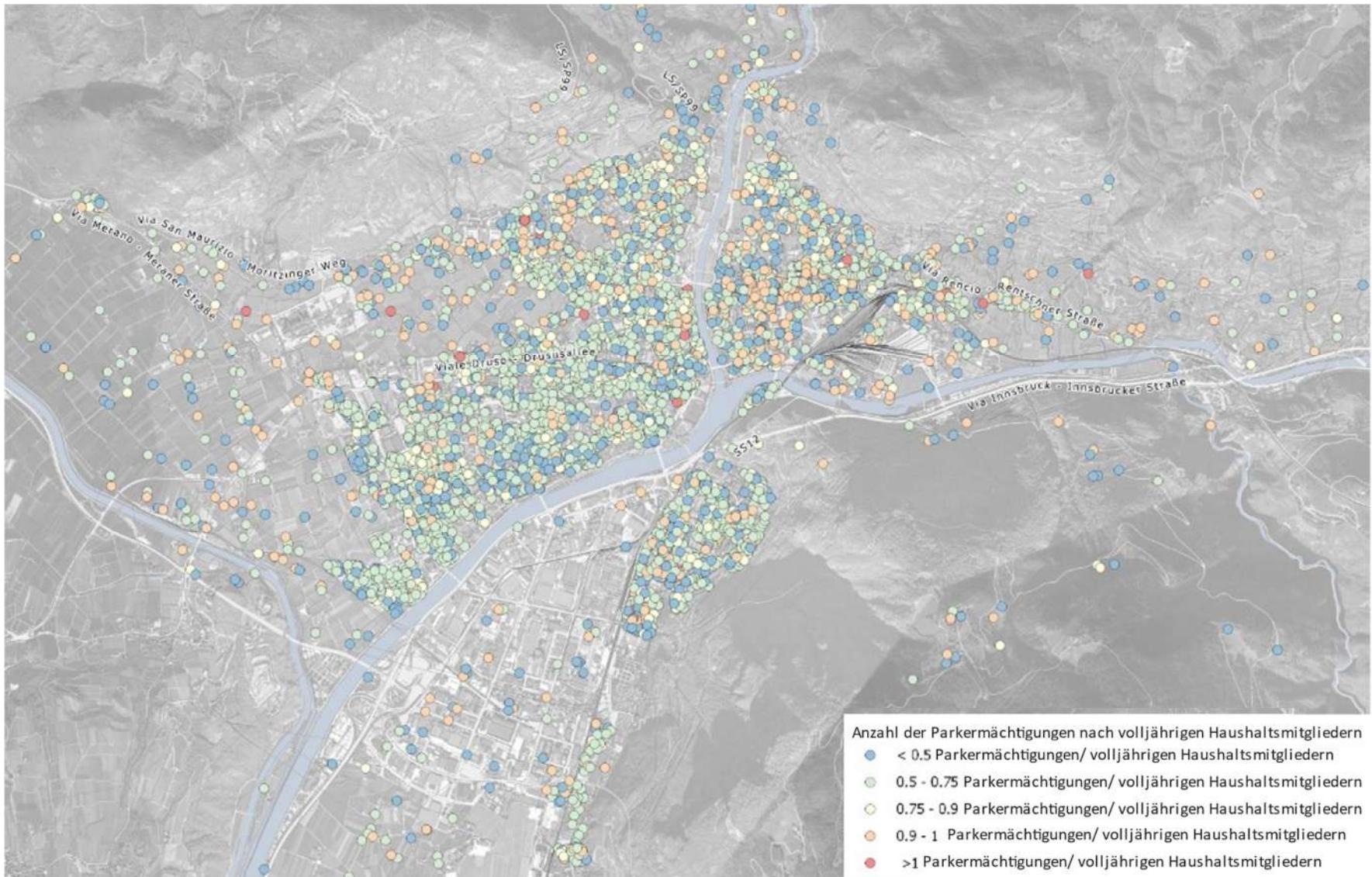


Abbildung 141. Anzahl der Parkermächtigungen nach volljährigen Haushaltsmitgliedern (Stand 2024)