

PRO-BYKE



Cara lettrice, caro lettore, prosegue, con questo terzo appuntamento con il magazine PRO-BYKE, il nostro impegno di comunicazione sulle buone pratiche messe in campo nel quadro del progetto europeo PRO-BYKE (Promozione transfrontaliera della mobilità ciclabile), che promuove l'utilizzo della bicicletta nella vita quotidiana attraverso lo scambio di esperienze tra Italia ed Austria e la definizione di misure e standard di qualità comuni in materia di mobilità ciclabile.

Standard che, come mette in chiaro il primo contributo di questo magazine, devono consistere in misure minime, di facile attuazione e valutazione, che ogni comune coinvolto nel percorso di PRO-BYKE dove poi implementare.

Nelle pagine seguenti vi proponiamo un decalogo di buone norme per la sicurezza che il ciclista 'illuminato' dovrà mettere in atto ogni volta che si trova a pedalare, e una riflessione sulle potenzialità del cicloturismo, con indicazioni concrete provenienti dalla zona delle Valli e delle Dolomiti Friulane. Dal Tirolo vi raccontiamo buone pratiche messe in campo nei comuni di Inzing e di Schwaz; il primo ha dato vita a un servizio pubblico di riparazione bici, partendo dalla semplice constatazione che molte persone non usano più la bicicletta a causa di piccoli difetti, facili da riparare; a Schwaz si è lavorato sulla segnaletica apponendo pittogrammi ben visibili per offrire ai ciclisti orientamento e una maggiore sensazione di sicurezza. Altri esempi concreti di buone pratiche vengono da comuni dell'Alto Adige: a Lana si è approntato un nuovo sistema di orientamento al servizio di chi si muove in bicicletta o a piedi; nel comune di Naturno ha preso il via un piano triennale di implementazione di parcheggi per biciclette. Nelle ultime pagine del magazine sintetizziamo i principali temi affrontati da un workshop sul turismo sostenibile tenutosi in febbraio presso la sede dell'UTI delle Valli e delle Dolomiti Friulane a Maniago. Infine aggiorniamo sulle attività di promozione della mobilità ciclabile nel territorio vicentino.

Liebe Leserinnen und Leser, anlässlich dieses dritten Termins mit dem Magazin PRO-BYKE setzen wir unser Engagement in Bezug auf die Kommunikation über die Best Practices fort, die im Rahmen des europäischen Projekts PRO-BYKE (Grenzüberschreitende Radverkehrsförderung) realisiert worden sind. Ziel dieses Projektes ist es, den Einsatz des Fahrrads im Alltag über den Austausch entsprechender Erfahrungen zwischen Italien und Österreich und die Festlegung gemeinsamer Maßstäbe und Qualitätsstandards für den Radverkehr zu fördern. Standards, die, wie der erste Beitrag dieses Magazins klarstellt, aus problemlos umzusetzenden und zu evaluierenden Mindestmaßnahmen bestehen sollten, die jede in das Projekt PRO-BYKE involvierte Gemeinde dann verwirklichen muss.

Auf den folgenden Seiten schlagen wir einige Regeln für richtige Verhaltensweisen in Bezug auf die Sicherheit vor, die der „erleuchtete“ Radfahrer bei jeder Radtour berücksichtigen sollte, sowie Ausführungen zum Potenzial des Radtourismus, mit konkreten Hinweisen aus dem Gebiet der Täler und Dolomiten des Friaul. Aus Tirol berichten wir über die Best Practices, die in den Gemeinden Inzing und Schwaz eingeführt wurden; die erste hat ausgehend von der simplen Feststellung, dass viele ihr Rad wegen geringfügiger, leicht zu reparierender Mängel nicht mehr benutzen, einen öffentlichen Radreparaturdienst geschaffen; in Schwaz hat man sich die Ausschilderung vorgenommen und zwecks besserer Orientierung und höherer Sicherheit für den Radfahrer gut sichtbare Piktogramme angebracht. Weitere konkrete Beispiele vorbildlicher Praktiken erreichen uns aus den Gemeinden Südtirols: in Lana hat man ein neues Orientierungssystem für Radfahrer und Fußgänger entwickelt; in der Gemeinde Naturno wurde ein Dreijahresplan zur Implementierung von Radparkplätzen auf den Weg gebracht. Auf den letzten Seiten des Magazins fassen wir die anlässlich eines Workshops zum nachhaltigen Tourismus, der im Februar im Sitz des territorialen Gemeindeverbands der Täler und Dolomiten des Friaul in Maniago stattfand. Schließlich informieren wir Sie über Aktivitäten zur Förderung der Fahrradmobilität in der Vicenza Gebiet.

LE MISURE DI PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ CICLABILE QUALE ELEMENTO CENTRALE DEL PROGETTO PRO-BYKE

Il processo PRO-BYKE, che si prefigge di attuare misure di promozione della mobilità ciclabile, si articola in diverse fasi. In questo senso, nella prima parte lo stato dell'arte verrà verificato per mezzo di analisi dei punti di forza e delle criticità, di un test che valuta l'attitudine all'uso della bicicletta e di tour in bicicletta per le strade dei Comuni aderenti al progetto, successivamente dovranno essere identificate e implementate misure finalizzate a migliorare la ciclabilità nei territori dei Comuni.

Nella prima fase nel workshop verranno presentati i risultati ottenuti finora e gli interventi identificati dai team PRO-BYKE. Il catalogo di misure PRO-BYKE punta ad attuare principalmente provvedimenti di mobilità ciclabile 'soft' che dovranno essere, da un lato, realizzabili nell'arco di nove mesi e, dall'altro, paragonabili e semplici da valutare. Per quanto riguarda in particolare le infrastrutture, la priorità spetta non alla loro costruzione bensì alla progettazione. Possono essere proposti e valutati ad esempio il rilevamento della quantità, la qualità e la distribuzione spaziale dei posteggi di biciclette nel territorio comunale o l'attuazione di campagne di sensibilizzazione per diversi gruppi target.

Alcuni di tali interventi sono le cosiddette misure minime, che ogni Comune aderente al progetto PRO-BYKE deve implementare. Queste comprendono, da un lato, la nomina di un referente comunale per la mobilità ciclabile nonché la messa a punto di una 'Vision della mobilità ciclabile' e sua comunicazione. Dall'altro devono essere analizzati ed eliminati i punti pericolosi e devono essere rilevati il numero e la qualità dei posteggi per biciclette negli spazi pubblici. Inoltre si dovrà far opera di diffusione sia nel giornale che nel sito web del Comune e partecipare alla Settimana europea della mobilità. In aggiunta dovranno venir organizzati eventi legati al mondo della bicicletta.

Nel proseguimento del workshop le misure proposte verranno discusse e messe in ordine di priorità e successivamente verranno illustrati i suggerimenti dei singoli. Per i progetti così ideati, su misura per ciascun Comune, verranno quindi stabilite sia una scaletta temporale che le relative competenze. Mediante questo processo verrà quindi definita una scaletta temporale chiara e si stabilirà come procedere in futuro. E così facendo verrà messo in moto il processo a lungo termine di promozione della mobilità ciclabile del Comune.

MASSNAHMEN ZUR FÖRDERUNG DER FAHRRADMOBILITÄT ALS ZENTRALES ELEMENT DES PRO-BYKE-PROJEKTS

Um die Umsetzung radfreundlicher Maßnahmen zu verwirklichen, besteht der PRO-BYKE-Prozess aus mehreren Schritten. Während im ersten Teil mithilfe von Stärken-Schwächen-Analysen, einem Fahrradklimatest und Radtouren durch die teilnehmenden Gemeinden die Ist-Situation und ein Stimmungsbild erhoben werden, geht es darauffolgend darum, Maßnahmen zu finden und umzusetzen, die die Gemeinden dem Ziel, radfreundlicher zu werden, näherbringen.

In einem ersten Schritt werden im Maßnahmenworkshop die bisherigen Ergebnisse präsentiert und von den PRO-BYKE BeraterInnen zusammengestellte Maßnahmevorschläge vorgestellt. Der Maßnahmenkatalog von PRO-BYKE zielt vor allem auf die Umsetzung von 'soften' Radverkehrsmaßnahmen ab. Die Maßnahmen müssen einerseits in den neun Monaten umsetzbar und andererseits vergleichbar und einfach zu evaluieren sein. Vor allem in der Infrastruktur steht nicht der Bau, sondern die Planung im Vordergrund. Empfohlen und bewertet werden können z. B. die Erhebung bzgl. Quantität, Qualität und räumliche Verteilung von Abstellanlagen im Gemeindegebiet oder die Durchführung von Sensibilisierungskampagnen für verschiedene Zielgruppen.

Einige von diesen Maßnahmen sind die sogenannten Mindestmaßnahmen, die jede Gemeinde, die den PRO-BYKE-

Prozess durchläuft, implementieren muss. Dazu gehört zum einen eine Ansprechperson für den kommunalen Radverkehr festzulegen und eine 'Vision Radverkehr' zu erstellen und diese auch zu kommunizieren. Zum anderen sollen Gefahrenstellen analysiert und entschärft sowie die Anzahl und Qualität der Abstellanlagen im öffentlichen Raum erhoben werden. Des Weiteren muss Öffentlichkeitsarbeit sowohl in der Gemeindezeitung als auch auf der Website der Gemeinde geleistet und an der Europäischen Mobilitätswoche teilgenommen werden. Zudem müssen Fahrradveranstaltungen durchgeführt werden.

Im weiteren Verlauf des Workshops geht es darum, die vorgeschlagenen Maßnahmen zu diskutieren, priorisieren und auch eigenen Vorschläge einzubringen. Für die dabei herausgearbeiteten speziell auf die Gemeinde zugeschnittenen Maßnahmen werden daraufhin sowohl ein Zeitplan als auch die jeweiligen Zuständigkeiten festgelegt.

Durch den Prozess wird ein klarer Zeitplan und eine zukünftige Vorgehensweise bestimmt und der langfristige Prozess der kommunalen Radverkehrsförderung in Gang gesetzt.



Workshop sulle misure a Zirl.
© Alleanza per il clima del Tirolo
Maßnahmenworkshop in Zirl.
© Klimabündnis Tirol



BUONI MOTIVI PER ESSERE 'CICLISTI ILLUMINATI'

Essere ben visibili quando si affronta la strada in bicicletta è prima di tutto un fattore importante per la sicurezza; ma è anche, ed è bene ricordarlo, un obbligo ai sensi del Codice della Strada. Ricordiamo qui di seguito le disposizioni contenute nell'articolo 68 del Codice. "Durante la circolazione, la mancanza di ogni dispositivo di frenatura (freni) o di segnalazione acustica (campanello) o visiva (fanali o dispositivi catodiottrici a luce riflessa rossa o gialla) è punita con una sanzione amministrativa. I dispositivi per le segnalazioni visive devono essere presenti e funzionanti da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere". Inoltre ricordiamo che, ai sensi della Legge 120/2010, "il giubbotto deve essere sempre indossato di notte nelle strade extraurbane e in galleria". Per questo è bene che il "ciclista illuminato" controlli regolarmente la presenza e l'efficienza delle dotazioni necessarie:

1. Luce anteriore bianca o gialla;
2. Luce posteriore rossa;
3. Gemma retroriflettente posteriore rossa;
4. Gemme retroriflettenti gialle sui fianchi dei pedali;
5. Gemme retroriflettenti gialle sui lati di ogni ruota oppure coperton con strisce riflettenti sui fianchi;
6. Casacca con inserti retroriflettenti

Questa verifica è necessaria, ma non sufficiente. Il 'ciclista illuminato' infatti è quello che si tutela in modo attivo con una serie di comportamenti virtuosi:

- raddoppia la prudenza, circola con gli occhi bene aperti, rispetta le norme del Codice della Strada;
- cura la manutenzione della propria bicicletta, tiene in freni in perfetto ordine e gli pneumatici abbastanza tassellati per non scivolare sull'asfalto
- verifica che i fanali funzionino e li accende ogni volta che è necessario
- nella scelta dell'abbigliamento, tiene presente che di sera è preferibile vestirsi di chiaro, di giorno con abiti colorati.

A questo punto, avrà fatto la sua parte per aumentare la propria sicurezza. E a buon diritto potrà rivendicare, anche con le associazioni locali dei ciclisti di cui fa parte, la tutela nei confronti degli altri utenti della strada e migliori condizioni per la ciclabilità nella sua città. Sapendo che la bici fa bene a chi la usa ma anche alla città; perché ogni bicicletta in più e ogni auto in meno sono un nuovo passo verso una città moderna e sostenibile.

GUTE GRÜNDE, "ERLEUCHTETE" RADFAHRER ZU SEIN

Gut sichtbar zu sein, wenn man auf der Straße Rad fährt, ist vor allem ein wichtiger Sicherheitsfaktor; aber auch, und das sollte nicht vergessen werden, eine Verpflichtung der Straßenverkehrsordnung. Nachstehend verweisen wir dazu auf die entsprechenden, in Paragraph 68 des Gesetzbuchs enthaltenen Verordnungen. „Im Verkehr wird das Nichtvorhandensein von Bremsvorrichtungen (Bremsen) oder akustischen (Klingel) bzw. optischen Signalen (Scheinwerfer oder rote oder gelbe Rückstrahler) mit einer Geldbuße geahndet. Die optischen Signalvorrichtungen müssen jeweils eine halbe Stunde nach Sonnenuntergang bis eine halbe Stunde vor Sonnenaufgang vorhanden und funktionsfähig sein.“ Außerdem erinnern wir daran, dass laut Gesetz 120/2010 "nachts auf Landstraßen und im Tunnel immer die entsprechende Signaljacke getragen werden muss".

Daher sollte der "erleuchtete Radfahrer" regelmäßig das Vorhandensein und die volle Funktionsfähigkeit folgender unerlässlicher Ausrüstungen überprüfen:

1. Weiße oder gelbe Frontscheinwerfer;
2. Roter Rückstrahler;
3. Roter reflektierende Einsatz hinten;
4. Gelbe reflektierende Einsätze seitlich an den Pedalen;
5. Gelbe reflektierende Einsätze seitlich an jedem Rad bzw. Reifen mit reflektierenden Streifen an den Seiten;
6. Signaljacke mit retroreflektierenden Einsätzen

Diese Prüfung ist notwendig, reicht aber nicht aus. Denn der „erleuchtete Radfahrer“ ist der, der sich mit einer Reihe vorbildlicher Verhaltensweisen aktiv schützt:

- er fährt mit doppelter Vorsicht und mit offenen Augen, hält sich an die Straßenverkehrsordnung;
- er hält sein Rad regelmäßig instand, die Bremsen in einwandfreiem Zustand und die Reifenprofile in Ordnung, um auf dem Asphalt nicht auszurutschen;
- er stellt sicher, dass die Scheinwerfer funktionieren und schaltet sie bei Bedarf ein;
- bei der Wahl der Kleidung achtet er darauf, dass man abends am besten helle und tagsüber farbige Outfits trägt;

Jetzt hat er seinen Beitrag zur Erhöhung seiner Sicherheit geleistet. Und kann zu Recht für sich, auch bei den örtlichen Biker-Verbänden, deren Mitglied er ist, beanspruchen, vor den anderen Verkehrsteilnehmern geschützt zu werden und bessere Voraussetzungen für den Radverkehr seiner Stadt zu schaffen.

Im Bewusstsein, dass das Radfahren nicht nur ihm selbst, sondern auch der Stadt guttut; denn jedes Rad mehr und jedes Auto weniger sind ein Schritt in Richtung einer modernen und nachhaltigen Stadt.

TURISMO IN BICICLETTA: UN TREND IN CONTINUA CRESCITA

Secundo uno studio della FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta), le presenze di turisti in bicicletta sono aumentate in Italia del 48% in 2 anni. Il cicloturismo va alla scoperta di territori nuovi con una modalità di fruizione turistica "slow"; con numerose ricadute positive sul territorio italiano, sia da un punto di vista di sostenibilità sociale, che ambientale.

Il Friuli Venezia Giulia è un territorio che si presta particolarmente all'utilizzo delle bici per diversi scopi. In particolare, il territorio delle Valli e delle Dolomiti Friulane è caratterizzato dalla presenza di sentieri, strade secondarie, piste ciclabili e ciclovie, costruiti nel corso degli anni e che permettono la fruizione di diverse tipologie di utilizzo della bicicletta. Si va dal downhill alla mountain bike, dalle semplici gite della domenica al ciclismo da corsa.

Sono tutte attività che ricercano il territorio incontaminato, lontano da fonti di disturbo, come le auto sulla strada, e lontano dalla vita di tutti i giorni. Prediligono quindi gli ambienti tranquilli e sicuri, ma soprattutto genuini nel loro contatto con la natura più vera di questa zona del Friuli. Si sono già potuti ammirare dei progressi nell'attività ciclistica all'interno del territorio delle Valli e delle Dolomiti Friulane. Solo nel periodo che va da aprile a ottobre 2019 nella ciclabile di Montereale Valcellina si sono registrati 9.943 ciclisti, in quella di Maniago ben 21.356 passaggi. Si è potuto anche notare che questa crescita dei flussi ciclistici ha portato anche a ricadute positive sul territorio: alcuni albergatori maniatesi hanno ospitato all'interno delle proprie strutture più di 300 cicloturisti in maggioranza di provenienza estera (europei ed americani).

Nasce proprio da qui l'idea del "Parco ciclistico delle Valli e delle Dolomiti friulane", una vasta area adatta a ospitare tutte le tipologie di ciclisti, che può essere caratterizzata da una rete interna di vie ciclabili in cui le persone possono ritrovare tranquillità e sicurezza. Con la futura realizzazione di questo progetto, si potrebbe attrarre un maggior numero di turisti, in modo da creare nuove tipologie di imprenditorialità. L'idea del Parco ciclistico potrebbe quindi fungere da volano per lo sviluppo del territorio, con particolare riguardo al turismo esperienziale.

FAHRRAD-TOURISMUS: EIN STÄNDIG STEIGENDER TREND

Laut einer Studie des FIAB (Italienischer Verband für Radfreunde) haben die Radtouristen in Italien in 2 Jahren um 48% zugenommen. Der Radtourismus entdeckt dabei neue Gegenden "slow", d.h. langsam, was zahlreiche positive Auswirkungen auf das italienische Territorium mit sich bringt, und zwar sowohl in Hinsicht auf die soziale Nachhaltigkeit wie die Umweltverträglichkeit.

Das Friaul-Julisch-Venetien ist ein Gebiet, das sich besonders gut für die Nutzung des Fahrrads für verschiedene Zwecke eignet. Insbesondere zeichnet sich die Gegend um die Täler und Dolomiten des Friaul durch Wege, Nebenstraßen und Fahrradwege aus, die im Laufe der Jahre angelegt wurden und die Nutzung des Rades für unterschiedliche Zwecke ermöglichen, und zwar von Downhill fahren bis zum Mountainbiken, von einfachen Sonntagsausflügen bis zum Rennradsport.

Hierbei handelt es sich um Aktivitäten, die unberührte Gegenden suchen, ohne Störfaktoren wie Autos auf der Straße, und fern vom Alltagsleben. Vorgezogen werden daher ruhige und sichere, aber vor allen Dingen authentische Gegenden in engem Kontakt mit der Natur in diesem Gebiet des Friaul. Entsprechende Fortschritte der Radaktivitäten innerhalb des Gebiets der Täler und Dolomiten des Friaul konnten bereits verzeichnet werden. Allein in der Zeit von April bis Oktober 2019 wurden auf dem Radweg von Montereale Valcellina 9.943 und auf dem von Maniago jeweils 21.356 Radfahrer registriert. Dabei konnte auch festgestellt werden, dass dieser Anstieg der Raderströme sich positiv auf das Territorium ausgewirkt hat: einige Hoteliers in Maniago haben über 3000 überwiegend ausländische (europäische und amerikanische) Radtouristen beherbergt.

Ausgehend davon entstand die Idee des "Radparks der Täler und Dolomiten des Friaul", eines weitläufigen Gebiets, das für sämtliche Arten von Radtouristen geeignet ist und sich durch ein internes Fahrradwegnetz auszeichnet, in dem Radler Ruhe und Sicherheit vorfinden. Die künftige Verwirklichung dieses Projekts könnte für eine größere Anzahl von Touristen sorgen, so dass neue Arten unternehmerischer Aktivitäten geschaffen werden könnten. Die Idee des Fahrradparks könnte somit als treibende Kraft für die Entwicklung des Territoriums fungieren, und zwar besonders im Hinblick auf den erlebnisorientierten Fremdenverkehr.



RIPARAZIONE DI BICICLETTE AL REPAIR-CAFE DI INZING



Riparazione di biciclette al Repair-Cafe di Inzing
Radreparatur beim Repair-Cafe in Inzing

Siamo in attesa del ritorno alla vita all'aria aperta. Tutto è pronto per dar inizio alla stagione delle pedalate. Ma se il freno sfrega o la gomma è a terra, il rischio è di rimanere appiedati. L'esperienza insegna che molte persone rinunciano a usare la bicicletta a causa di guasti minimi e facili da eliminare. Nei corsi di riparazione di biciclette vengono trasmesse le competenze necessarie a eseguire da soli piccole riparazioni, come ad esempio la sostituzione dei freni o la sistemazione delle forature dei pneumatici. Questi corsi sono adattissimi anche per le scuole e possono essere prenotati dalle stesse. Ma anche aziende o Comuni possono utilmente proporre quest'iniziativa. Nell'ambito delle misure PRO-BYKE, il Comune di Inzing ha integrato nell'annuale Repair-Cafe anche un servizio di riparazioni di biciclette. Il 25.04. chiunque potrà portare qui la propria bici e ripararla o farla riparare con l'aiuto dei volontari. In questo modo (quasi) qualunque bici potrà essere resa nuovamente funzionale, pronta per le pedalate primaverili.

SHARROW A SCHWAZ

Appositi pittogrammi a forma di bicicletta dipinti sulla carreggiata contribuiscono ad attrarre l'attenzione dei conducenti di autoveicoli sui ciclisti. I pittogrammi forniscono ai ciclisti indicazioni sulla posizione da tenere all'interno della carreggiata e sui percorsi da seguire e sono in grado di migliorare la sensazione di sicurezza soggettiva. A seconda della situazione e dello scopo, i pittogrammi possono essere realizzati anche a sufficiente distanza dal bordo della carreggiata, stando tuttavia attenti a non trarre in inganno i ciclisti, che sono comunque obbligati a circolare sulla destra. Una variante di tale pittogramma è la sharrow, proveniente dagli Stati Uniti, che è notevolmente più grande rispetto ai pittogrammi a bicicletta convenzionali. Anche se attualmente le sharrow non fanno ancora parte del Codice della strada e pertanto non hanno alcun valore legale, possono comunque contribuire a rendere più visibili i ciclisti. In occasione di un tour in bicicletta nel Comune di Schwaz si è constatato che, in particolare sulla Bahnhofstraße prospiciente alla stazione, la visibilità delle biciclette è notevolmente migliorata. A fronte del traffico intenso e delle velocità tendenzialmente elevate del trasporto motorizzato privato i ciclisti si sentono insicuri o vengono spinti ai bordi. Per questo in autunno lungo la Bahnhofstraße sono state realizzate delle sharrow (vedere la foto), con l'obiettivo di attrarre maggiormente l'attenzione sui ciclisti. Per l'anno prossimo è già previsto di creare gradualmente delle segnalazioni a sharrow sui principali assi ciclistici.

RADREPARATUR BEIM REPAIR-CAFE IN INZING

Wir warten auf die Rückkehr ins Leben im Freien. Alles ist bereit, um die Fahrradsaison beginnen zu lassen. Wenn jetzt aber die Bremse schleift oder der Reifen platt ist, stellt sich Ernüchterung ein. Die Erfahrung zeigt, dass viele Menschen ihr Fahrrad aufgrund eines kleinen, leicht zu behebbenden Defekts nicht mehr benutzen. In Radreparaturkursen werden die notwendigen Kompetenzen vermittelt, die es erlauben, kleine Reparaturen wie den Austausch von Bremsen oder das Beheben von Reifenpannen selbst durchzuführen. Solche Kurse eignen sich sehr gut für Schulen und können von diesen gebucht werden. Aber auch für Betriebe oder Gemeinden ist es sinnvoll, ein derartiges Angebot zu schaffen. Die Gemeinde Inzing hat im Zuge der PRO-BYKE-Maßnahmen einen Rad-Reparatur Service in das alljährliche Repair-Cafe eingebettet. Am 25.04. kann wieder jeder sein Fahrrad vorbeibringen und mithilfe von Freiwilligen reparieren oder reparieren lassen. So kann (fast) jedes Fahrrad wieder einsatzbereit gemacht werden und der Frühling kann kommen.

SHARROWS IN SCHWAZ

Auf der Fahrbahn aufgebrachte Fahrradpiktogramme tragen dazu bei, die Aufmerksamkeit der Kfz-LenkerInnen für den Radverkehr zu erhöhen. Die Piktogramme geben den RadfahrerInnen eine gewisse Orientierung zu Fahrlinie und Routenwahl und können das subjektive Sicherheitsgefühl erhöhen. Je nach Situation und Zweck sollten die Piktogramme daher auch ausreichend abgesetzt vom Fahrbahnrand angebracht werden, wobei jedoch eine Irrführung der Radfahrenden vermieden werden muss, da diese auch weiterhin an das Rechtsfahrgebot gebunden sind. Eine Variante eines solchen Piktogramms ist der aus den USA kommende Sharrow, der deutlich größer ist als ein herkömmliches Fahrradpiktogramm. Auch wenn Sharrow derzeit nicht in der StVO verankert sind und daher keine Rechtswirkung haben, können sie dazu beitragen, die RadfahrerInnen sichtbar zu machen.

In der Gemeinde Schwaz wurde bei der Radtour im Zuge des PRO-BYKE-Prozesses festgestellt, dass speziell entlang der Bahnhofstraße die Sichtbarkeit des Radverkehrs erhöht werden sollte. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der tendenziell hohen Geschwindigkeiten des MIV fühlen sich RadfahrerInnen unsicher bzw. werden an den Rand gedrängt. Deswegen wurden im Herbst Sharrow (siehe Foto) entlang der Bahnhofstraße angebracht, um vermehrt Aufmerksamkeit auf die RadfahrerInnen zu lenken. Des Weiteren ist geplant, die wichtigsten Radachsen im nächsten Jahr schrittweise ebenfalls mit Sharrow zu markieren.



Sharrow lungo la Bahnhofstraße
Sharrow entlang der Bahnhofstraße

BEST PRACTICE NEI COMUNI DELL'ALTO ADIGE: INNOVATIVO SISTEMA DI INDICAZIONI A LANA E NUOVI POSTEGGI PER BICICLETTE A NATURNO

Il nuovo sistema di orientamento del Comune di Lana dà un segnale di una politica della mobilità orientata al futuro.

È assodato che quando i tragitti brevi vengono percorsi in bicicletta o a piedi il traffico cala notevolmente. Dagli studi è noto che in Alto-Adige il traffico è responsabile di quasi metà delle emissioni di gas serra. La lunghezza media dei percorsi è inferiore a 5 km. Ciò significa che molti di essi potrebbero essere coperti anche in bicicletta o a piedi, con effetti positivi per l'ambiente e per la propria salute.

Per tale motivo Lana ha sviluppato un innovativo sistema di orientamento, che comprende tutte le parti principali della località e tiene presenti le attrazioni, i servizi e le offerte di mobilità del paese. Il nuovo sistema di indicazioni fornisce a ciclisti e pedoni informazio-



ni aggiuntive sulla distanza in km o in minuti. La fruizione intuitiva del sistema, unita a spostamenti rapidi e sicuri, rendono la mobilità ciclabile e pedonale complessivamente più attrattiva. Il nuovo sistema di orientamento verrà implementato gradualmente nei prossimi mesi.

Nell'ambito di Pro-Byke il Comune di Naturno ha effettuato un rilevamento della qualità e quantità dei posteggi per biciclette e prossimamente li migliorerà notevolmente.

Gli interventi di miglioramento dei parcheggi per biciclette verranno elaborati e implementati secondo un piano triennale. Verranno gradualmente realizzati 15 posteggi di qualità in diversi punti del paese e davanti alle strutture pubbliche. Il progetto ha ottenuto il sostegno finanziario del dipartimento Mobilità della Provincia Autonoma di Bolzano. I primi quattro posteggi per biciclette saranno installati prossimamente e verranno presentati alla popolazione in occasione della manifestazione „Bike-Opening“ in primavera. Contemporaneamente durante questo evento si svolgerà anche una benedizione delle biciclette. Inoltre verrà realizzato anche uno speciale parcours per bici. Come special guest sarà presente l'austriaco Tom Öhler, campione del mondo di bike trial, che presenterà uno spettacolo mozzafiato. Scopo dell'evento è sensibilizzare la popolazione a una mobilità consapevole. L'evento è stato rimandato a causa delle restrizioni sanitarie imposte dal governo..

BEST PRACTICE DER SÜDTIROLER GEMEINDEN: INNOVATIVES LEITSYSTEM IN LANA UND NEUE RADABSTELLANLAGEN IN NATURNS

Das neue Orientierungssystem hat Signalwirkung für eine zukunftsorientierte Mobilitätspolitik in der Marktgemeinde Lana.

Wenn kurze Strecken mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden, dann reduziert sich das Verkehrsaufkommen beträchtlich. Aus Studien ist bekannt, dass der Verkehr in Südtirol für fast die Hälfte aller landesweit emittierten Treibhausgase verantwortlich ist. Die mittlere Distanz der zurückgelegten Wege liegt unter 5 km. Dies bedeutet, dass viele davon mit dem Fahrrad oder auch zu Fuß bewältigt werden können, mit positiven Auswirkungen auf die Umwelt und die eigene Gesundheit.

Dazu hat Lana ein innovatives Orientierungssystem entwickelt, das alle wichtigen Ortsteile in Lana einschließt und Sehenswürdigkeiten, Serviceeinrichtungen und Mobilitätsdienste im Dorf berücksichtigt.



Das neue Leitsystem liefert Radfahrern und Fußgängern zusätzliche Hinweise zur Entfernung in km bzw. in Minuten. Intuitives Erfassen des Leitsystems und sicheres und zügiges Vorankommen insgesamt machen das Radfahren und Zufußgehen attraktiver. In den kommenden Monaten wird das neue Orientierungssystem schrittweise umgesetzt.

Die Gemeinde Naturns hat im Rahmen von Pro-Byke eine Erhebung über Qualität und Quantität der Fahrradabstellanlagen durchgeführt und verbessert demnächst das Fahrradparken maßgeblich.

In einem 3-Jahresplan sollen nun Maßnahmen zur Verbesserung für das Fahrradparken ausgearbeitet und umgesetzt werden. Dabei werden schrittweise 15 qualitativ hochwertige Radabstellanlagen für verschiedene Standorte im Dorf und vor öffentlichen Einrichtungen verwirklicht. Die Abteilung Mobilität der Autonomen Provinz Bozen konnte für die finanzielle Unterstützung gewonnen werden. Die ersten vier Radabstellanlagen werden bereits demnächst installiert und der Bevölkerung beim Fahrrad-Opening im Frühjahr vorgestellt. Gleichzeitig findet bei dieser Eröffnungsveranstaltung auch eine Fahrradsegnung statt. Auch ein spezieller Radparcour wird aufgebaut. Als special guest wird Tom Öhler, ein bekannter österreichischer Bike-Trial-Fahrer, eine einzigartige Rad-Show präsentieren. Ziel dieser Veranstaltung ist die Sensibilisierung der Bevölkerung hin zu einem bewussten Mobilitätsverhalten. Die Veranstaltung wurde aus gesundheitlichen Gründen der Regierung verschoben.

UN WORKSHOP SUL TURISMO SOSTENIBILE NELL'UNIONE TERRITORIALE INTERCOMUNALE DELLE VALLI E DELLE DOLOMITI FRIULANE



Qui sopra: una relazione del workshop. A destra: una escursione sul territorio.
Oben: ein Workshopbericht. Rechts: ein Ausflug auf dem Territorium.

Il 17 e il 18 febbraio si è tenuto, presso la sede dell'UTI delle Valli e delle Dolomiti Friulane a Maniago, un workshop nell'ambito del progetto "EMOTIONWay", organizzato in collaborazione con Promoturismo FVG, Regione Veneto e Carinzia. Il workshop ha previsto due giornate di formazione aperte a cinquanta portatori di interesse tra imprenditori e nuovi potenziali imprenditori provenienti dalle Regioni partner di progetto. Nelle due giornate è stato ampiamente trattato il tema del Turismo sostenibile in tutte le sue sfaccettature: accessibilità, promozione, accoglienza (alloggi e offerta gastronomica) e soprattutto mobilità ciclabile, argomento in comune con il progetto "PRO-BYKE".

Ai partecipanti è stato illustrato l'enorme potenziale che ha il territorio del Friuli Venezia-Giulia dal punto di vista culturale e naturalistico: i relatori, provenienti da Promoturismo FVG, Università di Udine, GAL Montagna Leader, Regione Friuli Venezia-Giulia e Consorzio delle Valli e delle Dolomiti Friulane hanno portato la loro esperienza sul campo, divulgando informazioni in merito alle opportunità di finanziamento per attivare una nuova impresa e per creare sinergie con altri operatori, per promuovere la propria attività, per dare la giusta ospitalità al turista, per creare pacchetti e migliorare l'attrattività turistica.

È stata affrontata la grande tematica della mobilità ciclabile per un turismo sostenibile presentando la normativa regionale, gli itinerari ciclabili presenti e i prodotti e le attività che si possono attuare per il visitatore su due ruote. Sono stati poi illustrati nuovi progetti per il futuro, che riguardano il miglioramento dell'accessibilità dei siti di interesse culturale e paesaggistico da parte dei cicloturisti e le connessioni intermodali con altri mezzi di trasporto pubblico locale (bici-bus, bici-treno). Si è discusso inoltre del miglioramento della qualità dei trasferimenti del ciclista dal punto di vista del traffico su strada.

Due visite sul territorio hanno fatto da contorno alle giornate, mostrando ai partecipanti le peculiarità paesaggistiche e culturali presenti nei luoghi dell'UTI. I partecipanti hanno inoltre incontrato le imprese che operano sul territorio, che hanno raccontato la loro esperienza sul campo, le difficoltà e le sfide che hanno dovuto affrontare come operatori in aree montane e il successo che stanno ottenendo.

EIN WORKSHOP ZUM NACHHALTIGEN TOURISMUS BEIM TERRITORIALEM GEMEINDENVERBAND DER TÄLER UND DOLOMITEN DES FRIAUL

Am 17. und 18. Februar fand im Amtssitz des territorialen Gemeindeverbands (UTI) der Täler und Dolomiten des Friaul in Maniago ein Workshop im Rahmen des Projekts "EMOTIONWay" statt, der in Zusammenarbeit mit Promoturismo FVG, der Region Venetien und Kärnten veranstaltet wurde. Der Workshop umfasste zwei Ausbildungstage, die fünfzig Interessenvertretern, darunter Unternehmer und neue potenzielle Start-up aus den Partnerregionen des Projekts, gewidmet waren. Im Lauf der beiden Tage wurde das Thema des nachhaltigen Tourismus in all seinen Aspekten behandelt: Zugänglichkeit, Promotion, Empfangskultur (Unterbringung und Gastronomieangebot) und vor allen Dingen der Radverkehr, ein Thema, das ein gemeinsames Argument mit dem Projekt „PRO-BYKE“ darstellte. Den Teilnehmern wurde das enorme Potenzial aufgezeigt, das das Gebiet Friaul-Julisch-Venetien in kultureller und landschaftlicher Hinsicht bietet: die Referenten von Promoturismo FVG, der Universität von Udine, der Lokalen Aktionsgruppe (GAL) Montagna Leader, der Region Friaul-Julisch-Venetien und der Genossenschaft der Täler und Dolomiten des Friaul brachten dazu ihre einschlägigen Erfahrungen ein und lieferten Informationen in Bezug auf Finanzierungsmöglichkeiten für Start-up und



Synergien mit anderen Unternehmern, um eigene Aktivitäten zu fördern und Reisenden optimale Gastlichkeit zu bieten, Pauschalangebote zu schaffen und insgesamt die touristische Attraktivität zu steigern.

In Angriff genommen wurden dabei die Thematik des Radverkehrs für einen nachhaltigen Tourismus und die regionalen Rechtsvorschriften, die vorhandenen Radwege und Produkte sowie die Aktivitäten, die für den Radtouristen veranstaltet werden können. Desweiteren wurden neue künftige Projekte aufgezeigt, die eine verbesserte Zugänglichkeit der kulturell und landschaftlich interessanten Stätten seitens der Radtouristen sowie die intermodalen Verbindungen mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln (Rad-Bus, Rad-Zug) betreffen. Darüber hinaus wurde die Verbesserung der Qualität des Radfahrens in Hinsicht auf den Straßenverkehr diskutiert. Zwei Ortsbesichtigungen bildeten ein aufschlussreiches Nebenprogramm und zeigten den Teilnehmern die landschaftlichen und kulturellen Besonderheiten des territorialen Gemeindeverbands. Die Teilnehmer haben zudem die Unternehmen getroffen, die im Territorium tätig sind und über ihre einschlägigen Erfahrungen, die Schwierigkeiten und Herausforderungen berichtet haben, mit denen sie sich als Unternehmer in Gebirgsregionen auseinandersetzen mussten, sowie über die Erfolge, die sie mittlerweile erzielt haben.

PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ CICLABILE NEL TERRITORIO VICENTINO

Considerato il periodo invernale, benché non freddo, c'è stato un rallentamento delle attività in bicicletta, ma la promozione non si è fermata.

Si sono svolte riunioni del Bike Team di Vicenza (composto da volontari di Fiab Vicenza, Comune di Vicenza e Cooperativa Insieme) per radunare le idee e le buone pratiche da utilizzare per la stesura del P.U.M.S., il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile stabilito come obbligatorio per i comuni sopra i 100.000 abitanti dal decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257.

Dal punto di vista invece dello sviluppo della "cultura" della bicicletta sono ripresi gli incontri divulgativi presso la sede FIAB di Vicenza.

L'incontro è stato curato da Michele Mutterle, rappresentante e segretario nazionale di FIAB Onlus.

Sono stati spiegati gli aspetti assicurativi e di responsabilità che riguardano il ciclista che comunque, al pari degli altri, è a tutti gli effetti un utente della strada.

Con la collaborazione della Polizia Locale sono stati trattati, invece, gli aspetti più tecnici del codice della strada: cosa fare in caso di incidente e quanto sia importante la copertura assicurativa.

Altro aspetto di importanza fondamentale i dispositivi di protezione attiva, passiva e i dispositivi obbligatori (luci, campanello e fasce ad alta visibilità). Dispositivi obbligatori per il codice della strada ma spesso inesistenti a bordo delle biciclette.

A sottolineare la necessità di un cambio culturale nella convivenza dei vari utenti della strada sono state anche richiamate le soluzioni applicate con successo in altri Paesi Europei, ma che per il momento non sono ancora recepite dal codice della strada italiano.

Alcuni esempi di queste soluzioni sono il "senso unico eccetto bici" o la "casa avanzata" agli incroci che permette una maggiore sicurezza e consente ai ciclisti di aspettare il verde in una posizione più visibile. Far crescere una cultura della sostenibilità significa anche promuovere con forza e determinazione la moderazione della velocità delle auto con la costituzione delle "zone 30" (nei centri urbani) che oltre a garantire maggiore sicurezza agli utenti più deboli evita la necessità di avere per forza percorsi dedicati per dividere le auto dai ciclisti.

A ridosso della bella stagione non si deve perdere l'occasione per dimostrare come la bicicletta risulti essere il mezzo più efficiente ed efficace per gli spostamenti entro i 10 km sia in termini ecologici che economici.

PARTNERS

Il Comune di Vicenza è Lead Partner del partenariato che comprende l'Alleanza per il clima del Tirolo, la Comunità comprensoriale Burgraviato (Merano - BZ) e l'Unione Territoriale Intercomunale delle Valli e delle Dolomiti Friulane (Maniago - PN). Sono partner associati del progetto la Provincia di Vicenza, la Provincia di Treviso, la Regione del Tirolo e la STA (Strutture Trasporto Alto Adige) S.p.A.

Die Gemeinde Vicenza ist federführend in der Partnerschaft zwischen Klimabündnis Tirol, Bezirksgemeinschaft Burgrafenamt (Meran - BZ) und Unione Territoriale Intercomunale delle Valli e delle Dolomiti Friulane, Maniago - PN (territorialer Gemeindenverband der Täler und Dolomiten des Friaul). Beteiligt am Projekt sind die Provinzen Vicenza, Treviso, die Region Tirol und die STA (Südtiroler Transportstrukturen) AG

- **Comune di Vicenza** - Ufficio Politiche comunitarie +39 0444 221264 - 221078 politichecomunitarie@comune.vicenza.it
- **Klimabündnis Tirol** +43 512 583558 tirol@klimabuendnis.at
- **Comunità comprensoriale Burgraviato (Bezirksgemeinschaft Burgrafenamt)** +39 0473 205110 info@bzbgga.it
- **Unione Territoriale Intercomunale delle Valli e delle Dolomiti Friulane** +39 0427 86369 segreteria@vallidolomitifriulane.utifvg.it

FÖRDERUNG DER FAHRRADMOBILITÄT IN DER VICENZA GEBIET

Ogleich der Winter in diesem Jahr nicht besonders kalt war, war ein jahreszeitlich bedingter Rückgang der Radaktivitäten zu verzeichnen, nicht allerdings der Promotion-Tätigkeit.

Treffen des Vicenza Bike Teams (bestehend aus Freiwilligen von Fiab Vicenza, der Gemeinde Vicenza und der Cooperativa Insieme) wurden abgehalten, um Ideen und bewährte Verfahrensweisen auszutauschen, die für die Verfassung des P.U.M.S. (Stadtplan für nachhaltige Mobilität) verwendet werden können, das von der Gesetzesverordnung Nr. 257 vom 16. Dezember 2016 als Pflicht für Gemeinden mit mehr als 100.000 Einwohnern vorgeschrieben wird.

Hinsichtlich der Entwicklung der „Radkultur“ indes wurden die Informations-Meetings beim FIAB von Vicenza wieder aufgenommen.

Das Treffen wurde von Michele Mutterle kuratiert, der Vertreter und nationaler Sekretär von FIAB Onlus ist. Erklärt wurden dabei die versicherungs- und haftungstechnischen Aspekte, die den Radfahrer betreffen, der genau wie alle anderen auf jeden Fall und in jeder Hinsicht ein vollwertiger Straßenverkehrsteilnehmer ist. Mit der Zusammenarbeit der Örtlichen Polizei wurden dagegen die technischeren Aspekte der Straßenverkehrsordnung berücksichtigt: was tun bei Unfällen, und wie wichtig ist der Versicherungsschutz.

Ein weiterer Aspekt von grundlegender Bedeutung sind die aktiven, passiven und obligatorischen Schutzrichtungen (Scheinwerfer, Klingel und Signalstreifen). Einrichtungen, die in der Straßenverkehrsordnung als Pflicht vorgeschrieben sind, an den Rädern aber häufig fehlen.

Um auf die Notwendigkeit eines Kulturwandels im Miteinander der einzelnen Verkehrsteilnehmer aufmerksam zu machen, wurde auch auf erfolgreich in anderen europäischen Ländern angewandte Lösungen hingewiesen, die jedoch zur Zeit von der italienischen Straßenverkehrsordnung noch nicht umgesetzt worden sind. Einige Beispiele dieser Lösungen sind „Einbahnstraße, mit Ausnahme von Fahrrädern“ oder „Fahrradschleusen“ an Kreuzungen, was eine höhere Sicherheit ermöglicht und den Radfahrern erlaubt, besser sichtbar auf Grün zu warten.

Eine Kultur der Nachhaltigkeit zu fördern bedeutet auch, nachdrücklich und mit aller Entschiedenheit für ein Tempolimit der Autos und die Einrichtung von „30 km/h Zone“ (in Innenstädten) einzutreten, was nicht nur eine höhere Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer garantieren, sondern auch vermeiden würde, dass auf speziellen Strecken Radfahrer von Autos getrennt werden müssen. Kurz vor der warmen Jahreszeit sollte man zudem die Gelegenheit nicht verpassen, um zu beweisen, dass das Fahrrad das effizienteste und effektivste Verkehrsmittel für Strecken in einem Umkreis von 10 km ist, und zwar sowohl in ökologischer wie ökonomischer Hinsicht.

