



PHASE 2:

Überlegungen und Vorschläge für eine nachhaltige

Verkehrspolitik **Alle aufs Rad !**

In Bozen rührt sich was. Und so auch in ganz Südtirol. Endlich! Nach zwei Monaten der Segregation beginnt nun die berühmte PHASE 2. Es wird eine wichtige Herausforderung sein.

Wir geben es zu: Wir sind besorgt. Als umweltbewusster Verein fürchten wir um diese Wiederaufnahme der Arbeit, weil die Menschen **Misstrauen, Unsicherheit und Angst** empfinden. Wir werden mit dem Virus leben müssen, mit einem Abstand von mindestens 2 Metern zwischen den Personen, und diese Maßnahme wird zu Lasten des öffentlichen Dienstes gehen. Viele fühlen sich bedroht und infektionsgefährdet.

Es muss eine Lösung gefunden werden, und wenn wir den öffentlichen Verkehrsdienst, ein Aushängeschild in unserem Lande, nicht verschlechtern wollen, wenn wir die Umweltverschmutzung nicht erhöhen, Probleme und Staus an den Ampeln und auf den Straßen der Stadt meiden wollen, dann müssen wir uns noch mehr mit dem Fahrrad fortbewegen. In der PHASE 2 könnten wir

EINE GROßE CHANCE FÜR EINE VERÄNDERUNG FINDEN

Man könnte so vorgehen:

- Die größte Angst ist derzeit die Notwendigkeit, dass Pendler in die Stadt kommen müssen. Sicherlich werden viele angesichts der Ansteckungsgefahr auf die Nutzung ihres privaten Autos angewiesen sein. Sie werden sich dazu berechtigt fühlen, weil es sicherer ist als der Zug oder Bus.
- Aber das wäre ein Fehler: Es würde ein unwiderrufbares Umweltproblem in den Städten schaffen.
- Wir möchten das Problem angehen, indem wir den Pendlerverkehr je nach Arbeit in den Städten in zwei Kategorien einteilen. Aus dieser Differenzierung lassen sich zwei verschiedene Gruppen ableiten: eine ist jene, die sich mit dem eigenen Fahrzeug frei in der Stadt bewegen könnte, und die andere ist jene, die ihr Auto kurz außerhalb der Stadt stehen lassen soll.

FREIER VERKEHR und SPERRE am Rande der Stadt

- **A) FREIER VERKEHR:** Öffentliche Verkehrsmittel, Krankenwagen, Ärzte- und Krankenhauspersonal, Personen mit medizinischer Ausrüstung für Hausbesuche, ehrenamtliche Sozialarbeiter und Unternehmen, die Lebensmittel ausliefern; Handwerker, Händler, Straßenhändler, Techniker, Spezialisten für dringende Einsätze; Kurierdienste (lese später über die mit Bozen erzielte Lösung), Taxifahrer. Diese Kategorien benötigen ein Auto oder ein eigenes Transportmittel, um zur Arbeit zu kommen, Güter zu transportieren, Lebensmittel zu liefern, usw. .
- Sie sind das Rückgrat des sozialen und wirtschaftlichen Lebens der Stadt. Lassen wir sie mit dem Auto fahren.
- **B) SPERRE am Rande der Stadt** Autos der anderen Kategorien wie Pendler (Angestellte, Arbeitnehmer, Freiberufler usw) Diese Menschen, und davon gibt es viele, können ihren Arbeitsplatz auf eine andere Art und Weise in absoluter Sicherheit erreichen (später werden wir sehen, wie).

Diese Unterscheidung ist grundlegend. Vor allem in den ersten Monaten!

WIE VORGEHEN?

Verkehrsspezialisten müssen Verantwortliche des öffentlichen Verkehrs in ihre Entscheidungen mit einbeziehen. Sie könnten kooperieren und folgende Maßnahmen anwenden:

ÖFFENTLICHE VERKEHRSMITTEL, PARKPLÄTZE UND ZUFahrTEN IN DIE STADT

(Züge und Busse, Metrobusse, Fahrräder und Motorroller)

- Verringerung der Fahrgäste in den **Bussen** mit Berücksichtigung der vorgeschriebenen Mindestabstände zwischen den Personen; es wurde bereits eine Zahl festgelegt: Für jede Busfahrt sind 15 auf 20 Personen zugelassen, anstatt der üblichen 80, die Busse bei voller Belegung zulassen
Zug: Sorgfältige Unterteilung in den einzelnen Abteilen (eine Person in jeder Reihe oder in jedem Abteil) oder höchstens ein Sitzplatz mit Personen, die quer gegenüber sitzen (2 pro Abteil)
Zusätzliche Zug- und Busfahrten (je nach unterschiedlichen Bedürfnissen);
- Gruppenbildungen sollten vermieden werden: Öffnungszeiten der wirtschaftlichen und sozialen Einrichtungen können gestaffelt und/oder differenziert werden; verschiedene Öffnungszeiten von Büros, Banken, Geschäften, Fabriken, Schulen, Universitäten)
- Stoßzeiten sollten soviel wie möglich vermieden werden
- Preisnachlass für Fahrkarten und Fahrten je nach Zeitplan (z.B. ist es billiger, wenn man sich für Fahrten zur Mittagszeit entscheidet);
- Förderung von Zeitfenstern, in denen man kostenfrei reisen kann;
- Nein zur Fahrkarte für den Transport des Fahrrads mit dem Zug;
- Spezielle Uhrzeiten planen für Lieferungen nach Hause.
- Warenplan. In Bozen ist geplant, die Einfahrt von Kuriertransportern ins Zentrum zu verbieten.
- Sie werden durch Cargo-Räder ersetzt. Wie funktioniert der Plan? Im Umkreis von 2 Km um das Stadtzentrum werden ein Ladebereich eingerichtet. Von hier aus werden Lieferungen koordiniert und auf E-Cargos umgeladen, um ins Stadtzentrum gebracht zu werden;
Außerdem: In Bozen wird bereits darüber diskutiert, die Zufahrten zu reduzieren, auch durch die Verwendung alternierender Autonummernschilder;
 - Die Möglichkeit der Einführung von Pendlertickets wird ebenfalls erwogen;
 - Große interaktive visuelle Portale werden an den Straßen am Stadteingang installiert. Durch diese kommunikativen Bildschirme wird es möglich sein, die Verkehrsströme zu kontrollieren, Parkplätze zu verwalten und den eintreffenden Verkehr zu stoppen;
 - Aufspüren von Straftätern mit leistungsstarken Kameras, um die Arbeit der Verkehrspolizei zu erleichtern.

Autos am Stadtrand parken

- "Smart Working" ist als eine mögliche Form der Arbeit, mit Priorität für Pendler;
- Festlegung von Bereichen am Stadtrand, auch wenn nur vorläufig, die als Parkplätze am Stadteingang genutzt werden können (private oder öffentliche Flächen, gemeinsam zu nutzende Flächen in Industriegebieten, Freiflächen mit wenig Verkehr, große Straßen, auf denen eine Fahrspur zum Parken reserviert werden kann, leere Flächen in Kasernen, private und öffentliche Parkplätze, nicht bebaute Flächen, staatseigene Flächen, freie Flächen entlang von Flussufern, Fußballfelder, halbverlassene Arbeitsflächen; Grünflächen mit geringer Nutzung);
- Alles trägt dazu bei, die Einfahrt auf Autos zu beschränken (Privatpersonen könnten eine Stundenkarte beantragen);
- In der Nähe der Parkplätze sollte es eine Bushaltestelle oder einen Zugbahnhof geben;

- Fahrradverleihstationen in der Nähe der Parkplätze
- Das Fahrrad im Auto transportieren. Man sollte die Idee unterstützen, es im Auto mitzunehmen und im Zug; wenn man am Parkplatz ist, fährt man mit dem Rrad weiter ins Stadtzentrum;
- Für die kleineren Autos können Falträder verwendet werden;
- Förderung beim ankauf von Elektrorollern

RADWEGENETZ (Städtisch und Außerstädtisch)

- Erinnern wir uns daran, dass das Fahrrad /-Netz ein sehr leistungsfähiges System der Fortbewegung in der Stadt ist:
- Es wird der Mindestabstand unter den Menschen garantiert, es ist praktisch und bequem.
- Es gibt viele alltägliche Aktivitäten, die sicher ausgeführt werden können: vom Einkaufen über die Fahrt zur Arbeit, in öffentliche Ämter, Schulen, Sport- und Gesundheitszentren;
- Radfahren trägt dazu bei, die Gesundheit zu bewahren, Körper und Geist zu beleben;
- Das Fahrrad ist derzeit das einzige Verkehrsmittel, das keine Umweltverschmutzung in der Stadt verursacht

DAS FAHRRAD: EINE GROSSE HILFE IM VERKEHR

Das Fahrrad HILFT beim Einhalten des Mindestabstandes unter den Personen. Es trägt dazu bei, die Konzentration von Menschen auf öffentliche Verkehrsmittel und Straßen zu begrenzen. Alle Formen der Sensibilisierung (unterschiedliche wirtschaftliche Prämien je nach Art der Nutzung).

Daher kann man vorschlagen, dass

- man NIEMALS aufhören soll, die Fahrradnutzung in der Stadt und in den Außenbezirken kundzutun;
- Falls sie fehlen, sollen Radwege entlang der Straßen eingerichtet und Bereiche für Autos abgegrenzt werden
- Es ist zu unterstreichen, dass dieses Mittel das einzige ist, das in der Lage ist, die Luftverschmutzung einzudämmen. (Experten weisen zunehmend auf die Möglichkeit einer Verbindung zwischen PM 10 und dem Coronavirus hin). Deshalb ist die Verwendung von Rädern in der Phase 2 noch wichtiger);
- Man denke daran, dass diese Jahreszeit die attraktivste für den Radsport ist;
- Das **Bike – Sharing ist zu fördern**
Der Südtirol-Pass bietet einen praktischen, schnellen, günstigen, vollständigen und sicheren Service, der sowohl bei den öffentlichen Verkehrsmitteln als auch bei der Miete eines Elektrofahrrads herzunehmen ist;

BEDARF AN FAHRRAD-ABSTELLPLÄTZEN

Es braucht dringend geschützte PARKPLÄTZE für Elektrofahrräder

Wer sich ein Elektrofahrrad kauft oder damit zur Arbeit, in die Stadt oder einfach nur zum Einkaufen fahren will, steht - wie schon jetzt - vor dem Problem, wo er das Fahrzeug abstellen soll. Ein teures Fahrrad kann nicht sehr lange auf der Straße sicher abgestellt werden

- Man sollte an überdachte Parkplätze nachdenken: GESCHÜTZT, ÜBERDECKT, gegen BEZAHLUNG, im STADTZENTRUM und in anderen strategischen Punkten der Stadt. Sichere und gut bewachte Standorte können identifiziert und gestaltet werden.

Wer ein E-Bike kauft und mit diesem teuren Fahrzeug aus den Vororten kommt, hat das Recht, sichere Parkplätze anzufinden.

(Text: Fabio Martorano – Übersetzung: Bettina Ravanelli)