

Radfunktionale Einheiten (RFE)

Fahrradmobilitätsplan für Südtirol

Im Rahmen des Radmobilitätsplans für Südtirol wird das überörtliche Zielnetz für die Fahrradmobilität über die so genannten „Radfunktionalen Einheiten“ erarbeitet. Es handelt sich hierbei um Planungseinheiten, die Orte und Ortsteile verschiedener Gemeinden umfassen, zwischen denen es relevante Mobilitätsströme gibt, bzw. die in Bezug auf die alltägliche Fahrradnutzung faktisch oder potenziell zueinander in Quell-Ziel-Relation stehen. Die Radfunktionalen Einheiten werden als überörtliche Teilnetze für die Radmobilität abgebildet und sind die Planungsgrundlage für das Wunschliniennetz.

Die Radfunktionalen Einheiten (RFE) beziehen sich auf die Alltagsmobilität und diejenigen Gebiete, wo aufgrund der klimatischen und topographischen Begebenheiten ein hohes Maß an Alltagsverkehr mit dem Fahrrad zu erwarten ist. Vorrangig touristisch relevante Wege sind hier ausgenommen.

Innerhalb der Radfunktionalen Einheiten (RFE) werden im Zuge der Planung Quell- und Zielpunkte für Alltagsradmobilität erhoben und ein Wunschliniennetz definiert. Zu den Quell- und Zielpunkten gehören u.a. Erschließungsanlagen¹ wie Schulen, Kindergärten, Kirchen, Sportanlagen, Sozialzentren oder Gemeindeämter. Die Detailplanung und der Trassenverlauf liegen dann bei den Gemeinden und Bezirksgemeinschaft.

Bei der Definition der Radfunktionalen Einheiten wird in einem ersten Schritt der großräumliche Kontext definiert und die betreffende RFE abgegrenzt. In der Folge werden die Orte, Ortsteile und Siedlungen innerhalb der RFE erhoben und es wird geprüft, welche vorwiegende Hauptnutzungen (s. Raumnutzungsdiagramm) dort vorgefunden werden.





Im Anschluss an die Grundlagenermittlung und die Planungsphase wurden die Radfunktionalen Einheiten auf Grundlage der Feedback-Meetings mit den Vertretern der Gemeinden und der Bezirksgemeinschaften angepasst und als Planungsgrundlage implementiert. Künftig soll die Radmobilitätsplanung von Land und Gemeinden verstärkt im Rahmen der Radfunktionalen Einheiten erfolgen.

Die Annahmen in den graphischen Unterlagen und den Beschreibungen sind sehr grobe Schätzungen und Annäherungswerte. Dabei handelt es sich um Planungsempfehlungen. Bei der Umsetzung konkreter Planungsmaßnahmen in den RFEs sind die Erhebungsmethodik, die Parameter und die sozioökonomische und mobilitätsplanerische Datengrundlage zu vertiefen und zu objektivieren, um die Voraussetzungen für einen vertiefenden Planungsansatz zu schaffen. Dabei sind selbstverständlich entsprechende fahrradtaugliche Verbindungen und Vernetzungen zwischen den einzelnen RFEs mitzuberoücksichtigen.

Raumnutzungsdiagramm

Bei den Raumnutzungen werden vier Kategorien festgelegt:

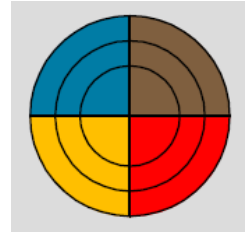
- Wohnen (braun)
- Freizeit/Erholung-Gesundheit/Tourismus (gelb)
- Gewerbe-Produktion/Arbeitsplätze/Handel (rot)
- Bildungseinrichtungen/Kultur (blau)

	WOHNEN
	FREIZEIT / ERHOLUNG-GESUNDHEIT / TOURISMUS
	GEWERBE-PRODUKTION / ARBEIT / HANDEL
	BILDUNG/ KULTUR

¹ Die Erschließungsanlagen lt. Art. 18 (Gebietsausstattung und Siedlungsqualität) des LG Nr. 9 vom 10.7.2018 gelten ausdrücklich als Quell- und Zielpunkte mit Ausnahme der technischen Anlagen lt. Abs. 2, Punkte c) bis j).

Bei der Darstellung der Nutzungen und Bedeutungsstufen wird ein Kreis-Diagramm verwendet, das in vier Teilbereiche aufgeteilt ist, welche jeweils für eine Nutzungsart stehen.

Die Bedeutungsstufen werden im jeweiligen Nutzungssegment angezeigt und sind wie folgt abgestuft:



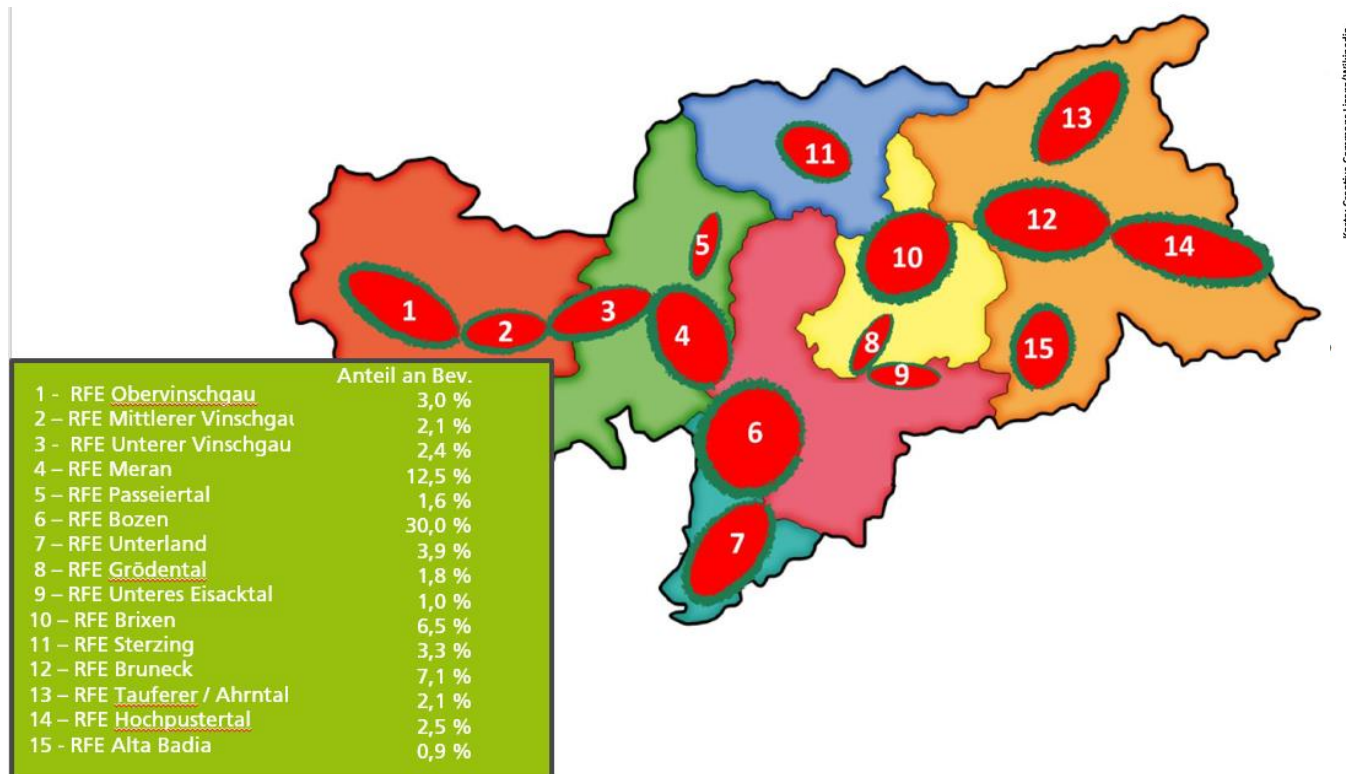
- Alle drei Segmente ohne Farbe = nicht vorhanden
- Innerstes Segment in der Farbe der Nutzungsart = vorhanden
- Zwei Segmente von innen nach außen in der Farbe der Nutzungsart = bedeutend
- Drei Segmente in der Farbe der Nutzungsart = vorwiegend

Der Radmobilitätsplan für Südtirol sieht 15 Radfunktionale Einheiten (RFE) vor.

- 1 - RFE **Oberer Vinschgau**: Mals, Glurns, Schluderns, Prad, Laas (alle Bezirksgemeinschaft Vinschgau)
- 2 - RFE **Mittlerer Vinschgau**: Schlanders, Latsch (alle Bezirksgemeinschaft Vinschgau)
- 3 - RFE **Untervinschgau**: Kastelbell-Tschars (Bezirksgemeinschaft Vinschgau), Naturns, Plaus, Rabland-Partschins (alle Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt)
- 4 - RFE **Meran**: Meran, Algund, Burgstall, Lana, Marling, Gargazon, Tschermers, Tirol, Schenna (alle Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt)
- 5 - RFE **Passeiertal**: St. Martin/P., St. Leonhard/P., Riffian, Kuens (alle Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt)
- 6 - RFE **Bozen**: Bozen, Leifers, Pfatten, Branzoll, Eppan, Andrian, Kaltern, Terlan (Bezirksgemeinschaft Überetsch/Unterland), Nals (Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt)
- 7 - RFE **Unterland**: Neumarkt, Auer, Tramin, Salurn, Kurtatsch, Margreid, Kurtinig (alle Bezirksgemeinschaft Überetsch/Unterland)
- 8 - RFE **Unteres Eisacktal**: Klausen, Waidbruck (alle Bezirksgemeinschaft Eisacktal)
- 9 - RFE **Grödnertal**: St. Ulrich, St. Christina, Wolkenstein (alle Bezirksgemeinschaft Salten-Schlern)
- 10 - RFE **Brixen**: Brixen, Vahrn, Natz/Schabs, Mühlbach (alle Bezirksgemeinschaft Eisacktal), Franzensfeste (Bezirksgemeinschaft Wipptal)
- 11 - RFE **Sterzing**: Sterzing, Freienfeld, Wiesen-Pfitsch (Talboden), Ratschings (alle Bezirksgemeinschaft Wipptal)
- 12 - RFE **Bruneck**: Vintl, Kiens, Bruneck, Gais, St. Lorenzen, Percha, Olang, Rasen-Antholz (alle Bezirksgemeinschaft Pustertal)
- 13 - RFE **Tauferer-/Ahrntal**: Sand in Taufers, Ahrntal (alle Bezirksgemeinschaft Pustertal)
- 14 - RFE **Hochpustertal**: Welsberg-Taisten, Niederdorf, Toblach, Innichen, Prags, Gsies, Sexten (alle Bezirksgemeinschaft Pustertal)
- 15 - RFE **Alta Badia/Hochalpeital**: Abtei, Corvara (alle Bezirksgemeinschaft Pustertal)

In Absprache mit den Gemeinden können einzelne Fraktionen, die sich in günstiger Anbindungslage zu den RFE befinden in diese integriert werden, z.B. wenn sie sich im Talboden befinden.

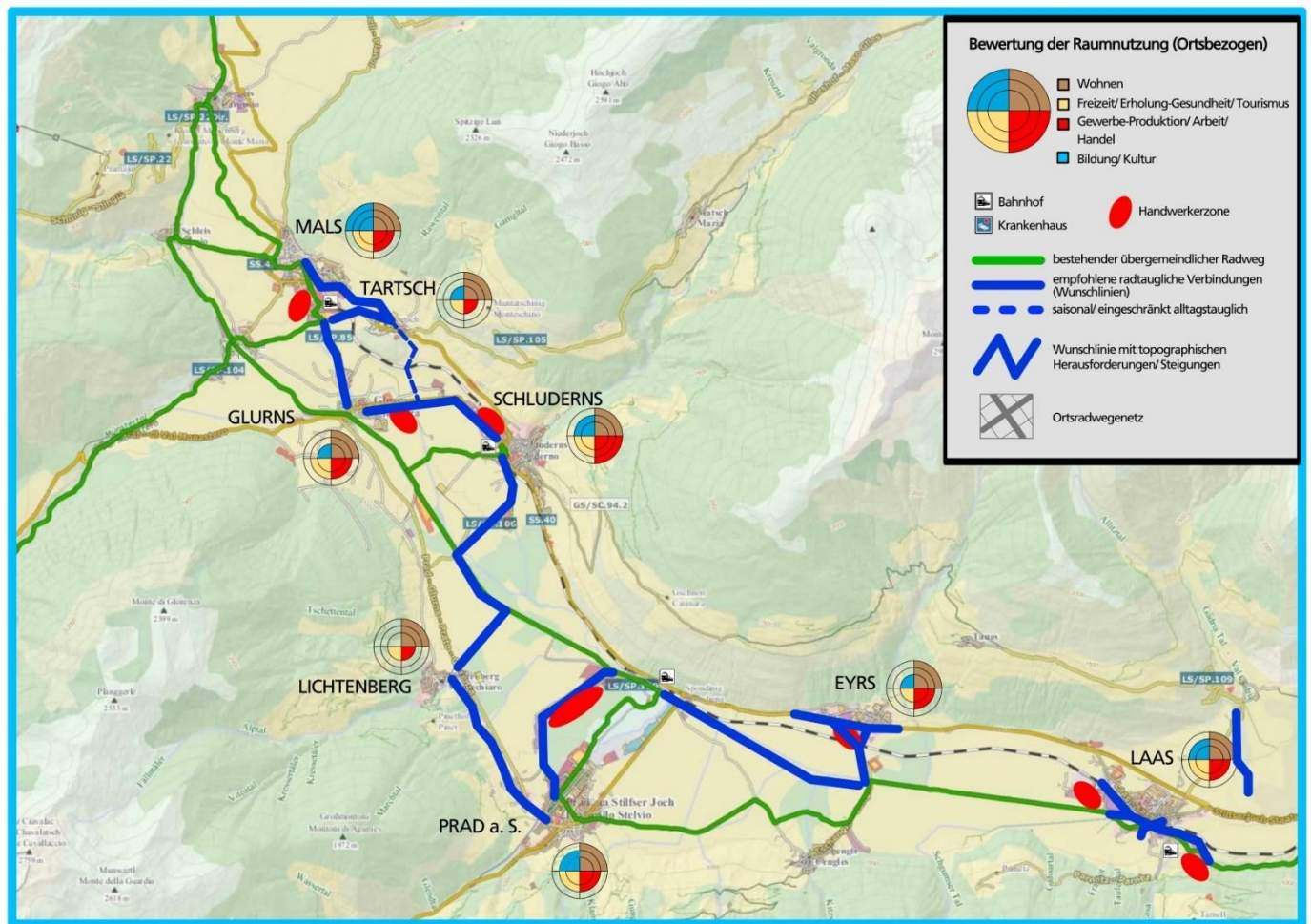
Aufteilung auf die Bezirksgemeinschaften



Bei der Aufteilung der RFE auf die Bezirksgemeinschaften ergeben sich drei radfunktional bedingte Überlappungen:

- 1) RFE-3 Unterer Vinschgau:
 - Kastelbell-Tschars gehört zur Bezirksgemeinschaft Vinschgau, die anderen Gemeinden der RFE zur Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt;
- 2) RFE-6 Bozen:
 - Gemeinde Nals gehört zur Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt;
 - Die Gemeinden Leifers, Pfatten, Eppan, Andrian, Kaltern, Terlan gehören zur Bezirksgemeinschaft Überetsch/Unterland);
- 3) RFE-10 Brixen:
 - Die Gemeinde Franzensfeste gehört zur Bezirksgemeinschaft Wipptal;

RFE-1 Obervinschgau: Mals, Glurns, Schluderns, Prad, Laas



Beschreibung

Mit rund 15.700 Einwohnern leben ca. 3 % der Einwohner Südtirols im Gebiet dieser RFE. Mit Ausnahme der Ortschaften Mals und Tartsch, die 130-150 Höhenmeter höher liegen als Glurns, liegen alle Orte in etwa in derselben Höhenlage und haben nur wenige stärker besiedelte Siedlungsbereiche in Hang- und Berglagen, die sich auf Grund starker Höhenentwicklungen nicht für die Fahrradnutzung eignen.

Über das ganze Gebiet der RFE sind Gewerbe- und Industriegebiete verteilt, von denen einige auch Unternehmen mit hohen Mitarbeiterzahlen aufweisen und es wird angenommen, dass ein Großteil der Arbeitskräfte, die in den Betrieben in der RFE arbeiten, auch in den Orten der RFE wohnen.

Im Gebiet der RFE Oberer Vinschgau verläuft der Vinschgauer Radweg, der hauptsächlich als Tourismus- und Freizeitinfrastruktur fungiert. Teilstücke davon eignen sich auch als Alltags-Verbindungswege zwischen den Ortschaften. Die Anbindung der Ortschaften, deren interne Erschließung für den Radverkehr sowie die Anbindung der Gewerbebezonen sind zu einem großen Teil noch zu schaffen. Der Talradweg verläuft zudem über Prad und fährt damit einen Umweg, der für Alltagsverkehre zwischen Laas/Eyrs von/nach Spondinig und Gewerbebezonen Prad, Schluderns, Glurns eine Schwelle darstellt. Die Fahrrad-Verbindung zwischen Prad und dem Bahnhof Prad/Spondinig ist nicht alltags- und ganzjahrestauglich und bietet keine möglichst direkte Trassenführung vom Siedlungsgebiet zum Bahnhof.

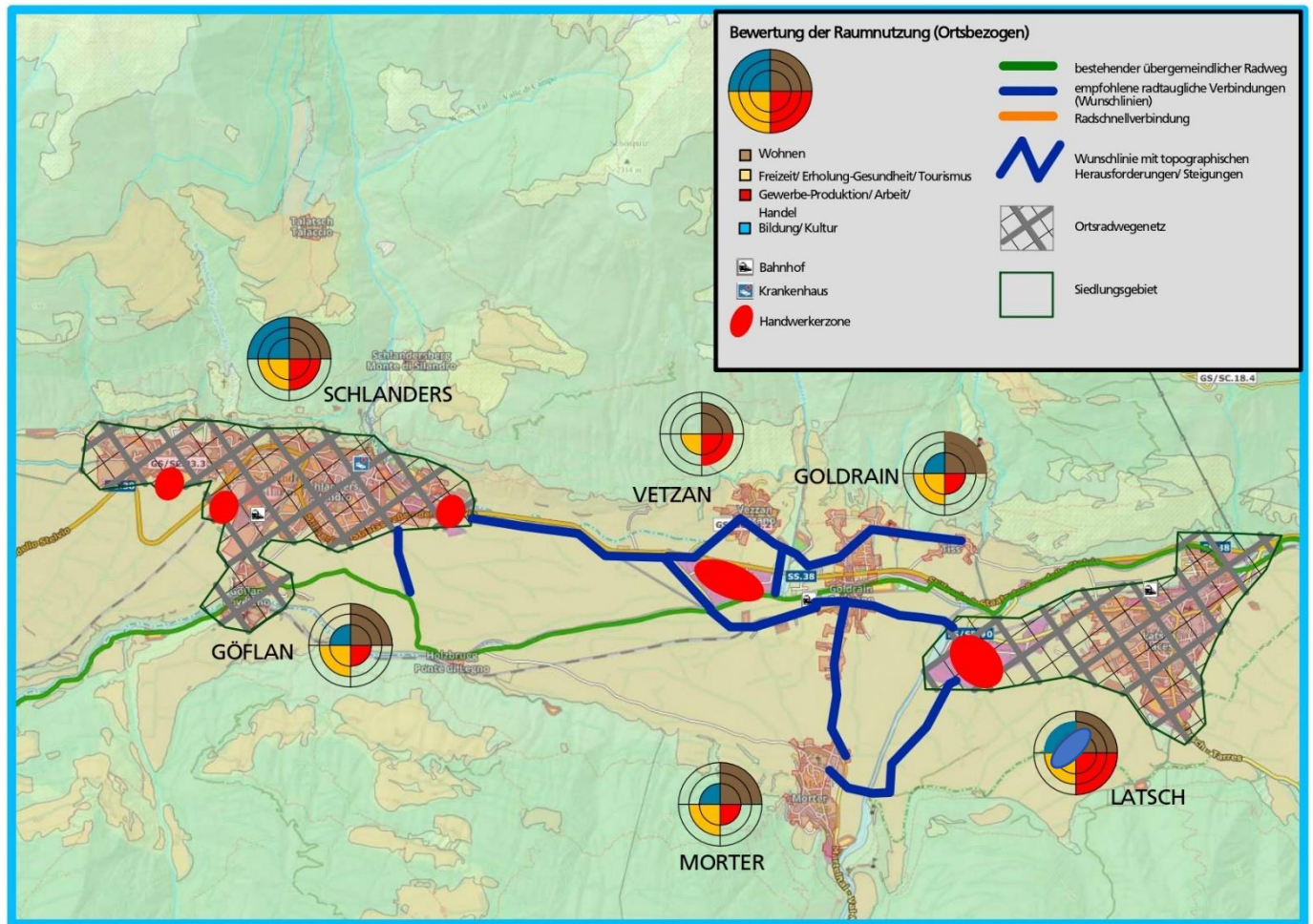
Der Etschradweg weist im Abschnitt Glurns-Reschensee eine sehr selektive Trassenführung mit Abschnitten bis zu 16 und 20 % Steigung auf. Es sollte nach Möglichkeiten versucht werden, diese Steilstücke durch

Serpentinen-Trassierung oder Wendelkreisen zu entschärfen. Dies würde den hoch attraktiven Vinschgauer Talradweg weiter aufwerten.

Wunschlinien

- Erschließung aller Siedlungsgebiete und Gewerbe-/Industriezonen mit Radwegen oder fahrradtauglichen Verkehrswegen und möglichst direkte und schwellenfreie Anbindung an den Talradweg.
- Fahrradtaugliche Verbindungen zwischen
 - Bahnhof Mals und Mals, evtl. mittels Serpentine-Trassierung oder Wendelkreisen
 - Tartsch und Mals
 - Tartsch und Glurns/Schluderns entlang dem Tartscher Bach
 - Glurns und Schluderns entlang der SS 41
 - Schluderns und Talradweg: Weitere Verbindung südöstlich von Schluderns entlang LS 106
 - Lichtenberg und Talradweg
 - Lichtenberg und Prad
 - Prad und Gewerbezone Prad
 - Tschengls Au und Spondinig mit Neutrassierung des Talradwegs im Mündungsbereich des Suldenbachs in die Etsch

RFE-2 Mittlerer Vinschgau: Schlanders, Latsch



Beschreibung

Mit ca. 11.450 Einwohnern leben rund 2,15 % der Südtiroler Bevölkerung im Gebiet dieser RFE, die vom Vinschgauradweg durchquert wird. Dieser verläuft in diesem Abschnitt weitgehend abseits der Siedlungsgebiete.

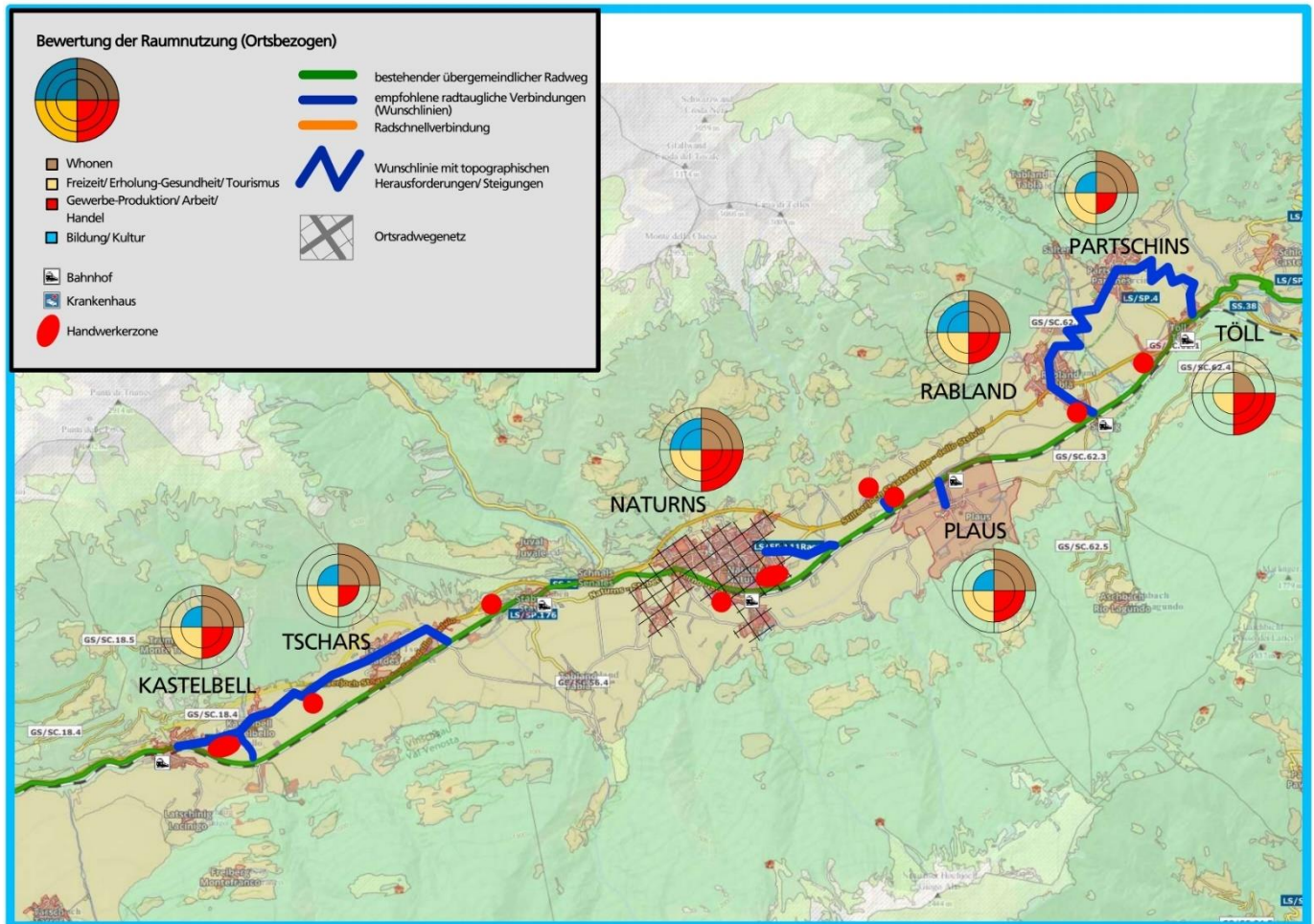
Der Talhauptort Schlanders verfügt über Handelsstrukturen, Bildungseinrichtungen und ein Krankenhaus und ist ein bedeutender Attraktor für Mobilität. Die Marktgemeinde Latsch ist ein dynamisches Wirtschaftszentrum mit breit aufgestellten Unternehmensspektrum. In den Fraktionen Morter und Goldrain befinden sich bedeutende Wohngebiete. Mehrere Gewerbebezonen, in denen sich auch große Obstvermarktungsbetriebe angesiedelt haben, sind über das Gebiet verteilt. Die orographisch rechte Talseite ist im Ortsgebiet von Latsch und zwischen Latsch und Morter aktuell nicht mit einem Radwegenetz oder einem fahrradtauglichen Verkehrswegenetz ausgestattet.

Wunschlinien

- Erschließung aller Siedlungsgebiete und Gewerbe-/Industriezonen mit Radwegen oder fahrradtauglichen Verkehrswegen und möglichst direkte und schwellenfreie Anbindung an den Talradweg.
- Fahrradtaugliche Verbindungen zwischen
 - Talradweg und Schlanders im Bereich Holzbruggweg, fahrradtaugliche Anbindung an das Siedlungsgebiet
 - Göflan und Schlanders über Angerwiesen/Schalleracker
 - Schlanders/Ost und Gewerbezone Vetzan entlang Staatsstraße/Schlanderer Bach

- Vetzan – Goldrain – Tiss
- Morter – Bhf. Goldrain/Gewerbezone Vetzan
- Morter – Gewerbezone Latsch über Verbindung auf die orographische rechte Seite der Plima
- Latsch – Tarsch, evtl. über Serpentinentrassierung oder Wendelkreise.

RFE-3 Untervinschgau: Kastelbell-Tschars, Naturns, Plaus, Partschins/Rabland



Beschreibung

Das Gebiet dieser RFE wird von rund 12.700 Menschen bewohnt, das sind ca. 2,4 % der EinwohnerInnen Südtirols. Der Vinschger Radweg durchquert das Gebiet und folgt im Wesentlichen dem Flussverlauf. Die Landschaft wird im Talboden und an den ausladenden Schuttkegeln vom Apfelanbau bestimmt, sowie vom Vinschger Sonnenberg und Wald- und Weidegebieten auf der Schattenseite.

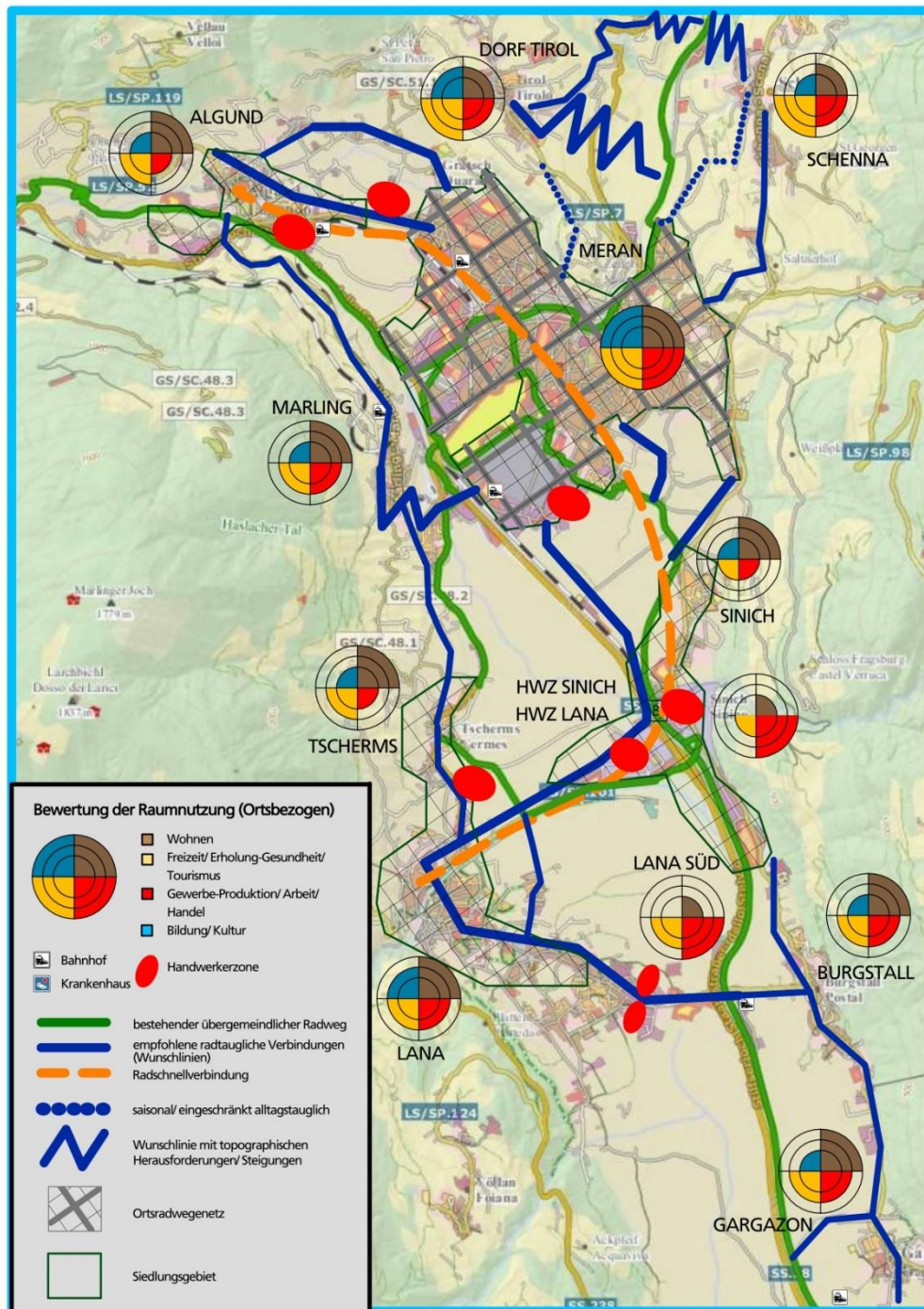
Das Gebiet weist eine durchmischte Wirtschaftsstruktur mit vielen Arbeitsplätzen und Klein- und Mittelbetrieben auf, die teilweise auch stark exportorientiert sind. Sie verteilen sich auf mehrere Gewerbegebiete im Talboden, es sind bedeutende Obstvermarktungsbetriebe darunter. Naturns, Rabland und Partschins sind auch Tourismusorte.

Ein Teil des Gebietes (Kastelbell-Tschars) gehört zur Bezirksgemeinschaft Vinschgau, der andere Teil zur Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt. Aus radnutzungstechnischen Gründen wird diese Konfiguration als sinnvoll eingeschätzt.

Wunschlinien

- Erschließung aller Siedlungsgebiete und Gewerbe-/Industriezonen mit Radwegen oder fahrradtauglichen Verkehrswegen und möglichst direkte und schwellenfreie Anbindung an den Talradweg.
- Fahrradtaugliche Verbindungen zwischen
 - Kastelbell, Galsaun bis Gewerbegebiet Galsaun (mit fahrradtauglicher Straßenüberquerung)
 - Gewerbezone Galsaun – Tschars (mit fahrradtauglicher Straßenüberquerung)
 - Talradweg – Galsaun
 - Talradweg – Tschars
 - Verschiedene Anbindungen an Talradweg
 - Erschließung Naturns von Südosten
 - Rabland – Partschins, evtl. über Serpentinentrassierung im Bereich Rabland – Sportzone – Texelbahn
 - Partschins – Töll, evtl. über Serpentinentrassierung im Bereich Zehentstraße oder über Wendelkreise

RFE-4 Meran: Meran, Algund, Burgstall, Lana, Marling, Gargazon, Tschermes, Dorf Tirol, Schenna



Beschreibung

Im Gebiet dieser RFE leben rund 72.000 Menschen, das sind 13,5 % der Südtiroler Bevölkerung. Das Gebiet gehört zu den wichtigsten Wirtschaftsregionen des Landes und weist eine sehr breit gefächerte Wirtschaftsstruktur auf, die von Kleingewerbe bis zur High-Tech-Industrie reicht. Der Tourismus spielt hier eine große Rolle, vor allem in den Gemeinden Schenna und Tirol. Diese sind aufgrund mangelnder Fahrradinfrastruktur und beachtlicher Höhenunterschiede zum Hauptort und zu den anderen Orten der RFE aktuell nur als bedingt radtauglich im Sinne der Bewältigung von Alltagsverkehren einzustufen. Aufgrund der fortgeschrittenen Bemühungen der Orte, der starken Zunahme der E-Bike-Nutzung und auf Wunsch der Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt wurden die beiden Gemeinden in die RFE Meran integriert. Aus radtechnischen Überlegungen befinden sich die Ortschaft Völlan (Gemeinde Lana) und die Mittelbergsgemeinde Tisens aktuell nicht im RFE-Gebiet.

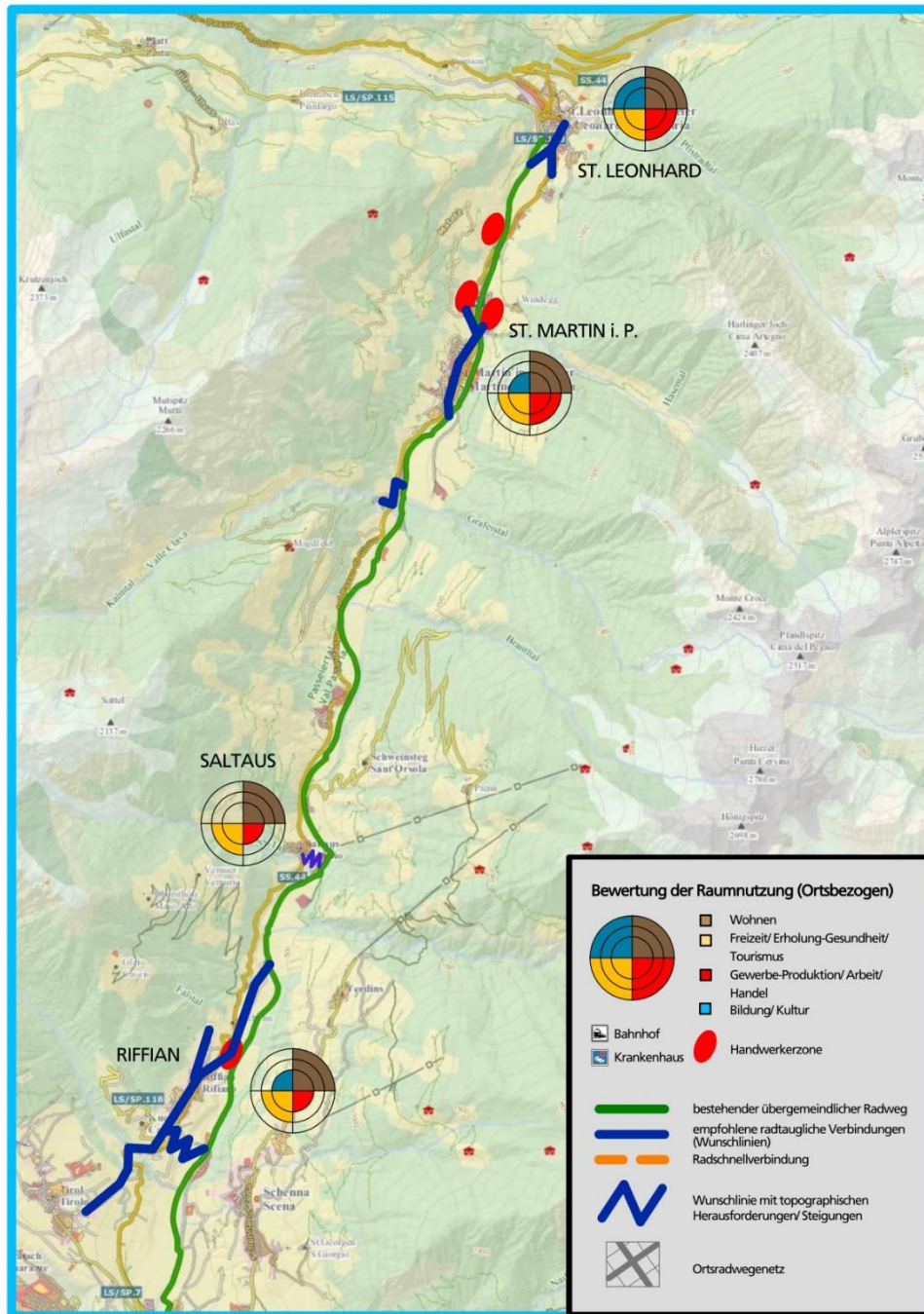
Das Gebiet wird vom Etschradweg durchquert, der vor allem auf Tourismus, Freizeit und Naherholung ausgelegt und nicht in fahrradtauglicher Weise an bedeutende Verkehrsattraktoren und -quellen angeschlossen ist. Dies gilt vor allem für bedeutende Gewerbe- und Industriezonen mit zahlreichen Arbeitsplätzen, aber auch für ganze Ortschaften im Etschtal. Die größeren Orte Meran, Algund und Lana weisen zwar einzelne Radwegeachsen auf, verfügen aber nicht über ein Radverkehrsnetz, das einen Großteil des Siedlungsgebietes auf fahrradtaugliche Weise abdeckt.

Der größte Teil des Gebiets der hier betrachteten RFE weist nur geringe Höhenentwicklungen auf und kann auch aufgrund der klimatischen Voraussetzungen als sehr gut geeignet für die Fahrradnutzung eingestuft werden. Die Besiedlungsdichte, die Verteilung von Attraktoren und Mobilitätsquellen sowie die radläufigen räumlichen Dimensionen und die Austauschrelationen im Gebiet legen es nahe, wichtige Bereiche durch eine Radschnellverbindung zu erschließen, die in einem Bogen von Algund (Einkaufszentrum, über Meran/Krankenhaus, Meran/Altstadt und Meran/Untermals nach Sinich, in die Gewerbezone Lana und weiter nach Lana führt. Für den Stadtbereich von Meran ist die Führung von zwei Schnellverbindungs-Achsen (Achse 1: Krankenhaus – Altstadt – Romstraße – Sinich) (Achse 2: Krankenhaus – Gewerbezone Untermals – Sinich) angeraten. In welchen Abschnitten diese Verbindungen aufgrund der ortsräumlichen Möglichkeiten Radschnellwege-Qualitäten erreichen können, kann erst bei detaillierter Planung ermittelt werden.

Wunschlinien

- Erschließung aller Siedlungsgebiete und Gewerbe-/Industriezonen mit Radwegen oder fahrradtauglichen Verkehrswegen und möglichst direkte und schwellenfreie Anbindung an den Etschradweg, bzw. den Passerradweg.
- Schnellradverbindung Algund-Meran-Lana (s.o.)
- Alltagstaugliche Fahrradverbindungen zwischen Burgstall und Gargazon entlang der großzügig angelegten früheren Staatsstraße.
- Anbindung an die RFE Bozen (Vilpian-Terlan) über einen Alltags-Radweg entlang der früheren Staatsstraße.
- Anbindung von Schenna an den Passerradweg, mit möglichst direkter Verbindung in Richtung Meran.
- Anbindung von Tirol an den Passerradweg, mit möglichst direkter Verbindung in Richtung Meran.
- Fahrradtaugliche Verbindungen zwischen
 - Algund – Gratsch – Meran (Karl-Wolf-Straße)
 - Bahnhof/Gewerbezone Untermals – Etschradweg
 - Marling – Forst – Vinschgauradweg (entlang Nörderstraße)
 - Milchhof Meran – Hagengasse und Richtung Obermais
 - Niederlana – Oberlana – Tscherms
 - Bahnhof Burgstall - Lana
 - Lana/Mitte – Tscherms über St. Agathaweg
 - Etschradweg – Gewerbezone Dr. Schär Burgstall
 - Tscherms – Marling

RFE-5 Passeiertal: St. Martin/P., St. Leonhard/P., Riffian, Kuens



Beschreibung

In dieser RFE leben mit rund 8.600 Personen rund 1,6 % der Landesbevölkerung. Das Passeiertal ist ein Beispiel für ein gut entwickeltes Alpentäl mit einer ausgewogenen Verteilung der Wirtschaftssektoren, attraktiven Lebensräumen, hohen Mobilitäts-Binnenbezügen und Aus-/Einpendelraten, sowie hohen Belastungen durch MIV und Freizeitverkehre mit saisonalen Spitzen, auch wegen zweier bedeutender Übergänge in der alpinen Nord-Süd-Relation.

Die RFE Passeiertal wird vom Passerradweg erschlossen, der das Tal mit Meran verbindet. Die Höhenentwicklung des Radwegs ist – dem Flussverlauf folgend – weitestgehend gleichmäßig und ohne deutlich wahrnehmbare Radnutzungsschwellen gestaltet, wenn man vom ersten Anstieg im Stadtgebiet von Meran absieht.

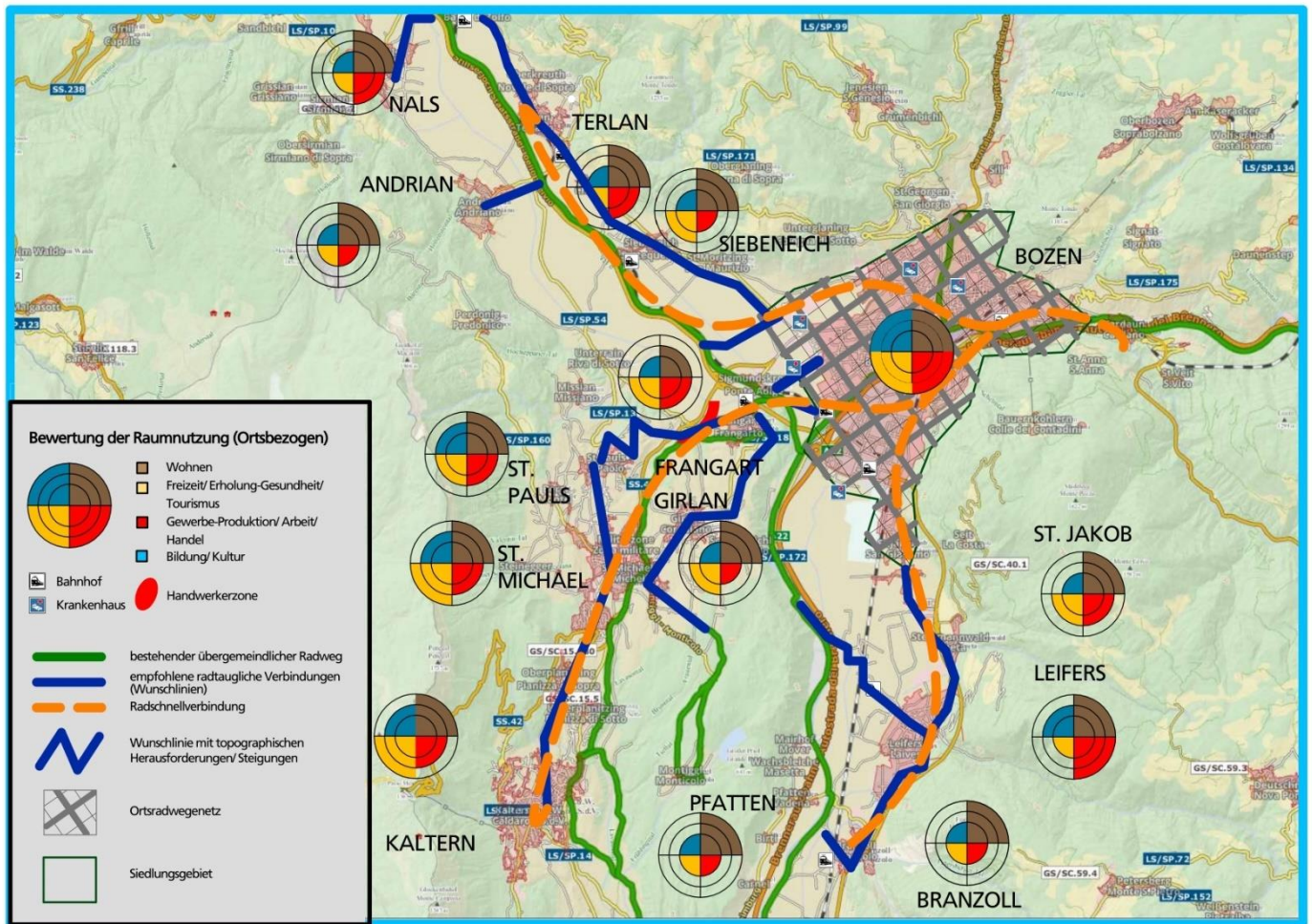
Allerdings ist die Ortsanbindung des Radweges verbesserungswürdig und alle Orte bedürfen infrastruktureller Anpassungen, um radtaugliche Quartiersverkehrswege zu schaffen.

Wunschlinien

- Erschließung aller Siedlungsgebiete und Gewerbe-/Industriezonen mit Radwegen oder fahrradtauglichen Verkehrswegen und möglichst direkte und schwellenfreie Anbindung an den Etschradweg.
- Fahrradtaugliche Verbindungen zwischen

- Riffian/Kuens – Passerradweg
- Riffian/Kuens - Tirol
- Saltaus – Passerrad, evtl. über Serpentinentrassierung oder Wendelkreise
- Fraktion Quellenhof – Passerradweg
- Passerradweg – St. Martin Süd – St. Martin Nord – Passerradweg
- St. Martin Nord – Hoppe-Areal
- Passerradweg – Wohngebiet St. Leonhard Süd – St. Leonhard

RFE-6 Bozen: Bozen, Leifers, Branzoll, Pfatten, Eppan, Andrian, Kaltern, Terlan, Nals



Beschreibung

In dieser RFE leben rund 160.000 Menschen, was rund 30 % der Südtiroler Bevölkerung entspricht. In Bozen werden heute rund 28 % der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt, womit Südtirols Hauptstadt auch im internationalen Vergleich einen hohen Radnutzungsanteil aufweisen kann. Allerdings stagniert der Radnutzungsanteil seit einiger Zeit und es gibt erhebliche Potenziale für eine weitere Steigerung, die aber Infrastrukturentscheidungen erfordern, auch im Bereich des Radparkens und des radspezifischen Service.

Die Provinzhauptstadt liegt in einer Kessellage, ist sehr kompakt angelegt und wird von bedeutenden Verkehrsachsen für KFZ, Zugverbindungen und Radfahrende durchquert, bzw. gestreift. Die bedeutenden Radverbindungen Via Claudia Augusta/Etschradweg und Eisackradweg/Eurovelo 7 sind aktuell schlecht (Etschradweg), bzw. nicht optimal (Eisackradweg) an das Stadtgebiet angebunden.

Jeden Tag pendeln laut Daten aus dem Jahr 2011 rund 20.000 Personen als Berufspendler nach Bozen ein. Lediglich 1,5 % der Einpendelnden nutzt das Fahrrad, fast 52 % nutzen das Auto und belasten dabei die Verkehrswege und die Umwelt in erheblichem Maß. Dazu kommen Zehntausende von Tagesbesuchern, die aus verschiedensten Gründen nach Bozen kommen. Da in einem Umkreis von rund 10 bis 15 km rund um Bozen stark bewohnte Gebiete liegen und davon auszugehen ist, dass ein erheblicher Teil der Einpendler und Stadtnutzer dort wohnt, wird erhebliches Potenzial für die Radnutzung angenommen. Um in diesem Bereich eine Entlastung des Straßenverkehrs zu erreichen, müssen alltagstaugliche Fahrradweg-Anbindungen zwischen Bozen und den umliegenden Orten errichtet werden, vor allem für Radverkehre aus dem und ins Überetsch und aus dem und ins Etschtal. Aktuell sind diese Anschlüsse nicht in alltagsnutzungsrelevanter Qualität

vorhanden. Sie sind auch wichtig, wenn Bozens Wirtschaft stärker von den zahlreichen Radelnden profitieren will, die auf der Via Claudia Augusta/Etschradweg an Bozen vorbeiradeln und die Stadt meist im wahrsten Sinne des Wortes „links liegenlassen“, weil keine einladenden Stadteinfahrten angeboten werden.

Schnellverbindungen

Aufgrund der ortsräumlichen Gegebenheiten und der starken Verkehrsbelastung ist die RFE Bozen das Gebiet mit dem höchsten Planungs- und Interventionsdruck im Bereich der überörtlichen Fahrradinfrastruktur und benötigt dringend hochkapazitive und möglichst direkt und schwellenfrei an das Bozner Stadtgebiet angebundene Radschnellverbindungen, vor allem aus dem mittleren Etschtal, dem Überetsch und Leifers/Unterland.

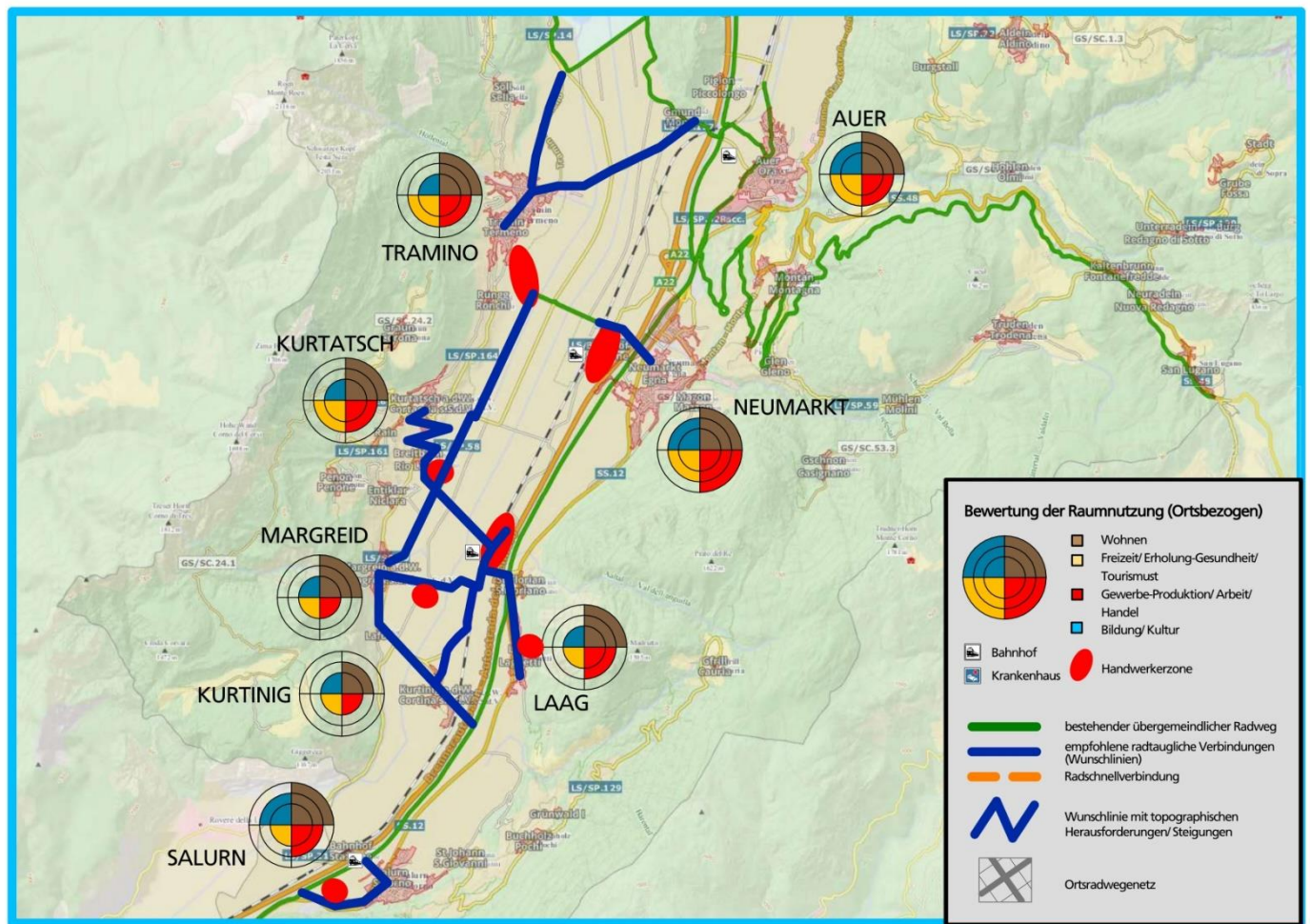
Mittleres Etschtal

Das mittlere Etschtal verfügt mit der alten Staatsstraße nach der Inbetriebnahme der MeBo über eine sehr großzügige Straßeninfrastruktur, die im Bereich der Siedlungen und zwischen den Siedlungsgebieten an die Bedürfnisse einer zeitgemäßen Radinfrastruktur angepasst werden kann. Auch vorhandene Engstellen schränken diese Möglichkeit kaum ein, zumal mit dem neuen rechtlichen Rahmen Mischnutzungen auf räumlich begrenzten Verkehrsflächen möglich sind, die zudem die Verkehrssicherheit erhöhen und die Lebensqualität der Menschen verbessern, die an den Verkehrsachsen leben.

Wunschlinien

- Erschließung aller Siedlungsgebiete und Gewerbe-/Industriezonen mit Radwegen oder fahrradtauglichen Verkehrswegen und möglichst direkte und schwellenfreie Anbindung an das überörtliche Radwegenetz.
- Schnellradverbindungen
 - Kaltern – Bozen
 - Branzoll – Bozen
 - Terlan – Bozen
- Fahrradtaugliche Verbindungen zwischen
 - Nals und dem Etschradweg (verbessern)
 - Vilpian und dem Etschradweg
 - Vilpian und Terlan (kürzeste Verbindung der Siedlungsbereiche, Rück-/Umbau alte Staatsstraße)
 - Andrian und Etschradweg
 - Etschradweg und Zone Krankenhaus Bozen
 - Sigmundskron – Bozen/Reschenstraße
 - Sigmundskron – Bozen/Kaiserau
 - Leifers – Etschradweg
 - Branzoll - Etschradweg

RFE-7 Unterland: Neumarkt, Auer, Tramin, Salurn, Margreid, Kurtinig, Kurtatsch



Beschreibung

Im Gebiet dieser RFE leben rund 20.000 Menschen, was rund 3,9 % der Südtiroler Bevölkerung entspricht. Der besiedelte Bereich weist im Wesentlichen keine besonders markanten Höhenentwicklungen auf und ist größtenteils sehr gut zum Radfahren geeignet. Die RFE wird vom Etschradweg durchquert, der dem Flussverlauf folgt und nur eingeschränkt für die Abwicklung von Alltagswegen geeignet ist.

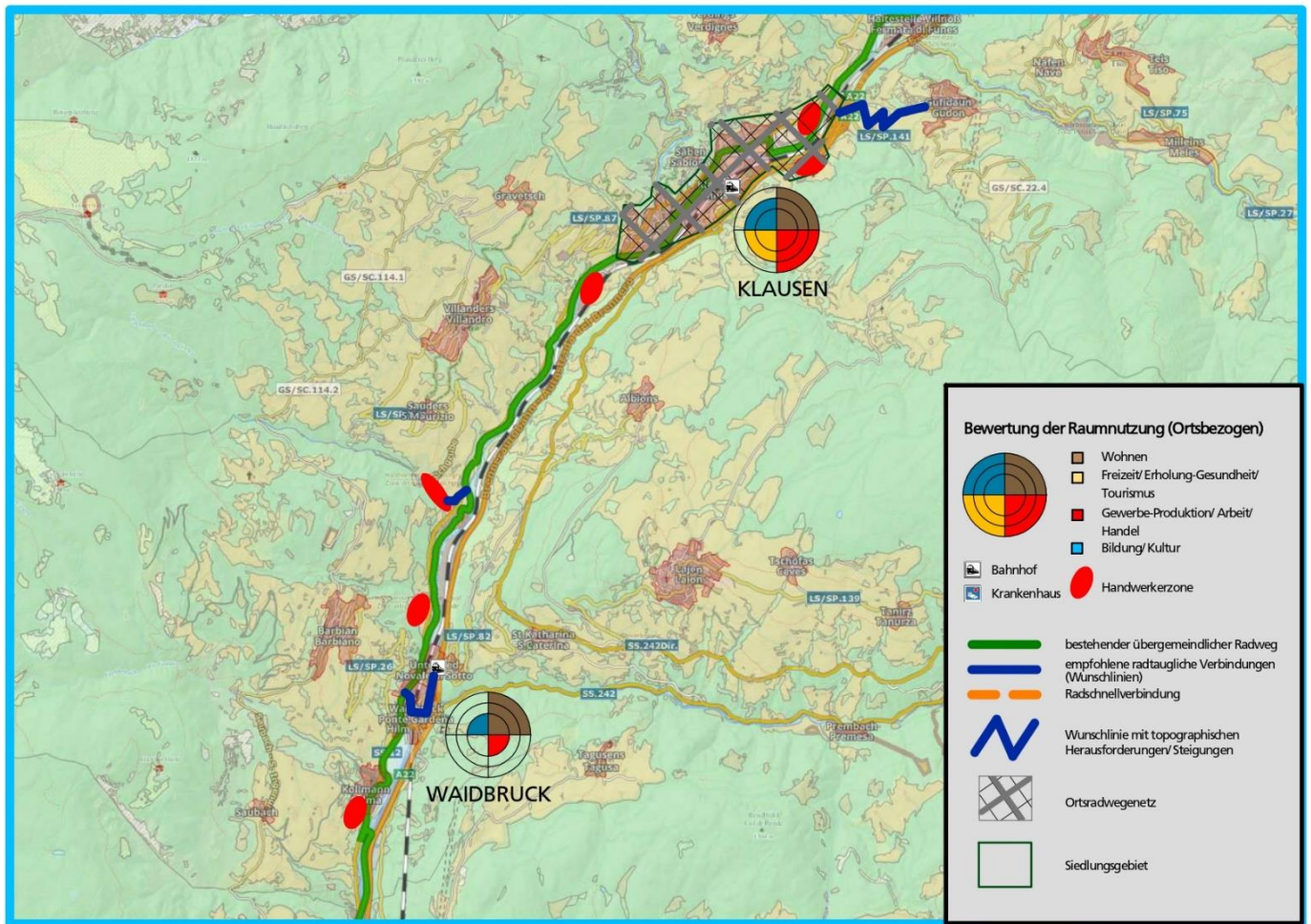
Um erhebliche Umstiegsquoten vom Auto auf das Fahrrad zu erreichen, muss vor allem eine lückenlose radtaugliche Infrastruktur zwischen Neumarkt, Auer und Branzoll auf der orographisch linken Seite der Etsch (rund 13.000 EW) errichtet und die betreffenden Siedlungsgebiete mit einem Ortsradwegenetz, bzw. mit radtauglichen Verkehrswegen ausgestattet werden. Auf der genannten Achse, die auch den Großraum Bozen auf der stark besiedelten, östlichen Talseite an die RFE anbindet, befinden sich bedeutende Industrie- und Gewerbegebiete, die aktuell nicht in befriedigender Weise fahrradtechnisch erschlossen und mit den Siedlungsgebieten verbunden sind.

Auch auf der orographisch rechten Seite der Etsch befinden sich außerhalb der Siedlungsgebiete eine Reihe von Gewerbebezonen, die starke Mobilitätsattraktoren darstellen und die mit Fahrradinfrastruktur besser an die umliegenden Siedlungsgebiete anzubinden sind. Es wird darüber hinaus als sinnvoll erachtet, eine Radverkehrsachse zwischen Margreid, Entiklar, Breitbach und entlang der LS14 zum Radweg-Teilstück Neumarkt-Tramin zu errichten.

Wunschlinien

- Erschließung aller Siedlungsgebiete und Gewerbe-/Industriezonen mit Radwegen oder fahrradtauglichen Verkehrswegen und möglichst direkte und schwellenfreie Anbindung an das überörtliche Radwegenetz.
- Fahrradtaugliche Verbindungen zwischen
 - Tramin – Kurtatsch – Gewerbezone Kurtatsch
 - Tramin – Gmund (Anbindung Radweg Auer-Kalterer See)
 - Margreid – Bahnhof Margreid – Gewerbezone Kurtatsch
 - Margreid – Kurtinig – Etschradweg
 - Laag – Gewerbezone Kurtatsch
 - Kurtinig – Bahnhof Margreid – Gewerbezone Kurtatsch
 - Neumarkt – Gewerbezone - Bahnhof
 - Salurn – Gewerbezone - Etschradweg
 - Salurn – Bahnhof - Etschradweg

RFE-8 Unteres Eisacktal: Klausen, Waidbruck



Beschreibung

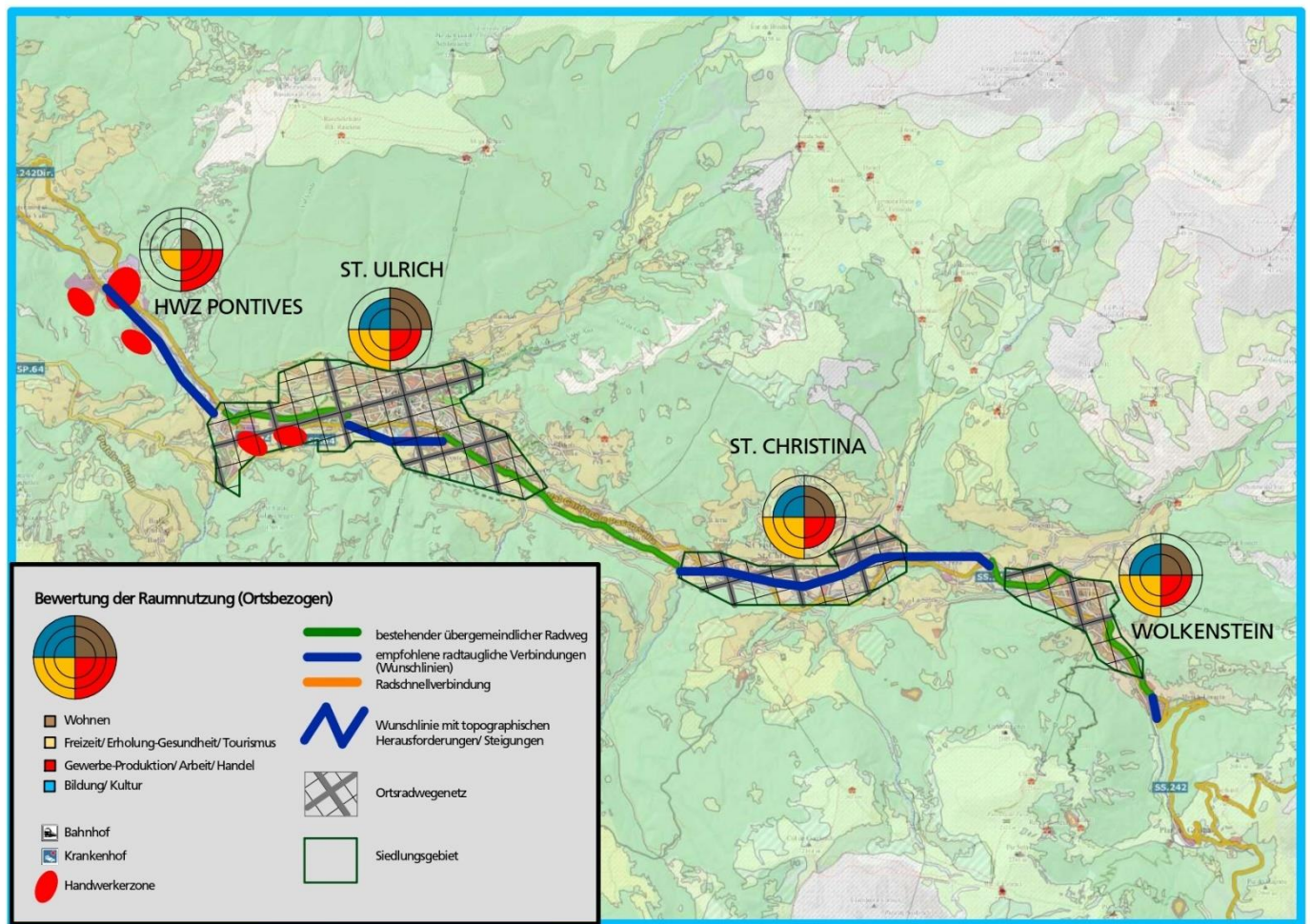
Klausen und Waidbruck haben zusammengekommen rund 5.400 Einwohner und stellen damit ca. 1 % der Einwohner. Im Talboden befinden sich auch Siedlungsgebiete der Gemeinden Barbian, Villanders und Lajen, in denen nach grober Schätzung rund 1.000 Personen leben. In umgekehrtem Sinn leben auch BürgerInnen von Klausen in Siedlungsgebieten in Mittelgebirgslage (Latzfons, Gufidaun).

Der Einsatz von E-Bikes könnte auch Alltagswege zwischen Barbian, Villanders, Lajen sowie Gufidaun und Latzfons und den Gewerbebezonen und Transportinfrastrukturen im Talboden für die Radnutzung erschließen.

Wunschlinien

- Erschließung aller Siedlungsgebiete und Gewerbe-/Industriezonen mit Radwegen oder fahrradtauglichen Verkehrswegen an den Eisackradweg.
- Anbindung Bahnhof Lajen/Waidbruck an den Eisackradweg optimieren.
- Anbindung Bahnhof Klausen an den Eisackradweg optimieren.
- Anbindung Gufidaun an den Eisackradweg.
- Anbindung Gewerbezone Kalchgruber an den Eisackradweg.

RFE-9 Grödnertal: St. Ulrich, St. Christina, Wolkenstein



Beschreibung

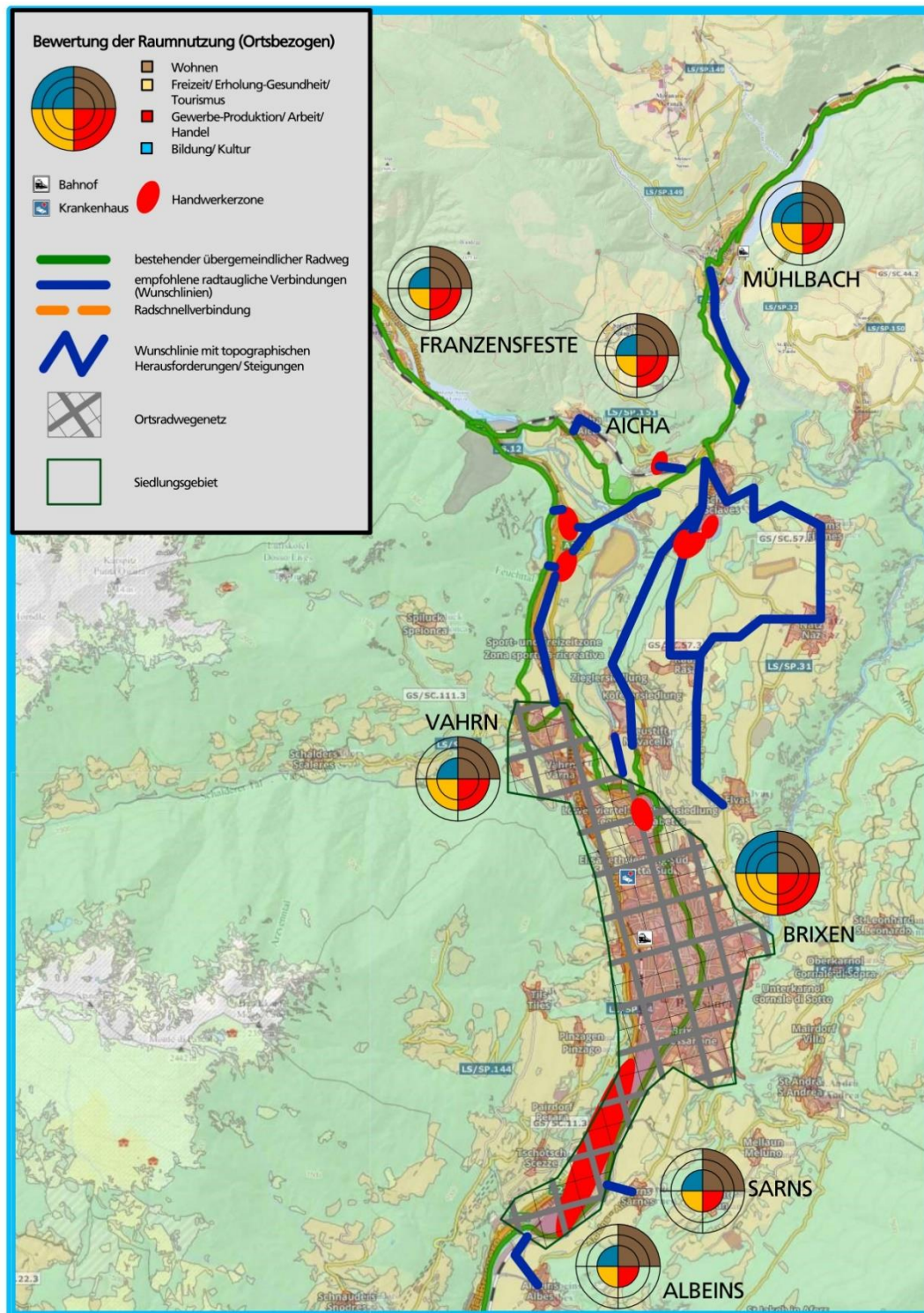
Das Gebiet der RFE Grödnertal verzeichnet 9.500 Einwohnende, was ca. 1,8 % der Südtiroler Bevölkerung entspricht. Als touristischer Hotspot mit extremen saisonalen Schwankungen und starken Belastungen im Bereich der Mobilität besteht erheblicher Handlungsdruck in Richtung der Reduktion des MIV.

Der Talradweg besteht erst zum Teil. Die Höhenentwicklungen sind teilweise erheblich und lassen vor allem den Einsatz von E-Bikes angeraten erscheinen. Bei der Gestaltung der Radwegverbindungen ist stärker auf die Verbindung der stark bewohnten Siedlungsgebiete zu achten.

Wunschlinien

- Erschließung aller Siedlungsgebiete und Gewerbe-/Industriezone mit Radwegen oder fahrradtauglichen Verkehrswegen. Möglichst direkte und schwellenfreie Anbindung an das überörtliche Radwegenetz.
- Fahrradtaugliche Verbindungen zwischen
 - Handwerkerzone Pontives – St. Ulrich
 - St. Christina - Wolkenstein

RFE-10 Brixen: Brixen, Vahrn, Natz-Schabs, Franzensfeste, Mühlbach



Beschreibung

Im Gebiet dieser RFE leben mit rund 34.700 Einwohnern rund 6,5 % der Südtiroler Bevölkerung. Die RFE wird vom Eisackradweg durchquert, der im Gebiet der Gemeinde Vahrn (Abschnitt Vahrner See – Anschlussstück Kastanienweg) in einem prekären Zustand ist. An der Radwegverbindung Neustift-Schabs wird gerade gearbeitet.

Das Gebiet ist vor allem im Talboden durch vielfältige intensive Nutzungen geprägt und in den letzten Jahren haben sich die Siedlungs- und Gewerbestrukturen vor allem entlang der Hauptverkehrsachsen stark ausgedehnt. Zwischen den Ortschaften der RFE bestehen rege Austauschverkehre, Brixen ist als Mittelpunktgemeinde ein Mobilitätsattraktor, der Durchzugsverkehr auf der Brennerautobahn und eine internationale Bahnverbindung komplettieren die Verkehrswege in dieser RFE.

Die bestehende Radinfrastruktur folgt im Wesentlichen dem Flusslauf des Eisacks und verzweigt sich in der Stadt Brixen, die erhebliche Lücken im Radwegenetz aufweist, bzw. kein radtaugliches Ortsradwegenetz aufweist. Der Anschluss im Norden an die Gemeinde Vahrn ist an der stark besiedelten und genutzten Westseite mangelhaft, die Gemeinde Vahrn verfügt nur über ein unzureichendes Radwegenetz. Vor allem in den Austauschverkehren zwischen Brixen und Vahrn dürfen aber erhebliche Umstiegspotenziale vom Auto auf

das Fahrrad angenommen werden, sodass Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur gute Erfolge zeitigen könnten.

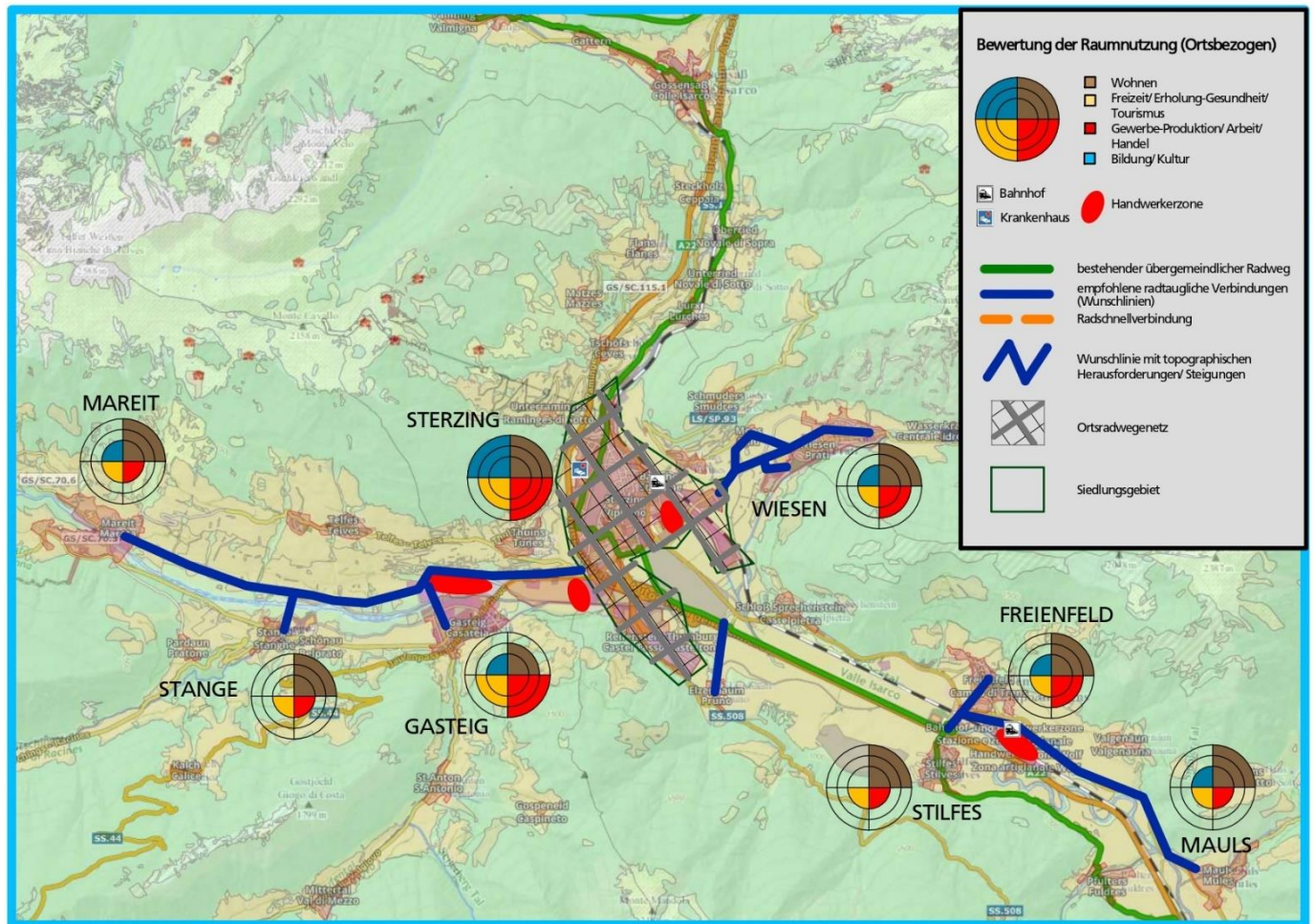
Von Schabs aus scheint es sinnvoll, die Dörfer am Hochplateau durch eine Radrundkurs zu erschließen, am besten gegen den Uhrzeigersinn von Schabs über Raas (Mooserweg) nach Natz und über Viums nach Schabs, mit Anbindung von Elvas über Raas.

Die erst seit wenigen Jahren bestehende Gewerbezone im Gebiet der Autobahnausfahrt Vahrn/Pustertal ist für Radfahrende schlecht erschlossen und sollte von allen Seiten her besser für Radfahrende angebunden werden.

Wunschlinien

- Erschließung aller Siedlungsgebiete und Gewerbe-/Industriezonen mit Radwegen oder fahrradtauglichen Verkehrswegen und möglichst direkte und schwellenfreie Anbindung an das überörtliche Radwegenetz.
- Lückenschluss Eisackradweg im Gebiet der Gemeinde Vahrn.
- Direkte Verbindung Gewerbezone Vahrn/A22 und Schabs (Riggertalschleife?).
- Direkte Verbindung zwischen Gewerbezone Vahrn/A22 und Franzensfeste.
- Direkte Verbindung am Pustertaler Radweg zwischen Putzerhof und Mühlbach entlang Staatsstraße/Eisenbahntrasse.
- Anbindung von Aicha an den Pustertaler Radweg
- Fahrradtaugliche Verbindungen zwischen
 - Industriezone Brixen/Eisackradweg – Albeins
 - Eisackradweg – Sarns
 - den Dörfern am Hochplateau von Natz-Schabs

RFE-11 Sterzing: Sterzing, Freienfeld, Wiesen-Pfitsch (Talboden), Ratschings (Talboden)



Beschreibung

In dieser RFE leben rund 19.500 Menschen, was in etwa 3,7 % der Südtiroler Bevölkerung entspricht. Die Siedlungsgebiete mit den höchsten Einwohnerzahlen konzentrieren sich im Talboden, mit Ausnahme der Gemeinden Ratschings und Wiesen/Pfitsch: Diese weisen einige Siedlungsgebiete im Talboden (Gasteig, Stange, Mareit für die Gemeinde Ratschings, Wiesen für die Gemeinde Wiesen/Pfitsch) und andere in Mittelgebirgslagen auf. Auf dieser Grundlage wird davon ausgegangen, dass ca. 70 % der Bevölkerung in einer Radgunstlage leben.

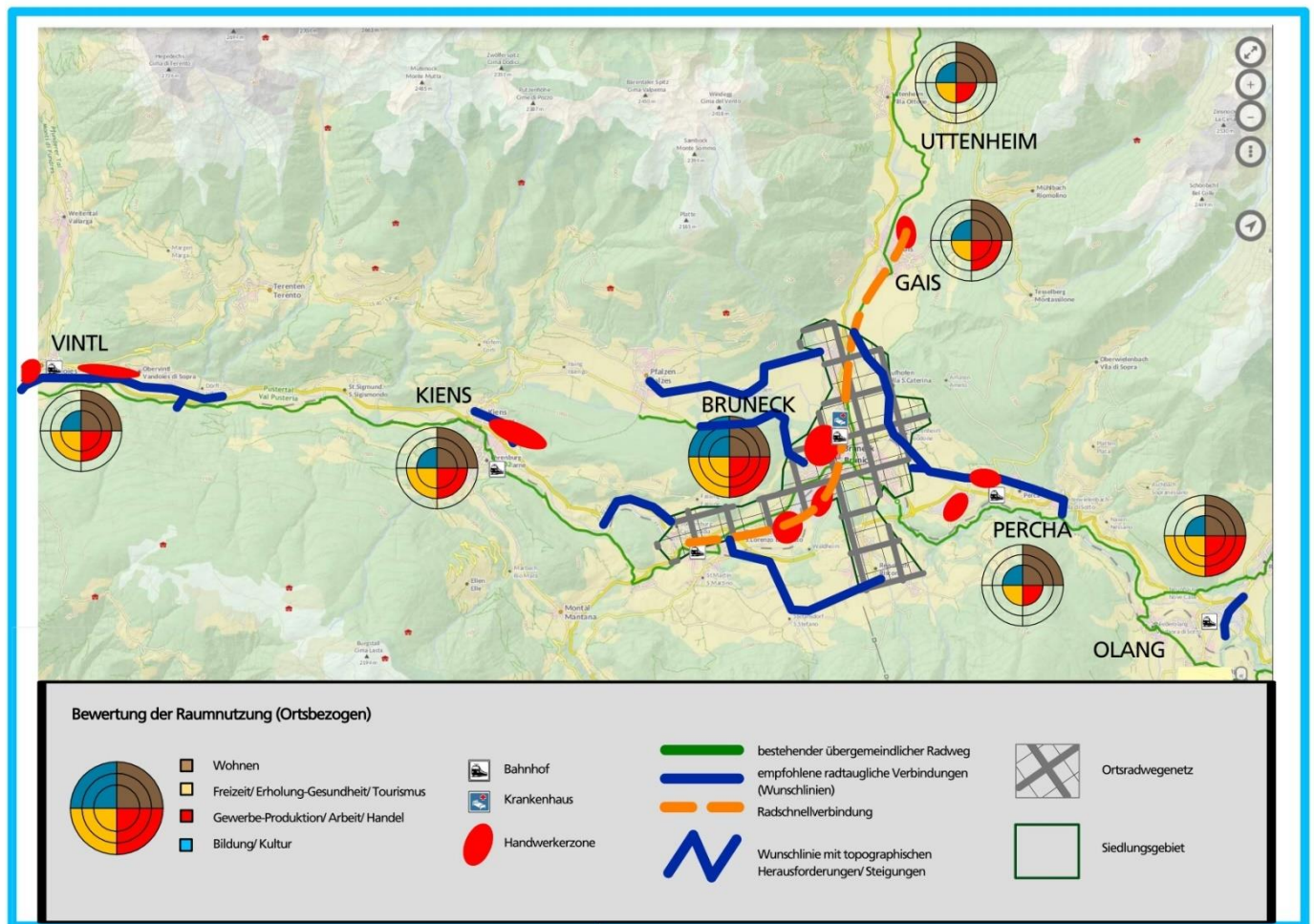
Die wichtigsten Industrie- und Gewerbegebiete in Freienfeld, Sterzing und Gasteig liegen im Talboden und auch für die Radnutzung verhältnismäßig günstig an bestehenden Verkehrsachsen und stellen bedeutende Attraktoren dar, die zum Teil noch radtauglich und auf kurzen Wegen an die Siedlungsgebiete anzubinden sind.

Wunschlinien

- Erschließung aller Siedlungsgebiete und Gewerbe-/Industriezone mit Radwegen oder fahrradtauglichen Verkehrswegen und möglichst direkte und schwellenfreie Anbindung an das überörtliche Radwegenetz.
- Fahrradtaugliche Verbindungen zwischen
 - Mauls, Gewerbezone Freienfeld, Freienfeld
 - Freienfeld – Eisackradweg

- Eisackradweg – Elzenbaum
- Bahnhof Wiesen/Sterzing – Wiesen
- Befestigung/Asphaltierung des Abschnittes Gewerbezone Gasteig – Mareit (orographisch linke Seite des Mareiter Bachs)
- Anschlussstück Stange am Radweg Gasteig-Mareit
- Gewerbezone Gasteig - Gasteig

RFE-12 Bruneck: Bruneck, Vintl, Kiens, Gais, St. Lorenzen, Percha, Olang, Rasen-Antholz



Beschreibung

In dieser RFE leben rund 37.900 Personen und somit rund 7,1 % der Südtiroler Bevölkerung. Aktuell sind darin nur die Gemeinden einbezogen, die überwiegend auf Talbodenniveau liegen und somit größtenteils prinzipiell radtauglich sind.

Die betrachtete RFE stellt eine sehr bedeutende Wirtschaftsregion dar und weist eine gut durchmischte Sektorenverteilung auf, von Landwirtschaft über Dienstleistungen, Handel und Tourismus, bis hin zum produzierenden Gewerbe und Hightech-Industrie. Dementsprechend umfangreich präsentieren sich die verkehrlichen Bezüge im betrachteten Gebiet, die Attraktoren und Quellen verteilen sich über die gesamte RFE.

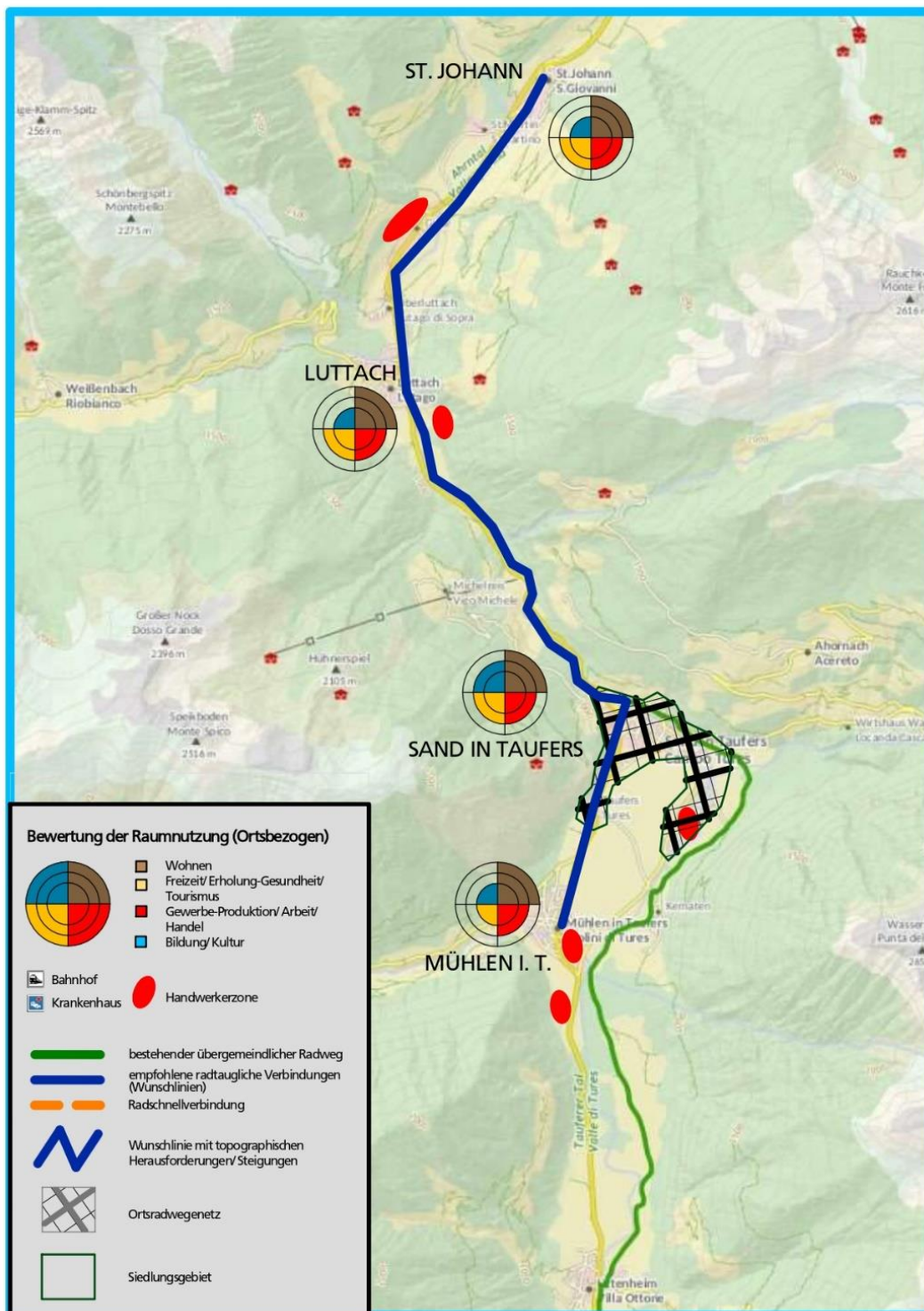
Die RFE wird vom Pustertalradweg durchquert, von dem der Radweg ins Tauferer/Ahrntal und in Antholztal abzweigen.

Wunschlinien

- Erschließung aller Siedlungsgebiete und Gewerbe-/Industriezonen mit Radwegen oder fahrradtauglichen Verkehrswegen und möglichst direkte und schwellenfreie Anbindung an das überörtliche Radwegenetz.
- Schnellradverbindung von Gais nach Bruneck und St. Lorenzen
- Fahrradtaugliche Verbindungen zwischen
 - St. Georgen – Pfalzen (über Talackerweg und Greinwalden)

- Bruneck – Percha (über Alte Straße, mit Anbindung von Dietenheim)
- Dietenheim – Aufhofen – Radweg Gais
- Gewerbezone Niederrasen – Olang (über Achmühle - Rieschbach)
- St. Lorenzen – Stefansdorf – Reischach
- Bruneck – Pfalzen (eventuell Anpassung der Landesstraße bis Abzweigung Greinwalden)

RFE-13 Tauferer-/Ahrntal: Sand in Taufers, Ahrntal



In dieser RFE leben rund 11.500 Personen, was einem Anteil an der Südtiroler Bevölkerung von rund 2,2 % entspricht.

Die RFE wurde im Zuge der Bearbeitung des Radmobilitätsplans als eigene RFE konfiguriert, nachdem die Vertreter der Gemeinde Ahrntal und der Bezirksgemeinschaft Pustertal die Absicht bekundet hatten, die Verbindung von Sand in Taufers nach Luttach und evtl. bis nach St. Johann als alltagstaugliche Radstrecke zu errichten. Im betrachteten Gebiet können erhebliche Austauschverkehre vor allem in den Bereichen Arbeit, Versorgung und Bildung angenommen werden, die aufgrund radtauglicher Distanzen und Höhenentwicklungen zu einem erheblichen Teil auf das Fahrrad umgestellt werden können.

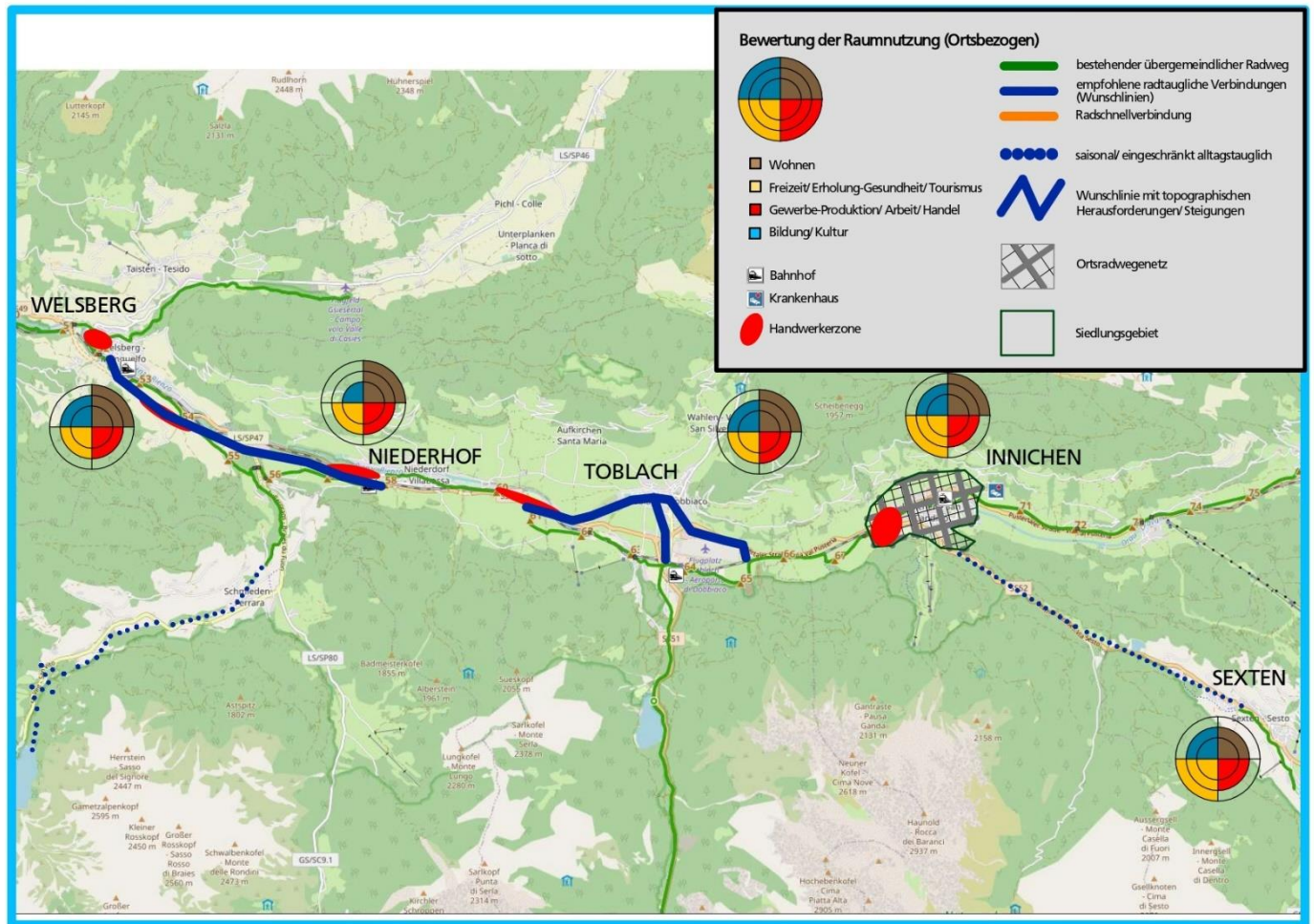
Eine Herausforderung stellt die Winternutzung dar, die als eine der Voraussetzungen für eine dauerhaft alltagstaugliche

Radverbindung gilt. Bei der Planung sind die Verfasser davon ausgegangen, dass die Alltagstauglichkeit in Südtirol ab einer Höhenlage von 1000 Meter Meereshöhe nicht mehr gegeben ist. Das Engagement der örtlichen Verwaltung sollte aber aus Sicht der Planer unterstützt werden und es macht Sinn, die Alltagstauglichkeit von Infrastrukturen in höheren Lagen auszutesten.

Wunschlinien

- Erschließung aller Siedlungsgebiete und Gewerbe-/Industriezonen mit Radwegen oder fahrradtauglichen Verkehrswegen und möglichst direkte und schwellenfreie Anbindung an das überörtliche Radwegenetz.
- Durchgehende und niederschwellig zu nutzende Radverbindung zwischen Mühlen nach Sand in Taufers und weiter nach Luttach. Eventuell Anbindung nach St. Johann.

RFE-14 Hochpustertal: Welsberg-Taisten, Niederdorf, Gsies, Prags, Toblach, Innichen, Sexten



Beschreibung

Das Hochpustertal ist eine attraktive Lebens- und Wirtschaftsregion. In dieser RFE leben 13.500 Personen und somit rund 2,5 % der Südtiroler Bevölkerung. Die Höhenentwicklungen sind überschaubar und qualifizieren das Gebiet im Talboden und an den angrenzenden Terrassen lagen als fahrradtauglich. Die Gewerbebezonen fädeln sich an der Pustertaler Staatsstraße sowie an der Alten Hauptstraße auf und bieten zahlreiche Arbeitsplätze. Nicht alle sind mit radtauglichen Anbindungen ausgestattet.

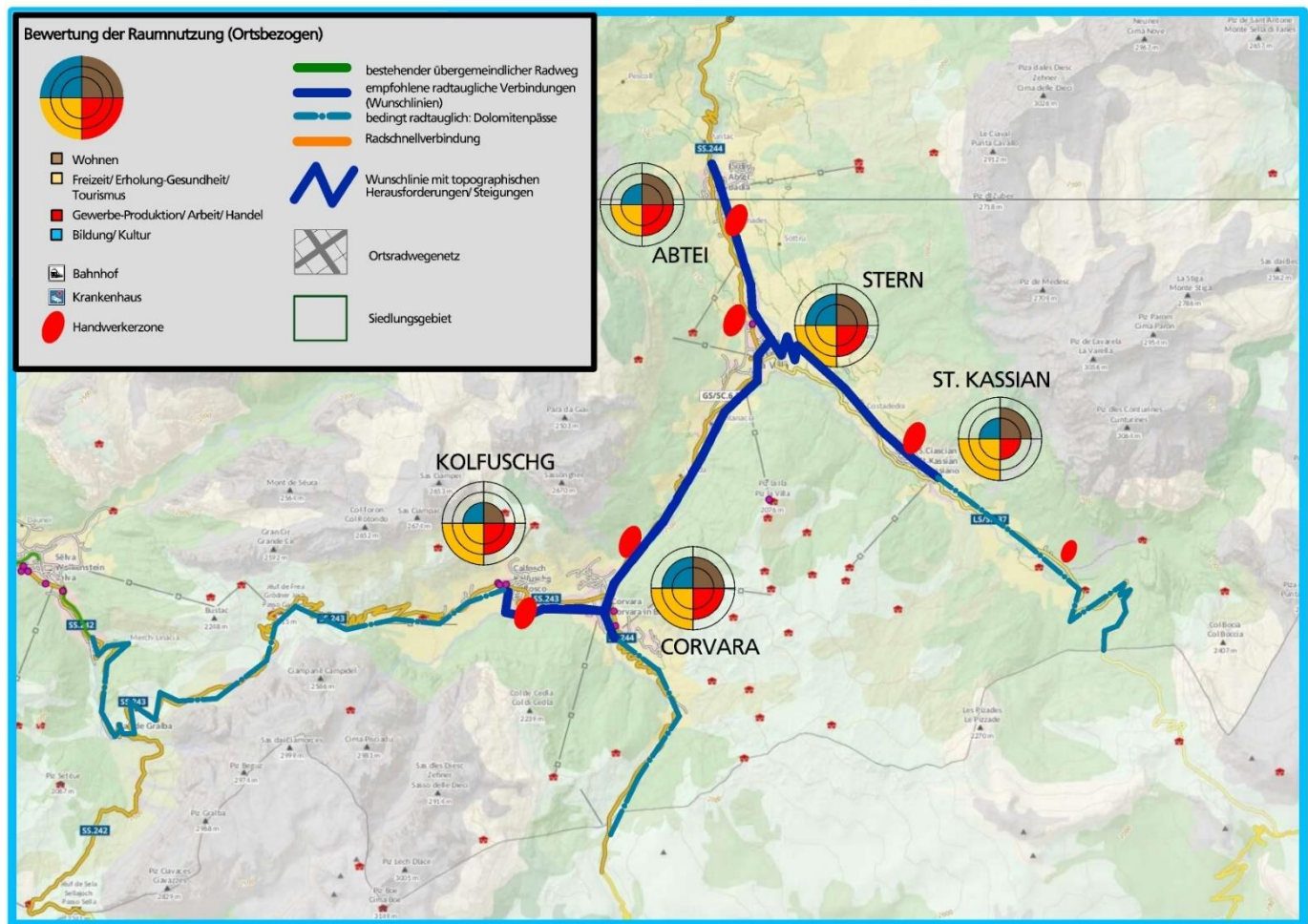
Der Pustertalradweg (ab Toblach Drauradweg) verläuft in diesem Bereich größtenteils außerhalb der Siedlungsgebiete. Für die Verbindung der Wohngebiete mit den Arbeitsstätten und anderen Attraktoren sind Radwege und radtaugliche Verbindungen an der orographisch rechten Talseite zu schaffen und mit dem Pustertalradweg zu vernetzen.

Wunschlinien

- Erschließung aller Siedlungsgebiete und Gewerbe-/Industriezonen mit Radwegen oder fahrradtauglichen Verkehrswegen und möglichst direkte und schwellenfreie Anbindung an das überörtliche Radwegenetz.
- Fahrradtaugliche Verbindungen zwischen
 - Welsberg (Gewerbezone im Westen) – Gewerbezone Welsberg Ost
 - Schmieden – Prager Wildsee
 - Gewerbezone Niederdorf/Toblach – Toblach (über Gratsch)

- Toblach – Pustertalradweg
- Innichen – Sexten (saisonal/bedingt alltagstauglich | im Winter Loipe)

RFE-15 Alta Badia/Hochabteital: Abtei, Corvara



Beschreibung

Im Gebiet dieser RFE leben mit rund 4.850 Personen 0,91 % der Südtiroler Bevölkerung. Obwohl die Höhenlage sowie die geomorphologischen und meteorologischen Voraussetzungen Hochabtei nicht als spezifisch geeignet für die Alltagsradmobilität geeignet erscheinen lassen, soll diese RFE definiert und betrachtet werden, auch im Hinblick auf Erkenntnisse für vergleichbare Kleinregionen in Südtirol.

Hochabtei ist ein sehr stark frequentiertes Zwei-Saison-Tourismusgebiet, in den beiden Gemeinden, die die RFE bilden, gab es 2019 rund 2,2 Millionen Übernachtungen. Das nichttouristische Gewerbe konzentriert sich hauptsächlich in den Ortsteilen Pedraces und Stern in der Gemeinde Abtei, wo wir auch einen erhöhten Anteil an Wohngebäuden für die einheimische Bevölkerung annehmen. Auch am Nordrand von Corvara befindet sich im Talboden und etwas abseits vom Hauptsiedlungsgebiet eine kleine Gewerbezone mit verschiedenen Betrieben und Dienstleistungsanbietern.

Aus diesen Gründen können zwischen den Ortsteilen der Gemeinde Abtei sowie im Gebiet der gesamten RFE erhebliche Austauschverkehre angenommen werden, von denen ein Teil zumindest saisonal auf Radfahrten umgelegt werden kann. Trotzdem kann davon ausgegangen werden, dass die Hauptnutzung der Radinfrastruktur in der RFE durch Tourismus und Freizeit entsteht. Für die Freizeit und touristische Nutzungen sollen in absehbarer Zukunft auch Strukturen und Maßnahmen umgesetzt werden, die die Nutzung der Passstraßen für Radfahrende erleichtern sollen. Eine verstärkte Unterstützung der Radmobilität auch auf den

Passstraßen entspricht gleichzeitig auch einer verstärkt nachhaltigen Mobilitätsausrichtung im Gebiet des Weltnaturerbes Dolomiten. Die Radmobilität auf den Passstraßen wird in diesem Kontext allerdings nicht vertieft betrachtet, da sie nicht als Alltagsradverkehr eingestuft werden kann.

Wunschlinien

- Erschließung aller Siedlungsgebiete und Gewerbe-/Industriezonen mit Radwegen oder fahrradtauglichen Verkehrswegen und möglichst direkte und schwellenfreie Anbindung an das überörtliche Radwegenetz.
- Fahrradtaugliche Verbindungen zwischen
 - Pedraces - Stern (und von dort nach St. Kassian, bzw. nach Corvara)
 - Corvara - Kolfuschg