

Fahrradnutzung und Radfahrinfrastruktur in Bruneck

Kurzzusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse
zur Befragung vom Februar 2022

Nora Estgfäller, PhD, Prof. Dr. Thomas Bausch
Kompetenzzentrum Tourismus und Mobilität
Freie Universität Bozen

Im Februar und März 2022 führte das Kompetenzzentrum Tourismus und Mobilität der Freien Universität Bozen eine Erhebung zum Thema Fahrradnutzung und Fahrradinfrastruktur im Großraum Bruneck durch. Während eines fünfwöchigen Zeitraums haben über 1000 Personen an der online Befragung teilgenommen. Insgesamt konnten 720 vollständige Beantwortungen für die Auswertung herangezogen werden. Ziel der Umfrage war die Erhebung der Fahrradnutzung, die Bewertung der vorhandenen Fahrradinfrastruktur seitens der Bevölkerung, wobei auch nicht-Radfahrende dazu aufgerufen waren, ihre Perspektive zu schildern.

Die Hauptthemen der Umfrage bezogen sich auf allgemeine Mobilitätskennzahlen der teilnehmenden Personen, Verbesserungsbedarf im Bereich der vorhandenen Fahrradinfrastruktur, sowie die Bewertung des Radfahrstreifens entlang des Grabens in Bruneck.

Die wichtigsten Ergebnisse im Überblick

- Es besteht eine gute Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern – fast jeder hat eines.
- Zwei Drittel der Teilnehmer*innen nutzen das Fahrrad regelmäßig bis gelegentlich.
- Haushalte mit mehreren Autos nutzen deutlich weniger oft das Fahrrad.
- Das E-Bike hat den Markt noch nicht durchdrungen, ist aber auf dem Vormarsch.
- Deutliche Unterscheidung von Mobilitätstypen möglich. Das Wetter (Niederschlag und Kälte) spielt bei der Verkehrsmittelwahl eine bedeutsame Rolle.
- Über die Hälfte der Radfahrenden hat den Radfahrstreifen am Graben schon genutzt.
- Nur knapp ein Viertel nutzt den Radfahrstreifen am Graben regelmäßig.
- Nicht-Benutzer des Radfahrstreifens geben an, dass sie sich dort nicht sicher fühlen.
- Die Fahrradfahrer wünschen sich deutliche Verbesserungen bei der Anzahl und Qualität der Abstellmöglichkeiten insbesondere im Stadtzentrum.
- Aufholbedarf besteht zudem bei den Radweganbindungen zu den Nachbargemeinden.

Eine ausführliche Dokumentation der Ergebnisse kann unter www.unibz.it/cctm im Bereich news heruntergeladen werden.

Mobilitätsindikatoren

Die generelle Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern und Autos ist sehr hoch (siehe Abbildung 1). Nur jeweils 5% der Haushalte steht kein Auto bzw. kein Fahrrad zur Verfügung. Die Hälfte der Befragten gab an, dass ihrem Haushalt ein Auto zur Verfügung steht, weitere 40% der Haushalte können auf zwei Autos zurückgreifen.

In knapp 50% der Haushalte gibt es mehr als vier Fahrräder. Bezogen auf die Haushaltsgröße bedeutet das, dass in 83% der Haushalte mindestens ein Fahrrad pro Haushaltsmitglied zur Verfügung steht. E-Bikes und Pedelecs finden sich in nur ca. einem Drittel der Haushalte, hier dann aber oft gleich zwei oder mehr.

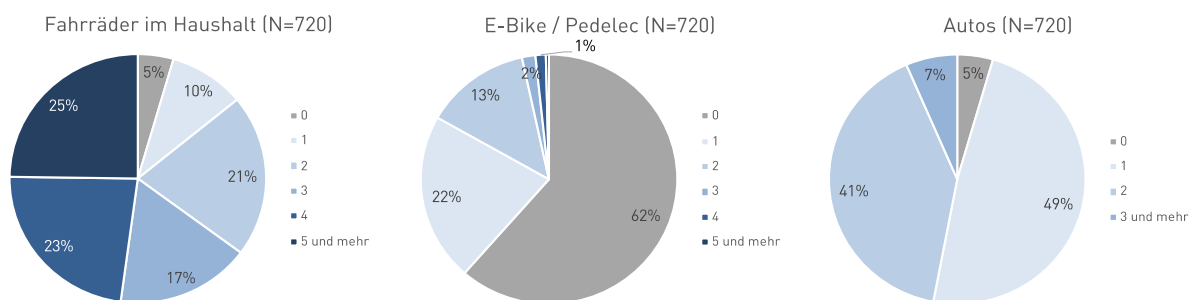


Abbildung 1: Verkehrsmittelverfügbarkeit (Haushalt)

Verkehrsmittelwahl und Fahrradnutzungsmotive

Während 80% der Personen in Haushalten mit bis zu zwei PKWs angeben zumindest gelegentlich mit dem Fahrrad zu fahren, sinkt dieser Wert für Haushalte in denen 3 oder mehr PKWs zur Verfügung stehen auf gerade mal 50%. Auffallend war, dass Haushalte mit sehr hoher PKW-Ausstattung deutlich unterproportional das Fahrrad nutzen. Die allzeitige Verfügbarkeit eines PKW führt auch zu dessen Nutzung an Stelle eines Fahrrads.

Die Verkehrsmittelwahl in Bruneck hängt weiters stark von Jahreszeit und Wetterbedingungen ab. Es konnten 7 verschiedene Nutzertypen (Tabelle 1) identifiziert werden, die sich in ihrer Wahl zwischen Fahrrad, Auto und zu Fuß gehen unterscheiden.

Die Wegezwecke der Fahrradfahrenden sind sehr vielfältig. Rund 90% der Fahrradfahrenden gaben an, das Fahrrad häufig oder zumindest gelegentlich für Arbeitswege, Einkäufe, Freizeitwege oder zur sportlichen Betätigung zu verwenden. Lediglich Begleitfahrten werden deutlich weniger oft mit dem Fahrrad durchgeführt.

Als häufigster Grund für die nicht-Nutzung des Fahrrads (31%) wurde angegeben, dass das Fahrrad für die Wegezwecke ungeeignet ist. Weiters finden ein Viertel der befragten Personen mit seltener bzw. keiner Fahrradnutzung, dass die Wege zu weit sind oder zu viel Steigung aufweisen. Hier zeigt sich, dass das E-Bike durchaus Potential hätte solche Wege zu bewältigen und nicht-Radfahrende durch gezielte Maßnahmen zur Radnutzung bewegt werden könnten.

Tabelle 1: Verkehrsmittel Nutzertypologie

Typ	% der Befragten	Beschreibung
Sehr mobil	14%	häufige Auto und Fahrradnutzung unabhängig von Wetterbedingungen
Allwetter-Radler*in	16%	Fahren fast ausschließlich Fahrrad unabhängig vom Wetter, wenig Autonutzung
Aktiv mobile	11%	Fahren fast ausschließlich Fahrrad, bei Regen häufig zu Fuß und sehr wenig Autonutzung
Schönwetter-Radler*in (trocken)	13%	Fahren nur bei trockenem Wetter mit dem Fahrrad und wählen sonst das Auto.
Schönwetter-Radler*in (warm)	13%	Fahren nur bei warmen Temperaturen mit dem Fahrrad und nutzen auch viel das Auto.
Zu Fuß	12%	Hauptsächlich zu Fuß unterwegs, sowohl Auto als auch Fahrrad werden nur wenig verwendet.
Autofahrende	21%	Hauptsächlich mit dem Auto unterwegs, aktive Mobilität nur in Ausnahmefällen.

Bewertung und Meinungen zum Radfahrstreifen am Graben

Fast alle Befragten (97%) kennen den Radfahrstreifen am Graben in Bruneck. Von den Personen, die zumindest einmal im Monat mit Fahrrad oder E-Bike am Graben unterwegs sind, gaben über die Hälfte (54%) an den Radstreifen zu nutzen, nur ein Fünftel (22%) jedoch regelmäßig. Von den Befragten, die den Radfahrstreifen nur gelegentlich oder nie verwenden, gaben über 90% an, sich bei der Nutzung des Radfahrstreifens unsicher zu fühlen. Über die Hälfte finden es praktischer auf dem Gehweg zu fahren, da die Fahrt häufig mit Erledigungen und Einkäufen verbunden wird. Radfahrende mit unterdurchschnittlicher Selbsteinschätzung ihrer Fahrradfähigkeiten verwenden den Radfahrstreifen deutlich weniger. Nichtsdestotrotz finden 56% der Radfahrenden den Radfahrstreifen als gute bzw. akzeptable Lösung für mangelnde Radfahrinfrastruktur.

Auch Verkehrsteilnehmende im Autoverkehr sehen den Radfahrstreifen kritisch. Über 60% der Befragten findet, dass der Radfahrstreifen weder die Sicherheit beim Überholen von Radfahrern erhöht noch die Koordination zwischen Rad- und Autoverkehr im Kreuzungsbereich verbessert. Immerhin gaben 53% der Autofahrenden an, dass der Radfahrstreifen eine gute oder akzeptable Lösung ist, wenn es darum geht, die Sichtbarkeit von Radfahrern im Straßenverkehr zu erhöhen.

Im Allgemeinen empfinden nicht-Radfahrende den Radfahrstreifen weitaus negativer als Radfahrende (siehe Abbildung 2). Das spiegelt einerseits den Konflikt zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern wider, kann aber auch auf ein voreingenommenes Meinungsbild hinweisen.

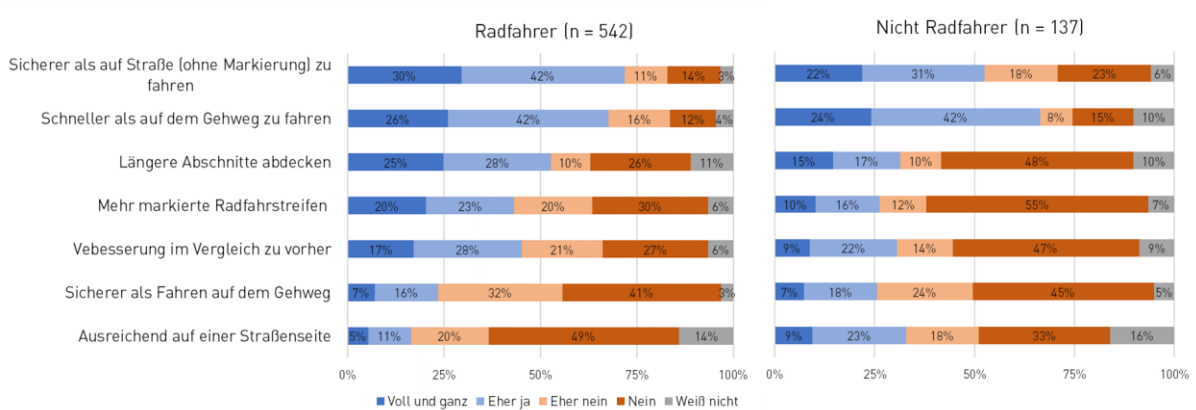


Abbildung 2 Zustimmung Radfahrstreifen Radfahrende vs. nicht Radfahrende

Aufholbedarf hinsichtlich der Radfahrinfrastruktur

Im letzten Teil der Befragung wurden die Teilnehmenden gebeten, Verbesserungsmöglichkeiten hinsichtlich der bestehenden Radfahrinfrastruktur zu benennen. Die Befragung gab sechs Kategorien für möglichen Aufholbedarf vor (Abbildung 3) und die Befragten konnten im Anschluss konkrete Maßnahmen nennen bzw. auf Problemstellen hinweisen. Rund 93% der teilnehmenden Personen haben mindestens eine Kategorie als verbesserungswürdig empfunden. Ein Großteil der Befragten (81%) wählte jedoch maximal drei Kategorien mit Aufholbedarf aus.

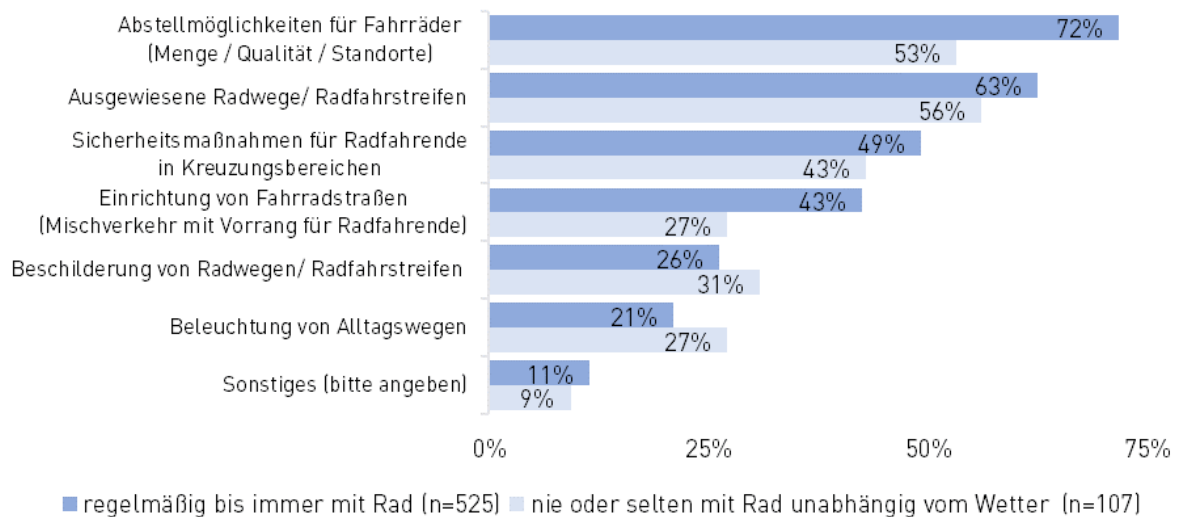


Abbildung 3: Aufholbedarf bei der Radfahrinfrastruktur im Raum Bruneck bei unterschiedlich intensiver Fahrradnutzung

Am meisten Aufholbedarf sahen die Befragten im Bereich Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (n=434). Dabei wurden vor allem die Menge der Fahrradständer bemängelt (n=92). Weitere Verbesserungswünsche finden sich in der Art der bestehenden Fahrradständer (n=57; nicht überdacht, Fahrradständer zu schmal für MTB mit Scheibenbremsen), sowie der Diebstahlsicherheit (n=45). Qualitativen bzw. quantitativen Aufholbedarf gibt es vor allem im Gebiet Stadtgasse/Graben, am Bahnhof sowie in der Schulzone.

Die am zweithäufigsten genannte Kategorie bezog sich auf die Radwege (n=388). Hier wurden hauptsächlich die Anbindungen zwischen dem Brunecker Stadtkern und den umliegenden Fraktionen, wie beispielsweise Reischach oder Dietenheim, genannt. Weiters wurde bemängelt, dass Radwege oft gemeinsam mit Fußgängerwegen geführt werden und die vorhandene Breite der Wege nicht ausreiche, um konfliktfrei zu passieren.

Zudem empfanden 305 der Befragten die Sicherheit in Kreuzungsbereichen als verbesserungswürdig. Häufig wurden die Kreuzungen Graben-Reischacher Straße, die Kreuzung am Kapuzinerplatz sowie die Radverkehrsführung im Bereich der Bar Diana auf der Andreas-Hofer-Straße genannt.

Stichprobe und Erhebungsmethodik

Das Auswahlverfahren entspricht dem eines „convenience samples“, d.h., es erfolgte keine systematische Auswahl der Teilnehmer*innen. Es wurde medial (Print und Radio) durch das Verteilen von Flyern, durch direktes Anschreiben großer Firmen in der Region, sowie mit Beiträgen in lokalen Facebookgruppen zur Teilnahme an der Befragung aufgerufen. Teilnahmeberechtigt waren alle Personen ab 18 Jahren. Die Anzahl und Art der Fragen unterschied sich abhängig von der angegebenen Verkehrsmittelnutzung und Aufenthaltshäufigkeit im Brunecker Stadtkern. Die durchschnittliche Beantwortungsdauer lag bei ca. zehn Minuten.

Rund 75% der Befragten gaben an, in Bruneck wohnhaft zu sein, während das restliche Viertel hauptsächlich in den Nachbargemeinden Brunecks lebt. Im Vergleich zur Altersstruktur der Südtiroler Bevölkerung sind die Altersgruppen bis ca. 55 Jahren etwas überrepräsentiert, während die Altersklassen ab 65 Jahren unterrepräsentiert sind. Es haben mehr Männer als Frauen (56% vs. 43%) an der Umfrage teilgenommen.

Kontakt

Kompetenzzentrum Tourismus und Mobilität
Centro di Competenza Turismo e Mobilità
Freie Universität Bozen – Libera Università di Bolzano
Universitätsplatz 1 - Piazzetta dell'Università 1
I - 39031 Bruneck – Brunico
cctm@unibz.it
www.unibz.it/cctm

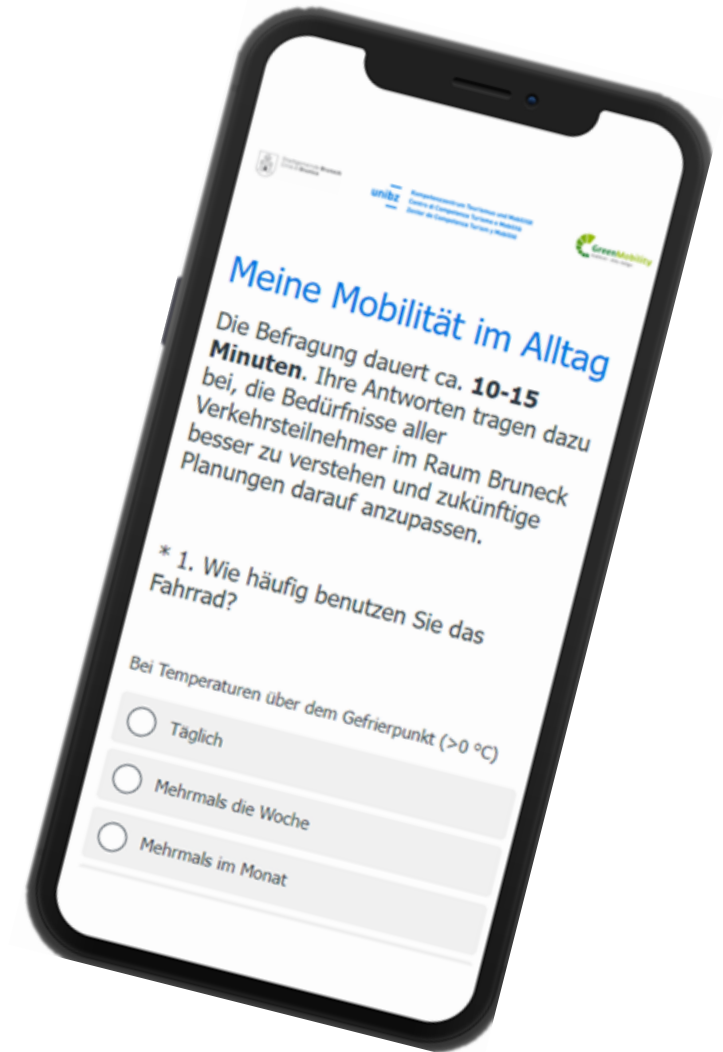
Überblick

- Umfrage
- Demographie
- Verkehrsmittelnutzung allgemein – Fokus Fahrrad
- Radfahrstreifen am Graben
- Fahrradinfrastruktur: Sicherheit, Aufholbedarf und Verbesserungsvorschläge



Die Umfrage

- Ziel: Evaluation der vorhandenen Fahrradinfrastruktur in Bruneck und Umgebung
- Zielgruppe: Ortsansässige und regelmäßige Gäste der Stadtgemeinde Bruneck
- Laufzeit: 1. Februar-7.März 2022
- Tool: Survey Monkey – DE/IT
- Teilnahme online über Smartphone, Tablet oder PC
- Promotion: durch Flyer, Social Media und Presse
- Kooperationspartner: Gemeinde Bruneck, Green Mobility

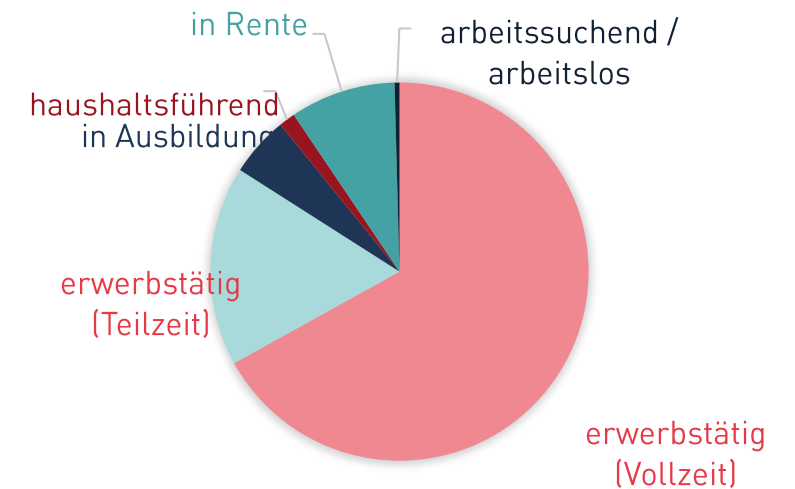
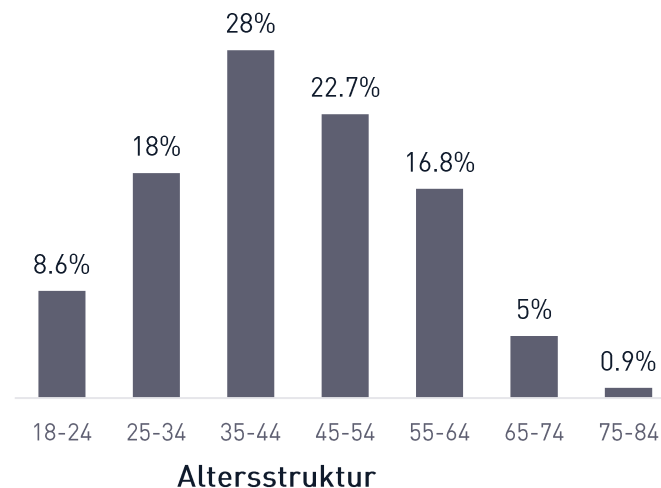
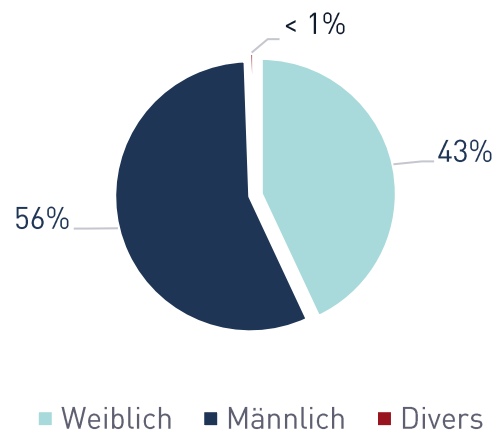


Die wichtigsten Ergebnisse im Überblick

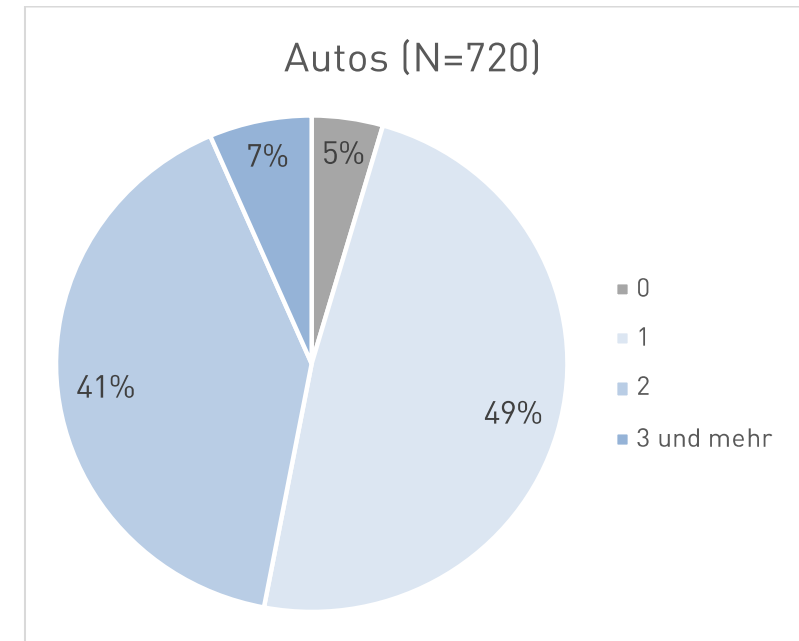
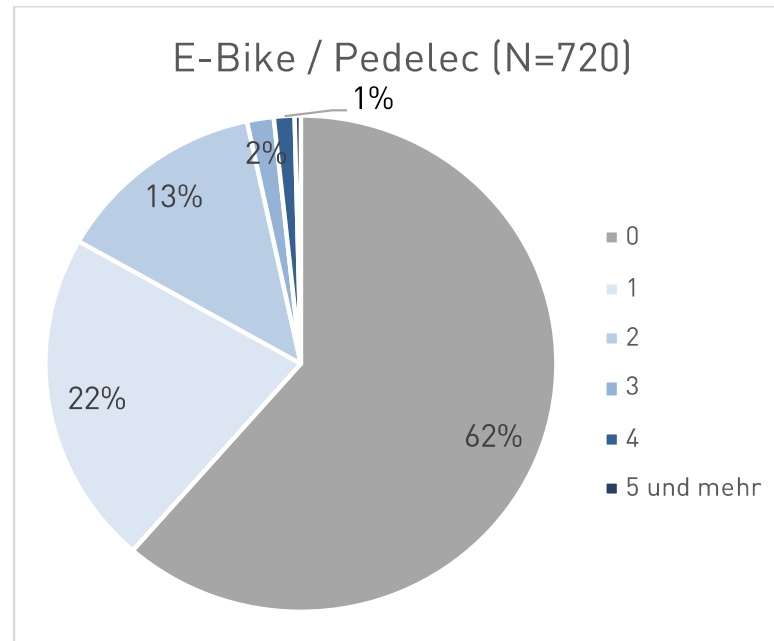
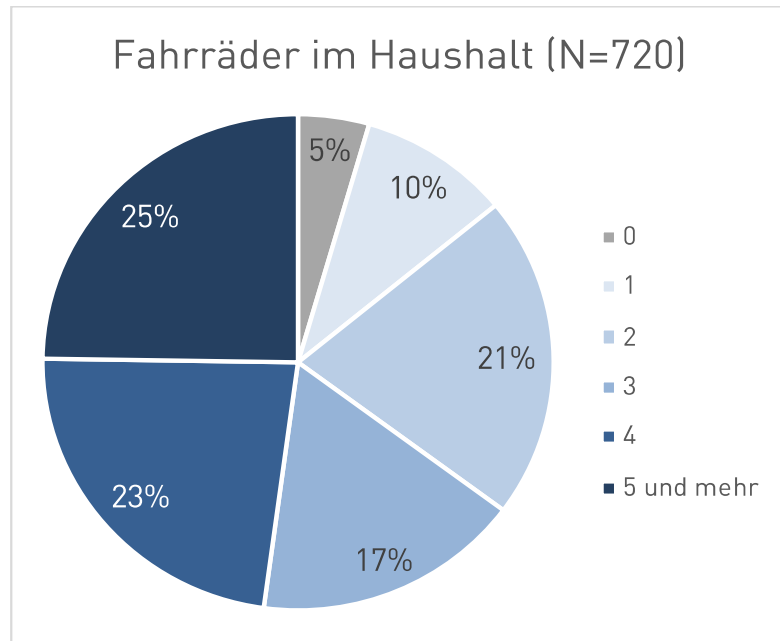
- Hohe Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern und Autos.
- Haushalte mit mehreren Autos nutzen deutlich weniger oft das Fahrrad.
- Das E-Bike hat den Markt noch nicht durchdrungen, ist aber auf dem Vormarsch.
- Deutliche Unterscheidung von Mobilitätstypen möglich. Das Wetter (Niederschlag und Kälte) spielt bei der Verkehrsmittelwahl eine bedeutsame Rolle.
- Über die Hälfte der Radfahrenden nutzt den Radfahrstreifen am Graben, bei den meisten nicht-Nutzern ist das Sicherheitsgefühl am Radfahrstreifen nicht gegeben.
- Nicht-Radfahrende sehen den Radfahrstreifen weitaus kritischer als Radfahrende.
- Aufholbedarf bei der Fahrradinfrastruktur besteht vor allem bei Anzahl und Art der Abstellmöglichkeiten sowie den Radweganbindungen zu den umliegenden Gemeinden.

Die Teilnehmer

- 720 vollständig ausgefüllte Fragebögen (> 1,000 teilweise ausgefüllt)
- Die meisten Teilnehmenden wohnen im Pustertal
- 548 der Befragten mit Wohnort in Bruneck
- 30 bzw. 25 Befragten aus den Nachbargemeinden St. Lorenzen und Gais

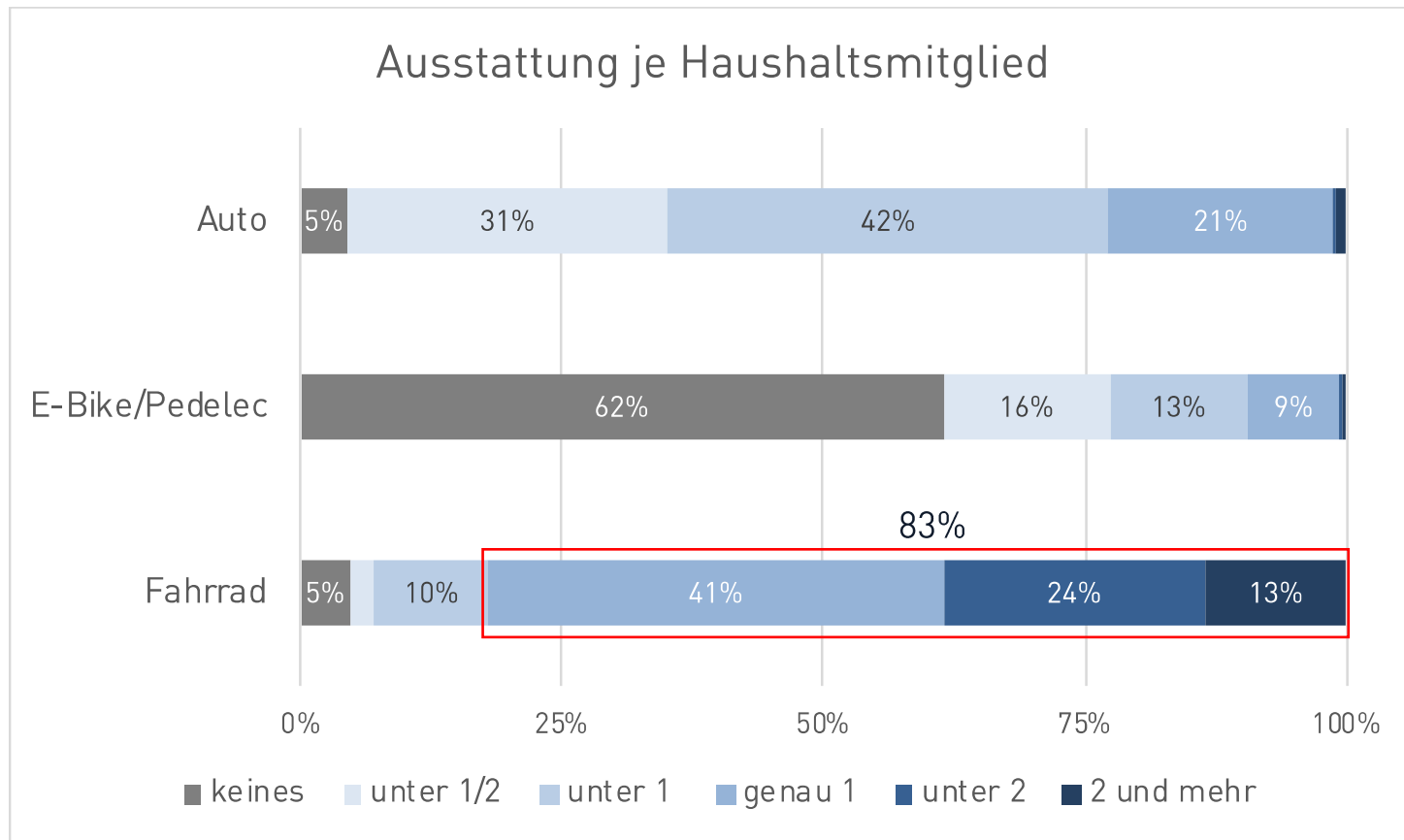


Verkehrsmittel Verfügbarkeit



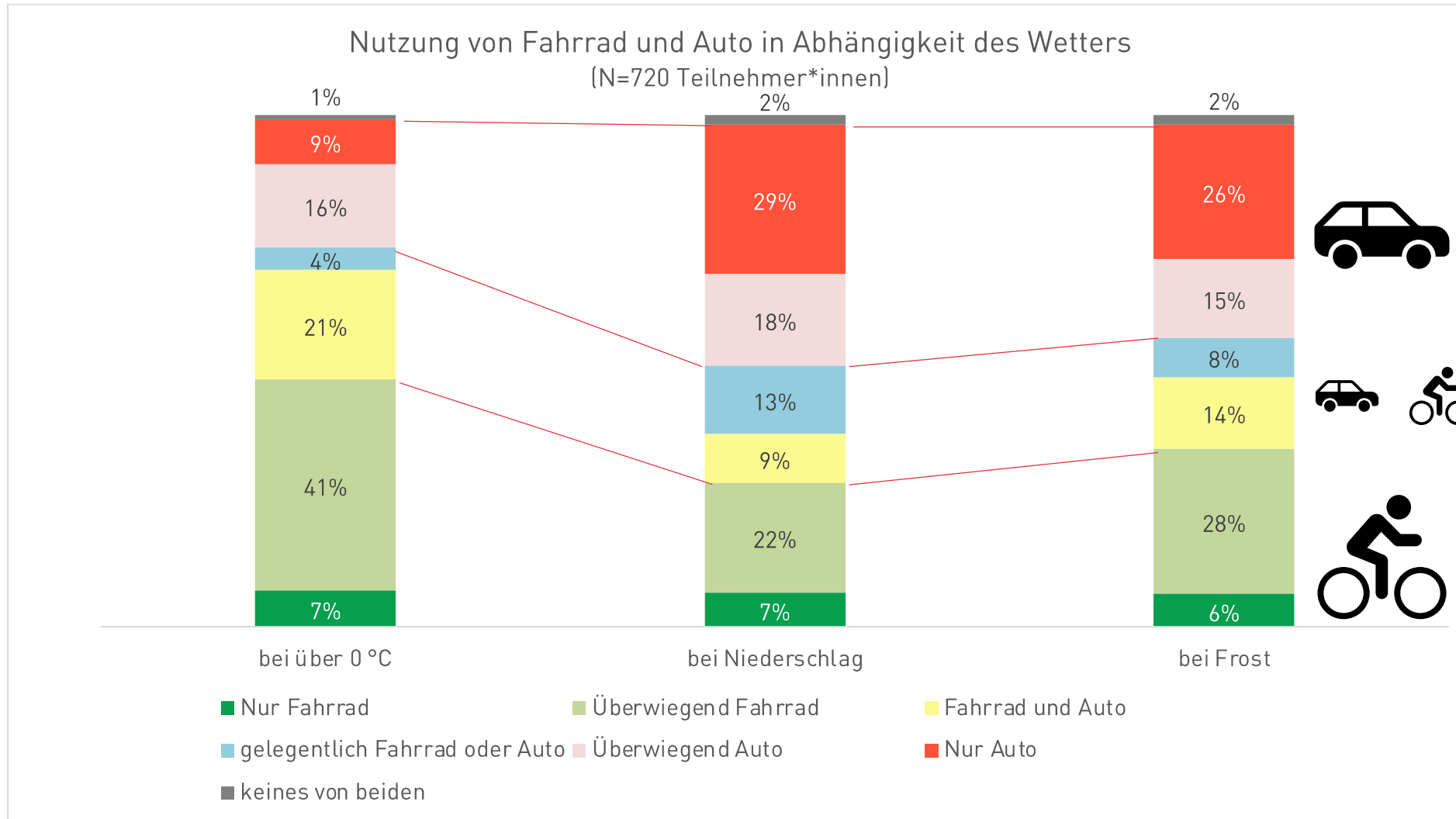
- Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern und Autos sehr hoch
- E-Bike / Pedelec noch eher die Ausnahme

Verkehrsmittel Verfügbarkeit



- Fast allen Befragten (83%) steht rechnerisch jederzeit **pro Haushaltsmitglied** ein Fahrrad im Haushalt zur Verfügung.
- Die Möglichkeit der Fahrradnutzung ist daher für fast alle Befragten jederzeit gegeben.

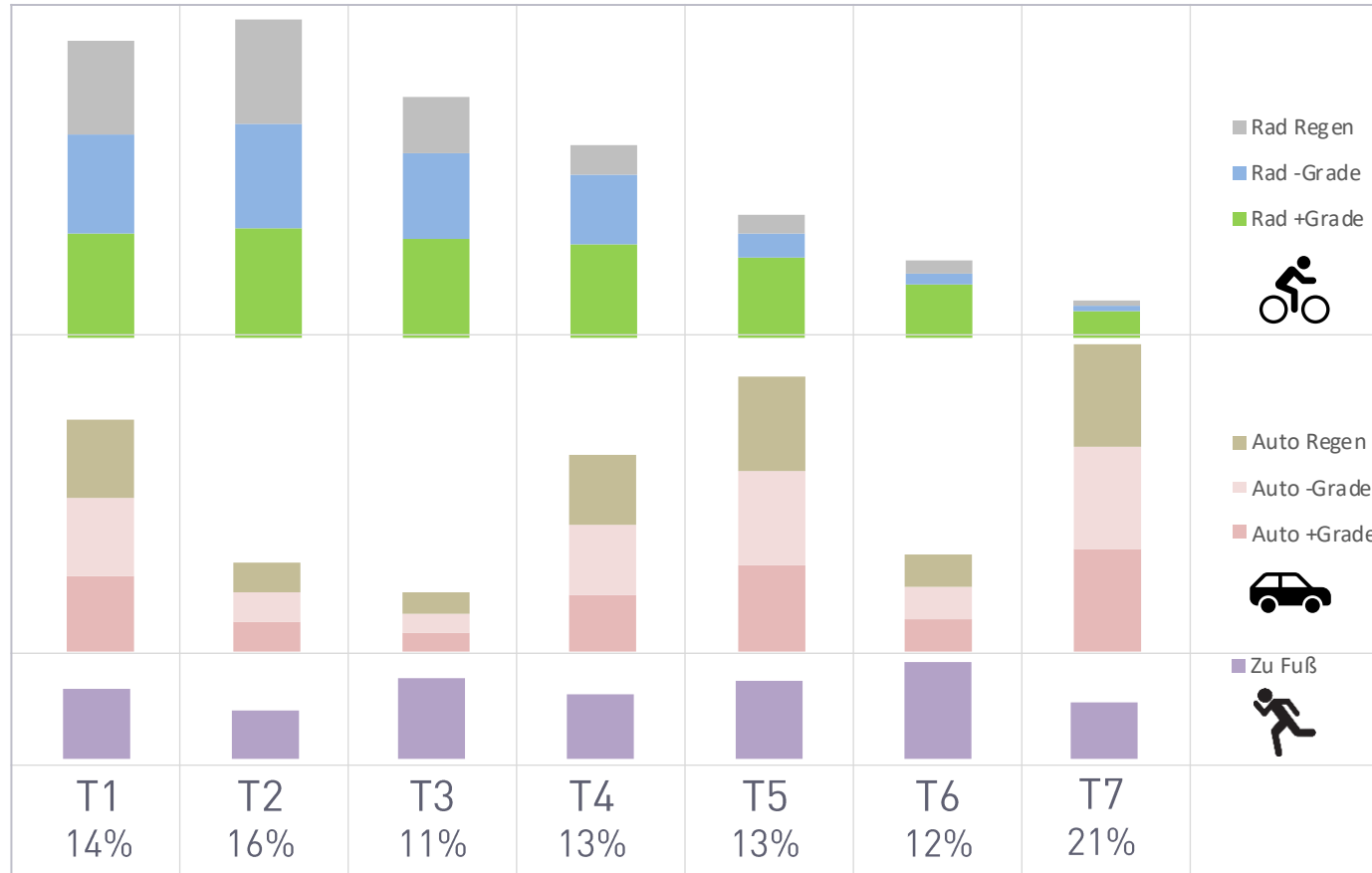
Auto vs. Fahrrad



Niederschlag bewirkt die stärkste Verschiebung hin zum Auto.

Verkehrsmitteltypologie

Vielfältige Nutzermuster

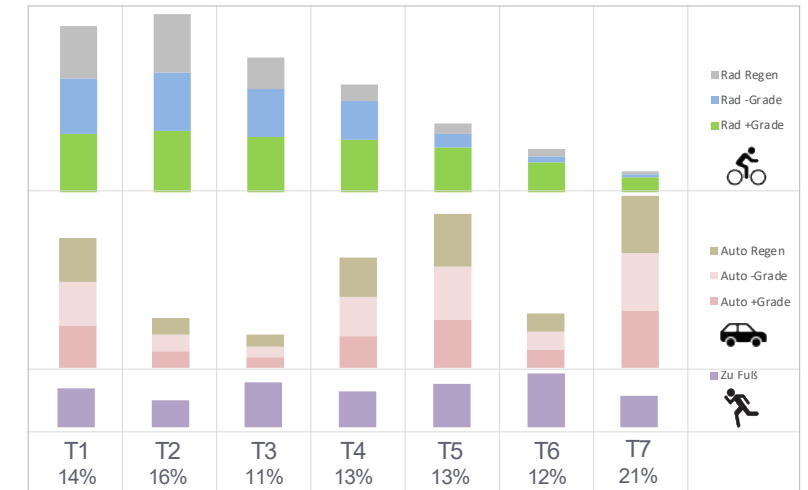


- T1 - Sehr mobil: Rad und Auto immer
- T2 - Allwetter-Radler*in: fast ausschließlich Fahrrad
- T3 - Aktiv Mobil: Rad aber bei Regen wenig – viel zu Fuß
- T4 - Schönwetter-Radler*in (trocken): Rad, aber bei Regen fast nicht, Auto bei Frost und Regen
- T5 - Schönwetter-Radler*in (warm): Rad nur bei Plusgraden, etwas Auto bei jedem Wetter
- T6 - zu Fuß: überwiegend zu Fuß, etwas Rad bei Plusgraden
- T7 - Autofahrend: Fast nur Auto, etwas zu Fuß

Verkehrsmitteltypologie

Selbsteinschätzung Fähigkeit Fahrrad / Auto hat starken Einfluss auf Nutzungstypen

		T1 Rad und Auto immer	T2 Rad immer - Auto Ausnahme	T3 Rad (nicht Regen) - viel zu Fuß	T4 Rad (nicht Regen) - auto Frost/Regen	T5: Rad nur bei >0, viel Auto jedes Wetter	T6: meist zu Fuß, etwas Rad >0, etwas Auto jedes Wetter	T7: fast nur Auto, etwas zu Fuß
R	überragend	17%	29%	20%	14%	12%	10%	15%
A	sehr gut	41%	27%	34%	23%	20%	20%	15%
D	gut	26%	30%	23%	41%	42%	45%	44%
	∅ bis keine	17%	14%	24%	22%	27%	24%	27%
A	überragend	16%	10%	27%	11%	18%	20%	35%
U	sehr gut	35%	35%	27%	29%	41%	18%	30%
T	gut	24%	38%	18%	41%	28%	40%	27%
O	∅ bis keine	26%	17%	27%	19%	13%	23%	9%



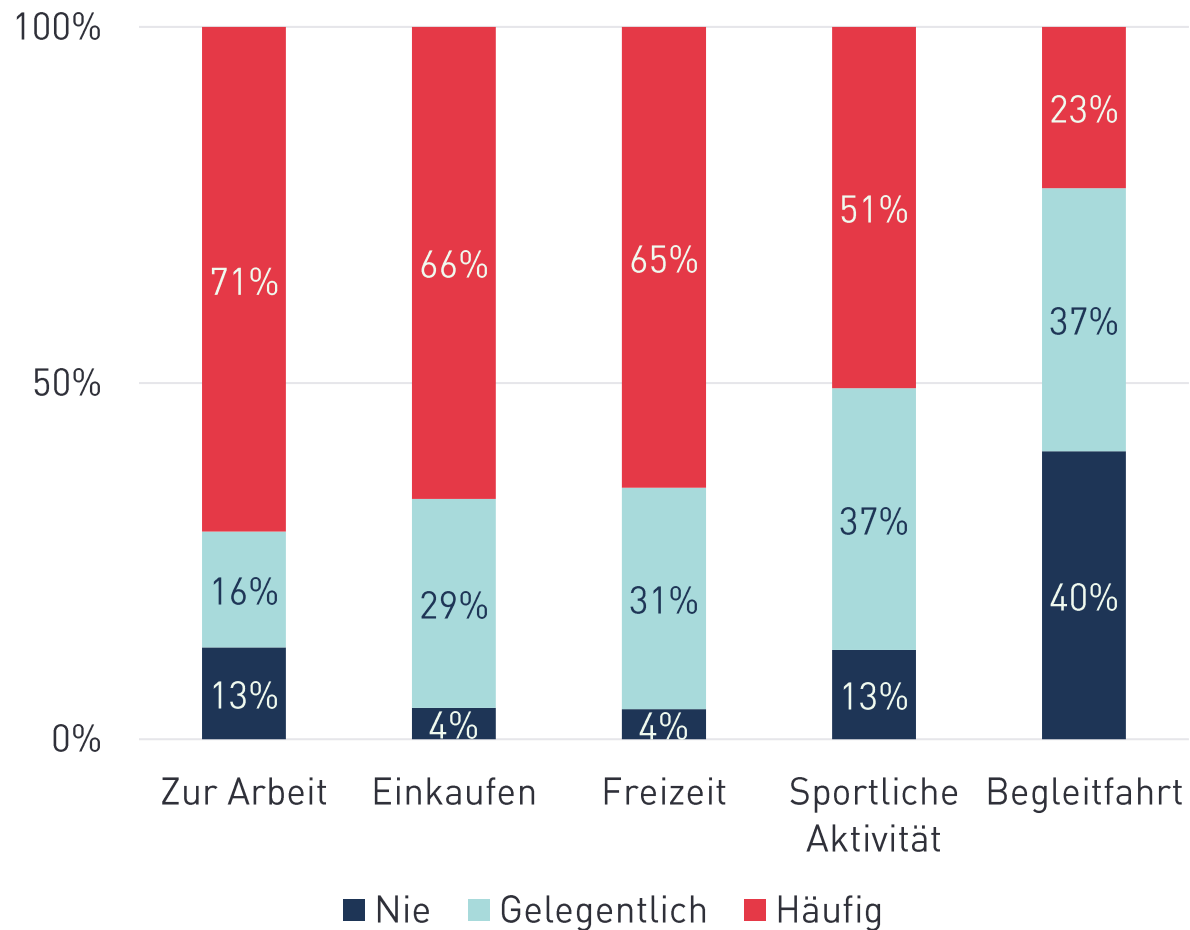
Extremgruppen T2, T4, T6 und T7: sehr deutlich Ergebnis der subjektiv empfundenen Fähigkeiten

→ T7 – Autofahrende können daher auch nur schwer zum Fahrradfahren bewegt werden.

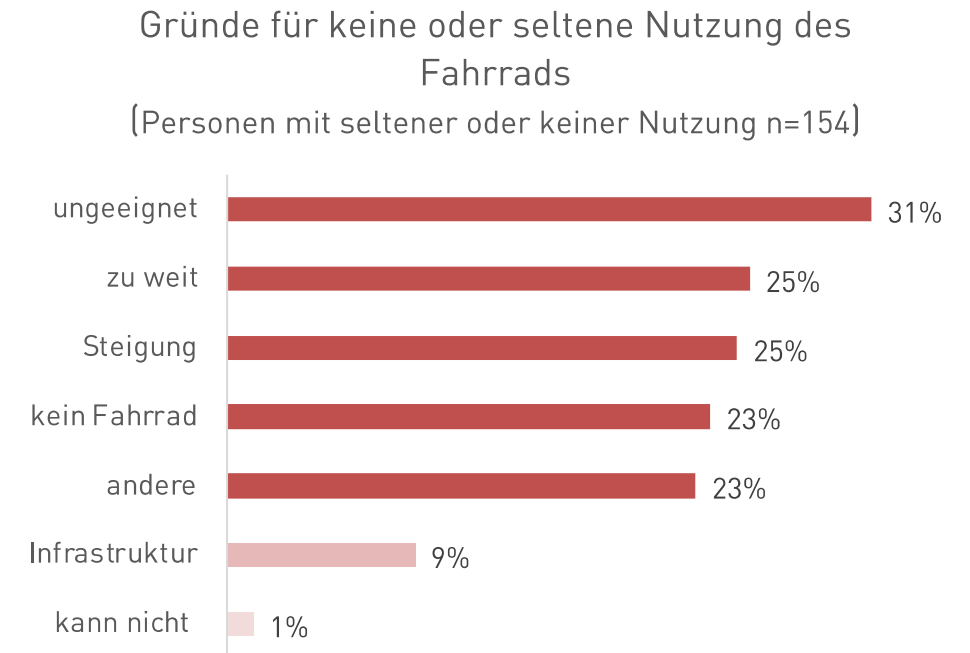
Fahrradnutzung



Verwendungszwecke



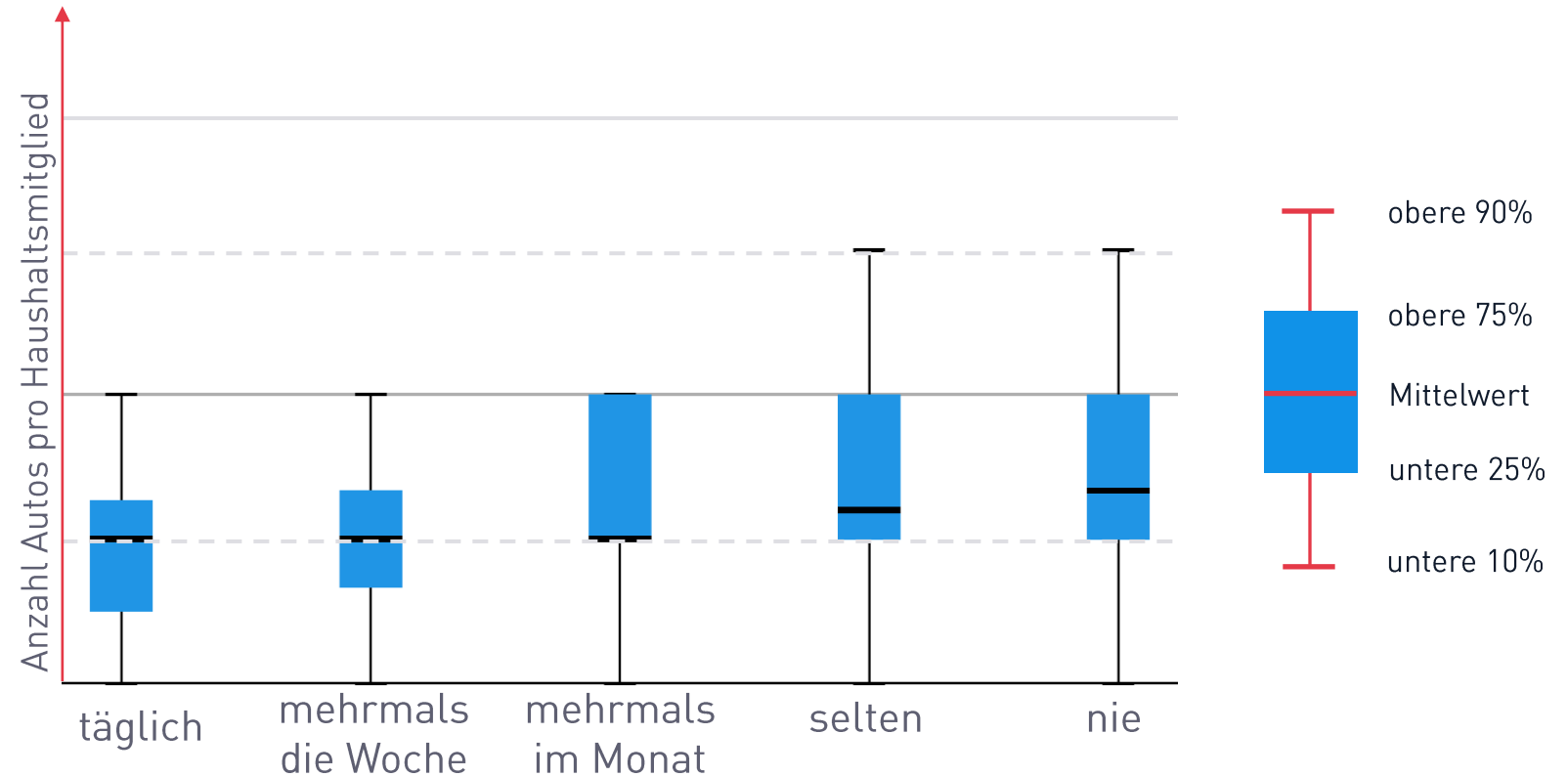
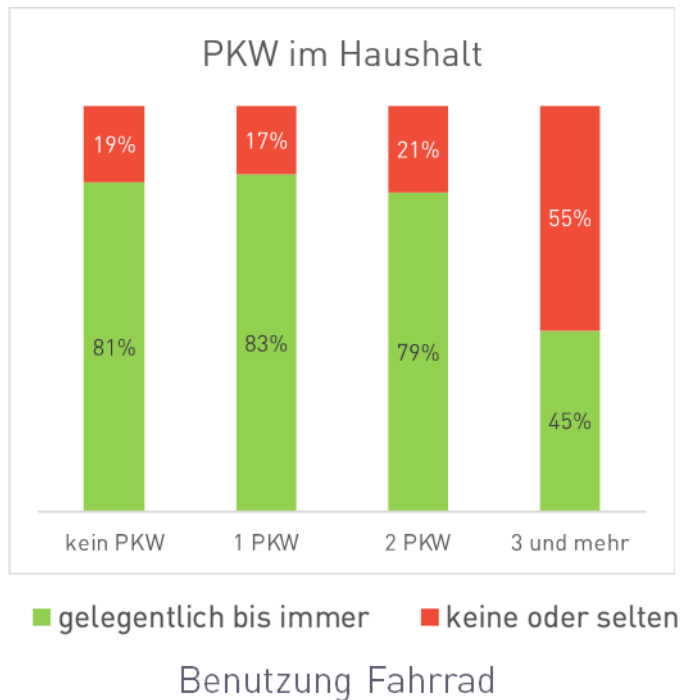
Warum nicht?





Fahrradnutzung

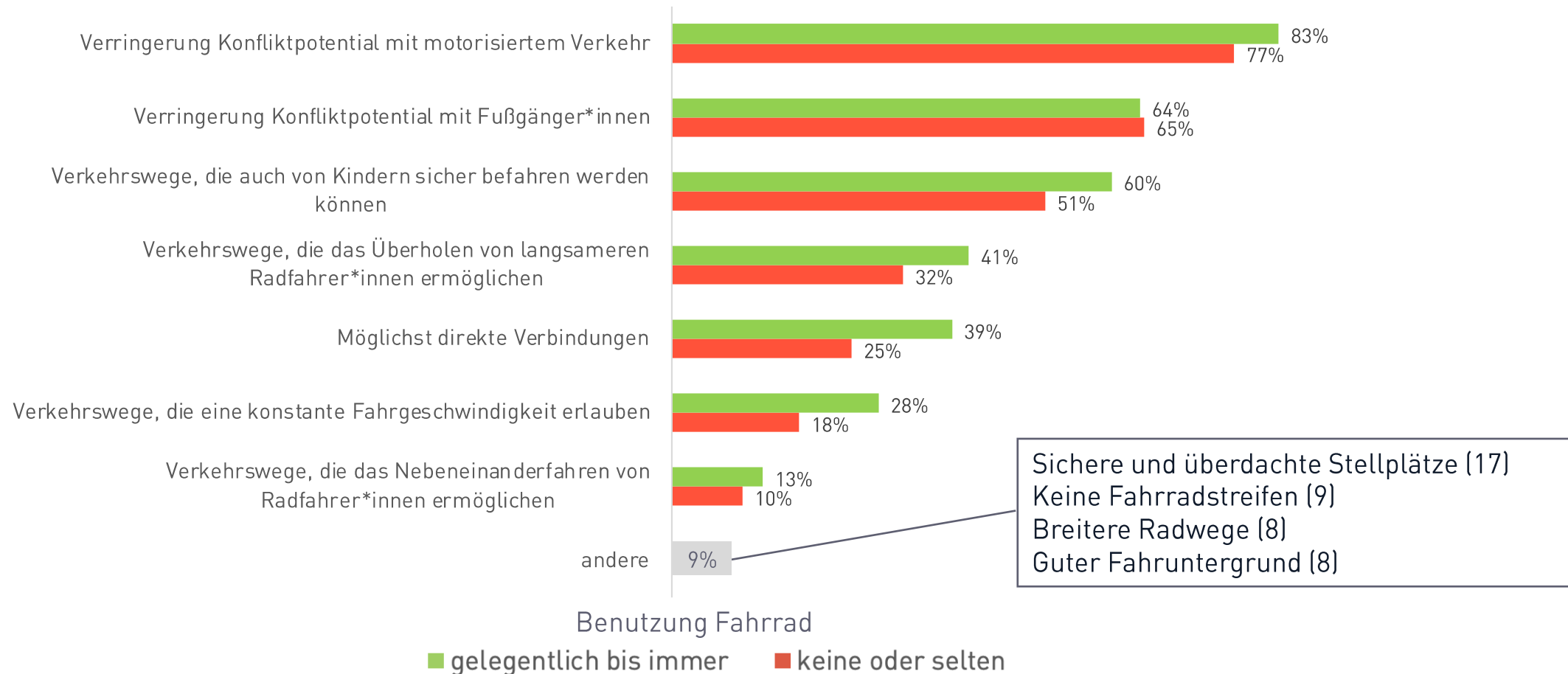
Die Verfügbarkeit von Autos für Haushaltsmitglieder reduziert die Fahrradnutzung signifikant





Wie wird Fahrradfahren attraktiver?

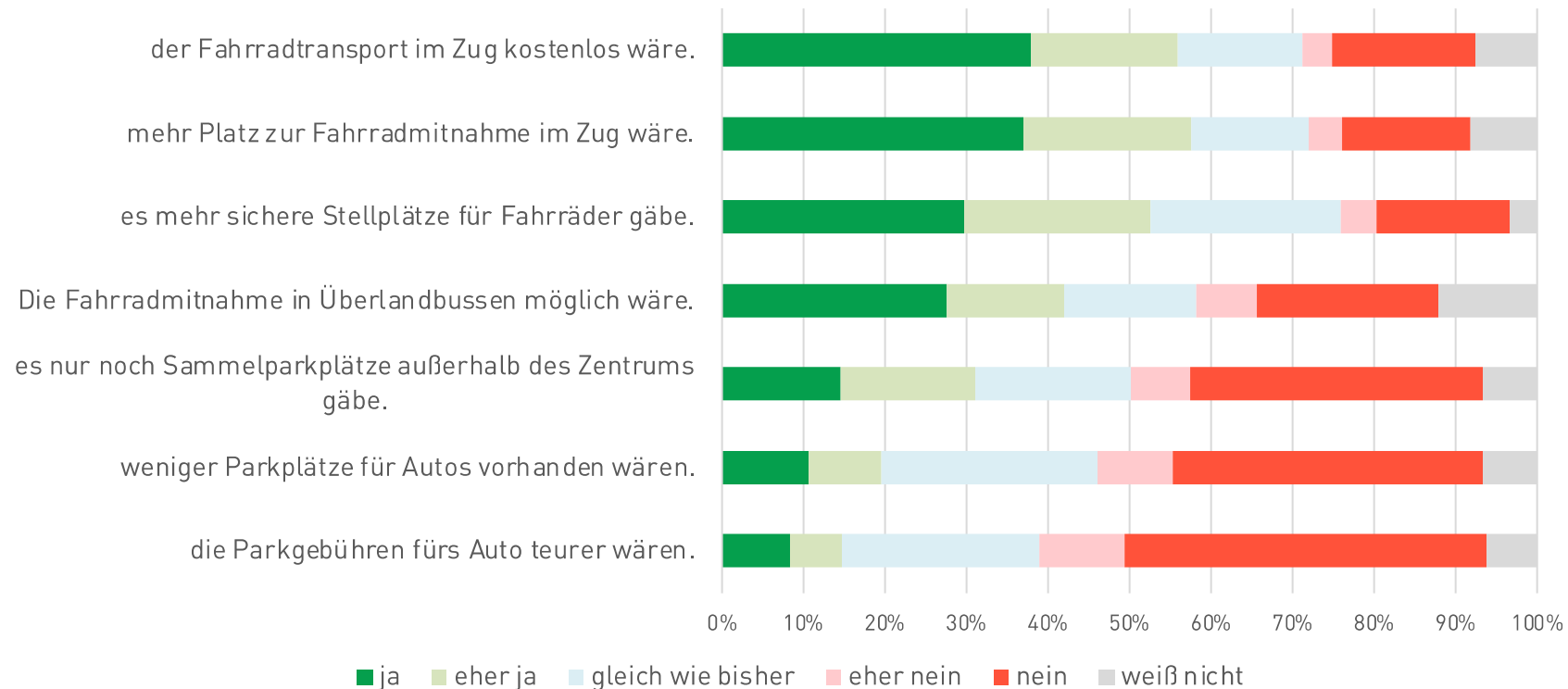
Voraussetzungen, um das Fahrradfahren im Stadtgebiet attraktiver zu gestalten





Würde mehr Fahrrad fahren wenn ...

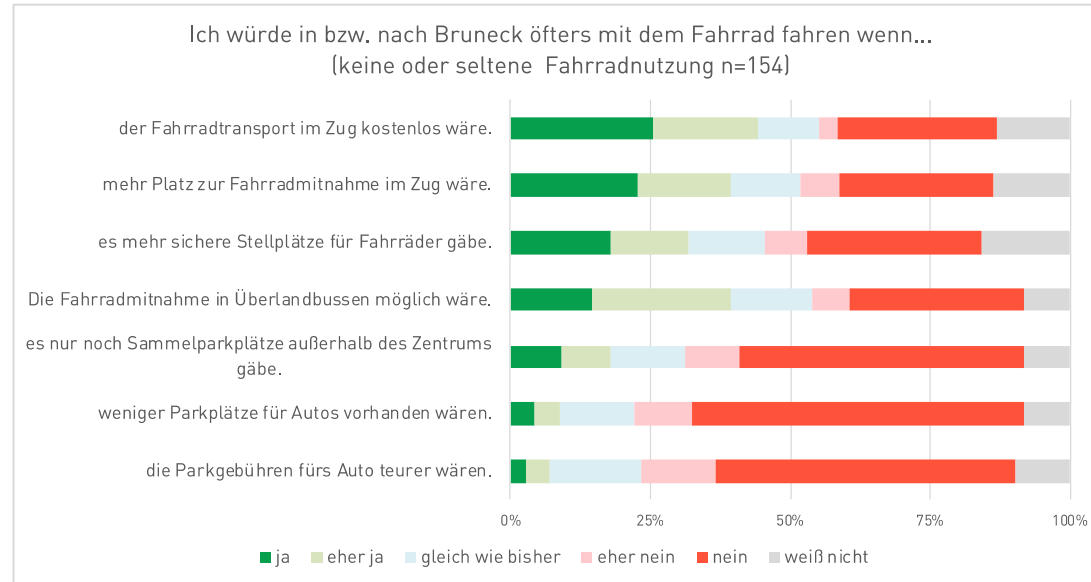
Ich würde in bzw. nach Bruneck öfters mit dem Fahrrad fahren wenn...
(Alle Befragte N=699)



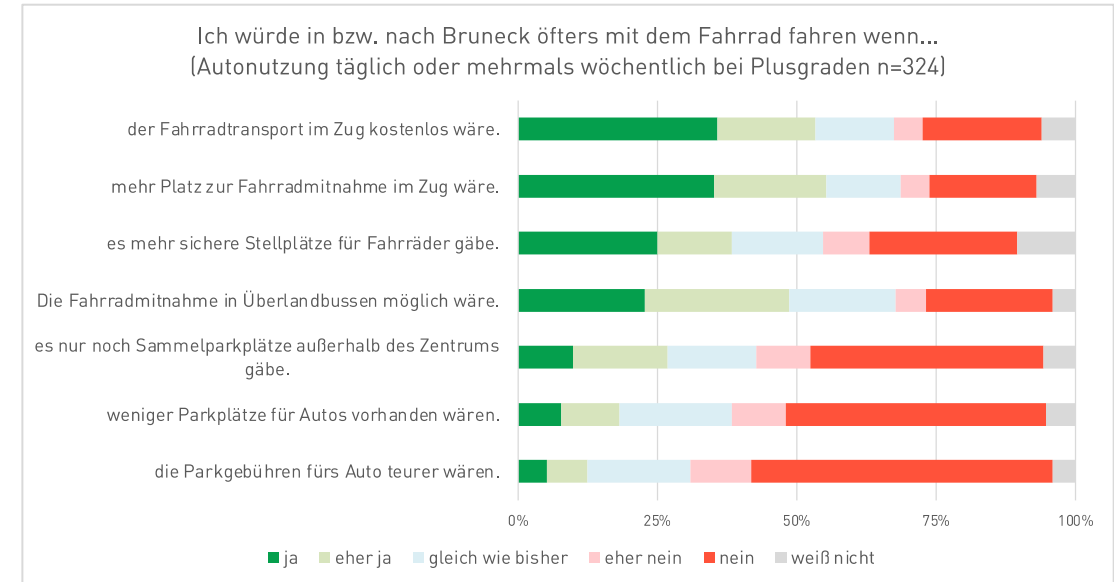
- Über 50% der Befragten geben an, bei einem verbesserten Angebot zur Fahrradmitnahme in den öffentlichen Verkehrsmitteln öfters das Fahrrad zu nutzen.
- Eingriffe in die Parkplatzverfügbarkeit hingegen scheinen weniger effektive Maßnahmen zur Fahrradförderung zu sein.



Würde mehr Fahrrad fahren wenn ...

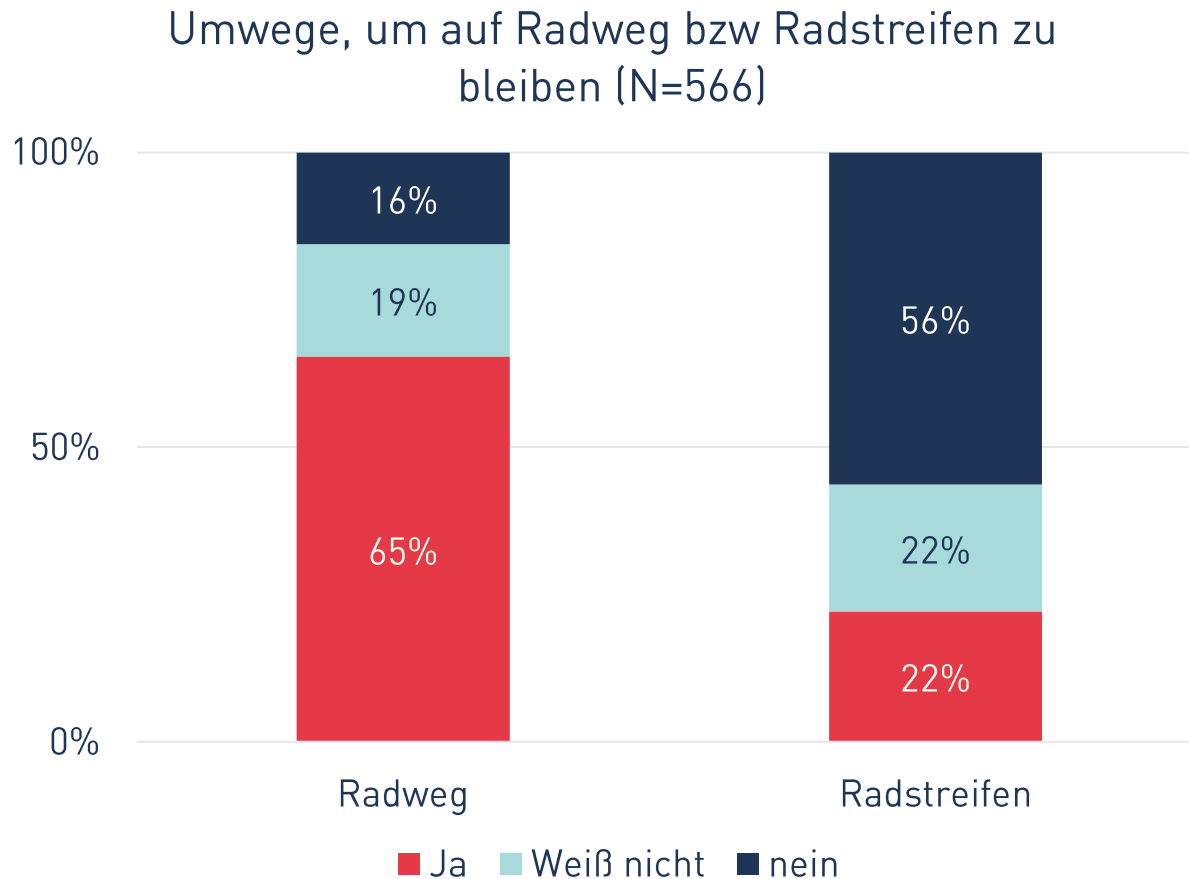


- Personen, die das Fahrrad nicht oder selten nutzen, lassen sich auch durch Maßnahmen kaum zur einer häufigeren Nutzung bewegen.



- Personen, die auch bei Plusgraden das Auto täglich oder mehrmals die Woche nutzen besitzen bei Wegekettten, die den Zug beinhalten, ein gutes Verlagerungspotenzial auf das Fahrrad.

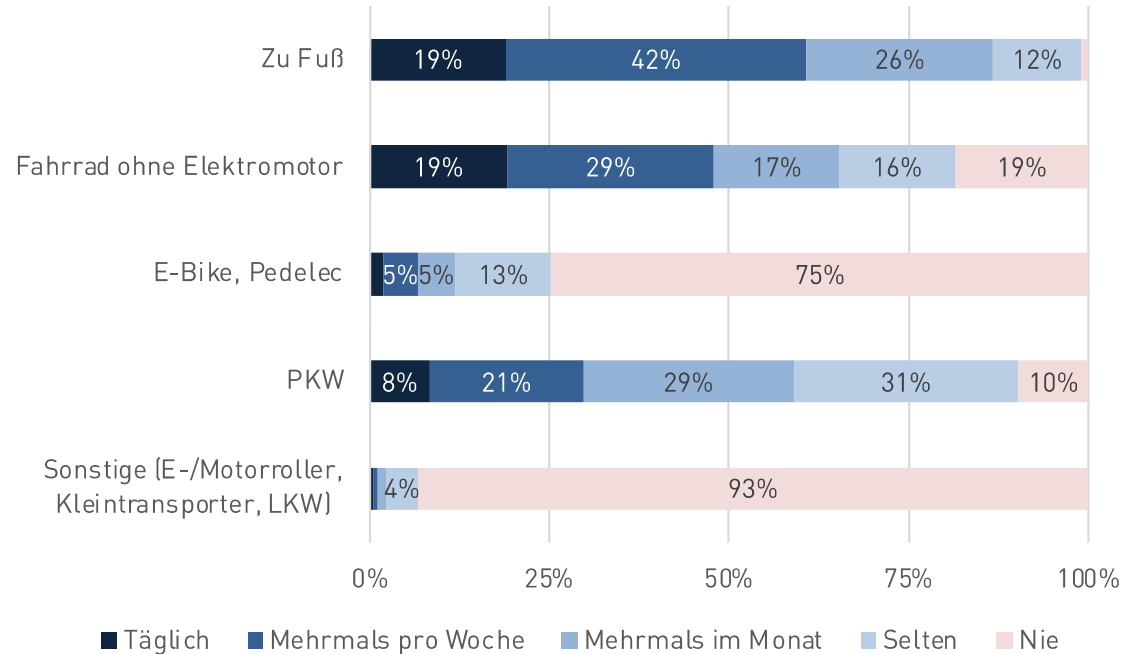
Radfahrstreifen allgemein



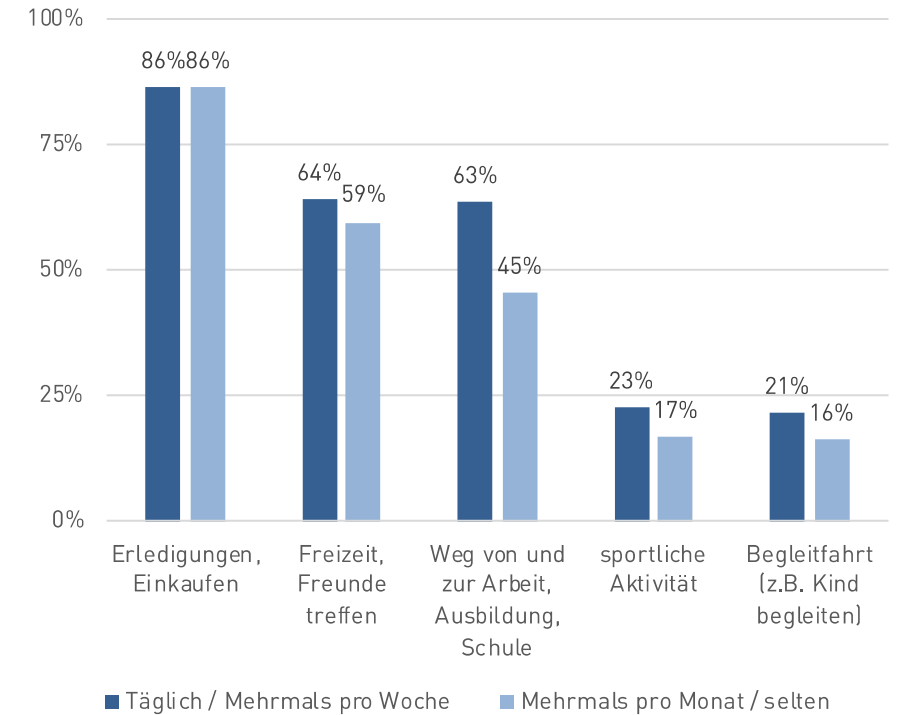
- 65% der Befragten sind bereit, Umwege zu machen, um längere Strecken auf dem Radweg zurücklegen zu können.
- Nur 22% würden das für Wege auf dem Radstreifen tun.

Unterwegs am Graben

Mit welchem Verkehrsmittel unterwegs ...
 (Befragte, die auch den Radstreifen kennen n=680)



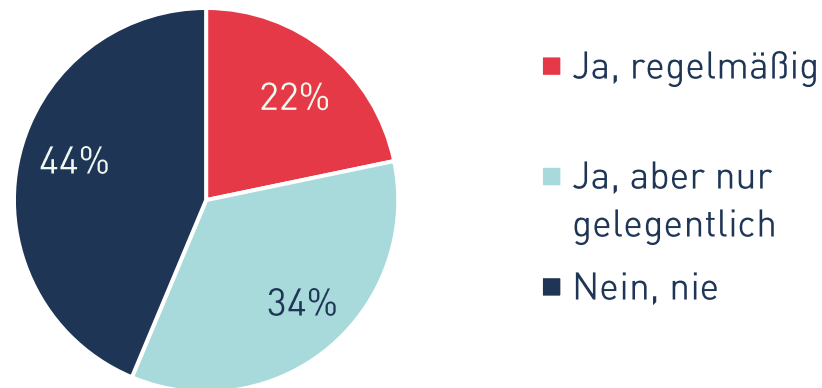
Wegezwecke Fahrrad / E-Bike / Pedelec am Graben



Nutzung Radfahrstreifen am Graben

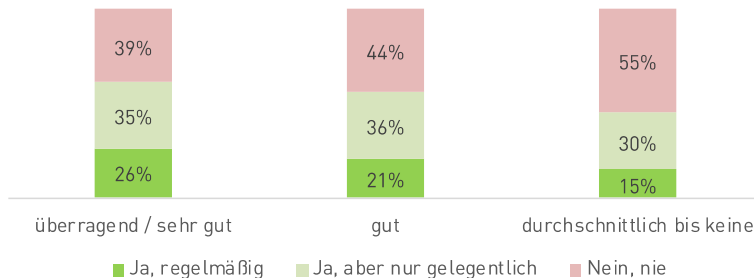
Nutzung Radfahrstreifen

(nur Befragte, die mit Fahrrad oder E-Bike am Graben mindestens selten unterwegs n=483)

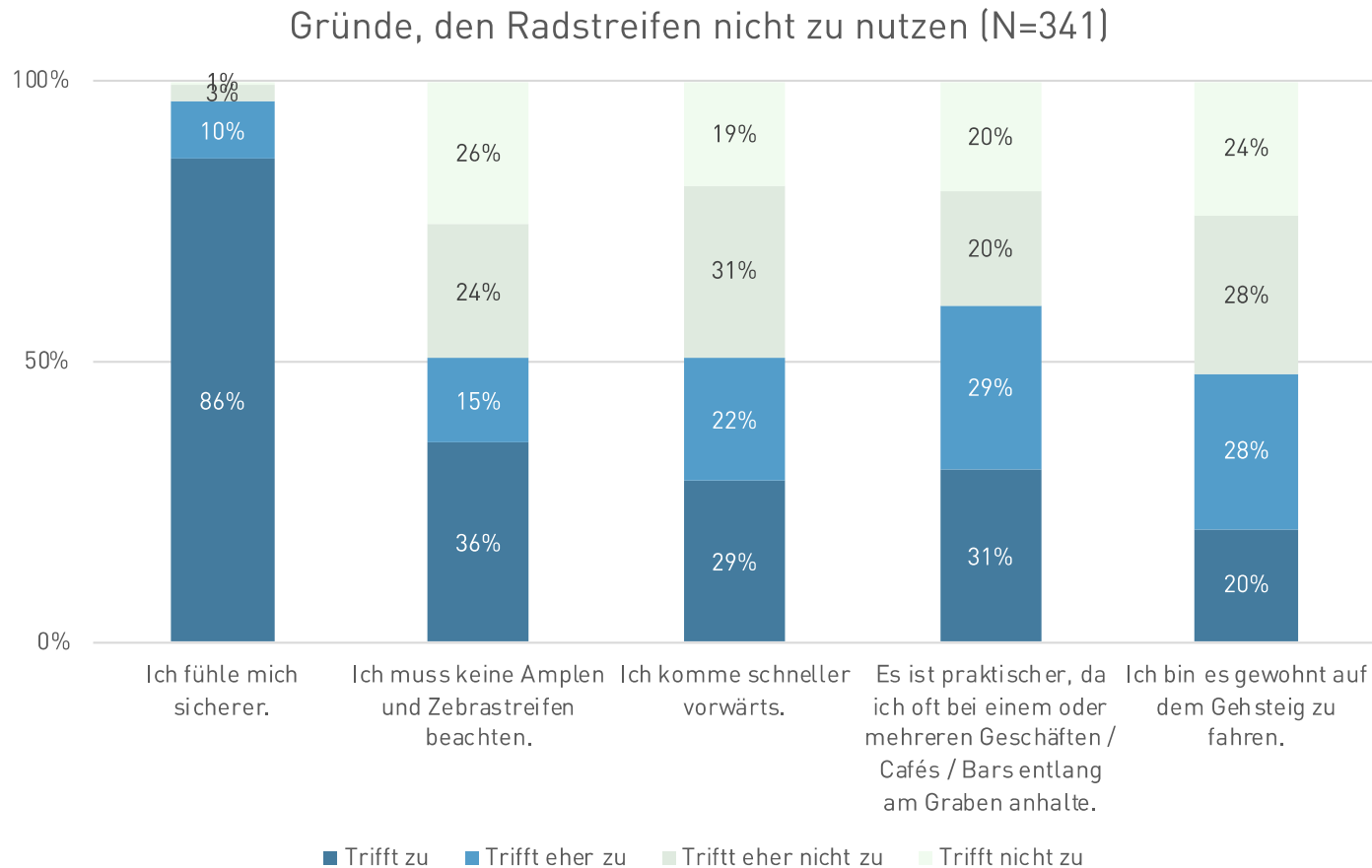


- **97%** der Befragten kennen den Radfahrstreifen am Graben.
- **56%** nutzen den Radfahrstreifen regelmäßig oder gelegentlich.
- Weniger gute Radfahrende nutzen den Streifen deutlich weniger.
- **90%** derjenigen, die den Radfahrstreifen nicht oder nur gelegentlich nutzen, fahren stattdessen auf dem Gehweg/ Fußgängerbereich.

Nutzung Radstreifen am Graben nach Selbsteinschätzung Fähigkeiten Fahrradfahren



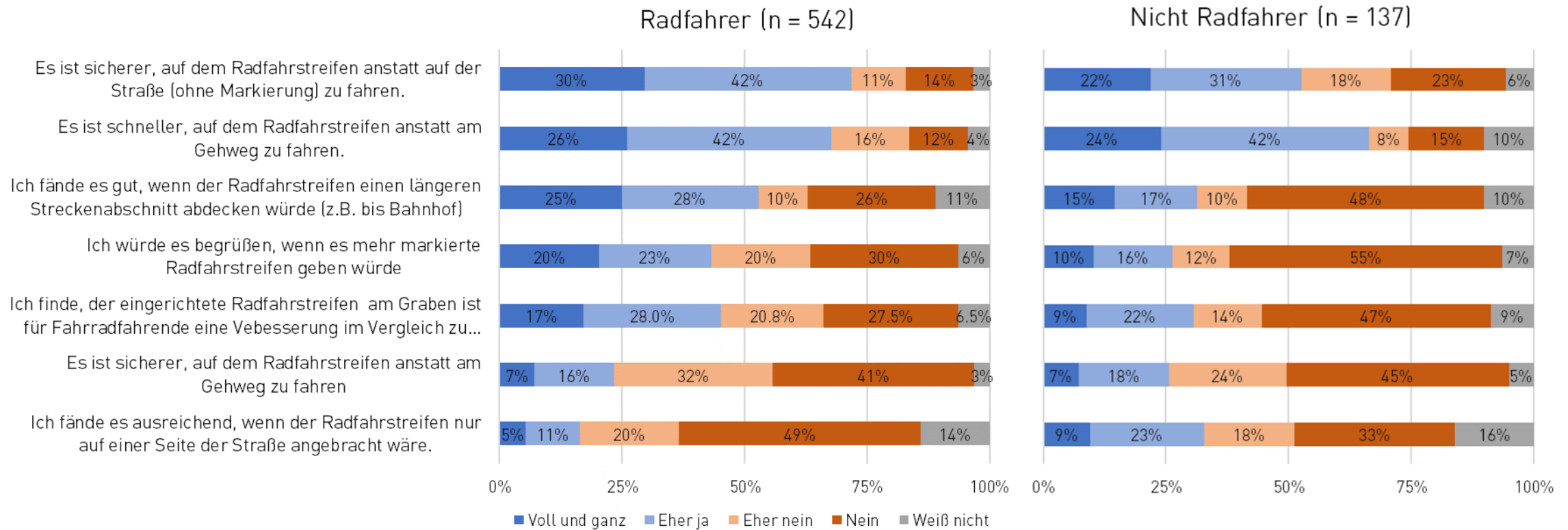
Radfahrstreifen am Graben



- Fast alle Befragten, die den Radfahrstreifen nie oder nur gelegentlich nutzen, gaben an, dass sie sich auf dem Radfahrstreifen **unsicher** fühlen.
- Über die Hälfte findet die Fahrt auf dem Graben **praktischer**, da bei Geschäften oder Bars Halt gemacht werden kann.

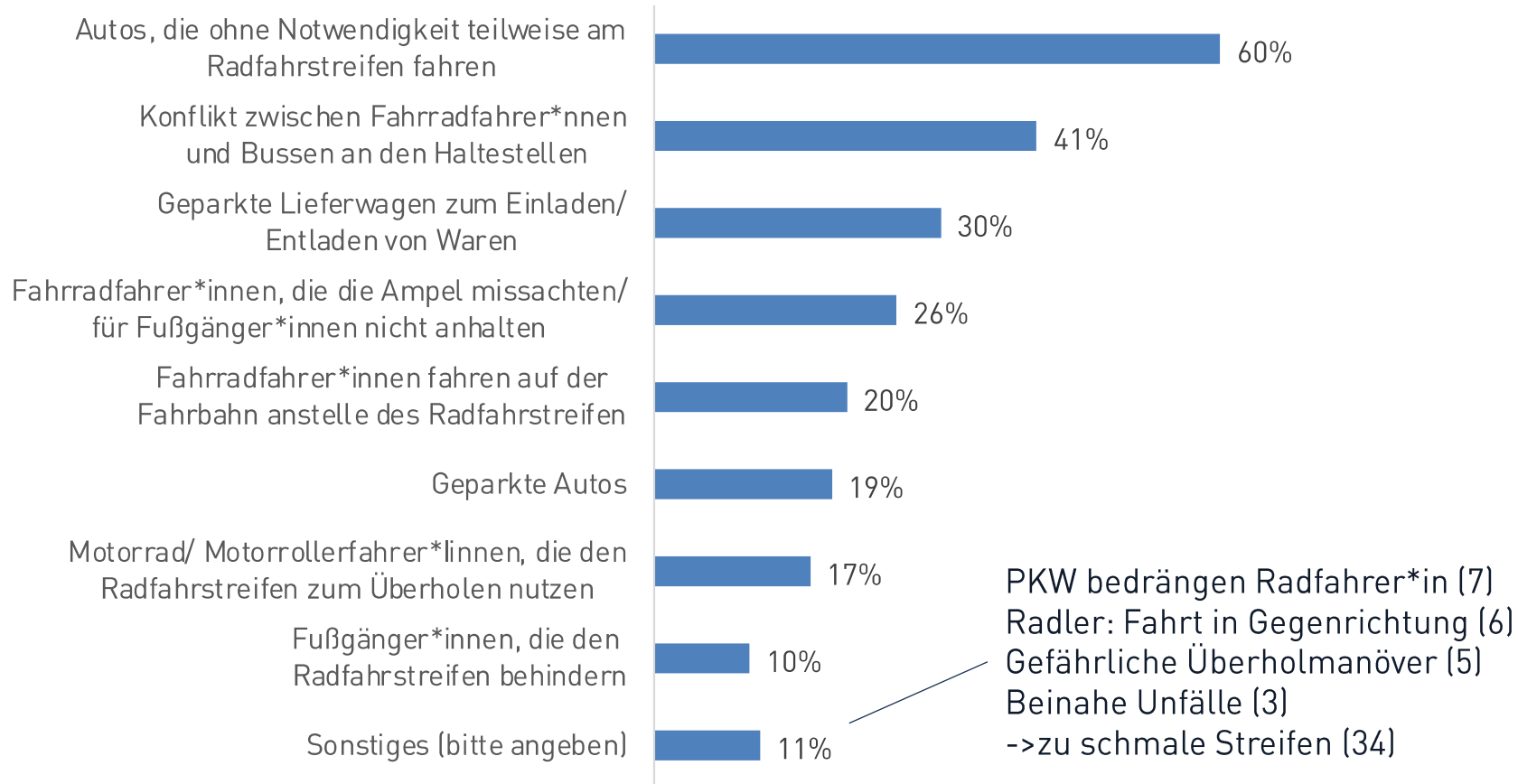
Radfahrstreifen am Graben

Zustimmung zu folgenden Aussagen



Radfahrstreifen am Graben

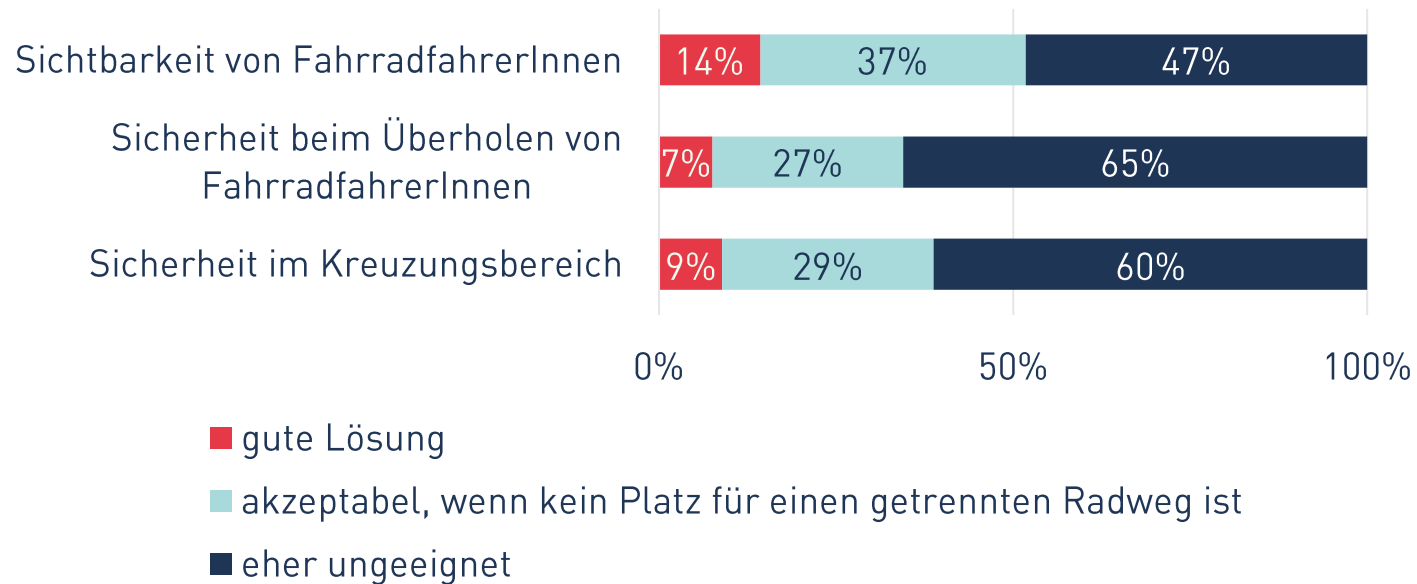
Regelwidrige / gefährliche Situationen am Radfahrstreifen
(Nur Befragte, die den Radstreifen kennen n=680)



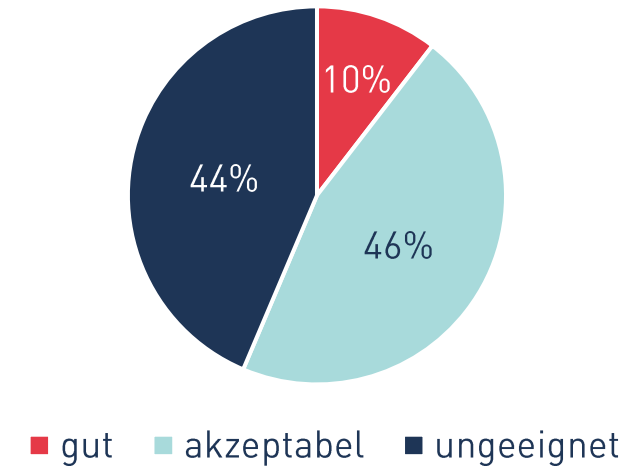
- Mehr als die Hälfte der Befragten hat schon Autos, die ohne Grund am Radfahrstreifen fahren, beobachtet.
- Über ein Drittel nennt Konflikte mit Bussen an den Haltestellen.
- Auch Lieferwagen bei der Warenentladung wurden von über einem Viertel der Befragten am Radfahrstreifen beobachtet.

Radfahrstreifen am Graben

Perspektive Autofahrer*innen: Bewertung Radfahrstreifen in Hinsicht auf... (N=523)



Perspektive Radfahrer*innen: Radfahrstreifen als Lösung für mangelnde Radfahrinfrastruktur (N=566)



Über die Hälfte der Radfahrenden stuft den Radfahrstreifen als gute bis akzeptable Lösung ein. Autofahrende stehen dem Radfahrstreifen etwas kritischer gegenüber.

Radfahrstreifen am Graben Fazit

- Über die Hälfte der Radfahrenden nutzt den Radfahrstreifen.
- Nicht-Nutzer empfinden den Radfahrstreifen als Gefährlich.
- Zu schmal für Auto, Lkw oder Bus **und** Fahrrad.
- Fußgängerbereich / Gehwege am Graben werden häufig bevorzugt.

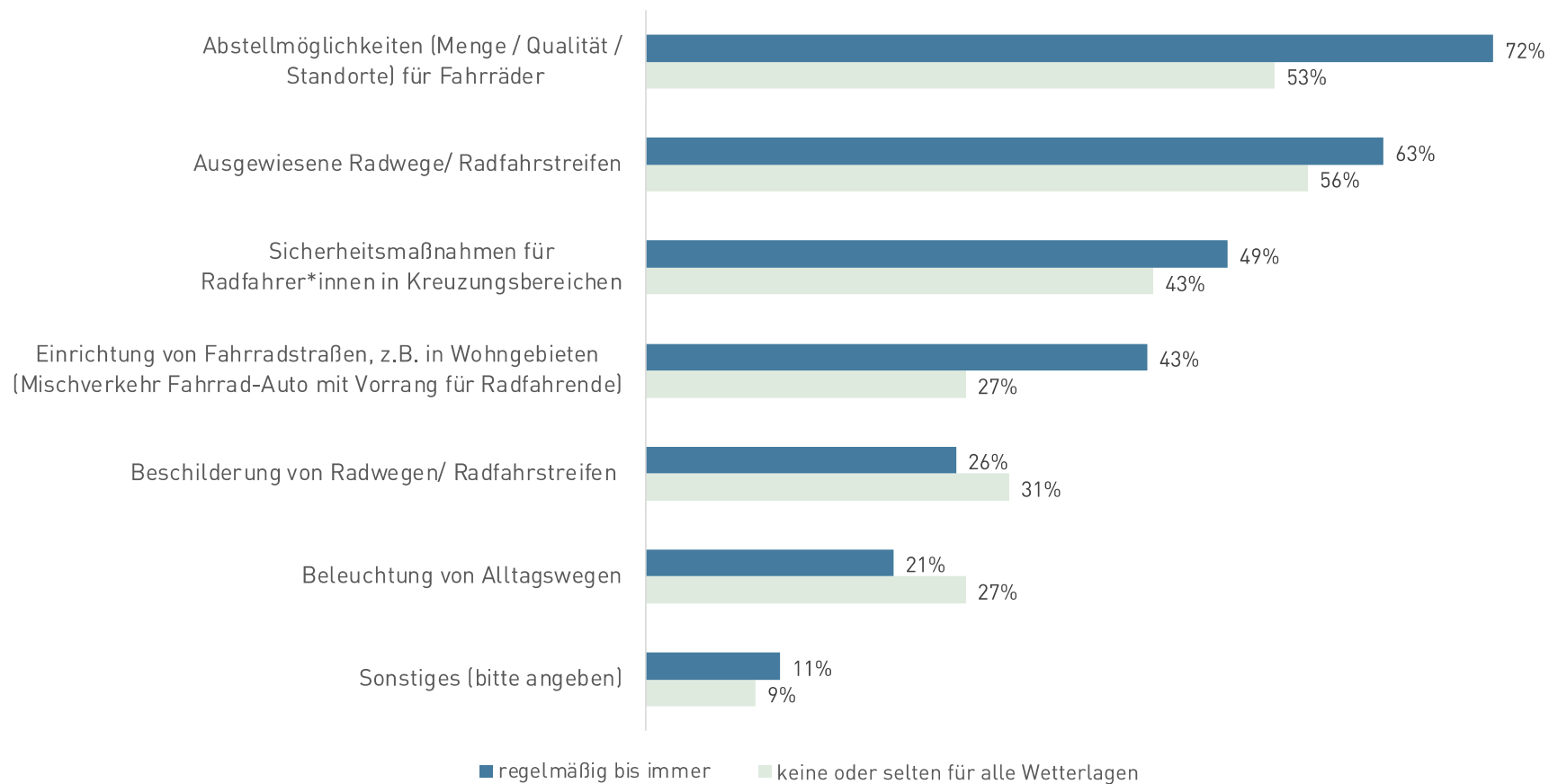
Der Radfahrstreifen wird zwar als sicherer gegenüber einer Straße ohne eingezeichnete Spur eingestuft, der Fußgängerbereich / die Gehwege jedoch sehr viel sicherer.

Fahrradfahrenden erleben häufig Konflikte mit anderen Verkehrsbeteiligten aufgrund der zu schmalen Fahrspuren.



Aufholbedarf

Fahrradinfrastruktur in Bruneck
(N=632, Rad = 525, nicht-Rad = 107)



Abstellmöglichkeiten werden von regelmäßig bis immer Fahrradfahrenden als besonders verbesserungswürdig angesehen.



Aufholbedarf: Abstellmöglichkeiten

Abstellmöglichkeiten (Angaben optional)

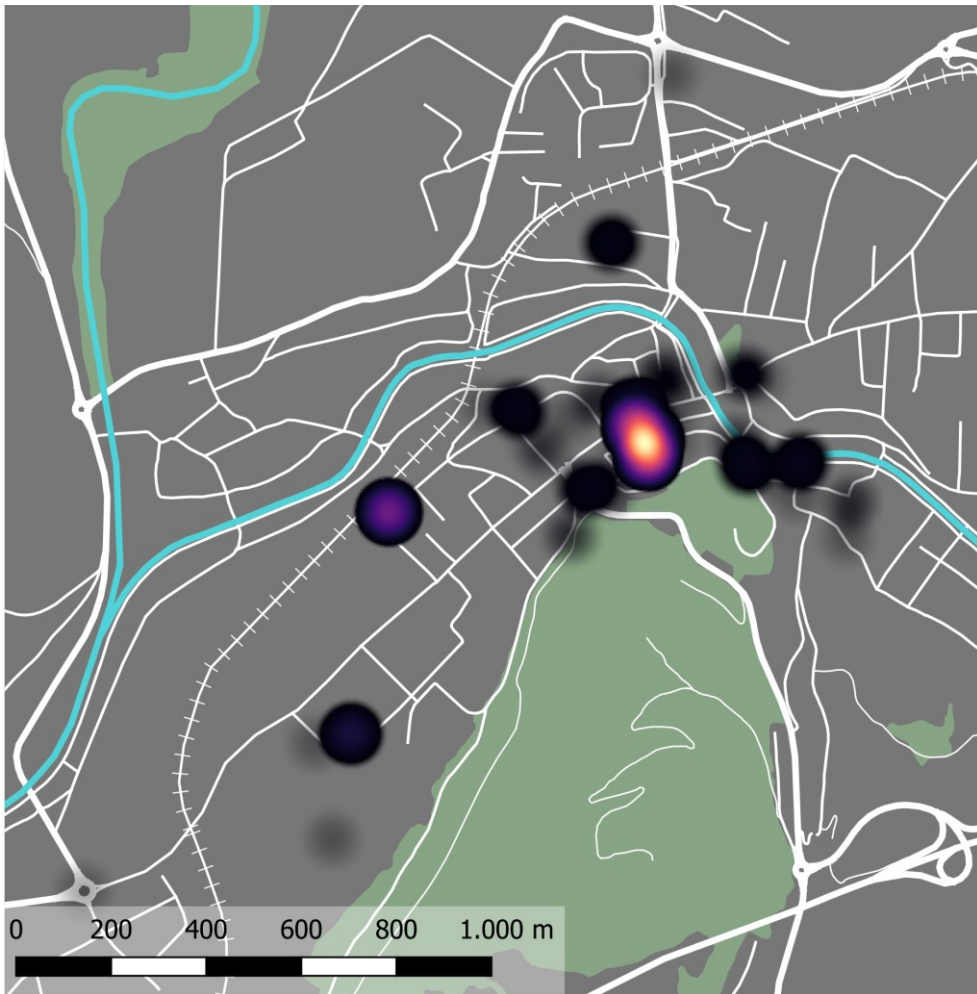
92	Menge: zu wenige Fahrradständer
45	Sicherheit: Mangel an Videoüberwachung, Diebstähle, keine Abschließmöglichkeiten
40	Überdachung: Ständer ohne Dach-kein Schutz vor Witterung
17	Art Fahrradständer: Räder zu eng nebeneinander, breite Reifen der MTB haben nicht Platz, Verbiegen der Felgen
15	Verlassene Fahrräder: besetzen Abstellmöglichkeiten
10	Fahrradboxen: sicherer für teure E-Bikes
10	Vor Shops: Abstellmöglichkeiten direkt vor Geschäften sinnvoll
7	Beleuchtung: beleuchtete Fahrradständer und Parkplätze
5	Ladestationen: mehr Ladestationen für E-Bikes

Vor allem die geringe Anzahl der Fahrradständer wird von den Befragten bemängelt. Zudem sollten die Fahrradständer

- sicher vor Diebstählen sein
- überdacht sein
- für breite Reifen / Scheibenbremsen geeignet
- und regelmäßig von verlassenen Fahrrädern geräumt werden



Aufholbedarf: Abstellmöglichkeiten



Vor allem in der Stadtgasse und am Graben, aber auch beim Bahnhof, in den Schulzonen oder am Gilmplatz und Rathausplatz wünschen sich die Befragten mehr Möglichkeiten, Fahrräder sicher parken zu können.

Aufholbedarf: Ausgewiesene Radwege

Ausgewiesene Radwege (Angaben optional)

36 **Getrennte Radwege:** um Konflikte mit Fußgängern und gefährliche Situationen zu vermeiden

33 **Breitere Radwege:** für angenehmeres Fahrerlebnis

24 **Verkehrsberuhigung Zentrum/Graben:** autofreies Zentrum

11 **Durchgängige Radwege:** Radwege starten und enden "im Nichts"

9 **Vorrang:** Radfahrern Vorrang gewähren

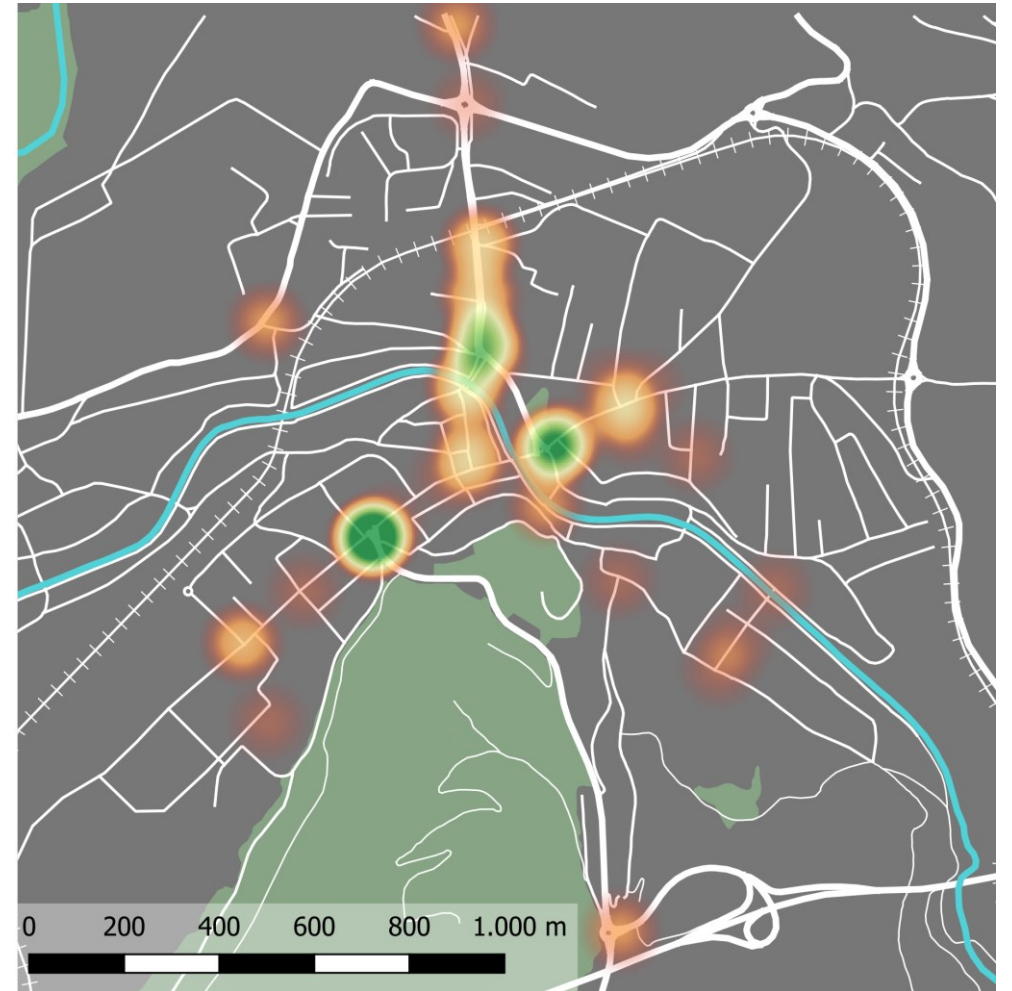
5 **Beidseitig:** Radwege in beide Richtungen, um Kollisionsgefahr zu verringern

- Aufholbedarf gib es vor allem zwischen Bruneck und Reischach, am Graben, Industriezone und bei den Anbindungen zu den Fraktionen.
- Hier braucht es vor allem getrennte, breitere Radwege, die durchgängig von A nach B führen.
- Auch eine Verkehrsberuhigung im Zentrum/am Graben wäre wünschenswert.

Aufholbedarf: Sicherheit an Kreuzungen

Sicherheitsmaßnahmen an Kreuzungen (Angaben optional)

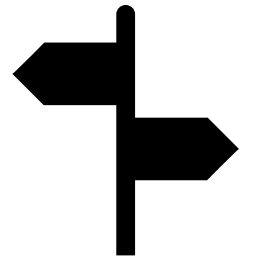
- 17 Fahrradampel: ausreichend lange grüne Phase
- 9 Markierung: farbliche Markierungen
- 9 Vorfahrtsregelung: Fahrrädern Vorfahrt gewähren
- 8 Einsehbarkeit: fehlt oft an Einfahrten und Kreuzungen; Spiegel häufig durch Pflanzen verdeckt.
- 6 Bauliche Trennung



Aufholbedarf: Beschilderung und Beleuchtung

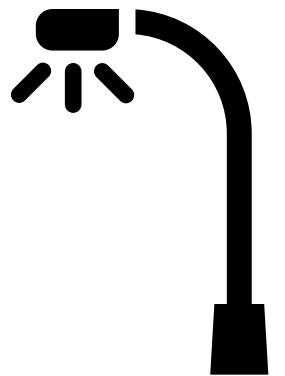
Beschilderung (Angaben optional)

- Richtung Ahrntal, am Graben oder auf den Fahrradwegen Richtung Percha finden die Teilnehmer die Beschilderung unzureichend (29).
- Vor allem Touristen finden sich schwer zurecht (16), da übersichtliche Beschilderung fehlt (11).
- Verbesserungsvorschläge umfassen nicht nur Bodenmarkierungen (5) oder größere Schilder (4), sondern auch farbliche Markierungen, die auf POIs hinweisen oder Zeitangaben für die Strecke enthalten.



Beleuchtung (Angaben optional)

- Vor allem außerhalb des Zentrums auf den Haupttrouten zwischen den Fraktionen fehlt häufig eine ausreichende Beleuchtung.
- Die vorhandene Beleuchtung ist den Teilnehmern zu dunkel (11) und es wird kritisiert, dass die Wege häufig nur abschnittsweise oder gar nicht ausgeleuchtet sind (10).
- Es sollten intelligente Systeme mit Solarenergie oder Bewegungssensoren genutzt werden (5), um nachhaltig die Beleuchtung zu verbessern.
- Auch die Pflicht zu funktionierender und vollständiger Beleuchtung am Fahrrad sollte regelmäßig kontrolliert und geahndet werden (3)





Kontakt

Kompetenzzentrum Tourismus und Mobilität
Centro di Competenza Turismo e Mobilità
Freie Universität Bozen – Libera Università di Bolzano
Universitätsplatz 1 - Piazzetta dell'Università 1
I - 39031 Bruneck – Brunico
cctm@unibz.it
www.unibz.it/cctm