Die Entwicklung der Radmobilität vor Ort: über Infrastruktur zur Radkultur

Lo sviluppo della mobilità ciclistica sul territorio: dall'infrastruttura alla cultura della bicicletta

David Felz | Koordinator Radmobilität, STA Green Mobility
Valentina Mena | Projektleiterin Radmobilität, STA Green Mobility

Webinar, 22. Oktober 2026

Agenda

- Status Quo und Ziele
  Status Quo ed obiettivi
- Infrastruktur als Grundlage
  L'infrastruttura come base
- Radtaugliche Verbindungen: von Mischverkehr bis reine Radwege
  Percorsi ciclabili: dal traffico misto alle piste ciclabili dedicate
  - Radparken: Voraussetzung zur Ausschöpfung des Potenzials
    Parcheggi per biciclette: un presupposto per sfruttare il potenziale
- Von Infrastruktur zu Radkultur: was kann eine Gemeinde sonst noch tun?
  Dalle infrastrutture alla cultura della bicicletta: cos'altro può fare un comune?
- Fragen & Diskussion
  Domande e discussione

Status Quo und Ziele

Status Quo ed obiettivi

Warum Radfahren (fördern)?

Perché (promuovere) l'uso della bici?

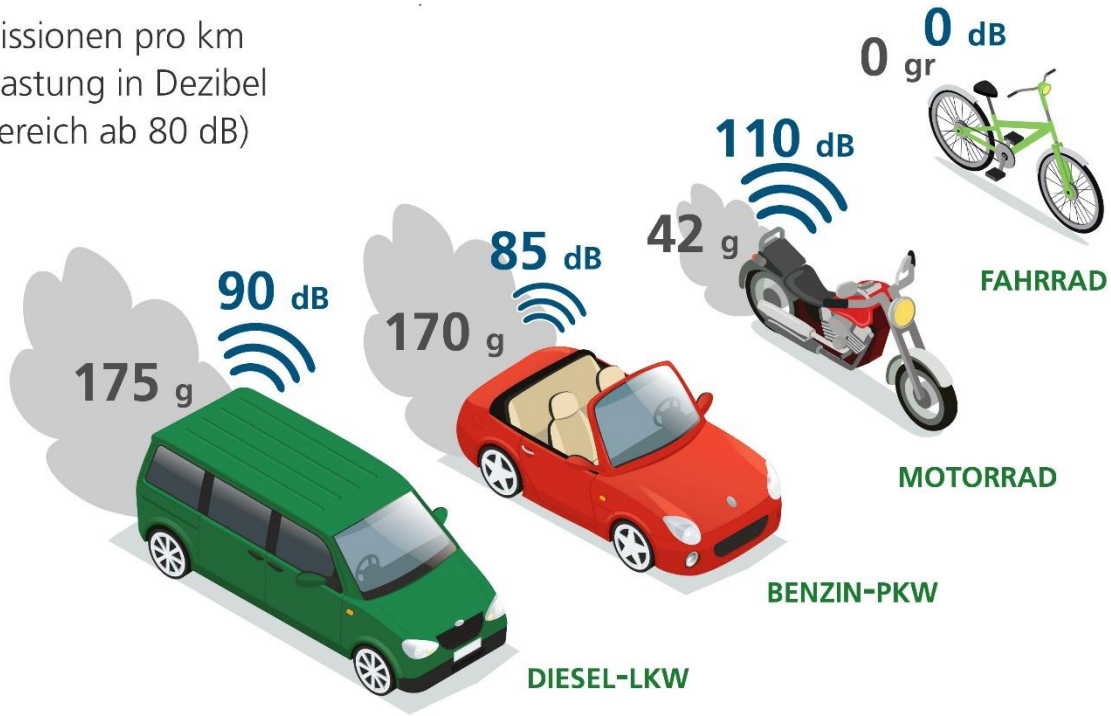


Foto: AG Fahr Rad in Eppan/von Trojer

Keine Treibhausgasemissionen und kein Lärm

Nessuna emissione di gas serra e nessun rumore

- CO_2-Emissionen pro km
- Lärmbelastung in Dezibel (Risikobereich ab 80 dB)



Quelle: STA #bewegdichgreen / Österreichische Energieagentur

Platzbedarf Verkehrsmittel (72 Menschen)

Spazio necessario per i mezzi di trasporto (72 persone)



Foto: Presseamt Stadt Münster

Kostenvorteile

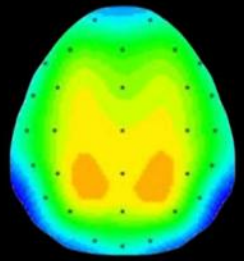
Vantaggi economici



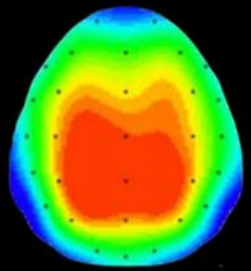
Quelle: STA #bewegdichgreen / Österreichische Energieagentur

Radfahren tut gut.
Andare in bici fa bene.

This is your brain.



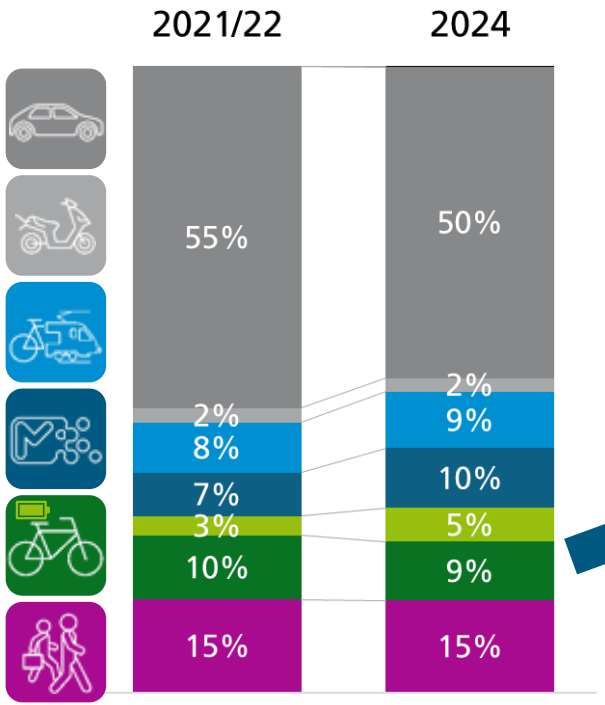
This is your brain on bikes.

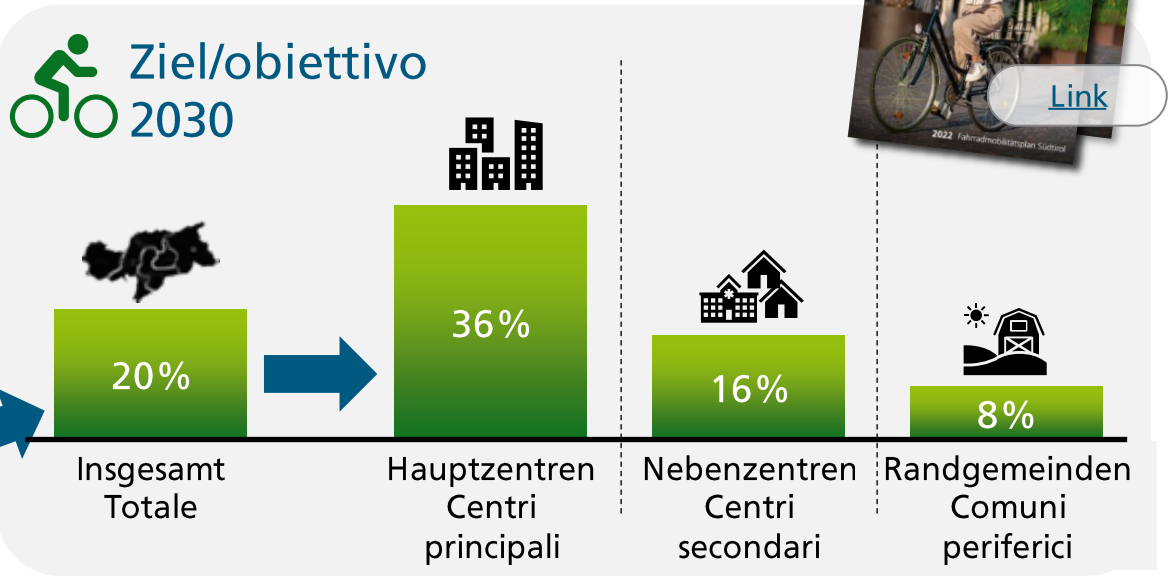


Quelle: Building Healthier Communities Through Cycling Education and Programming | Lauren Schuck, Outride

Ziel 2030: jeder fünfte Weg mit dem Fahrrad

Obiettivo 2030: 1 spostamento su 5 in bici







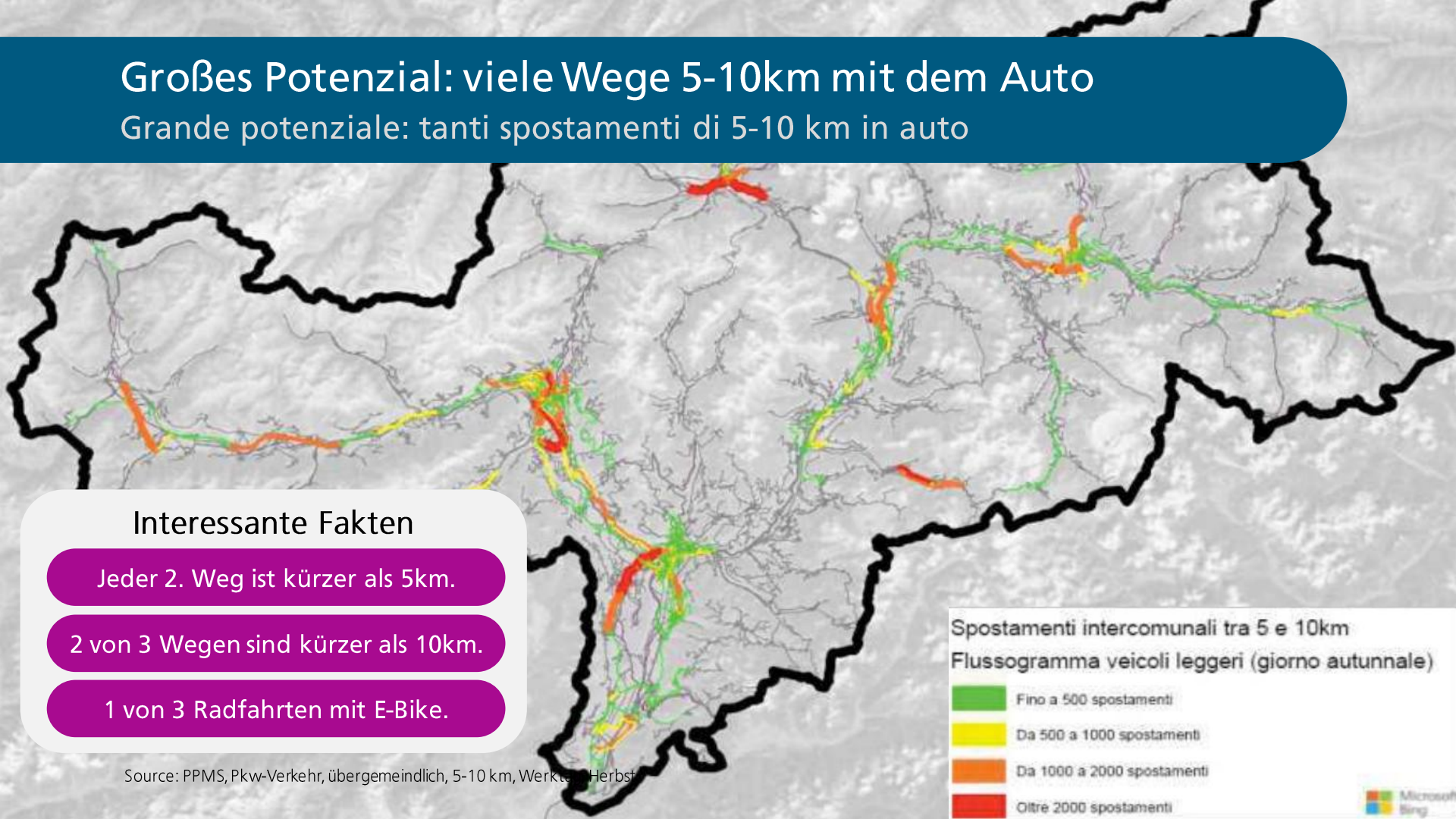
Link

■ a piedi ■ Bicicletta ■ E-bike ■ Trasporto pubblico ■ Intermodale ■ Scooter o moto ■ Auto ■ Altro

Datenquelle: ASTAT „Lokale Mobilität in Südtirol 2024 | Wege"; Prozentuelle Verteilung; Personen zwischen 14 und 84 Jahren

Großes Potenzial: viele Wege 5-10km mit dem Auto

Grande potenziale: tanti spostamenti di 5-10 km in auto



Interessante Fakten

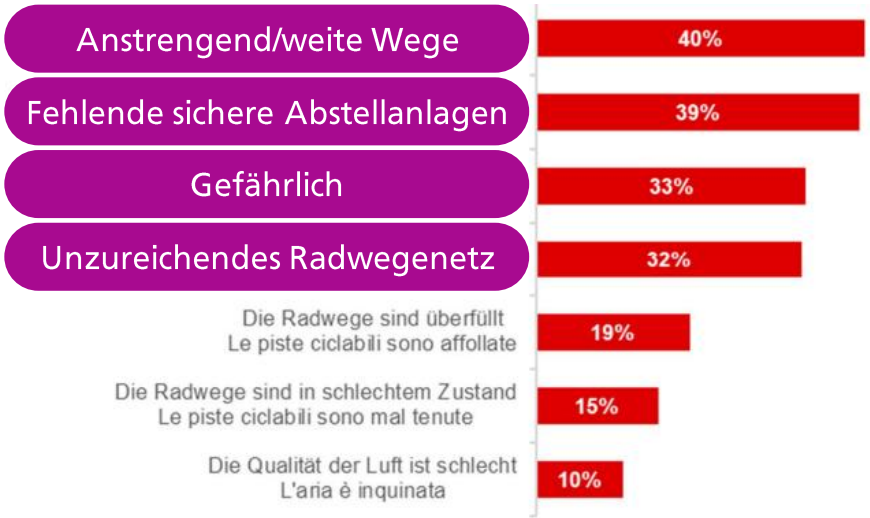
- Jeder 2. Weg ist kürzer als 5km.
- 2 von 3 Wegen sind kürzer als 10km.
- 1 von 3 Radfahrten mit E-Bike.

Source: PPMS, Pkw-Verkehr, übergemeindlich, 5-10 km, Werktag Herbst

Was hält die Leute vom Radfahren ab?

Cosa impedisce alle persone di andare in bici?

Radfahrende: Gründe für die Unzufriedenheit



Source: ASTAT „Mobilità locale: opinioni – 2024"; Valori percentuali; persone tra 14 e 80 anni insoddisfatte dell'uso della bicicletta (a); al massimo 3 risposte; Valori percentuali; persone tra 14 e 84 anni disposte a utilizzare maggiormente la bicicletta; al massimo 3 risposte

3 Hauptsäulen zur Förderung der Radmobilität

I 3 pilastri fondamentali per promuovere la mobilità ciclistica

Kommunikation
Comunicazione



4. Kommunikation, Radkultur & Beteiligung

Strategisches Leitziel des Fahrradmobilitätsplans:

„ETABLIERUNG UND STÄRKUNG DER RADKULTUR IN SÜDTIROL"

Infrastruktur
Infrastruttura

5. Infrastruktur und Intermodalität

5.1. Ausgangslage

In Südtirol ist in den letzten 20 Jahren ein landesweites Fahrradnetz entstanden, das zunächst hauptsächlich auf die Bedürfnisse von Freizeitgestaltung, Sport und Tourismus ausgerichtet war. Dieses Netz wird sehr gut angenommen und ist heute ein wichtiger Bestandteil des regionalen und überregionalen Freizeit- und Tourismusangebotes. Südtirol ist an mehrere internationale Fernradrouten angebunden, die das Land durchqueren: die europäische Fernradroute EuroVelo 7 (Sonnen-Route), die Via Claudia Augusta (Donauwörth–Adria) und die Radroute München–Venedig, die vom Brenner kommend durch das Pustertal und weiter ins Cadore-Gebiet führt. Die Achse München–Verona/Gardasee über den Brenner ist aktuell keine eigene Radroute.[62] Der Abschnitt Brenner–Salurn lässt sich mit Ausnahme eines problematischen Teils in der Gemeinde Vahrn durchgehend auf ausgewiesenen Fahrradwegen mit gutem Qualitätsstandard und hoher Erlebnisqualität befahren.

Das Netz an übergemeindlichen Fahrradrouten umfasst knapp 510 km (ohne MTB-Routen). Davon dient ein Großteil (ca. 300 km) rein touristischen Zwecken. Radroute 1 (Brenner–Salurn) sowie Radroute 2 (Vinschgau–Bozen) und Radroute 3 (Pustertal) gehören nach dem Bicitalia-System zum Fahrradnetz von nationalem Interesse.

Organisation
Organizzazione

- langfristige Planungsmöglichkeit durch Finanzierungssicherheit

Partizipation und Vernetzung fördern eine gute Radverkehrspolitik. Daher ist es wichtig, die Radmobilität auch möglichst in breiten Netzwerken zu organisieren und alle Stakeholder in regelmäßigen Abständen an einen Tisch zu holen. Zu diesen gehört die öffentliche Verwaltung ebenso wie Forschungseinrichtungen oder private Akteure. Das neue Amt für Infrastrukturen und nachhaltige Mobilität wird diese Vernetzungsarbeiten mit Unterstützung des Bereichs Green Mobility in der STA koordinieren.

- desebene
- vier Steuerungsgruppen für die Radorganisation und Vernetzung
- Dialogforum
- neue Anlaufstelle für die Finanzierung von Radwegen (objektive Bewertungskriterien bei der Priorisierung von übergemeindlichen Radwegen)
- Radfunktionale Einheiten
- angestrebte langfristige Verdopplung des Radbudgets

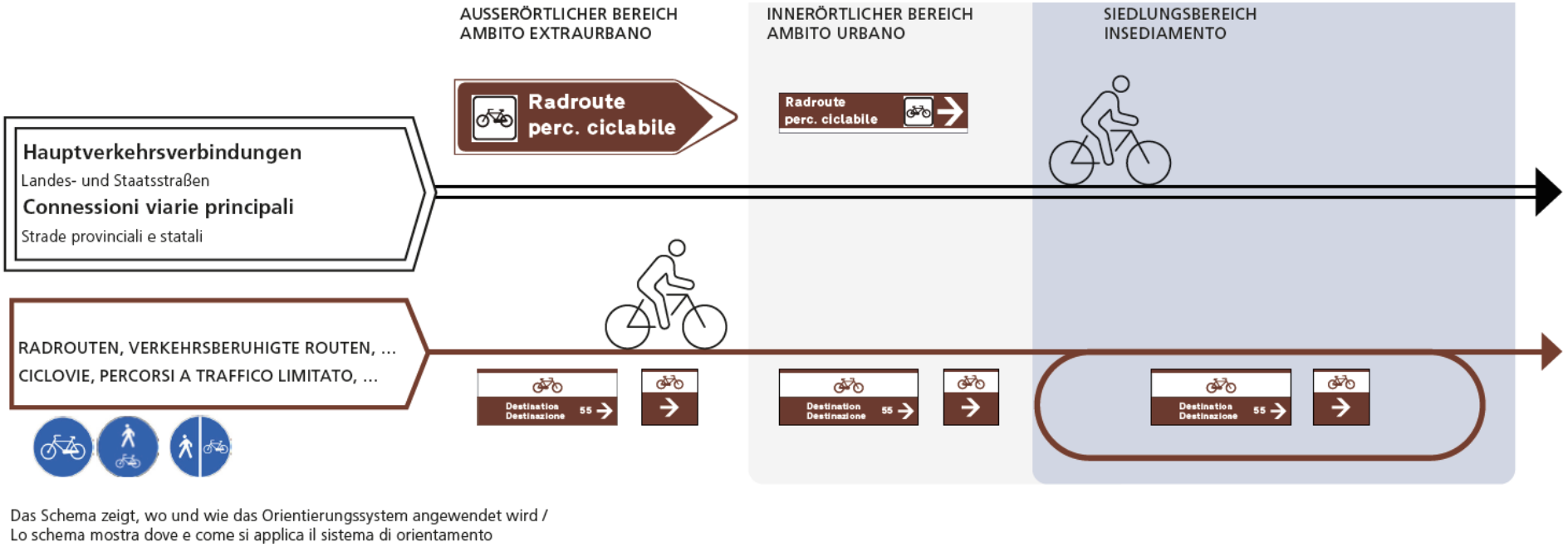
ORGANISATION

Bislang war die Radmobilität auf Verwaltungsebene an keiner zentralen Stelle offiziell organisiert. Unterschiedliche Akteure – allen voran die Bezirksgemeinschaften und Gemeinden, wenn es um Planung, Bau und Instandhaltung von Radwegen ging, aber auch die Inhouse-Gesellschaften des Landes Südtirol IDM und STA/Green Mobility – haben sich bis jetzt relativ unabhängig voneinander damit beschäftigt. Auf Landesebene wurde Radmobilität rein infrastrukturell über die Radwege gefördert, im Landesmobilitätsplan kam das Thema nicht vor.

Mit Veröffentlichung dieses Plans wird die Fahrradmobilität als wesentliche nachhaltige Mobilitätsform etabliert und entsprechend aufgewertet, indem sie beim Amt für Infrastrukturen und nachhaltige Mobilität (bisher Amt für Eisenbahnen und Flugverkehr) offiziell in der Landesverwaltung verankert wird. Das Amt wird alle relevanten Tätigkeiten bezüglich der Alltagsradmobilität mit Unterstützung des Bereichs Green Mobility in der STA koordinieren. Gemeinsam fungieren sie als Schnitt- und Kompetenzstelle.

Neues einheitliches Beschilderungs-System

Nuovo sistema uniforme di segnaletica

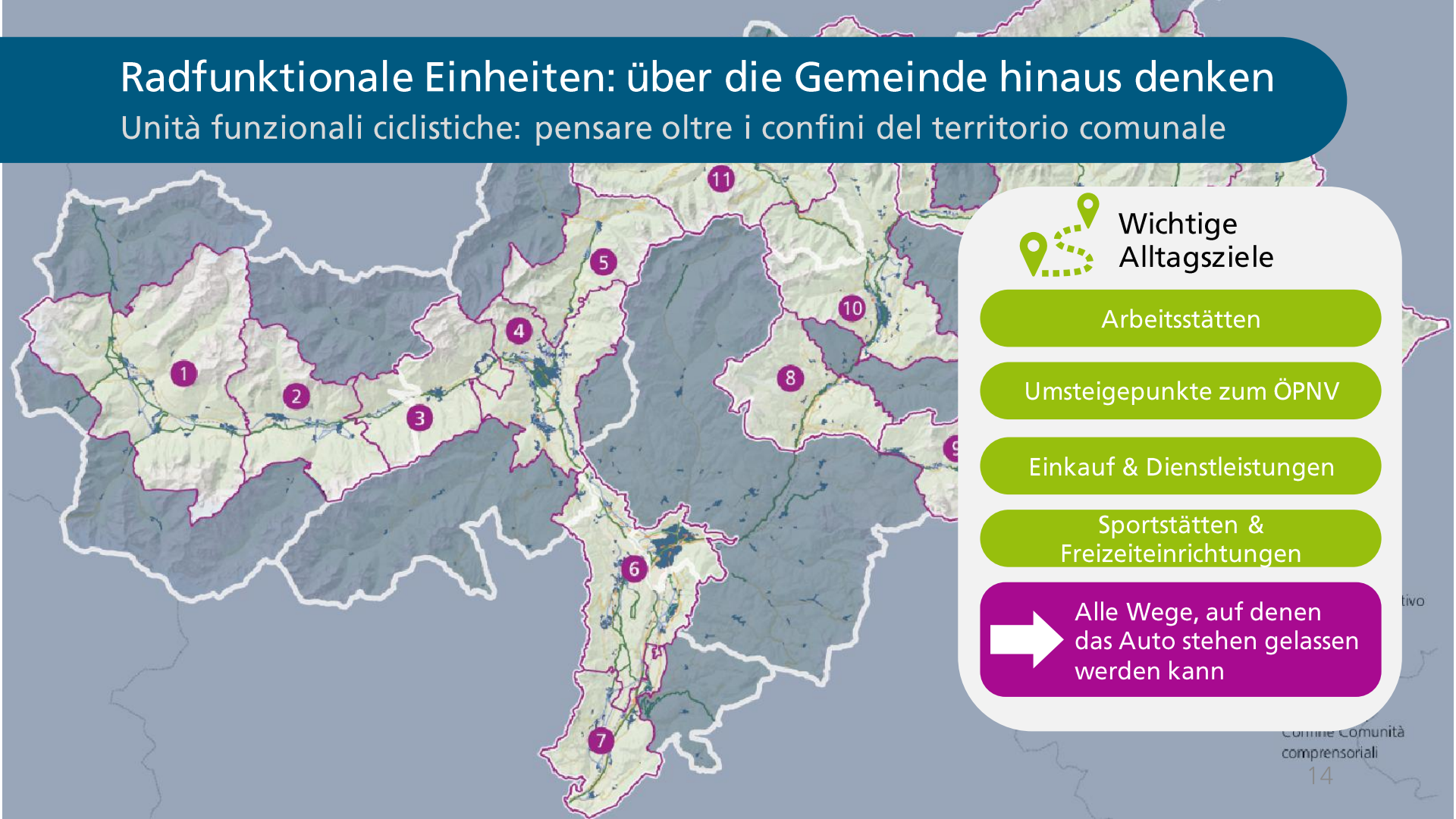


Das Schema zeigt, wo und wie das Orientierungssystem angewendet wird /
Lo schema mostra dove e come si applica il sistema di orientamento

Publikation Orientierungssystem Radwege und Radrouten: Fahrradmobilität: Radeln in Südtirol

Radfunktionale Einheiten: über die Gemeinde hinaus denken

Unità funzionali ciclistiche: pensare oltre i confini del territorio comunale



Beispiel: Radweg Bruneck – Pfalzen wird Realität

Esempio: la pista ciclabile Brunico – Falzes diventa realtà



Source: STA/Green Mobility

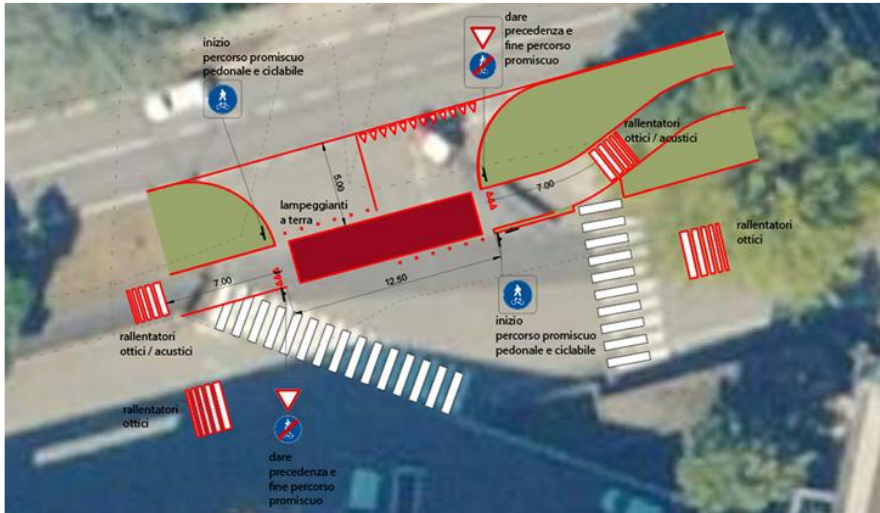
Unterstützung bei der Neugestaltung des Straßenraums*

Supporto nella pianificazione dello spazio stradale









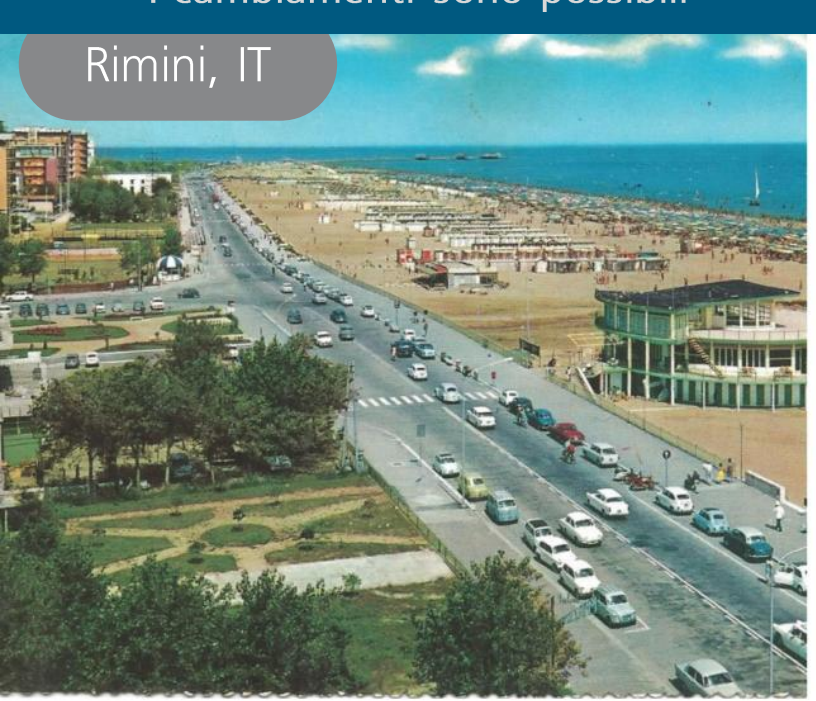
Renderings: STA/Mena

*Es handelt sich lediglich um grafische Vorschläge zur Umgestaltung des bestehenden Straßen

Veränderungen sind möglich

I cambiamenti sono possibili

Rimini, IT





Quelle: Rimini's Parco del Mare: transforming the Waterfront | Daniela De Rubeis | municipality of Rimini

Von temporär zu dauerhaft

Da temporaneo a permanente

Torino, IT









Quelle: Built to inspire, art in cycling infrastructure Designing desire in culturally challenging environments: how playful art and engaging participation can spark a 'Please in My Backyard' effect | Elisa Gallo, Communication consultant and journalist Board member of FIAB

Radtaugliche Verbindungen: von Mischverkehr bis Radwege

Percorsi ciclabili: dal traffico misto alle piste ciclabili dedicate

Technischer Rahmen: Codice della Strada, PGMC allegato B, Südtiroler Straßenbaurichtlinien, Praxishandbuch Radparken



Link



Link



Link



Link

Die 5 Prinzipien des CROW Design Manual für Radinfrastruktur

5 principi CROW-Bike Design Manual

1. Kohärenz/Zusammenhang| Coesione

Lückenloses Netz · Erreichbarkeit · Intermodalität · Alternative Routen

Continuità della rete · Connessione tra destinazioni · Intermodalità · Percorsi alternativi

2. Direktheit| Linearità:

Kurze Wege · Direkte Verbindungen · Geringe Umwege · Hohe Fahrgeschwindigkeit

Percorsi diretti · Tempi di percorrenza ridotti · Priorità ciclistica · Velocità di spostamento

3. Sicherheit| Sicurezza:

Sicherheit · Verkehrsberuhigung · Geschützte Radwege · Angenehme Umgebung

Sicurezza dell'utente · Traffico ridotto · Percorsi protetti · Ambiente tranquillo

4. Komfort| Comfort:

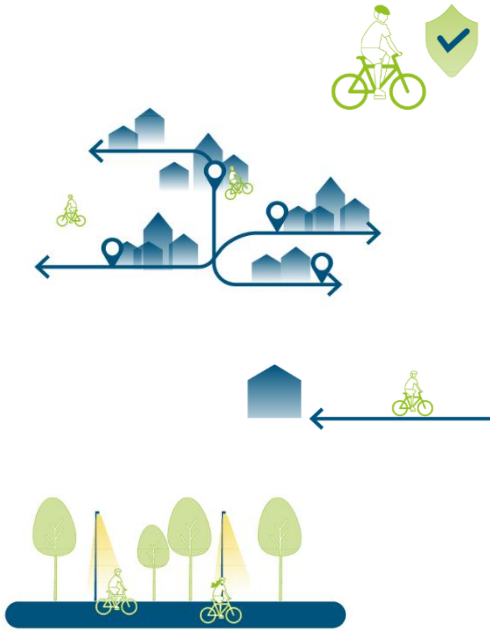
Gute Oberflächen · Intuitive Wegeführung · Klare Beschilderung · Fahrkomfort

Superfici di qualità · Percorsi intuitivi · Segnaletica chiara · Comfort di guida

5. Attraktivität | Attrattività:

Grünflächen · Attraktive Umgebung · Attraktive Routen · Hohe Aufenthaltsqualität

Spazi verdi · Ambiente curato · Percorsi attrattivi · Qualità urbana



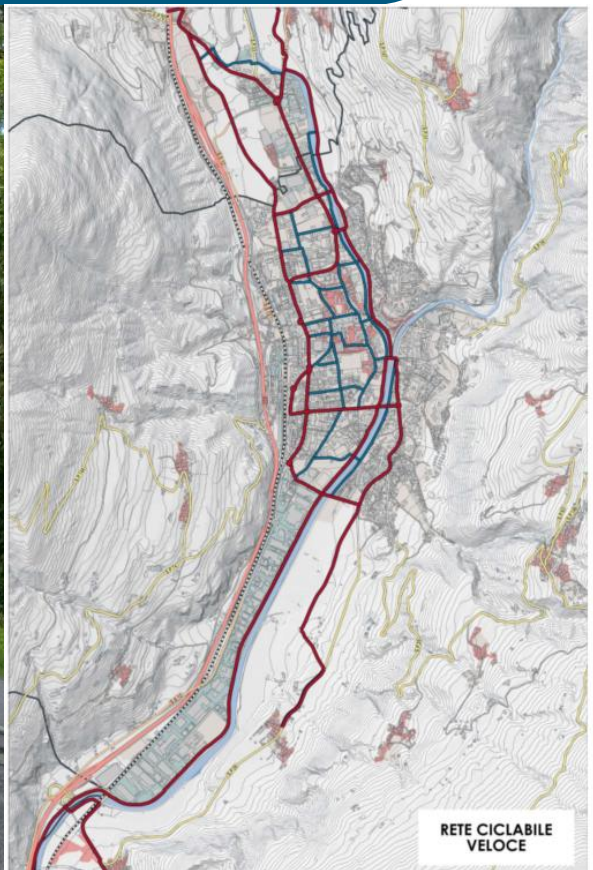
Radwegenetz: «langsame» und «schnelle» Verbindungen

Rete ciclabile: percorsi lenti e percorsi veloci

Brixen | Bressanone



Foto: Google Maps e Biciplan Bressanone



Radnetz: mehr als nur Radwege!

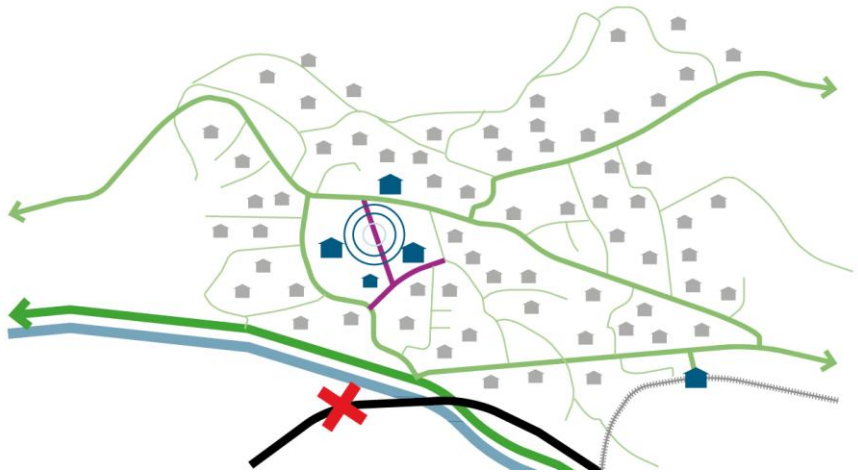
Rete ciclabile: non solo piste ciclabili!

Traffico misto (in condivisione con i pedoni e i veicoli)
- Aree pedonali / strade scolastiche / centri storici / parchi
- Strade secondarie / residenziali

Integrata (spazi dedicati alla ciclabilità ma utilizzabili in caso di necessità anche di veicoli: corsie ciclabili)
- Strade secondarie / residenziali

Separata
- Piste ciclabili sovracomunali
- Strade principali di scorrimento

Non permessa
- Strade A (autostrade) e strade B (statali ad alto scorrimento)

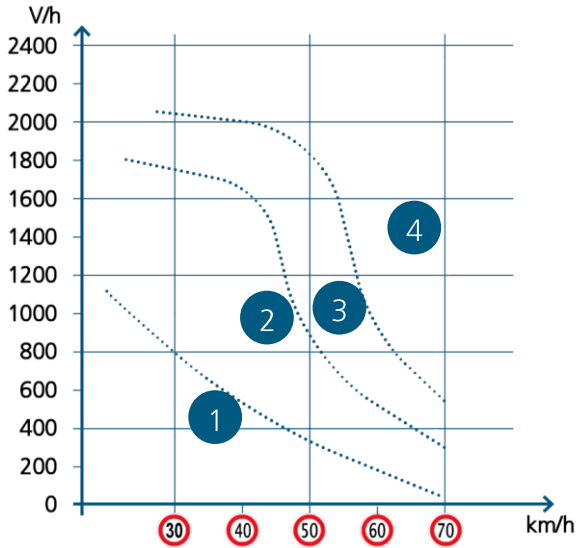


- Laddove è possibile, è fondamentale promuovere una ciclabilità diffusa e il traffico misto, per una strada più inclusiva e condivisa.

Definition der Radinfrastruktur nach lokalen Gegebenheiten

Definire l'infrastruttura in base alle condizioni locali

Per scegliere l'infrastruttura ciclabile in ambito urbano e periurbano è fondamentale considerare: velocità e volume del traffico (analisi → ora di punta). Questo schema è utile per orientarsi per determinare il tipo di infrastruttura più adeguato.



Cfr. ERA (2010)

1. Ambito di applicazione standard per **traffico misto** con veicoli a motore sulla carreggiata
2. Ambito di applicazione standard per **ciclabilità integrata**: corsie ciclabili, percorsi promiscui pedonali e ciclabili
3. Ambito di applicazione standard per **separazione e percorsi dedicati** (piste ciclabili, percorsi promiscui pedonali)
4. La **separazione** dal traffico motorizzato è **indispensabile**.

Warum die Geschwindigkeit im urbanen Raum senken?

Perchè ridurre il limite di velocità nei contesti urbani?

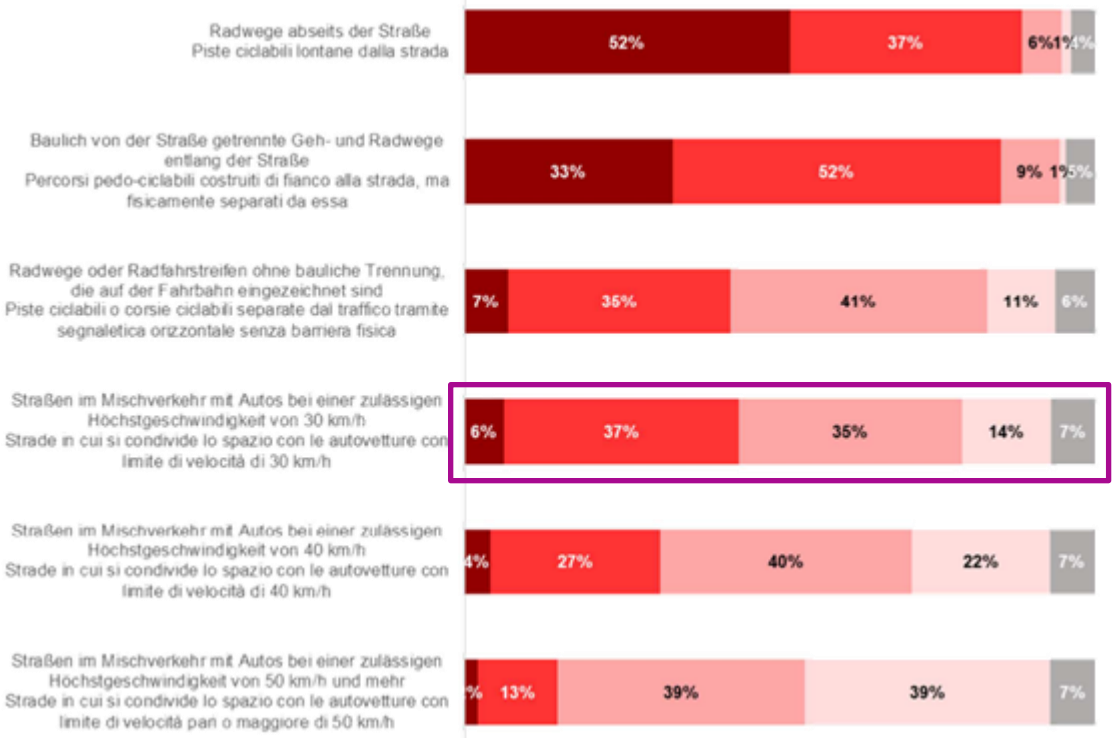


La maggior parte dei ciclisti preferisce una separazione fisica dal traffico motorizzato; i limiti di velocità sono fondamentali.

Percorsi ciclabili separati fisicamente

Corsie ciclabili / strade condivise a bassa velocità

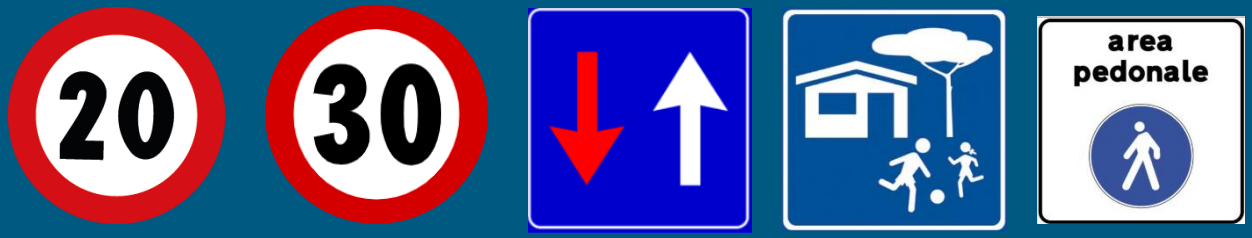
Strade condivise a velocità di marcia più elevate



Fonte: ASTAT „Mobilità locale: opinioni – 2024"
Composizione percentuale; persone tra 14 e 84 anni, che utilizzano la bicicletta (tradizionale o elettrica)

Radverkehr im Mischverkehr

Ciclabilità nel traffico misto



Radverkehr im Mischverkehr: wie gelingt das?

Ciclabilità nel traffico misto: come si fa?

Tipologie di strade che limitano i mezzi veicolari motorizzati (velocità, volume):

- Aree pedonali (DL 285/92 art 3, comma 1, n. 2)
- Zone residenziali (DL 285/92 art 3, comma 1, n. 58)
- Zone scolastiche (DL 285/92 art 3, comma 1, n. 58-bis e DPP 17/2020 art 8)
- ZTL (DL 285/92 art 3, comma 1, n. 54)
- Zone 30 (DL 285/92 art 7,comma 1 lett. a e Art 142)
  → città 30
- E-Bis (DL 285/92 art 2)
- F-bis (DL 285/92 art 2)
- Shared spaces (attenzione: non normato in Italia)
- Sensi unici eccetto bici
- …









Infrastrutture puntuali per il calmieramento

- Restringimento strada
- Sensi unici alternati
- Rallentamento veicoli
- Portali
- Filtri modali
- …

Engstellen / Vorrangregelung

Pinch points / sensi unici alternati



Berliner Kissen / Fahrbahnschwellen

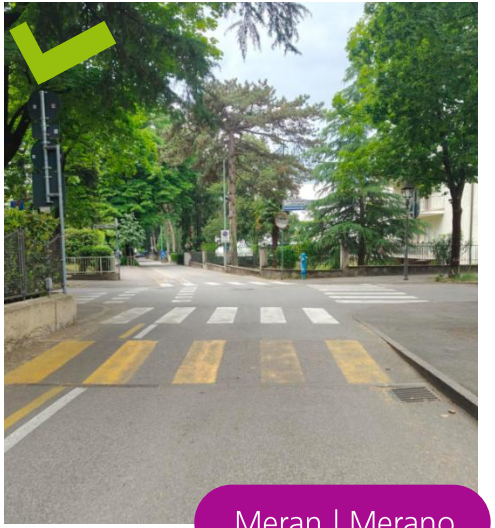
Cuscini berlinesi / rampe



Meran | Merano 2022



Meran | Merano



Meran | Merano

Foto: Google Maps e STA/Mena

Querungsstellen zur Verkehrsberuhigung

Attraversamenti per rallentare i veicoli

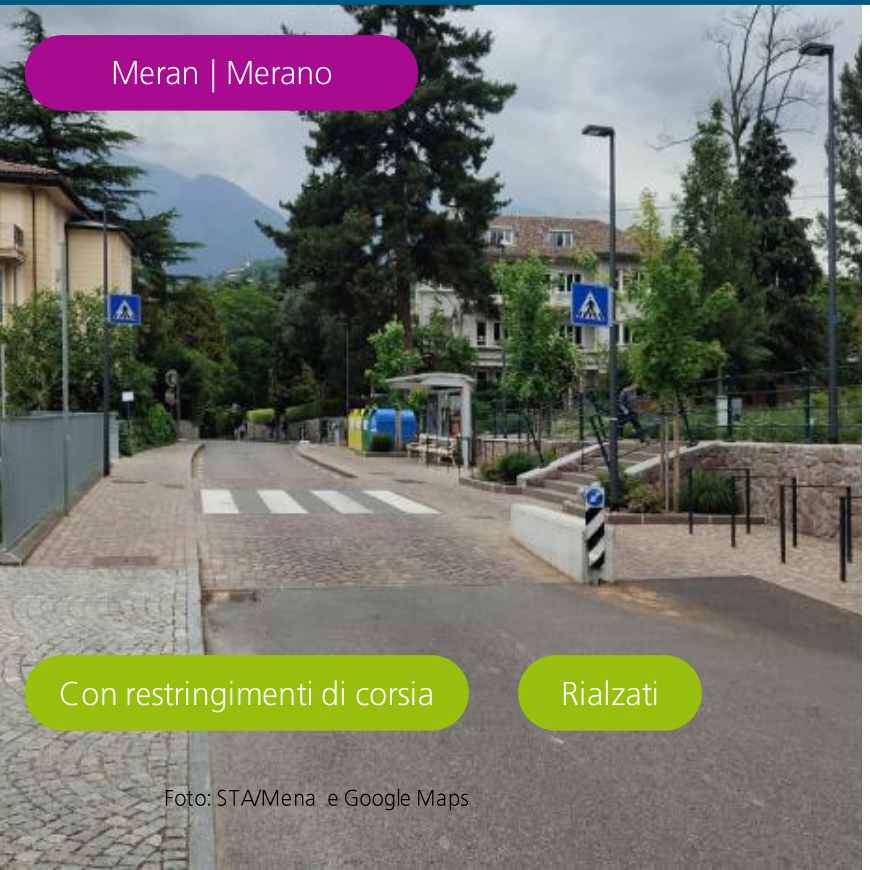




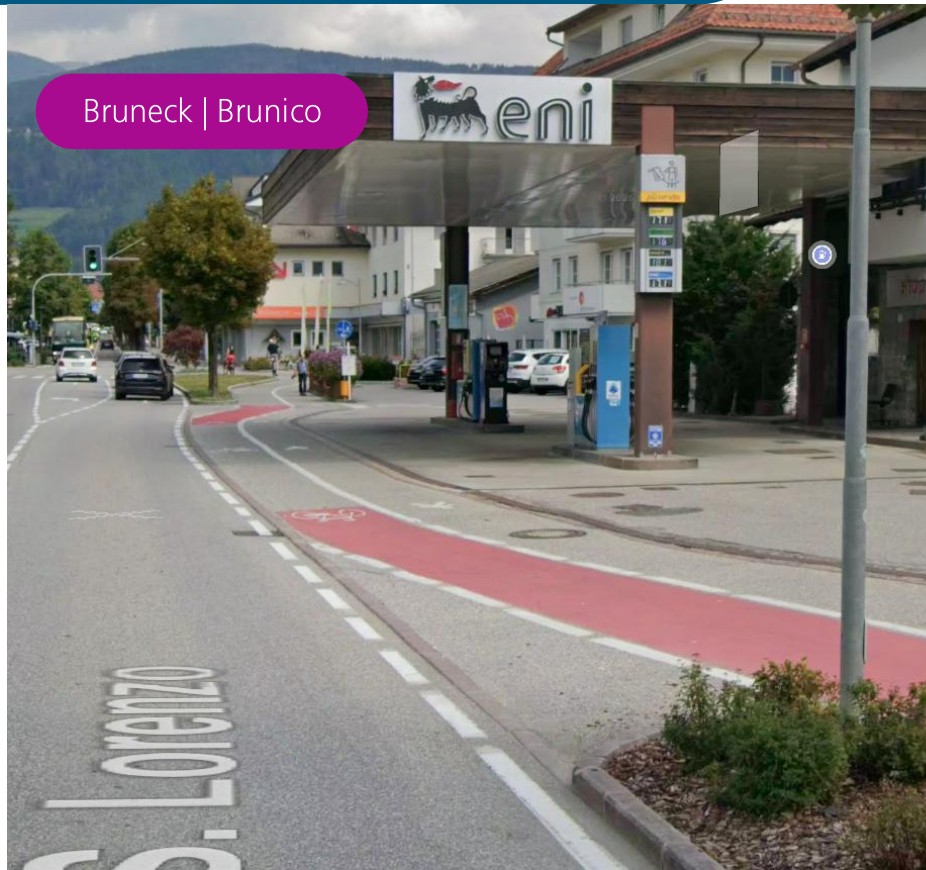
Foto: STA/Mena e Google Maps

Sichtbarmachen von Gefahrenstellen

Evidenziare i punti critici o pericolosi



Foto: STA/Mena



Fahrbahnverschwenkung zur Geschwindigkeitsreduzierung

Effetto chicane per rallentare i veicoli



Sand in Taufers | Campo Tures

Foto: Google Maps e Geobrowser, PAB



Radfahren gegen die Einbahn: direktere Verbindungen

Sensi unici eccetto bici: collegamenti più diretti



Meran | Merano

Foto STA/Mena

Schulstraße

Strada scolastica

Naturns | Naturno

Accesso vietato temporaneamente ai mezzi motorizzati





Foto: STA/Felz e STA/Brentegani

DPP 17/2020

Wohnstraße und Wohnzone

Strada (o zona) residenziale

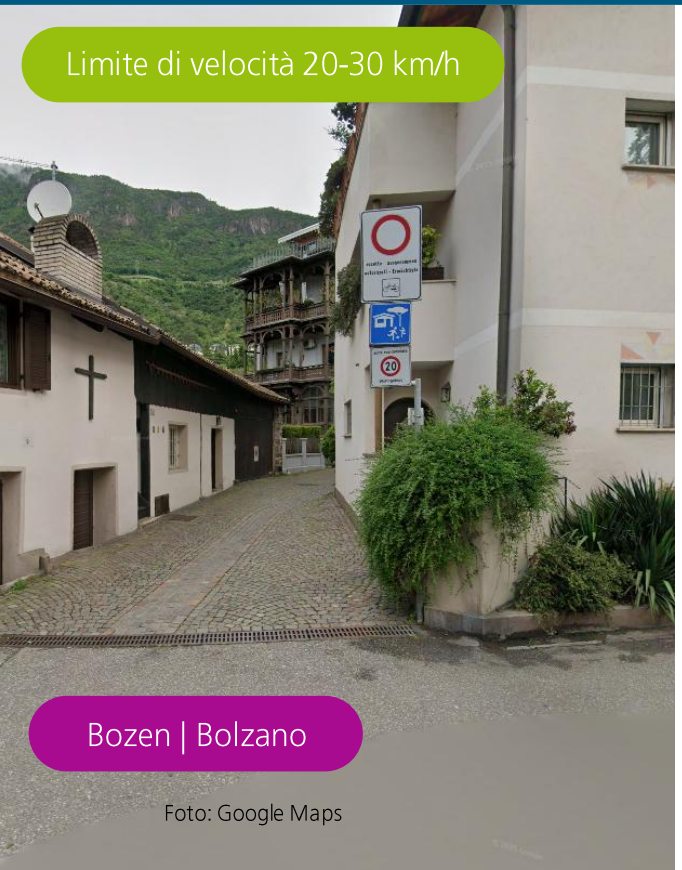
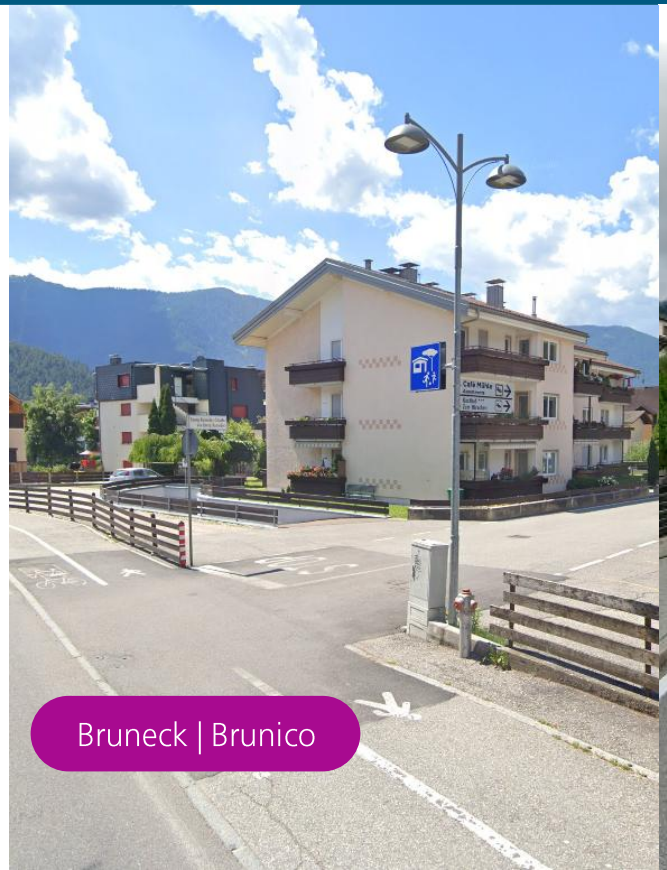


Foto: Google Maps





Modalfilter: direktere Wege für die aktive Mobilität

Filtro modale: percorsi più diretti per la mobilità attiva

Bruneck | Brunico



Foto: STA/Felz

Innerstädtische Fahrradstraße: Vorrang für den Radverkehr

Strada urbana ciclabile: precedenza ai ciclisti

Limite di velocità 30 km/h

I ciclisti hanno la precedenza su chi pedala



Brixen | Bressanone

Foto: STA/Felz

Enge Kurvenradien zur Verringerung der Abbiegegeschwindigkeit

Raggi di curvatura stretti per ridurre la velocità dei veicoli in svolta

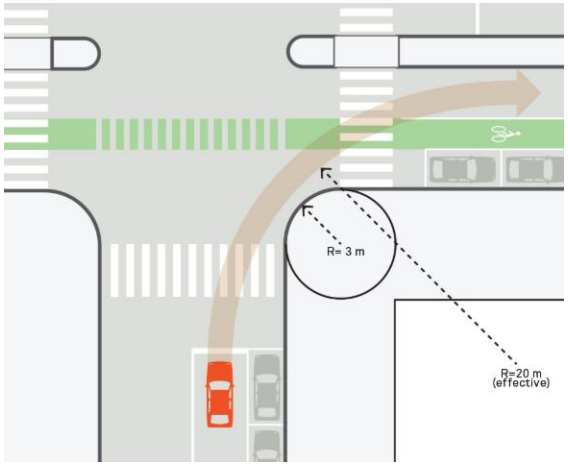




Foto: GDCI / Google Maps

Begegnungszonen (ZTL / 30er Zone)

Shared-spaces (ZTL / Zona 30)



Bozen | Bolzano

Foto: STA/Felz e STA/Brentegani



Brixen | Bressanone

Integrierter Radverkehr

Ciclabilità integrata



Radfahrstreifen zur Erhöhung der Sichtbarkeit auf Straßen

Corsie ciclabili per aumentare la visibilità sulle strade

Brixen
Bressanone



Foto: STA/Felz

Radfahrstreifen mit Mittellinie

Corsie ciclabili con presenza di mezzeria

Brixen | Bressanone

Corsie ciclabili laterali alle due corsie veicolari

Punti di pericolo evidenziati



Auch in: Bruneck, Leifers, St. Ulrich
Anche a: Brunico, Laives, Ortisei

Foto: Google Maps

Radfahrstreifen 2-1 (ohne Mittellinie)

Corsie ciclabili 2-1 (senza mezzeria)

Algund | Lagundo

Alternanza
per i veicoli motorizzati

Materiale differenziato
delle corsie



Foto: STA/Mena

Radfahrstreifen 2-1 (ohne Mittellinie)

Corsie ciclabili 2-1 (senza mezzeria)

Welsberg | Monguelfo

Alternanza
per i veicoli motorizzati

Pittogrammi con
sfondo rosso



Auch in: Eppan, Innichen, Olang
Anche a: Appiano, San Candido, Valdaora

Foto: STA/Felz

Übergang vom Radfahrstreifen in den Mischverkehr

Transizione: da corsia ciclabile a traffico misto

Naturns | Naturno

Portale: senso unico alternato.
Calmieramento della velocità



Foto: STA/Felz

Radfahrstreifen für den Radverkehr gegen die Einbahn

Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile

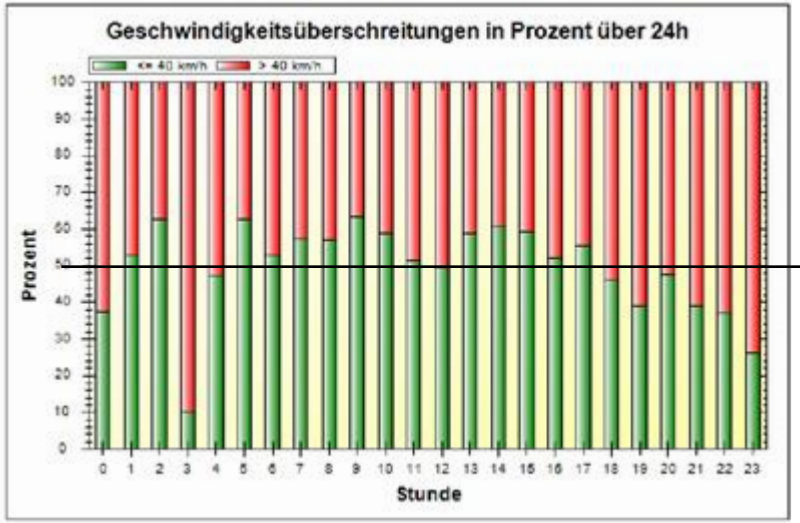


Montichiari

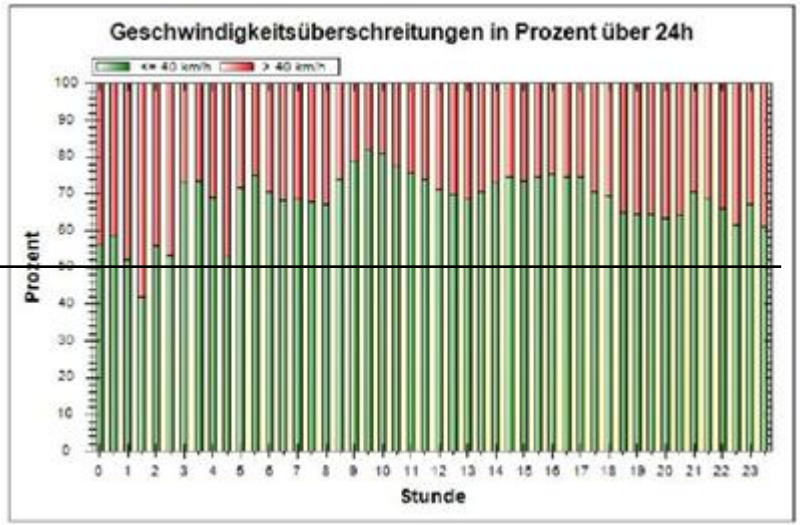
Foto: Ing. Enrico Chiarini

Daten zeigen: weniger Geschwindigkeitsüberschreitungen
I dati mostrano: meno infrazioni per eccesso di velocità

before



after



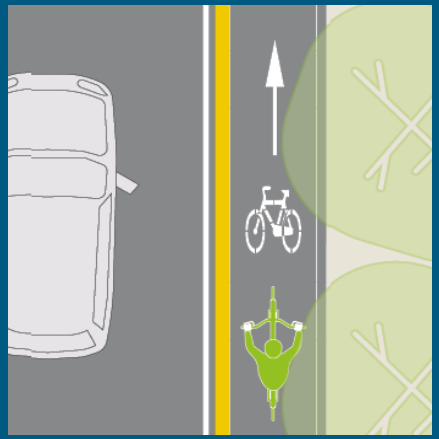
50%

➡ Clear reduction of number of speeding

Quelle: Gemeinde Welsberg

Getrennter Radverkehr

Ciclabilità separata (dedicata)



Baulich getrennte Wege als Rückgrat der Radinfrastruktur

Piste ciclabili in sede propria come spina dorsale della rete

Bozen | Bolzano



Foto: STA/Felz

Gemeinsame Geh- und Radwege

Percorsi promiscui pedonali e ciclabili (ciclopedonali)



Lana

Foto: Google Maps



Vantaggi: separazione dal traffico motorizzato
Svantaggi: possibile conflitto con i pedoni

Etschradweg | Ciclabile dell'Adige

Radweg neben dem Gehweg / angrenzender Radweg

Pista ciclabile contigua al marciapiede



Bozen | Bolzano



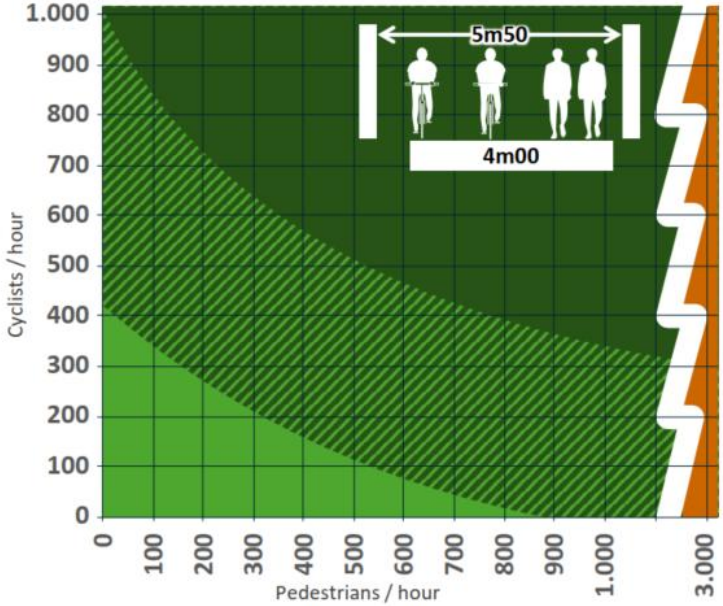
Vantaggi: separazione dei flussi pedonal, ciclabili e motorizzati
Svantaggi: molto spazio necessario, alti costi di realizzazione

Bozen | Bolzano

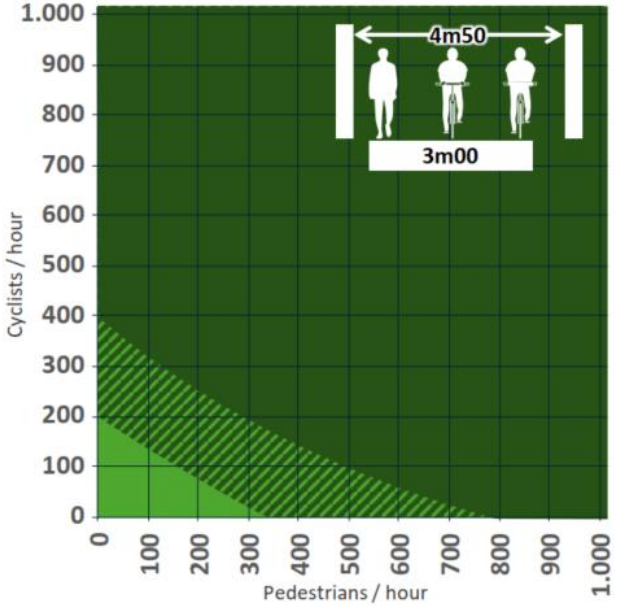
Foto: Google Maps

Mixing or not, depending numbers of users & netto width

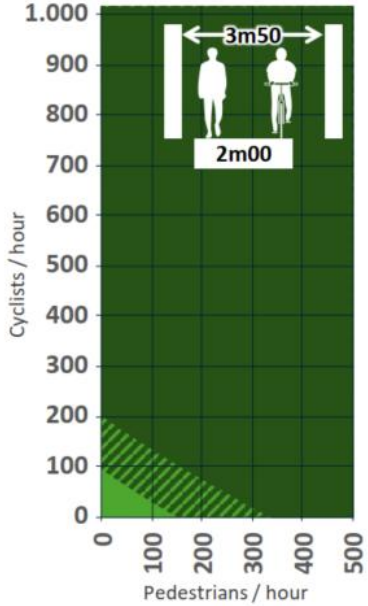
4m00



3m00



2m00



Mixing is preferable | Mixing is possible | Do not mix | Install prohibition of cycling

Eigenständiger Radweg

Pista ciclabile in sede propria



Vantaggi: separazione dal traffico motorizzato e pedoni
Svantaggi: conflitto tra differenti tipologie di ciclisti → necessario rispettare larghezze. Costi di realizzazione alti

Bozen | Bolzano

Foto: Google Maps

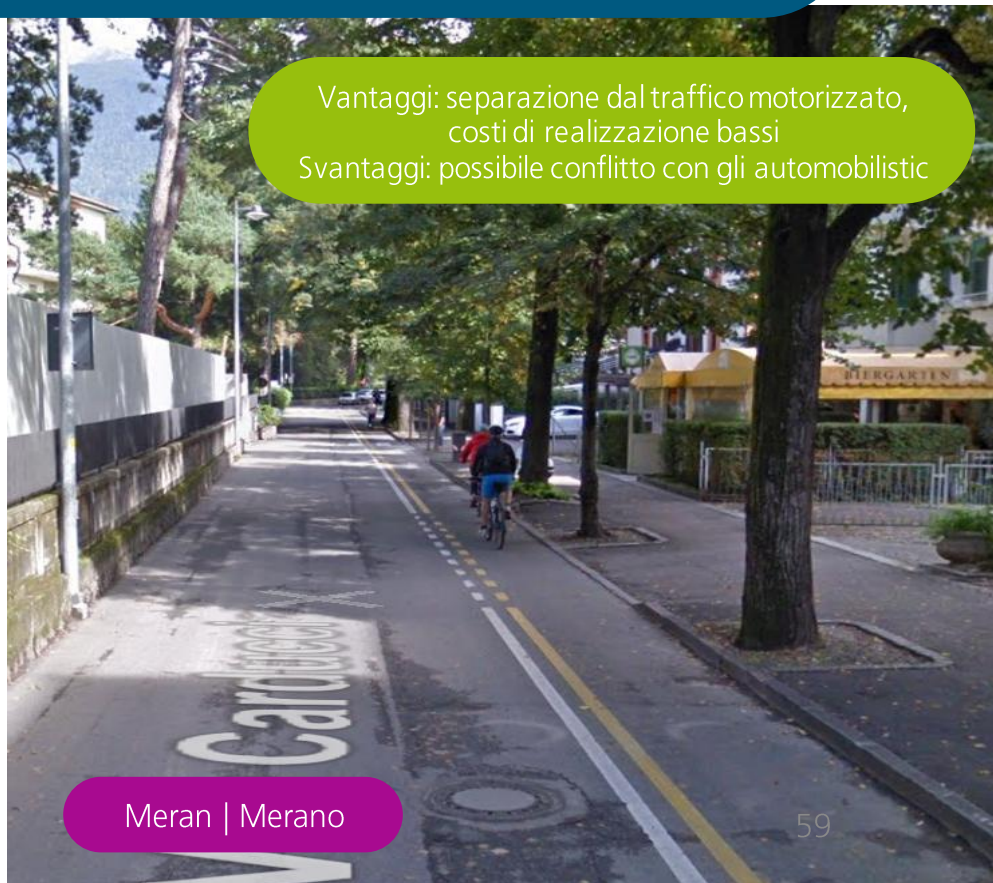
Radwege auf Sonderfahrstreifen

Pista ciclabile su corsia riservata



Grödner Joch | Passo Gardena

Foto: ASP/Servizio Strade e Google Maps



Vantaggi: separazione dal traffico motorizzato, costi di realizzazione bassi
Svantaggi: possibile conflitto con gli automobilistic

Meran | Merano

Kreuzungen

Incroci

Querungsstellen

Attraversamenti

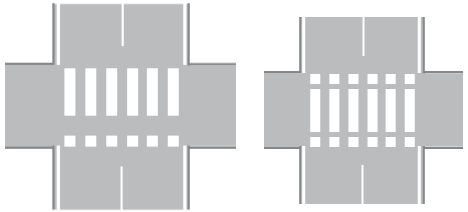
1. Pedonali: Chi è in bici non ha la precedenza rispetto a chi è in auto ma può attraversare in sella a patto che non intralci il traffico pedonale
2. Ciclopedonali: praticabili esclusivamente se connettono due tratti di pista ciclopedonale
3. Ciclabili: praticabili esclusivamente se connettono due tratti di pista ciclabile

Tutti gli attraversamenti possono essere rialzati con effetto calmierante e colorati in rosso per evidenziare la presenza di utenza attiva in attraversamento

1.



2.





3.

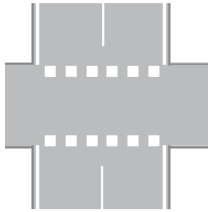


Foto: STA/Mena , Linee guida per la segnaletica PAB

Einfärbungen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit
Colorazione per aumentare l'attenzione

Bruneck | Brunico



Foto: H. Oberhammer

Beleuchtung zur Erhöhung der Aufmerksamkeit

Illuminazione per aumentare l'attenzione

Bozen | Bolzano



Foto: STA/Felz

Aufstellfläche für den Radverkehr («vorgezogene Haltelinie»)

Zona di attestamento ciclabile

Torino



Foto: STA/Felz

Radverkehr außerhalb geschlossener Ortschaften

Ciclabilità nell‘ambito extraurbano

Radwege auf Sonderfahrstreifen: gute Lösung bei Steigungen

Piste ciclabili su corsie riservate: una soluzione per le salite



Grödner Joch | Passo Gardena

sabteilung Straßendienst
Foto: ASP/Servizio Strade e Google Maps

Nutzung bestehender Infrastrukturen, z.B. landwirt. Wege

Utilizzo delle infrastrutture esistenti, ad es. le strade agricole

Leifers | Laives



Foto: STA/Fer

Nutzung wenig befahrener Nebenstraßen

Utilizzo di strade secondarie poco trafficate

Feldthurns | Feldturno

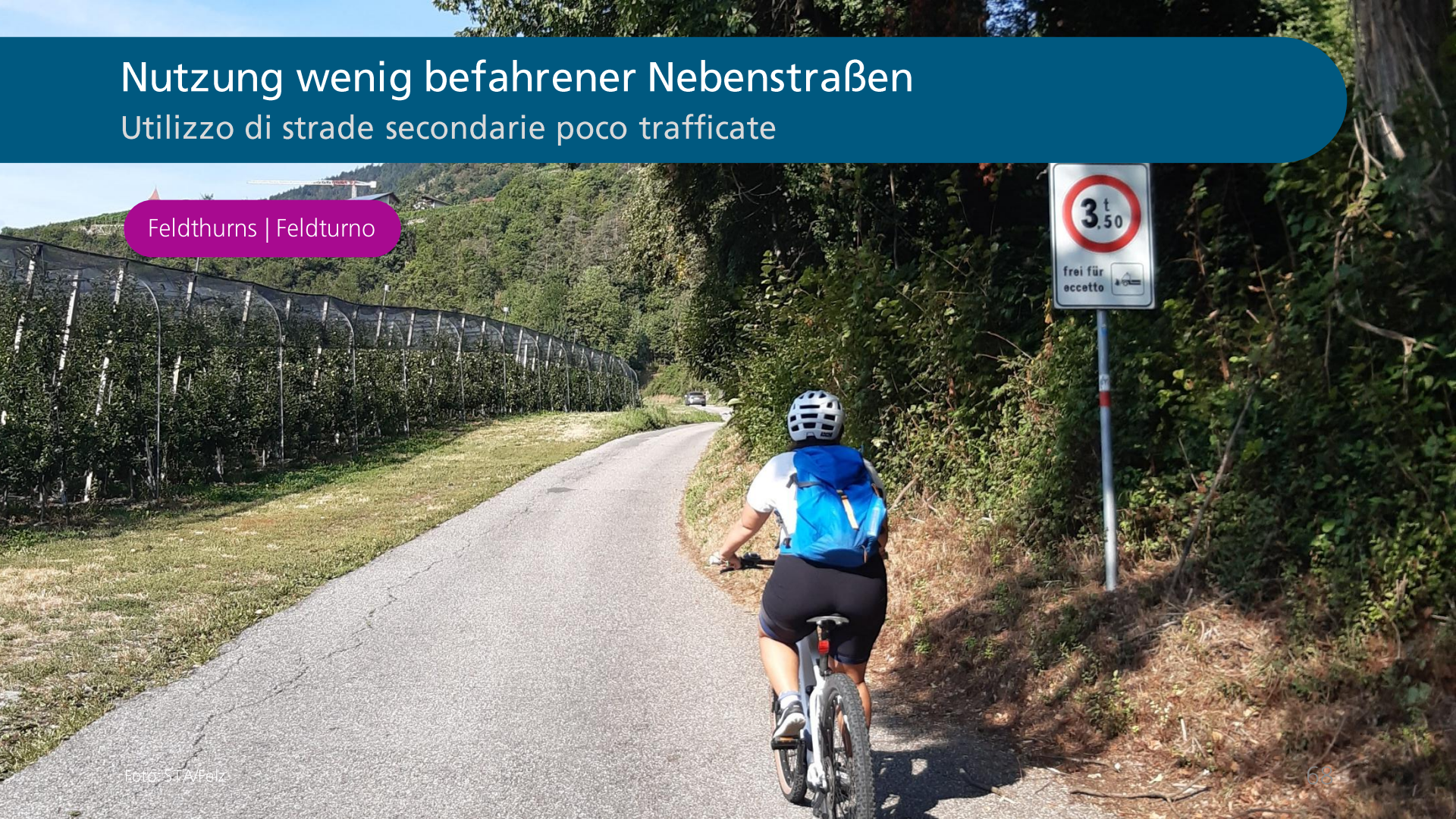


Foto: STA/Felz

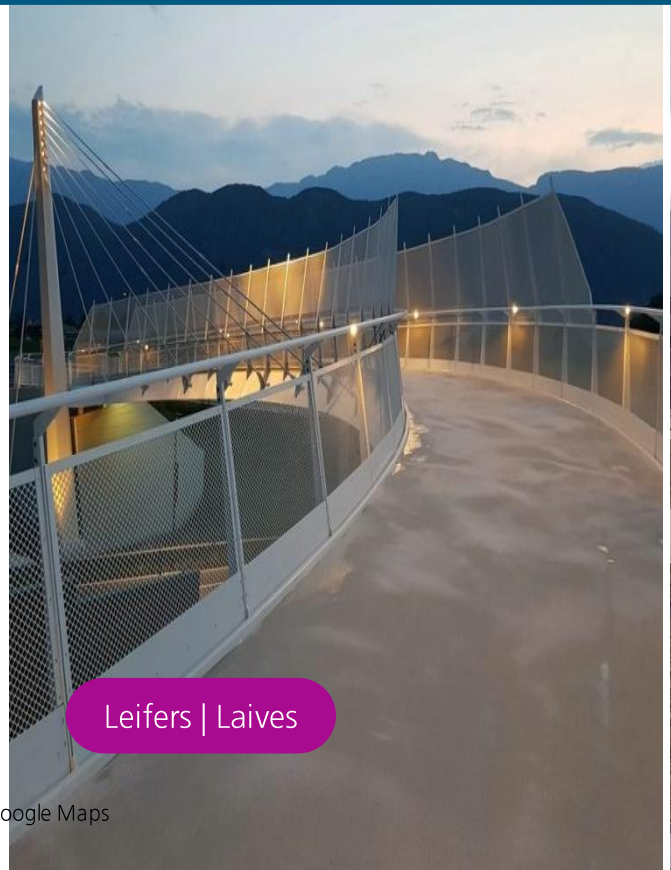
Große Infrastrukturprojekte

Grandi infrastrutture

Brücken: Erhöhte Durchlässigkeit des Radwegenetzes

Ponti: permeabilità della rete ciclabile





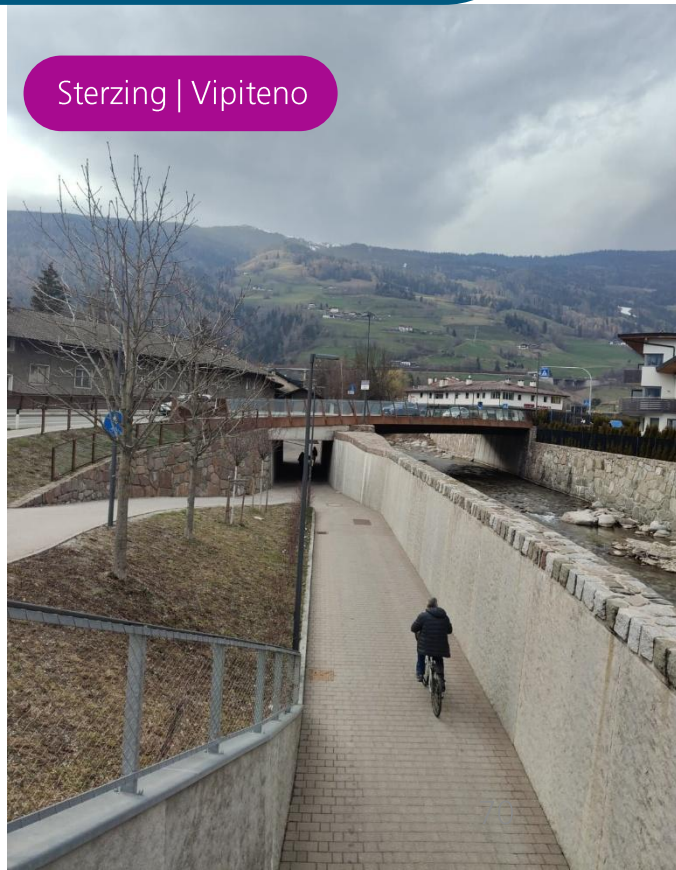


Foto: Manuela Tessaro, MC Enginreering e Google Maps

Vervollständigung des Radwegs Rodaval in Gröden

Completamento della nuova pista ciclabile Rodaval in Val Gardena



Foto: BZG Salto-Schlern

Beispiel: Lückenschluss Radroute 2 – Marling/Meran



im Bau



(C) Grafiken: BZG Burggrafenamt

Bodenbelag

Superfici

Asphalt- und bituminöse Beläge

Asfalto e Conglomerati bituminosi



Connessioni ciclabili:
per il quotidiano / per il tempo libero /
per la rete veloce

Norme funzionali geometriche
Capo VIII ART. 105, comma 19: PISTE CICLABILIc

Stabilisierte Erde oder befestigter Kies

Terra o ghiaia stabilizzata



Connessioni ciclabili:
per il quotidiano / per il tempo libero

Norme funzionali geometriche
Capo VIII ART. 105, comma 19: PISTE CICLABILI

Pflastersteine

Masselli / pavimentazioni



Superficie compatta, non scivolosa e con fughe chiuse o molto strette (evitare effetto vibratorio)

Connessioni ciclabili:
per il quotidiano / per il tempo libero

Norme funzionali geometriche
Capo VIII ART. 105, comma 19: PISTE CICLABILI

Radparken: Voraussetzung zur Ausschöpfung des Potenzials

Parcheggi per biciclette: un presupposto per sfruttare il potenziale

Was passiert wenn es keine (geeigneten) Parkplätze gibt?

Cosa succede se non ci sono parcheggi (adeguati)?

SABES BZ Süd



Foto: STA/Felz



Foto: STA/Felz



Foto: STA/Felz



Foto: Kurt Kager | AG Fahr Rad in Eppan


Landhaus 1 BZ
Foto: STA/Felz



Foto: STA/Felz



Foto: STA/Felz



Foto: STA/Felz



Eishalle Eppan

Foto: AG Fahr Rad in Eppan

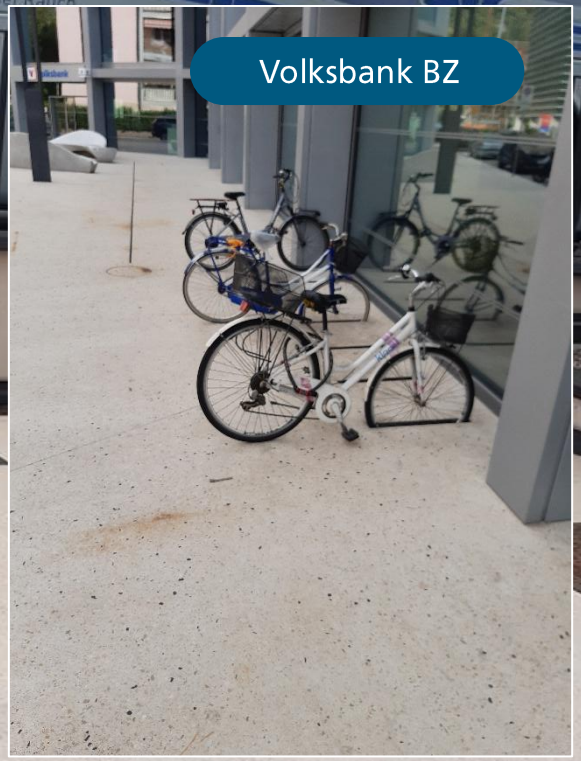


Foto: STA/Felz



Foto: STA/Felz

Mobilitätszentrum Klobenstein



Fotos: STA/Felz



Foto: STA/Felz

Wie geht es richtig?

Come farlo nel modo giusto?

Weißes Kreuz BZ



- Fahrend erreichbar
- Sicher
- Eingangsnah
- Überdacht & Beleuchtet

Foto: STA/Felz



Foto: AG Fahr Rad in Eppan/Orsi



Dorf Tirol

Foto: STA/Tessaro



Foto: AG Fahr Rad in Eppan


Bahnhof Klausen
Klausen
USCITA
AUSGANG



Bushaltestelle Gais

Foto: STA/Felz



Foto: STA/Felz

Einzelboxen als Ergänzung für hochwertigere Räder

Bicibox singoli: un’offerta aggiuntiva per bici di qualità

Mobilitätszentrum Brixen



Im Rahmen des Projektes **EVER-Urban** werden in den nächsten Jahren zahlreichen Südtiroler Gemeinden Einzelboxen zur Verfügung – einige stehen noch zur Disposition. **Bei Interesse bitte melden** bei: F. Franchetto | Fabio.Franchetto@sta.bz.it

Foto: IDM/Moling



Foto: STA/Felz

Zugangsbeschränkte Sammelboxen für mehr Sicherheit

Bicibox collettivo ad accesso limitato per una maggiore sicurezza

Bahnhof Naturns



Foto: STA/Riller

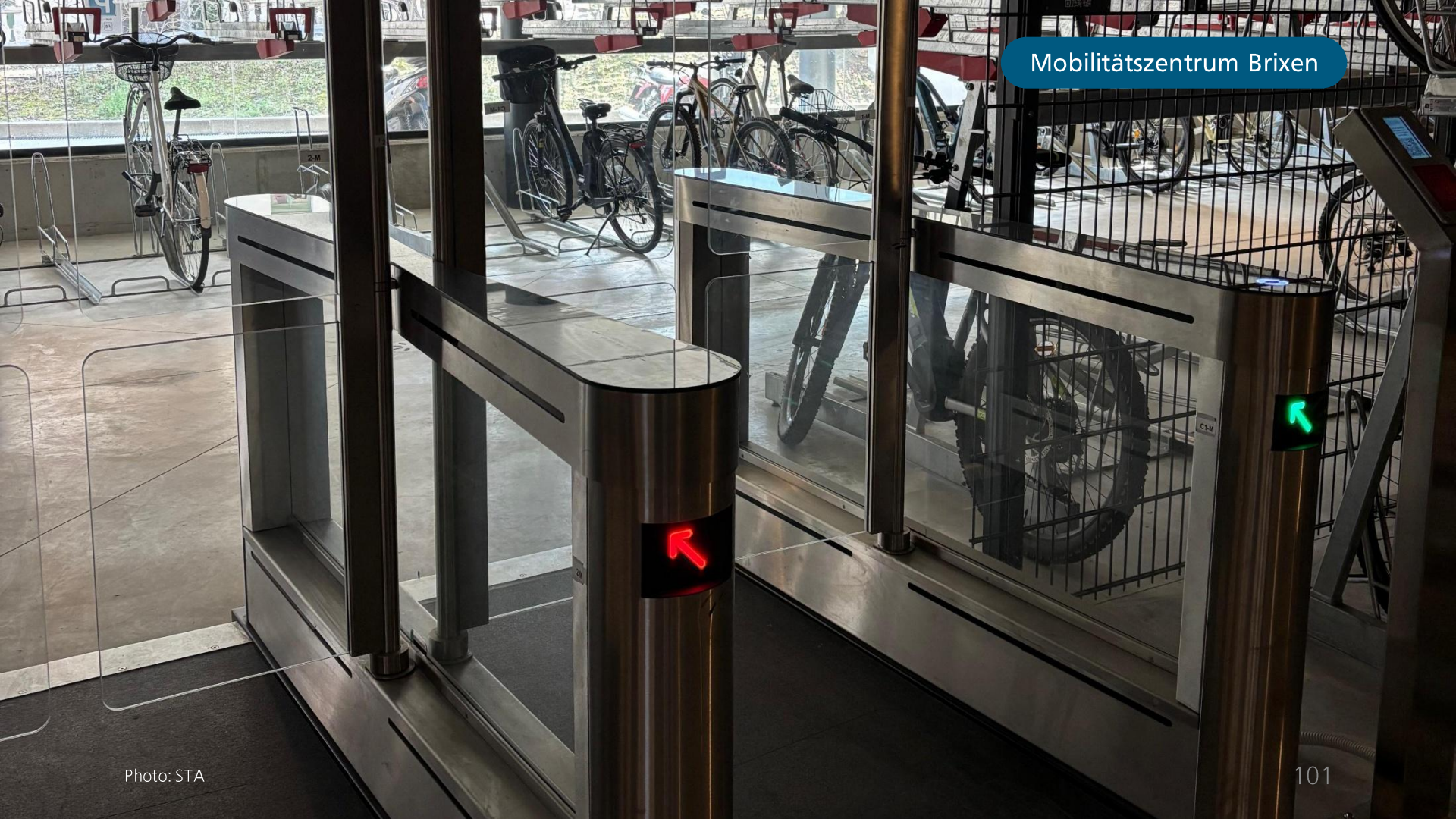


Photo: STA

Zusammenfassung sichere Radabstellanlagen

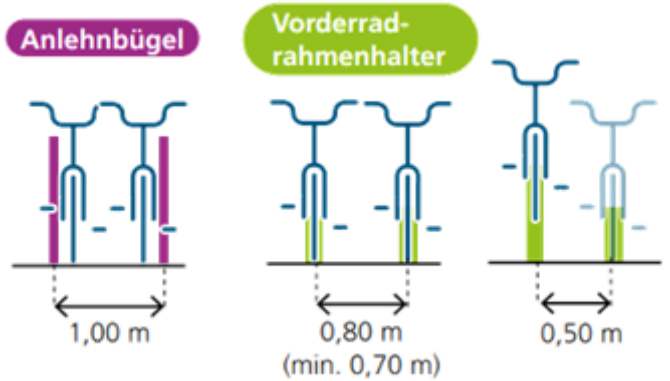
Panoramica sui parcheggi sicuri per biciclette

Erreichbarkeit: fahrend und einfach, nah am Zielort

Sicherheit: Rahmen und Laufrad abschließbar

Mindestabstände zwischen 2 Stellplätzen

- **Bügel**: 100 cm
  ! bei langen Bügeln zusätzliche Querstrebe für Kinderräder vorsehen
- **Vorderradrahmenhalter** (Felgenbreite: 58-64mm)
  - Höhengleich: 70 cm (besser: 80 cm)
  - Höhenversetzt: 50 cm
- Platz für **Sonderfahrräder**: möglichst 10-15%
  z.B. als Freifläche oder Bügel mit 200 cm Abstand



★★★ **Komfort**: v.a. bei längerer Aufenthaltsdauer

- Überdachung
- Beleuchtung

Weitere Informationen: STA Handbuch Fahrradparken, inkl. Richtwerten zur Anzahl der benötigten Fahrradabstellplätze

Details: Handbuch Fahrradparken

Dettagli: Linee guida sui parcheggi per biciclette



DE: handbuch_fahrradparken.pdf (sta.bz.it)

IT: linee_guida_parcheggi_per_bicicletta.pdf (sta.bz.it)

Mindeststandards für die Ausstattung öffentlicher Räume

Dotazioni minime per gli spazi pubblici

Art. 7 (Private Parkplätze)

(2) Bis zum Inkrafttreten der von den Gemeinden im Mobilitäts- und Erreichbarkeitskonzept festgelegten Bestimmungen gelten für die einzelnen Zweckbestimmungen folgende Richtwerte

Verkehrsquelle/ Zweckbestimmung	Fahrradabstellplätze	Pkw-Stellplätze
a. Wohnen	2 / 200 m³	1 / 200 m³
b. Handel	1 / 50 m² Verkaufsfläche	1 / 50m² Verkaufsfläche
c. Dienstleistung	1 / 50 m² Nutzfläche	1 / 40 m² Nutzfläche
d. kleine Handwerksbetriebe (≤ 5 Angestellte)	1 / 70 m² Nutzfläche	1 / 60 m² Nutzfläche
e. größere Handwerksbetriebe	10 % der Beschäftigten	30 % der Beschäftigten
f. Gewerbe	10 % der Beschäftigten	30 % der Beschäftigten
g. Beherbergung und Privatzimmervermietung, Ferienwohnungen	1 / 15 Betten + 20 % für das Personal	1 / 4 Betten + 20 % für das Personal
h. Schank- und Speisebetriebe	1 / 6 Sitzplätze	1 / 6 Sitzplätze

Quelle: Dekret des Landeshauptmanns vom 7. Mai 2020, Nr. 17
Lexbrowser - j) Dekret des Landeshauptmanns vom 7. Mai 2020, Nr. 171) (provincia.bz.it)

Von Infrastruktur zu Radkultur: was kann eine Gemeinde tun?

Dalle infrastrutture alla cultura della bicicletta: cos‘altro può fare un Comune?

Fahrradführerschein

Patente per la bici

Schluderns

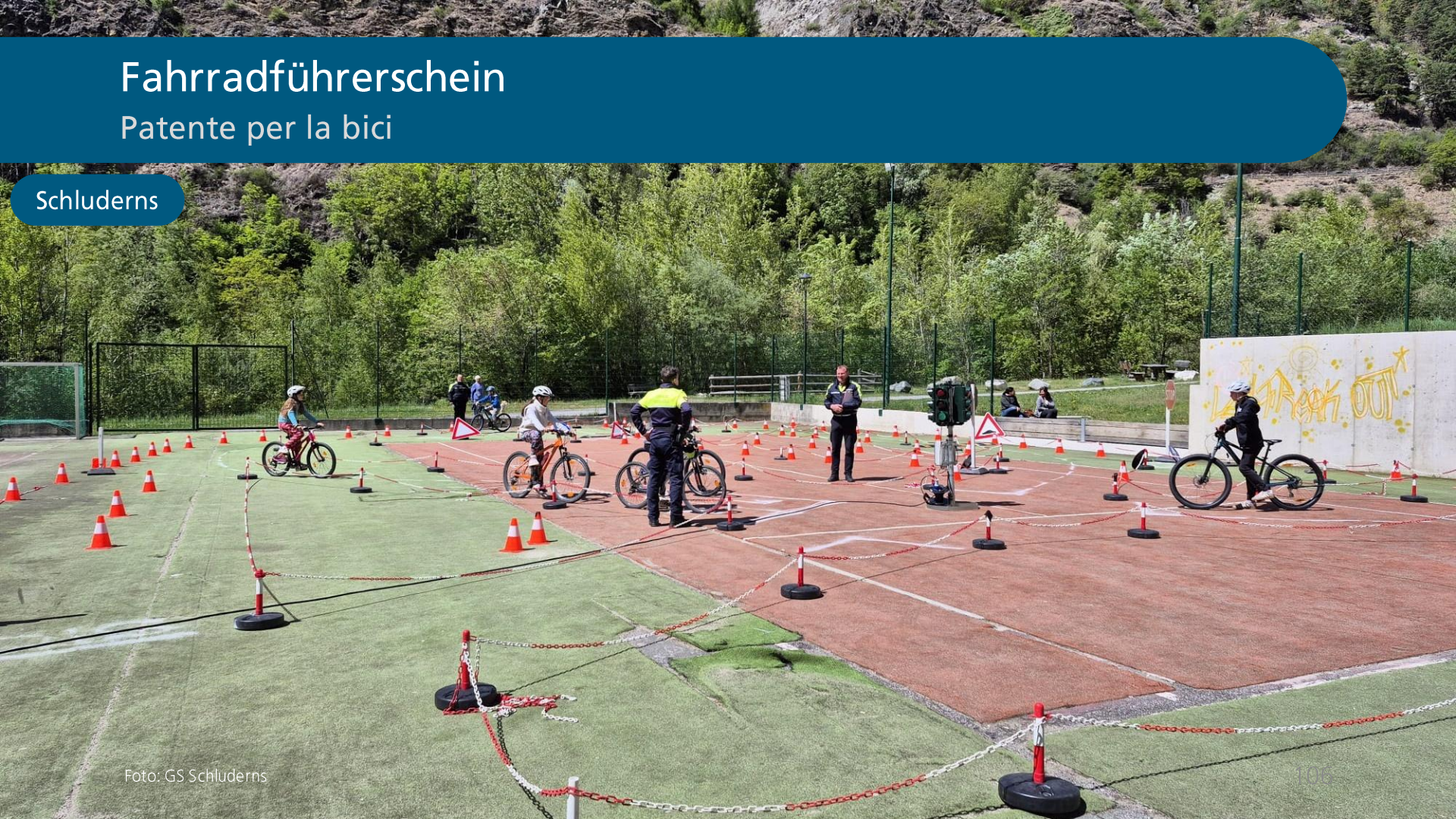


Foto: GS Schluderns

Radwerkstätten
Ciclofficine

Pfatten



Photo: STA

Aktionen für einen nachhaltigen Schulweg: Klimaschritte & Co.

Iniziative per un percorso casa-scuola sostenibile: passi per il clima, ecc.



Foto: STA/Mosca; weitere Informationen: Klimaschritte

Safety Education: Angebote zur Verkehrserziehung

Safety Education: iniziative di educazione stradale



Details & Anmeldung:
Safety Education •
Verkehrssicherheitszentrum Safety Park
Südtirol - Safety Park

HALLO MY BIKE

- Patente della bicicletta | Fahrradführerschein

HALLO SMART MOBILITY

- A piedi in sicurezza | Zu Fuss sicher unterwegs
- Rilevamento del traffico | Verkehrszählung
- Ciclofficina | Radwerkstatt
- Elettrico e idrogeno, un pieno di futuro | Elektro und Wasserstoff: der Tank der Zukunft
- Mobilitycheck della scuola | Mobilitätscheck Schule
- Altoadigemobilità | Südtirolmobil





Source: STA

Mal- und Zeichenwettbewerb Crazy Bike

Concorso di disegno e illustrazione Crazy Bike



Foto: STA/Brentegani

Details & Anmeldung:
Crazy Bike

Radtage für die ganze Familie

Giornate in bicicletta per tutta la famiglia



Foto: AG Radfahren am Ritten

Radschnitzeljagd in Lana

Caccia al tesoro a Lana



Foto: Gemeinde Lana

Radlfasching in Lana

Carnevale in bici a Lana



Foto: Jugendzentrum Lana

Radlnacht/Lichtaktionen zu Beginn der dunklen Jahreszeit

Notte in bici/iniziative "luminose" all'inizio della stagione buia

Leifers



Foto: stol.it

Fahrradkino

Ciclocinema

Bozen



Foto: STA/Felz

Radlfrühstück “bike & breakfast”

Colazione per ciclisti “bike & breakfast”

Bozen



Foto STA

Radwerkstätten für die einheimische Bevölkerung

Officine di riparazione biciclette per la popolazione locale

Brixen



Foto: STA/Brentegani

“Südtirol radelt” – Gamification & Sonderaktionen

“Alto Adige pedala” - gamification e sfide dedicate







Source: Südtirol radelt

Sensibilisierungskampagnen

Campagne di sensibilizzazione



Source: STA



Source: STA

Ich fahre Rad...

weil's guttut!

LIFE alps

Südtiroler Sanitätsbetrieb
Azienda Sanitaria dell'Alto Adige
Azienda Sanitera de Sudtirol

südtirolmobil
altoadigemobilità
südtirolmubiltà

E-Bikes für Alltagsstrecken

Biciclette elettriche per spostamenti quotidiani

Eppan



Lana



Fotos: Gemeinde Eppan, STA/Schnitzer

Integration von Rädern in den öffentlichen Fuhrpark

Integrazione delle biciclette nel parco veicoli pubblico



Klausen
(Carabinieri BX)

Foto: Dolomiten (21.08.26)

Warentransport mit Cargobikes

Trasporto merci con bici cargo

Meran



Foto: STA/Mena

Pumptracks zur Förderung der Radbeherrschung

Pump track per migliorare il controllo della bicicletta

Algund



Foto: Velosolutions GmbH

Partizipation: Einbeziehung der lokalen Bevölkerung

Partecipazione: coinvolgimento della popolazione locale

Bruneck



Photo: STA/Felz

Lokale Arbeitsgruppen (Bevölkerung + polit. Vertreter:innen)

Gruppi di lavoro locali (popolazione + rappresentanti politici)

Naturns
Naturno

Lana

Ritten
Renon

Eppan
Appiano

Übersicht Förderungen Radmobilität in Südtirol

Contributi per la mobilità ciclistica in Alto Adige



Übergemeindliche Radwege und Radrouten

(Projektierung, Verwirklichung und außerordentliche Instandhaltung)

Piste ciclabili e itinerari ciclopedonali sovracomunali

(progettazione, realizzazione e manutenzione straordinaria)



Maßnahmen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität

(z.B. E-Bikes, Fahrradabstellanlagen)

Misure volte all'incentivazione della mobilità sostenibile

(ad es. bici elettriche, parcheggi bici)

- Kondominien | condomini
- Öff. Rechtssubjekte | sogg.publici
- Unternehmen | imprese



Elektrofahrzeuge, z.B. Lastenfahrräder

Veicoli elettrici, ad es. biciclette cargo

- Privatpersonen, öffentliche Körperschaften und Vereine | persone fisiche, enti pubblici e associazioni
- Unternehmen | imprese
- Ladesysteme | sistemi di ricarica

Auszug: Beiträge für Ankauf von Rädern und Abstellanlagen

Estratto: contributi per l'acquisto di biciclette e di strutture di parcheggio

	Ambito / Bereich		Misura / Maßnahme	Ausmaß der Förderung*		
				soggetti pubblici öffentliche Subjekte	soggetti privati private Subjekte**	condomini Miteigentumsg.**
1	**Acquisto bici Ankauf Fahrräder**	1.1	senza pedalata assistita ohne Trethilfe	40% o mass. / oder max. 400 €/cad		/
		1.2	con pedalata assistita mit Trethilfe	40% o mass. / oder max. 800 €/cad		/
2	**Noleggio bici Miete Fahrräder**	2.1	senza pedalata assistita ohne Trethilfe	20 €/cad al mese / pro Monat		/
		2.2	con pedalata assistita mit Trethilfe	40 €/cad al mese / pro Monat		/
3	**Impianti di parcheggio per bici Abstellanlagen für Fahrräder**	3.1	Bicibox singoli per utilizzo pubblico Einzelboxen für öffentliche Nutzung	75%		/
		3.2	Bicibox collettivi per utilizzo pubblico Sammelboxen für öffentliche Nutzung			/
		3.3	Bicibox singoli per utilizzo privato Einzelboxen für private Nutzung	30%		50%
		3.4	Bicibox collettivi per utilizzo privato Sammelboxen für private Nutzung			
		3.5	Rastrelliere per utilizzo pubblico Fahrradständer für öffentliche Nutzung	50%		/
		3.6	Rastrelliere per utilizzo privato Fahrradständer für private Nutzung	30%		50%

Source: PAB

Fragen & Diskussion
Domande e discussione

