

traffico TeamVerkehr



Erfolg für die Parkplatzbewirtschaftung in der Stadt Zug: Die Automobilisten finden wieder freie Plätze.

Seite 5



Trasporti pubblici più attrattivi ed efficienti a Locarno dopo l'apertura della galleria stradale.

Seite 8



Das Winterthurer Arch Areal wird neu genutzt. Wo müssen dereinst neue Verkehrsflächen geplant werden?

Seite 10

P+	
Sedrun-Disentis	frei
Brigels/Waltensburg	besetzt
Obersaxen/Lumnezia	frei
Vals	besetzt

Die mobilen Winterkurgäste gezielt informieren: So lassen sich die gefürchteten Rückreisesetas verringern.

Seite 12

Qualität dauert zuweilen etwas. Das gilt für die Lösung von Verkehrsproblemen im besonderen. In der Stadt Zug hat der Verkehrsplaner Oscar Merlo während rund drei Jahren mit den städtischen Behörden ein Konzept für die Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze entwickelt. Anfänglich für die Automobilistinnen und Automobilisten etwas gewöhnungsbedürftig, hat sich der Erfolg bald nach der Einführung eingestellt. Das ausgeklügelte System hat es möglich gemacht, dass es in der Stadt Zug wieder freie Parkplätze gibt (Seite 5).

Mit einer ähnlichen Problemstellung, aber in anderer Dimensionen, sah sich Merlos Kollege Daniel

Editorial

Monsch konfrontiert: Wie kriegen die Bündner die sonntäglichen Blechlawinen in und vor ihren Kur- und Winterorten in den Griff? Nach einer fundierten Analyse erarbeite er mit den lokalen Instanzen ein Verkehrsregime. Dabei hat sich gezeigt: Je besser die Gäste über Verkehrsaufkommen und Parkplatzmöglichkeiten informiert sind, desto geordneter wickelt sich der Verkehr ab. Das freut nicht nur die Gäste, sondern auch die einheimische Bevölkerung (Seite 14)!

Ebenfalls nach dem Motto: «Was lange währt, wird endlich gut» kann die Geschichte des Umfahrungstunnels von Locarno umschrieben werden. Glücklicherweise haben die Planer gleich das gesamte Verkehrssystem unter die Lupe genommen, so dass auch der öffentliche Verkehr von den Verbesserungen profitieren konnte, wie dem Beitrag von Maurizio Giacomazzi zu entnehmen ist (Seite 8).

Und wenn der Verkehrsplaner Otto Hintermeister in Winterthur Überlegungen anstellt, ob es für ein ausrangiertes Industrieareal in Winterthur bei anderer Nutzung neue Verkehrsflächen braucht (Seite 10), dann wird vollends klar: Verkehrsplanung ist keine Sache von Wochen!

Viel Spass bei der Lektüre wünscht Ihnen

TeamVerkehr

Der Berg ruft: Parpaner Büro neu im Team

Die Fachgruppe TEAMverkehr hat eine wesentliche Lücke auf der West-Ost-Achse geschlossen: Mit dipl. Kulturing. ETH Daniel Monsch und seinem Ingenieur- und Planungsbüro in Parpan weitet sich unser Netz gegen das Bündnerland und damit gegen die Sprachregion des Romansch aus. Bis auch die Romandie an unserem fachlichen Austausch teilnimmt, ist somit nur noch eine Frage der Zeit... Wichtiger als die Ergänzung in geografischer Hinsicht ist für uns der Zuwachs und die Horizonterweiterung im fachlichen Bereich. Daniel Monsch, der wie wir anderen in den späten 80er Jahren Assistent bei Prof. Dietrich am Institut für Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau war, hat sich in seiner beruflichen Praxis ein fundiertes Wissen in den Bereichen Tourismus und Freizeitverkehr sowie Umweltverträglichkeit von touristischen Anlagen erworben. Davon profitieren wir ein erstes Mal durch seinen Bericht in dieser Nummer (Seite 12). Das Papaner Büro von Daniel Monsch besteht seit 1992.



Bildungshunger

Eine Horizonterweiterung ganz anderer Art strebt unser Mitglied Urs Wepfer an. Er hat eine Lehrerausbildung begonnen und wird entsprechend weniger aktiv bei TEAMverkehr mitmachen. Vielleicht lassen sich die neu gewonnenen Erkenntnisse später einmal in der Verkehrserziehung nutzen. Ebenso bildungshungrig wie einsatzfreudig haben im vergangenen Jahr zwei Praktikanten bei uns mitgearbeitet: Arnd Bärsch, cand. Verkehrsingenieur TU Dresden, bei Otto Hintermeister und Michael Camenzind, cand. Siedlungsplaner HTL Rapperswil, bei Oscar Merlo.

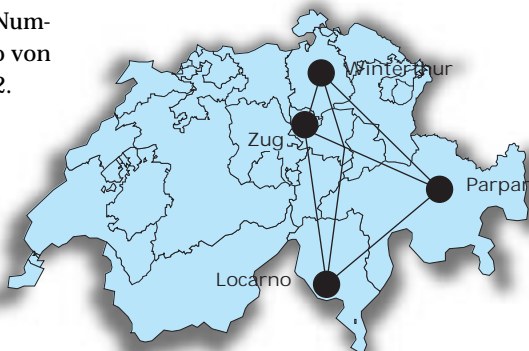
Seitenwechsel und neue Brunnen

Otto Hintermeister hat zusammen mit seiner interdisziplinären Bürogemeinschaft (team landschaftsarchitekten/F. Preisig AG Bauingenieure) auf die andere Seite der Winterthurer Steinberggasse gewechselt. Die personell verstärkten Teams geniessen nun neben mehr Platz und einer besseren Infrastruktur einen exklusiven Blick auf die attraktiven Judd-Brunnen.



Vekehrsplanung auf dem Internet

Der Weg zu unserer (provisorischen) Website ist einfach: In der Suchmaschine «Teamverkehr» eintippen und schon sind Sie da. Der direkte Link ist momentan noch etwas komplizierter: (<http://www.twi.ch/~e4strobe>)! Aber das wird sich bald ändern. Die Web-Adresse <http://www.teamverkehr.ch> ist bereits reserviert.



II TEAM traffico cresce

Quest'anno siamo riusciti a ovviare ad una importante lacuna: grazie al nuovo collega l'ing. rur. dipl. ETH Daniel Monsch, titolare dal 1992 di un ufficio a Parpan, la rete del TEAM traffico si estende ora fino nei Grigioni, terra del Romansch. Per quanto concerne la Romandia invece, è ormai solo questione di tempo. Importante, oltre al fattore geografico e culturale, è l'ap-

porto di nuove esperienze nel campo della pianificazione del traffico. Daniel Monsch che, come gli altri membri del TEAM, è stato assistente presso l'Istituto per la pianificazione e la tecnica dei trasporti del Politecnico Federale di Zurigo, ha acquisito importanti conoscenze sulle problematiche del traffico turistico (cfr. articolo in questa rivista) e si occupa anche di impatti ambientali in relazione con impianti turistici. Il collega Urs Wepfer al momento invece sta seguendo una formazione in un altro campo per cui sarà un pò meno attivo all'interno del TEAM.



Trasloco

Otto Hintermeister si è trasferito con il suo ufficio sull'altro lato della Steinberggasse a Winterthur: i nuovi locali offrono maggiori spazi e dispongono di infrastruttura più adeguate per le attuali esigenze.



II TEAM su Internet

Accedere al nostro sito (provvisorio) su Internet è facile: basta digitare «Teamverkehr» sotto cerca e già ci siete. Il link diretto al momento è ancora un pò complicato <http://www.twi.ch/~e4strobe>). Comunque non per molto: l'indirizzo <http://www.teamverkehr.ch> è già stato riservato. ■

IMPRESSUM

TeamVerkehr ist ein Kommunikationsorgan der Gruppe TeamVerkehr.

Texte: Maurizio Giacomazzi, Daniel Monsch, Oscar Merlo, Thomas Gretener.

Redaktion und Publishing: Thomas Gretener, Cham.

Redaktionelle Mitarbeit: Michael Schwarz, Winterthur für den Artikel von Otto Hintermeister /Neuigkeiten.

Druck: Heller Druck, Cham.

Auflage: 750 Exemplare.

Lo specialista del traffico e l'esperienza

■ MARCO SAILER, BELLINZONA

Un amico ama raccontare che per essere un bravo pianificatore si deve al minimo conoscere il teorema di Pitagora e avere più di quarant'anni. Penso che sia sostanzialmente vero. Non se la prendano i giovani membri del Teamverkehr, loro che i teoremi li sanno ma non hanno ancora l'età. Gli anni verranno e se continueranno con l'impegno che oggi mostrano, a quarant'anni saranno certamente bravi e riconosciuti.

Ma nel campo della pianificazione e della tecnica dei trasporti l'esperienza è un patrimonio cardinale, è il genere di sapere che più di altri qualifica lo specialista. Nella vita professionale l'esperienza deve essere cercata, accumulata e elaborata con pazienza e determinazione. Per questo ci vogliono anni e curiosità: si deve vedere molto, essere critici e imparare dalle cose fatte, soprattutto dagli errori. Naturalmente lo scambio di esperienze aiuta molto e, se questo può consolare, in certi campi delimitati si può diventare esperti più velocemente.

L'esperienza si vede da alcuni segni: la capacità di ben individuare i problemi ne è uno, l'abilità di trovar la giusta dimensione delle soluzioni un altro. Definire chiaramente il problema non è sempre semplice, spesso si deve prima sfrondarlo di carichi che lo complicano, oppure ci si deve avvicinare o allontanare per restringere o allargare il settore di analisi e di intervento o ancora occorre stirare la sua

dimensione temporale introducendo tappe allettanti e in sé concluse.

Non è mai stato facile individuare la giusta scala di un progetto, non ci sono norme o giudici che la coronano. Troppo spesso vedo progetti sproporzionati per costo e impatto (e purtroppo alcuni sono stati pure realizzati). Constato la tendenza a superare a suon di decine di milioni di franchi ogni ostacolo che si frappone alla costruzione; e alla fine gli ostacoli sono superati ma il progetto è fuori scala, così appesantito che (per fortuna) affonda o (peggio) resta a riva.

Quando ho iniziato la professione i nostri maestri avevano l'esperienza e l'intuizione della giusta misura perché avevano soggiornato, studiato, lavorato negli Stati Uniti. La loro sicurezza di giudizio derivava dal fatto che oltre oceano avevano visto il nostro futuro e quel futuro corrispondeva ai nostri desideri. Negli anni '70 il mio primo capo, Jacques Richter (poi membro onorario della SVI) mi incoraggiava a pronosticare il traffico futuro moltiplicando per quattro o cinque i volu-

mi di traffico esistenti, che a me già parevano grandi. I progetti che ne sono sortiti, nella maggior parte dei casi, si sono poi confermati adeguati e validi anche nel tempo. Ma allora si usciva da condizioni di vita parsimoniose, c'era bisogno di molta fiducia nel futuro e la costruzione del benessere richiedeva spirito lungimirante.

Ora il futuro è più incerto; forse meno nelle dimensioni quanto piuttosto nella direzione che si imboccherà. Giustificare i progetti è diventato arduo, raramente si fa l'unanimità dei consensi. Molte volte la coalizione delle opposizioni blocca le iniziative cosicché lo status quo è l'unico equilibrio possibile; molti cominciano a pensare e a dire che possiamo essere soddisfatti di quello che abbiamo. Spesso i pochi che restano a difendere e a promuovere i progetti sono quelli che tirano beneficio dall'opera già prima della sua completazione.

Concludo con tre osservazioni (che forse valgono solo nel contesto geografico limitato in cui opero). La

Marco Sailer (56), Bauingenieur ETH Zürich mit Nachdiplom der Uni Rom sowie SVI-Mitglied, war beim Ingenieurbüro Jacques Richter in Zürich, Paris und Lugano tätig. Seit 20 Jahren arbeitet er im Baudepartement des Kantons Tessin, wo er derzeit Chef des Büros für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik ist. Dem SVI-Vorstand gehörte er zwischen 1984 und 1996 an. Nebenamtlich gehört er dem Gemeinderat von Massagno an.



Marco Sailer, 56 anni, ingegnere civile diplomato presso il Politecnico di Zurigo con post-diploma all'Università di Roma, membro del SVI, ha lavorato presso l'ufficio d'ingegneria Jacques Richter a Zurigo, Parigi e Lugano. Da 20 anni è impiegato presso il Cantone Ticino e attualmente è capo dell'ufficio pianificazione del traffico e tecnica dei trasporti. È stato membro del comitato SVI dal 1984 al 1996; è pure municipale a Massagno.

prima riguarda il poco peso che la pianificazione dei trasporti e la costruzione hanno dato ai pedoni. La concezione intermodale dei trasporti è un modo d'agire, se non di pensare, abbastanza recente e di fatto ancora poco diffuso. Basta vedere come sono strutturate le funzioni burocratiche e operative, di regola distinte per vettore, con netta prevalenza delle costruzioni stradali. Le esigenze degli utenti non motorizzati sono poco considerate. Invece, dico per esperienza, un progetto non è valido se non ha ben risolto anche gli aspetti pedonali. Questo vale in città, nei quartieri, alle stazioni dei trasporti pubblici, evidentemente, dove l'attenzione ai pedoni deve essere posta senza esitazione al primo rango, ma vale anche in campagna e persino sulle autostrade dove questo lato del progetto non può essere trascurato. Troppi percorsi sono stati interrotti, troppe aree pedonali sono state ridotte ai minimi termini con argomentazioni di comodo, che hanno fatto leva sulla brama di motorizzazione e hanno sfruttato la debolezza delle opposizioni.

Un altro aspetto che mi preoccupa è il futuro dei trasporti pubblici. Vedo con apprensione che il loro finanziamento non è saldamente ancorato, che sono meno amati di un tempo e che una parte crescente della popolazione crede di poterne fare a meno. In gioco, però, non è solo la sopravvivenza dei sistemi di trasporto collettivi quanto soprattutto la struttura urbana basata sulla concentrazione delle attività e dei servizi nelle città, che è la nostra forma storica di organizzazione territoriale. La dispersione degli insediamenti nel territorio, promossa dalla motorizzazione individuale, concorrenza e indebolisce la città e rende inefficiente e costoso il trasporto collettivo. Non penso che un sistema sia meglio in assoluto dell'altro; penso però che quando

Übersetzung

In der Verkehrsplanung und in der Verkehrstechnik ist die Erfahrung durch nichts zu ersetzen. Um die notwendige Erfahrung zu sammeln, braucht es Jahre und Neugier: Man muss vieles sehen, kritisch sein und von Realisiertem lernen, vor allem aus den Fehlern; auch der Erfahrungsaustausch erlaubt es, schneller erfahrener zu werden. Die Erfahrung zeigt sich in der Fähigkeit, die Probleme zu erkennen und die richtige, der Situation angepasste Lösung zu finden.

Als Marco Sailer in den 70er Jahren seinen Beruf aufnahm, besaßen die Lehrer die Erfahrung und die Intuition der richtigen Massnahmen, weil sie von Aufhalten in den USA geprägt waren, wo sie unsere Zukunft sahen. Um den zukünftigen Verkehr abzuschätzen, wurde dieser mit dem Faktor vier oder fünf multipliziert. Die daraus entstandenen Projekte erwiesen sich für jene Zeit in den meisten Fällen als angemessen und gültig. Damals bestand viel Vertrauen in die Zukunft, und der Aufbau des Wohlstandes erforderte viel Weitsicht. Heute ist die Zukunft viel ungewisser. Es wird immer schwieriger, die Projekte zu rechtfertigen und den Konsens zu finden; häufig ist der Status quo der einzig mögliche «Kompromiss».

Bemerkungen über die Fussgänger, den öffentlichen Verkehr und die Verkehrsberuhigung: In der Verkehrsplanung und in der Verkehrstechnik wurden die Belange der Fussgänger bis heute zu wenig in Betracht gezogen. Zu viele Verbindungen wurden unterbrochen, und zu viele Fussgängerzonen auf das Minimum beschränkt. Ein Projekt kann nicht als gültig bezeichnet werden, wenn es die Aspekte der Fussgänger ausser acht lässt.

Die Zukunft des öffentlichen Verkehrs beunruhigt, weil die Finanzierung noch nicht fest verankert ist, weil er weniger als früher geschätzt wird und ein zunehmender Teil der Bevölkerung glaubt, ohne ihn auszukommen. Auf dem Spiel steht vor allem die urbane Struktur, die Konzentration der Aktivitäten in der Stadt, welche unsere historische Form der Raumordnung ist.

Die Verkehrsberuhigung ist ein Tätigkeitsfeld, das vor kurzem entdeckt wurde. Im besonderen handelt es sich um Korrekturingriffe, mit denen versucht wird, die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs zugunsten der Fussgänger, der Radfahrer und des Quartierlebens zu mildern. Um die Qualität der Eingriffe zu steigern, lohnt es sich, häufiger auch die Architekten miteinzubeziehen, welche aus der Sicht der räumlichen Gestaltung sehr helfen können, die Probleme zu lösen. ■

se ne ha uno che funziona ed è ben radicato nel territorio, sia molto costoso e comporti molti sprechi passare all'altro.

L'ultima osservazione riguarda la moderazione del traffico. È un settore d'attività che si è sviluppato recentemente e che tende ad acquisire un valore autonomo. In sostanza sono interventi di correzione, che cercano di mitigare la preponderanza del traffico motorizzato e che spesso consistono

nel togliere superficie alla circolazione automobilistica per ridarla ai pedoni, alle biciclette e alla vita del quartiere. Constatato però che le misure proposte sono raramente apprezzabili dal punto di vista della qualità spaziale, un po' perché elementi additivi e marginali, un po' per l'inesperienza dei progettisti. Gli architetti in questo campo potrebbero aiutare molto e credo che valga la pena di coinvolgerli maggiormente, non tanto nei dettagli quanto proprio nell'impostazione spaziale. ■

Wieder freie Parkplätze



Parkplatz Dammstrasse, beim Bahnhof Zug: Mit der neuen System der Parkplatzbewirtschaftung finden Automobilisten wieder freie Parkplätze.

Nach dreijähriger Vorbereitungszeit führte die Stadt Zug am 1. Januar 1996 eine flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung ein. Die Bilanz nach einem Jahr ist positiv: Die Automobilisten finden in der Stadt wieder Parkplätze.

■ VON OSACR MERLO, ZUG

TeamVerkehr Nummer 2

Schon 1986, im «Konzept für ein freundlicheres Stadtzentrum» und 1989 im «Leitbild '89», hat der Zuger Stadtrat dargelegt, wie sich die Stadt weiterentwickeln soll. Dabei hat er einer verbesserten Lebens- und Wohnqualität eine grosse Bedeutung beigemessen. Wichtigstes Ziel der Verkehrspolitik ist daher die Entlastung der Stadt – und insbesondere des Stadtzentrums – vom motorisierten Individualverkehr durch:

■ Umsteigen fördern: Förderung des

Umsteigens auf öffentliche Verkehrsmittel und gezielte Aufwertung des nichtmotorisierten Verkehrs (Fussgänger, Velofahrer).

■ Verkehrsbewältigung und Verkehrsberuhigung: Reduktion oder mindestens Plafonierung des motorisierten Verkehrs, besonders in Spitzenzeiten. Verminderung der negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs durch effiziente Verkehrsbewältigung auf dem Hauptstrassennetz und wirksame Verkehrsberuhigung.

■ Parkraumpolitik: Unterstützung dieser beiden Ziele durch eine aktive Parkraumpolitik.

Parkraumpolitik der Stadt Zug

Die Parkraumpolitik umfasst im wesentlichen die beiden Aktionsfelder Parkplatzreglement (für neu zu erstellende Parkplätze) und Parkplatzbewirtschaftung (für bestehende Parkfelder).

■ Parkplatzreglement: Aussagen zu einer angemessenen künftigen Parkplatzzahl mit der Festlegung von

Mindest- und Maximalwerten für Neubauten (langfristig wirksam).

■ **Parkplatzbewirtschaftung:** Grundsätze für die Bewirtschaftung der bereits bestehenden Parkplätze mit dem Ziel diese effizienter und differenzierter zu nutzen (kurzfristig wirksam).

Parkplatzbewirtschaftung

1991 wurde für das ganze bebaute Stadtgebiet ein Parkrauminventar (Büro Jud) erstellt. Insgesamt wurden 21 210 Parkplätze gezählt. Nur 15 % dieser Parkplätze sind im Besitz der öffentlichen Hand, 85 % der Parkplätze gehören Privaten.

Im Stadtzentrum und zu Spitzenzeiten sind die Parkplätze Mangelware. Die Nachfrage für alle zu befriedigen, ist weder möglich noch sinnvoll. Dagegen sprechen insbesondere: städtebauliche Gründe bei oberirdischen Parkflächen; Leistungsgrenze des bestehenden und kaum ausbaubaren Strassennetzes; lufthygienische Gründe, da zusätzliche Parkplätze Mehrverkehr verursachen; hohe, volkswirtschaftlich nicht vertretbare Kosten für neue öffentliche Parkplätze; zusätzlicher Parkplatzbedarf für die Verkehrsflächen von Bus, Fussgänger und Velofahrer. Mit einer geschickten Bewirtschaftung können die vorhandenen Parkplätze jedoch mehrfach genutzt sowie wirtschaftlicher betrieben werden.

Die Zielsetzungen

Die Parkplatzbewirtschaftung verfolgt mit differenzierter Tarifgestaltung und mit zeitlicher Limitierung der Parkierungsdauer folgende Ziele:

■ **Bevorzugung der Bewohnerparkplätze:** Einführung der Anwohnerbevorzugung und Beibehaltung der bisherigen Nachtparkierung. Um unerwünschte Fremdparkierung zu vermeiden, ist für beide Massnahmen

eine angemessene Gebühr notwendig.

■ **Reduktion der Beschäftigtenparkplätze:** Mit der Anwohnerbevorzugung wurde aus Wohnschutzgründen die Zahl der «grauen», inoffiziellen Beschäftigungsparkplätze in Wohnquartieren eingeschränkt. Mit freiwilliger Parkplatzbewirtschaftung und positiven Anreizen sollen zudem die Arbeitgeber ihre Mitarbeiter/innen zum vermehrten Gebrauch der öffentlichen Verkehrsmittel und des Velos für den Arbeitsweg animieren.

■ **Genügendes Angebot an Kundenparkplätzen:** Mit der Umwandlung von öffentlichen Langzeitparkplätzen in Kurzzeitkundenparkplätze soll ein genügendes Angebot an Kundenparkplätzen gewährleistet werden.

■ **Einheitliche Tarife für öffentliche und private Kunden- und Besucherparkplätze:** Für öffentlich zugängliche Parkplätze wurden einheitliche Tarife und koordinierte Bewirtschaftungsgrundsätze eingeführt. Bei den privaten Anbietern war dies im Stadtzentrum schon weitgehend der Fall. Dieser Zielsetzung folgend wurde 1993 das Parkplatzbewirtschaftungskonzept für die Stadt Zug (Oscar Merlo) erarbeitet.

Das Mitwirkungsverfahren

Unter der Leitung des Zuger Bauchefs Eusebius Spescha und des Stadtingenieurs Peter Durisin erarbeitete eine Arbeitsgruppe aus Vertretern verschiedener Interessensgruppierungen und politischer Parteien sowie der Stadt die Grundlagen des Parkplatzbewirtschaftungskonzeptes. In mehreren Sitzungen diskutierte, analysierte und korrigierte die Gruppe die Resultate:

■ Das Stadtgebiet wird in Zonen mit gleichen Bewirtschaftungskriterien (sogenannte Attraktivitätszonen) eingeteilt.

■ Für die einzelnen Zonen werden Tarife und Parkierungsdauer festgelegt.

Übersetzung

La politica dei posteggi è un tema polarizzante, che crea forti divisioni a livello politico e di opinione pubblica. La città di Zugo ha presentato un pacchetto di misure per la gestione dei posteggi con l'obiettivo di ridurre, soprattutto nelle ore di punta, il traffico veicolare nel centro urbano. Le proposte sono state formulate da un gruppo di lavoro, costituito da rappresentanti dei gruppi d'interesse (proprietari, abitanti, commercianti, datori di lavoro ecc.), delle fazioni politiche e della città, e si basano sul concetto di gestione dei posteggi della città di Zugo elaborato dall'ingegnere Oscar Merlo. In sintesi si tratta delle seguenti misure: creazione di zone blu con tessera a pagamento per residenti allo scopo di impedire il posteggio ai pendolari nei quartieri residenziali; introduzione (su base volontaria) da parte dei datori di lavoro di una gestione dei propri posteggi per impiegati; riconversione di posteggi pubblici di lunga in posteggi di breve durata nel centro in modo da soddisfare la richiesta della clientela dei negozi; gestione dei posteggi pubblici e privati secondo regole e tariffe unificate. Queste misure sono state introdotte nel gennaio del 1996: dopo appena un anno il bilancio risulta positivo.

■ Für die Anwohner und für die Nachtparkierung gelten separate Bestimmungen.

■ Sämtliche Langzeitparkplätze werden daraufhin geprüft, ob sie sich für die Umwandlung in Kundenparkplätze eignen.

Die vier Elemente der Umsetzung

Element 1: Zusätzliche Kundenparkplätze im Zentrum durch die Umnutzung von öffentlichen Pendlerparkplätzen

Das Zuger Gewerbe klagt seit Jahren über zu wenig Kunden- und Besucherparkplätze im Stadtzentrum. Bei der Aufhebung von (auch vereinzelt) öffentlichen Parkplätzen im Zusammenhang mit Platzumgestaltungen, Erschliessungen und Veloinfrastrukturen wird dieses Thema regelmässig zum politischen Zankapfel. Allzulange war man auf die Idee fixiert, zusätzliche Kunden- und Besucherparkplätze seien nur mit dem Bau von neuen, teureren Parkhäusern im



PAKRKPLÄTZE

Zentrum zu erreichen. Angesichts der langen Realisierungszeiten für solche Neubauten, der umweltpolitischen Hindernisse (Umweltverträglichkeitsprüfung u.ä.) und der verkehrspolitisch kontroversen Haltungen in dieser Frage wuchs jedoch die Erkenntnis, dass sich zusätzliche Kundenparkplätze auch pragmatischer und schneller schaffen lassen: mit der Umnutzung von öffentlichen, unbewirtschafteten Langzeit- Pendlerparkplätzen im Stadtzentrum. Sie können schnell – und mit bescheidenen Investitionen für Signalisation und zentrale Parkuhren – in attraktive Kundenparkplätze umgewandelt werden. Das Umwandlungspotential ist dabei beträchtlich, wie eine Erhebung als erstaunliches Resultat ergab.

Dieses kundenfreundliche Zusatzangebot ist zwar verkehrspolitisch nicht unbedenklich, weil Kundenparkplätze pro Tag einen höheren Umschlag als Pendlerparkplätze aufweisen und dadurch mehr Verkehr erzeugen. Aus gewerbepolitischen Gründen nimmt die Stadt Zug dies jedoch in Kauf. Zudem müssen die theoretisch maximal 800 Mehrfahrten pro Tag zur Wahrung der Proportionen mit der Gesamtzahl von heute täglich rund 100 000 Autofahrten in der Stadt Zug verglichen werden. Die zusätzliche Schaffung von Kunden- und Besucherparkplätzen auf diesem pragmatischen Weg liegt zudem nicht nur im kommerziellen Interesse der Detaillisten und des Gewerbes, auch die Stadt selber ist für die Wahrung ihrer Zentrumsfunktion auf ein genügendes und sowohl stadt- wie umweltverträgliches Angebot angewiesen. Daher wurden bewusst moderate Tarife (Fr. 1.– pro Stunde und Fr. 5.– pro Tag) gewählt.

Element 2: Schutz der Wohnquartiere vor Fremdparkierung und Anwohnerprivilegierung

Durch die in erster Linie gewerbepolitisch motivierte Umwandlung

von innerstädtischen Pendlerparkplätzen in Kundenparkplätze steigt der ohnehin sehr grosse Druck des Pendlerverkehrs auf die Wohngebiete am Rande des Stadtzentrums. Zu ihrem Schutz vor Fremdparkierung wird immer mehr mit gutem Erfolg die Anwohnerprivilegierung (gebührenpflichtig) mittels Parkvignetten oder ähnlichen administrativen Mitteln eingesetzt.

Element 3: Bewirtschaftung von Pendlerparkplätzen am Rand des Stadtzentrums

Öffentliche Langzeit-Parkplätze ausserhalb des Stadtzentrums, die als Pendlerparkplätze benutzt werden, werden mit einer Parkierungsgebühr bzw. Tagespauschale bewirtschaftet. Grosszügige Parkierungsangebote in Stadtzentrumnähe werden ausserdem vorteilhaft für innerstädtisches Park & Ride genutzt. Das Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel für das letzte Wegstück leistet einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zur Entlastung des Stadtzentrums. Dieses kleinräumige Park & Ride funktioniert im Gegensatz zur grossflächigen Lösungen vielerorts. Mit dem attraktiven Angebot eines Kombibillettes Parkgebühr/Busbenutzung wird dies zusätzlich gefördert. Die technischen Möglichkeiten dazu sind mit den modernen zentralen Parkuhren vorhanden.

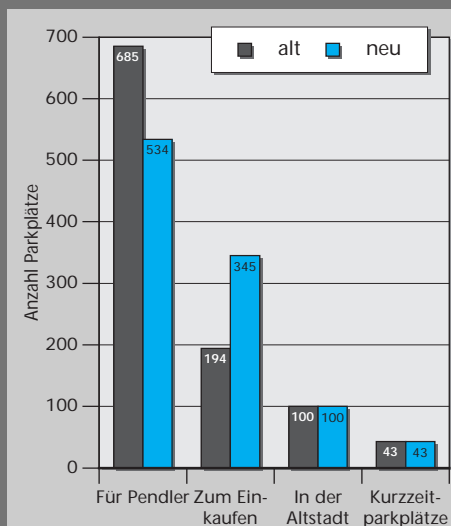
Element 4: Parkplatzbewirtschaftung nach einheitlichen Grundsätzen der privaten und der öffentlichen Hand

Die Stadt passt ihre Tarife dem Niveau der Anbieter von öffentlich zugänglichen Parkplätzen an.

Schlussbetrachtung

Nach aller Regel ist die Parkraumpolitik ein Thema, das stark polarisierend wirkt und bestehende verkehrspolitische Fronten noch verstärken kann. Bei der Tätigkeit der Mit-

Veränderungen in der Bewirtschaftung



Pendlerparkplätze: zeitlich unbeschränkt, Fr. 1.– pro Stunde; maximal Fr. 5.– pro Tag.

Einkaufsparkplätze: beschränkt auf 2 Stunden, Fr. 1.– pro Stunde.

Altstadtparkplätze und solche an bevorzugter Lage: beschränkt auf eine halbe Stunde, 50 Rappen.

Parkplätze für Anwohner: Anwohner: unbeschränkt mit Karte für 25 Franken pro Monat; Besucher: zeitlich beschränkt auf 2 Stunden; Mehrtagesbesucher: unbeschränkt mit Wochenkarte für Fr. 20.–; ansässiges Gewerbe: unbeschränkt mit Gratiskarte.

Bewirtschaftung auf dem ganzen Stadtgebiet täglich von 7 bis 19 Uhr.

wirkungsgruppe war dies zum Glück nicht der Fall. Es gelang immer wieder, die unterschiedlichen Meinungen und Standpunkte in einem Konsens zu fassen.

Die beschriebenen Massnahmen und Vorschläge der Parkplatzbewirtschaftung sind miteinander vernetzt und erzielen in ihrem Zusammenspiel die optimale Wirkung, wie sich am Beispiel der Stadt Zug zeigt. Heute findet man wieder Parkplätze in der Stadt Zug. Der Parkplatzdruck ist spürbar zurückgegangen. ■

Unterlagen zur Zuger Parkraumpolitik können bestellt werden bei: Stadtpolizei Zug, Kolinplatz, 6300 Zug, Telefon 041 728 22 22.

Bus più rapidi dopo l'apertura della galleria



Corsia bus su Luini.

Con la riduzione del traffico, a Locarno, sono state realizzate efficaci misure a favore dei bus migliorando l'attrattività e l'efficienza del trasporto pubblico.

■ VON MAURIZIO GIACOMAZZI, LOCARNO

Il 13 giugno 1996 è stata aperta al traffico la galleria stradale Mappo-Morettina, che permette di raggiungere Locarno da est, aggirando i comuni di Minusio e Muralto. Quella che fino alla fine degli anni 80 era concepita principalmente come opera stradale è divenuta un'opportunità per ripensare l'intero sistema di trasporto in funzione di un miglioramento, non solo della mobilità, ma anche della qualità di vita nella regione.

Grazie anche all'entrata in vigore della nuova Legge Cantonale sui Trasporti Pubblici, è stato possibile ri-

organizzare e migliorare l'offerta di trasporto collettivo nella regione.

In relazione con l'apertura della galleria Mappo-Morettina ci si è in particolare prefissati di porre le basi per un sistema di trasporto pubblico attrattivo, in grado di assorbire parte della crescita di mobilità, e di sfruttare le capacità non più utilizzate dal traffico individuale motorizzato per realizzare corsie e altre misure per migliorare la circolazione dei bus.

Situazione prima del 1996

I problemi di circolazione veicolare nel Locarnese sono di per sé para-

Übersetzung

Am 13. Juni 1996 wurde der Umfahrungstunnel von Locarno, der «Mappo-Morettina», dem Verkehr übergeben. War der Tunnel bis Ende der 80er Jahre vor allem als Strassenbauwerk konzipiert, wurde er später zum Anlass genommen, das gesamte Verkehrssystem, nicht nur jenes des Privatverkehrs, zu überdenken. Mit dem neuen Gesetz über den öffentlichen Verkehr konnte die Effizienz gesteigert werden. Die Eröffnung des Tunnels ermöglichte die Realisierung von Busspuren und anderer Massnahmen, um die öffentlichen Verkehrsmittel zu bevorzugen. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs hat seither eine qualitative Verbesserung erfahren. Es verbleiben auf dem Liniennetz und beim Billettverkauf trotz allem noch mehrere zu verbessernde Schwachstellen, sei es im Interesse des Benutzers, sei es im Interesse der öffentlichen Hand.

Alcune cifre

Linea bus Ascona-Minusio: alcuni dati

Durata del servizio: 05.00-24.00
Cadenza nelle ore diurne: 15 minuti
Prestazioni: 326 000 veic-km/anno
Viaggiatori: 2,3 mio persone/anno

Percorso Minusio-Ascona

Lunghezza: 6,3 km
di cui su corsia bus: 1,4 km (22%)
Fermate: 23
Distanza media tra fermate: 286 m
Tempo di percorrenza: 22 minuti
Velocità commerciale: 17,2 km/h

Percorso Ascona-Minusio

Lunghezza: 7,4 km
di cui su corsia bus: 2,3 km (31%)
Fermate: 25
Distanza media tra fermate: 308 m
Tempo di percorrenza: 23 minuti
Velocità commerciale: 19,3 km/h

ti misure per incentivare l'uso del mezzo pubblico, come il potenziamento della linea di Losone (corse ogni 15'), l'introduzione della cadenza di 7-8' sulla tratta centrale tra Locarno e Losone, la ristrutturazione del servizio sulla collina di Locarno e la creazione di una linea unica Locarno-Cugnasco-Bellinzona.

Questa riorganizzazione è stata resa possibile grazie alla realizzazione di importanti interventi a favore della viabilità dei mezzi pubblici, approfittando anche delle capacità liberate dopo l'apertura della galleria. In particolare si è proceduto con la creazione di una nuova corsia bus di 400 m nel centro di Locarno (ottenuta con la riduzione delle corsie destinate al traffico veicolare), la trasformazione di un'arteria stradale principale a Minusio in strada per traffico locale e traffico pubblico, la realizzazione di una nuova corsia bus all'entrata nell'agglomerato a Minusio.

I risultati

Alcuni obiettivi importanti sono già stati raggiunti.

In generale i tempi di percorrenza possono essere rispettati. Una recente indagine effettuata sulla linea Ascona-Minusio, ha permesso di stabilire che nelle ore di maggior traffico, il 90% delle corse non ha ritardi superiori ai 3'.

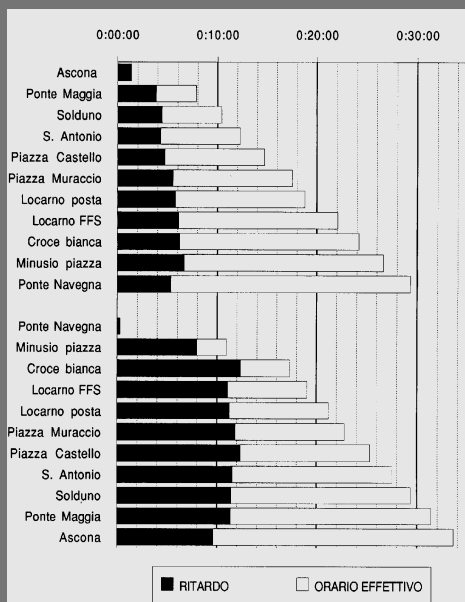
Grazie alle misure di accelerazione, l'aumento dell'offerta ha in parte potuto essere realizzato tramite un aumento della produttività. Ad esempio per le linee che hanno conosciuto i potenziamenti principali, il costo al chilometro è passato da fr. 6.47 nel 1995 a fr. 5.66 nel 1996.

Rimangono tuttavia ancora alcune fonti di disturbo dell'orario.

In particolare alcuni incroci non sono ancora stati ristrutturati in funzione delle esigenze dei mezzi pubblici.

Inoltre la vendita di biglietti da parte dell'autista provoca perdite di

Linea 31: tempo di percorrenza massimi



gonabili a quelli di altri agglomerati di simili dimensioni nel resto della Svizzera. Il problema però si acutizza in modo particolare durante il periodo di affluenza turistica, che ormai si estende da marzo a ottobre.

Il servizio bus, essenziale nella rete di trasporto pubblica urbana, spesso rimaneva imprigionato nelle colonne e non poteva dunque rappresentare un'alternativa valida al traffico individuale motorizzato.

Da rilevamenti effettuati nell'estate del 1993 sulla linea 31 Ascona-Locarno-Minusio (corse ogni 15 minuti), risultavano ritardi di oltre 10', malgrado apposite misure sull'arteria più congestionata (via S. Gottardo a Minusio).

Anche le altre linee bus risentivano di problemi analoghi.

Le misure

Nel giugno 1996, in concomitanza con l'apertura della galleria stradale, sono state messe in atto importan-

tempo imprevedibili, non solo sulle linee urbane ma anche su linee regionali.

Prospettive future

Quanto realizzato nel 1996 rappresenta sicuramente un passo importante nell'ambito della politica di promozione del trasporto pubblico nel Locarnese. Resta comunque ancora parecchio da migliorare.

Per quanto concerne i tempi di percorrenza occorrerà sia realizzare le ulteriori misure di accelerazione pianificate sulla rete viaria, sia ottimizzare la vendita di biglietti tramite una graduale automatizzazione.

Si spera così di mettere a disposizione dell'utente un'offerta sempre più completa ed attrattiva, garantendo tuttavia una elevata efficienza e produttività, in modo da contenere gli oneri per l'ente pubblico. ■

Wann braucht es neue Verkehrsflächen?

Werden zentrumsnahe Industrieareale für neue Nutzungen frei, stellt sich die Frage: Braucht es neue und wenn ja, welche Verkehrsflächen? Denn neue Nutzungen lösen neue Verkehrsströme aus. Das Arch Areal in Winterthur ist ein Beispiel dafür.

■ VON OTTO HINTERMEISTER, WINTERTHUR

An vielen Industriestandorten werden zentrumsnahe Flächen frei für neue Nutzungen. In Winterthur sind dies die bahnhofsnahe Gebiete Sulzer Areal sowie Arch Areal. Die nach der Umnutzung benötigten Verkehrsflächen müssen frühzeitig bestimmt und reserviert werden. Für das Arch Areal wurden die

benötigten Verkehrsflächen in einer Studie im Auftrag der Parkhaus AG Winterthur definiert.

1. Analyse des Ist-Zustandes

■ Das Strassennetz um die Altstadt von Winterthur hat in den Hauptverkehrszeiten die Leistungsgrenze erreicht und teilweise überschritten.

Dies gilt besonders für die Technikumsstrasse und betrifft damit direkt die Zu- und Wegfahrt zum Arch Areal.

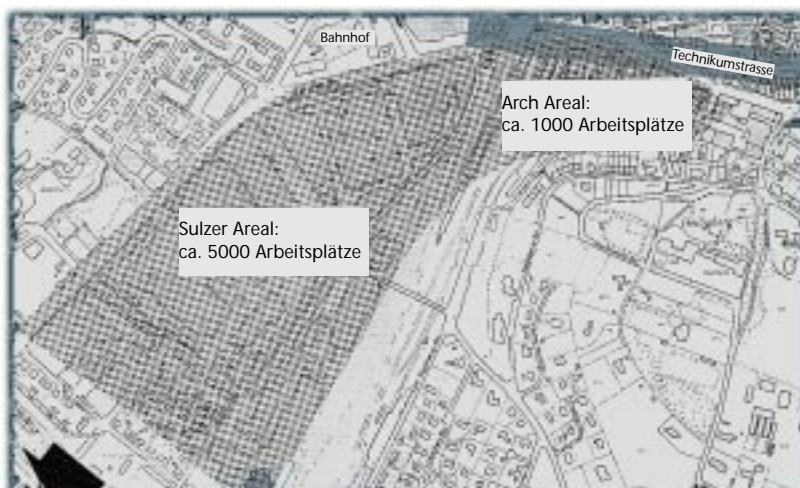
■ Auf der Technikumsstrasse weist der öffentliche Busverkehr heute während der Morgenspitze bis 2500 Passagiere auf. Die Leistungsgrenze für eine Busachse liegt bei etwa 5000 Passagieren pro Stunde. Dies würde jedoch eine eigene Busspur bedingen, was heute nur in einer Richtung und auch da nur teilweise der Fall ist. Eine höhere Kapazität des öffentlichen Verkehrs hätte somit zusätzliche Behinderungen des Individualverkehrs zur Folge.

■ Die stark befahrene Technikumsstrasse (1700 Fahrzeuge pro Stunde am Abend) trennt die Altstadt vom Arch Areal ab. Eine Querung ist für die Fussgänger derzeit nicht attraktiv.

■ Winterthur gilt zurecht als Velostadt. Die Zufahrt zum Arch Areal/Bahnhof über die Technikumsstrasse ist heute jedoch nicht attraktiv und wird kaum genutzt.

2. Verkehrsprognose

Mit wieviel Verkehr (Autos, Fahrräder, Fussgänger) muss in Zukunft gerechnet werden? Das Verkehrserzeugungs-Modell ergibt für die Achse Technikumsstrasse in den Hauptverkehrszeiten eine Zunahme des Individualverkehrs um 300 bis 500 Personenwagen pro Stunde. Dies bei Annahme einer restriktiven Parkplatzpolitik in den beiden Planungsgebieten sowie mit einem für den öffentlichen Verkehr günstigen Modal Split. Für den Busverkehr auf der Technikumsstrasse ist mit 300 bis 500



Der Situationsplan zeigt das grosse Entwicklungspotential in den ehemaligen Industriegebieten südwestlich des Hauptbahnhofs. Das Arch Areal muss aufgrund seiner besonderen Lage neben dem «eigenen» Verkehr auch Durchleitungsfunktionen vom und zum Bahnhof übernehmen.

INDUSTRIEZONEN



Die Strassenverkehrsbelastung rund um die Winterthurer Altstadt ist gross. Auf der Technikumsstrasse werden am Abend rund 1700 Fahrzeuge pro Stunde gezählt. Für die Bewältigung von zusätzlichem Verkehrsaufkommen müssen somit neue Szenarien entwickelt werden.

traduzione

In molte zone industriali, situate in prossimità del centro-città, si liberano importanti aree che possono essere destinate a nuovi usi. Le superfici di traffico necessarie per pedoni, biciclette, mezzi pubblici e traffico veicolare devono essere previste e riservate assai presto nell'ambito della pianificazione. L'areale «Arch» di Winterthur, che potrà in futuro contenere ca. 1000 posti di lavoro, è stato oggetto di uno studio approfondito, suddiviso in 4 fasi: l'analisi della situazione, le previsioni di traffico, gli scenari di sviluppo e la definizione delle superfici di traffico. Dallo studio risulta che, dei 30 000 mq che misura l'areale, ne occorrono ca. 7000 mq per il traffico. Per i successivi passi pianificatori è stato stabilito dove e quali superfici di traffico devono essere previste.

zusätzlichen Fahrgästen in der Spitzenstunde zu rechnen.

Wichtiger in Bezug auf die Flächenreservation auf dem Arch Areal ist die Zahl der Fussgänger, für welche eine gute Infrastruktur benötigt wird. Um hier eine Grössenordnung zu erhalten, wird mit Richtwerten gearbeitet:

- Dienstleistungsbetriebe (je nach Kategorie): 3 bis 27 Bewegungen pro Arbeitsplatz
- Verkaufsgeschäfte: 137 Bewegungen pro Arbeitsplatz.

Dazu müssen für die Dimensionierung der Fussgängerverbindungen die höchsten Fussgängerfrequenzen einbezogen werden. Diese ergeben sich im Arch Areal durch die Nähe zum Hauptbahnhof. Eine Untersuchung der SBB hat ergeben, dass nach Ankunft eines gut belegten Zuges bis zu 200 Personen pro Minute und Querschnitt gezählt werden.

Das spezifische Verkehrspotential der Fussgänger pro Tag bildet eine Grundlage für die Dimensionierung der Infrastruktur. Als besonders hoch ist das Potential der Querungen zwischen Altstadt und Arch Areal (d.h. über die Technikumsstrasse) einzuschätzen.

Um den Bahnhof herum sind heute rund 3000 Velos abgestellt; dies

bei lediglich 1900 signalisierten Plätzen. Trotz dieses Defizites an Abstellplätzen werden wegen der ungünstigen Zufahrt die rund 400 Plätze auf der Seite Arch nur zu ca. 70 % genutzt. Bei einer attraktiveren Gestaltung würde dieses Potential jedoch rasch überschritten: Langfristig ist deshalb auf der Seite Arch mit einem Bedarf von 650 bis 1000 Plätzen zu rechnen.

3. Entwicklungsszenarien: Stadttunnel als Notwendigkeit

Der Verkehrsflächenbedarf in den Planungsgebieten verändert sich,

wenn verschiedene Entwicklungsszenarien angenommen werden. Für die beschriebene Studie wurden fünf Szenarien geprüft. Am geringsten ist der Bedarf, wenn bei den Verkehrsachsen keine oder nur geringfügige Veränderungen vorgenommen werden. Bei diesen Annahmen können allerdings die erwarteten Bedürfnisse nicht abgedeckt werden, was die Realisierung der gesamten Nutzungsplanung in Frage stellt. Es wird niemand in ein Verkehrschaos investieren wollen.

Einzig das maximale Szenario (Hauptmerkmal Stadttunnel) bringt

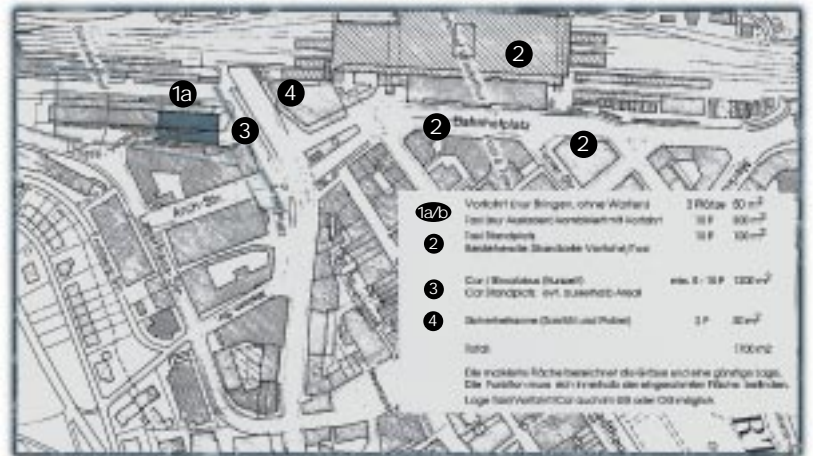


Der Verkehrsflächenbedarf wird so definiert, dass keine künftigen Entwicklungen blockiert werden. Deshalb empfiehlt sich die Arbeit mit Entwicklungsszenarien

den Planungsgebieten die notwendige Entlastung und damit neue Entwicklungsmöglichkeiten für Strassenraumgestaltung, Busbeschleunigung, Veloachsen sowie attraktive Fussgängerverbindungen. Die Empfehlung für die Reservation von Verkehrsflächen wird deshalb auf die Maximalvariante ausgerichtet.

4. Definition Flächenbedarf

Für die Berechnung der benötigten Verkehrsfläche werden die Bedürfnisse aller Verkehrsgruppen ermittelt und aufaddiert. Für das Arch Areal waren dies die folgenden Verkehrsgruppen oder Funktionen: FussgängerInnen, Fahrräder, Taxistandplätze, Vorfahrt (Einsteigen/Aussteigen), Carplätze, Bushof, Erschliessung. Für den gesamten Raum Bahnhof/Arch ergibt sich ein Flächenbedarf von 14 000 m², wovon mindestens 7000



Für die Funktion Vorfahrt/Taxi/Car wurde die in der Planskizze sichtbare Anordnungen gewählt. Der Verkehrsingenieur liefert damit ein Grundkonzept, welches dem Architekten als Grundlage für die weitere Planung dient.

m² zwingend auf dem Areal selbst zu reservieren sind. Neben diesem quantitativen Befund wird bereits in dieser frühen Planungsphase definiert, wo

aus verkehrstechnischer Sicht welche Flächen bereitzustellen sind. Der Verkehrsingenieur liefert damit die Grundlagen für die weitere Planung. ■

Neue Zuger Zeitung, Freitag, 4. Juli 1997 / Nr. 152

Unterägeri: Verkehrsprojekt der Realklassen

Verkehr und Mobilität unter der Lupe

Was ursprünglich als Mitarbeit bei der gemeindlichen Verkehrszählung geplant war, weitete sich für die 3. Realklasse von Paul Iten und die 2. Realklasse von Josef Schärli zu einem umfassenden und fächerübergreifenden, insgesamt acht Wochen dauernden Projekt «Verkehr» aus.

VON ELVIRA HERZ

«Dem Projekt liegt eine Anfrage der Gemeinde Unterägeri zwecks Mithilfe einer Schulklasse bei den regelmäßig wiederkehrenden Verkehrszählungen zugrunde. Dabei wurde festgestellt, dass im Dorf an 23 Orten gezählt werden müsste, was den Rahmen einer einzigen Klasse natürlich sprengen würde», berichtet Lehrer Paul Iten. Und so suchte er Unterstützung bei seinen Kollegen Josef Schärli und Arthur Walker. Dabei kamen viele gute Ideen zusammen, so dass man beschloss, aus der ursprünglich geplanten Verkehrszählung eine umfassende Auseinandersetzung zum Thema «Verkehr» zu gestalten. Diese wurde unter das Motto «Mobil mit Köpfchen» gestellt und fächerübergreifend in den Bereichen Mathematik, Lebenskunde, Naturlehre, Geschichte, Deutsch und Informatik geführt. Unterstützt und begleitet wurde das Projekt durch Oscar Merlo, Verkehrsingenieur, und den gemeindlichen Bautechniker Beat Bürgi.

Weitgesteckter Rahmen
Als vorbereitende Arbeit erhielten die Schülerinnen und Schüler Anfang Mai eine Tageskarte der ZVB in die Hand gedrückt mit dem Auftrag, den Kanton Zug in allen Belangen des Verkehrs auszukundschaften und in Gesprächen und Interviews und mit der Kamera ihre Eindrücke festzuhalten. So befassten sich die beiden Klassen unterwegs unter anderem mit dem Verkehrsnetz, dem Verkehrsverbund, Berufen im Verkehr, Preistage im Verkehr, den Kosten des Verkehrs oder der Verkehrsmittelwahl und erstellten dazu in Gruppen umfassende Arbeiten. Im Dorf Unterägeri wurden auch Studien zur Bevölkerungsentwicklung, der durch den Verkehr verursachten Bodenversiegelung oder zur Ortschafts- und Landschaftsveränderung durch die Verkehrswege gemacht, ebenso wurden auf einigen Strassen Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen. Pikantes Detail: Nicht die Zugerbergstrasse erwies sich, wie weiter oben angenommen, als Strecke mit vielen Geschwindigkeitsüberschreitungen, vielmehr war es die Waldbeimstrasse, in nächster Nähe der Schule, wo bis zu 70 Stundenkilometer gemessen wurden.

Erstaunliche Zahlen
Die eigentliche Verkehrszählung fand im Juni statt, und dabei stunden 37 Schülerinnen und Schüler an drei Tagen jeweils morgens, mittags und abends auf 23 Posten im Einsatz. Die Resultate wurden anschliessend grünläch dargestellt. «Wir hätten nie gedacht, dass so viele Autos durchs Tal rollen», zeigten sich einige Schüler überrascht. Verständlich, wurden doch beispielsweise nach der Sprungstrasse innerhalb einer Stunde 769 Fahrzeuge gezählt, auf dem Dorfplatz innerhalb einer Viertelstunde über 230. Aus den verschiedenen Arbeiten wurde anschliessend eine informative und interessante Ausstellung geschaffen, welche noch bis zum Sonntag in der Aula zu sehen ist. Ein Teil davon wird anschliessend in der Gemeindebibliothek gezeigt.

Projekt könnte Impulse geben
Für ihren grossen Einsatz erhielten die beiden Klassen von der Gemeinde 2000 Franken als Belohnung. Dieser Betrag wurde letzte Woche in ein gemeinsames Klassenlager im Tessin investiert. Wie Bautechniker Josef Bürgli auf Anfrage erklärte, werden die über 3000 Zählblätter nun ausgewertet. Ein entsprechender Bericht wird erst im Herbst vorliegen. Er bestätigte, dass das Projekt interessante Aspekte enthält, und kann sich durchaus vorstellen, dass es zukunftsweisende Impulse vermitteln könnte.

Ausstellung «Mobil mit Köpfchen», Aula, Acker Str. 2, Sonntag, 5. Juli. Bitte danach in der Gemeindebibliothek ab 8. Juli.

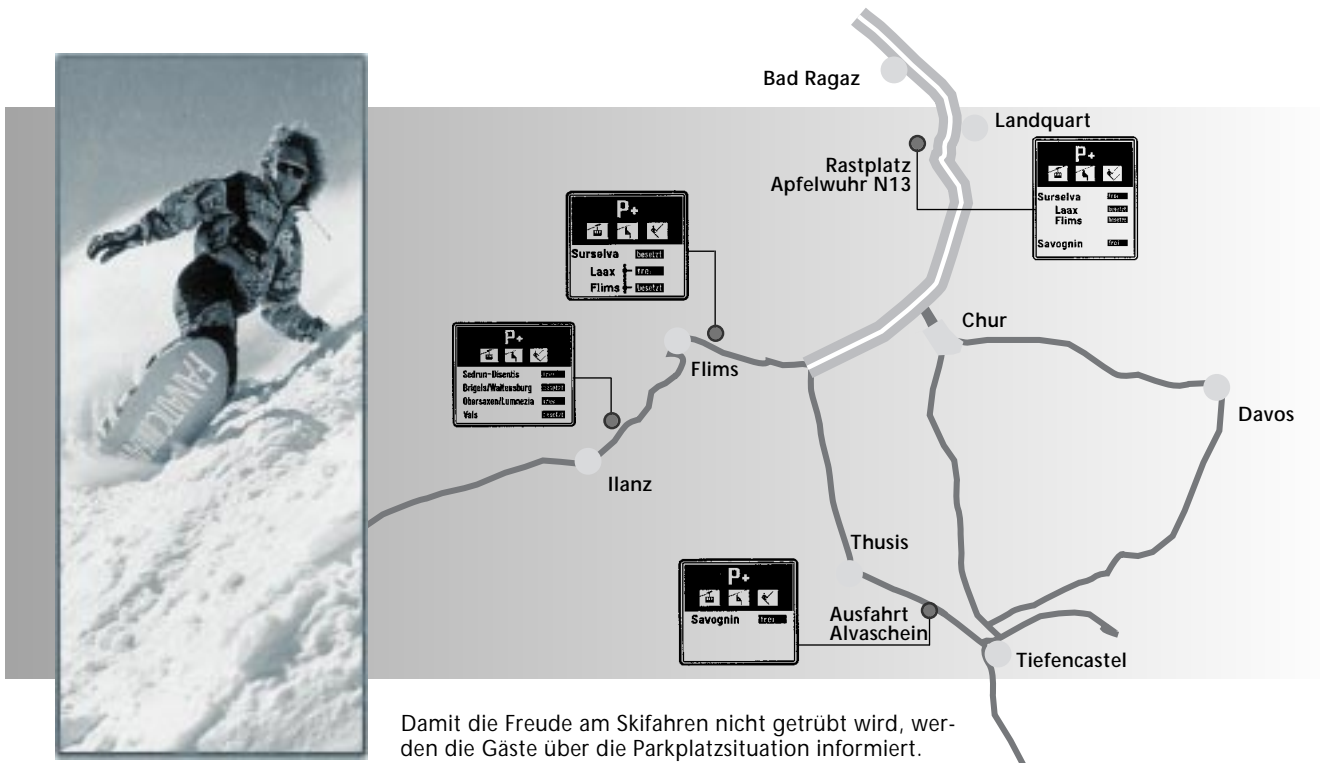
BILD: ELVIRA HERZ

Mobil mit Köpfchen

Dass Verkehrsunterricht über das korrekte Linksabbiegen auf einer Hauptstrasse hinausgehen kann, erlebten im Kanton Zug Schüler und Schülerinnen der Realschule Unterägeri. Zusammen mit ihren Lehrern wurden sie aktiv in die Verkehrsplanung miteinbezogen. Auslöser dieses edukativen Projektes war für einmal nicht die Lehrerschaft, sondern ein Verkehrsplaner. Als Oscar Merlo, Verkehrsplaner der Gemeinde Unterägeri, die Schule um Mithilfe bei der Verkehrszählung anfragte, unterbreitete er der Lehrerschaft gleich auch Vorschläge, wie sie Zählung und Unterricht kombinieren können. Die Ideen fanden sowohl bei der Lehrerschaft wie bei den Schülerinnen und Schülern Anklang, und das «Projekt Verkehr» gipfelte in einer öffentlichen Ausstellung in der Gemeindebibliothek. ■

TeamVerkehr Nummer 2

Weniger Staus in Kurorten: Gezielte Information ist alles



Damit die Freude am Skifahren nicht getrübt wird, werden die Gäste über die Parkplatzsituation informiert.

Fremdenverkehrsorte sind wirtschaftlich auf den öffentlichen und den privaten Verkehr angewiesen. Ein Pilotprojekt Verkehrsmanagement der Bergbahnen, der Verkehrsvereine und der Gemeinden soll die Auswirkungen des Verkehrs in zumutbaren Grenzen halten.

■ VON DANIEL MONSCH, PARPAN

Das Verkehrsinformations- und Parkleitsystem Surselva und Savognin ist ein Bestandteil eines Massnahmenpaketes des sogenannten Verkehrsmanagements in Ferienregionen der Regionen Mittelbünden und Sur-

selva. Bei der Zählstelle Tamins zwischen Reichenau und Flims / Laax beispielsweise erreicht das Verkehrsaufkommen an Spitzentagen im Winter mit bis zu 15 000 Fahrzeugen pro Tag Werte, die sich auf Siedlung und Umwelt belastend auswirken.

Der Gemeindeverband und die Bergbahnen der Surselva setzten eine Arbeitsgruppe ein, welche Massnahmen erarbeiten sollte, um auf der Strasse eine Situation zu gewährleisten, welche von einer Mehrheit von Einheimischen und Gästen akzeptiert

werden kann und in der, durch Verbesserungen im Verkehrsablauf, insbesondere auch der strassengebundenen öffentliche Verkehr gefördert und ausgebaut werden kann.

P+	
Surselva	frei
Laax	besetzt
Flims	besetzt
Savognin	frei

Die Arbeitsgruppe mit Vertretern der Bergbahnen, der Vereinigung der Kurdirektoren der Surselva, der Kantonspolizei Graubünden, Abteilung Verkehrstechnik, der Kreis-

postdirektion, Leiter Postautodienst, dem Postautohalter von Flims sowie dem Berichtersteller erarbeitete ein Paket von Massnahmen:

■ **Information über die Abfahrtszeiten:** Einheimischen und Residenzgäste werden über die Gesetzmässigkeiten des Verkehrsaufkommens in der Surselva und Savognin an Spitzentagen informiert. Damit wird ein Beitrag an die bessere zeitliche Verteilung des Rückfahrtverkehrs auch des nicht bergbahnbezogenen Verkehrs erreicht.

An Tagen mit grossem Verkehrsaufkommen werden die Autofahrer ab 15 Uhr über die Verkehrsverhältnisse auf der N13 informiert.

P+	
Sedrun-Disentis	frei
Brigels/Waltensburg	besetzt
Obersaxen/Lumnezia	frei
Vals	besetzt

Die Gäste erhalten bereits bei der Ankunft einen Handzettel mit Tips. In den Ballungspunkten der Skigebiete wird über Lautsprecher-

durchsagen oder elektronischen Anzeigen über die zu erwartenden Verkehrsverhältnisse informiert, und es werden Empfehlungen für geeignete Abfahrtszeiten abgegeben. Die Verkehrsdienste der Bergbahnen, die Postautochauffeure, die Gemeindepolizei und die beauftragte Securitas beobachten laufend

die Verkehrssituation und melden diese über Funk direkt an die Koordinationszentrale des Verkehrsinformations- und Parkleitsystems in Flims.

■ **Parkplätze koordiniert entleeren:** Die grossen Parkplätze bei den Bergbahnen werden in Abhängigkeit der Belastung des Kantonsstrassennetzes entleert. Die Verkehrsdienste staffeln dabei die Abreise bei der Ausfahrt der Parkplätze. Die Steuerung erfolgt dabei über die Beobachtung der Verkehrsverhältnisse durch die Verkehrsdienste und / oder über Anweisungen durch die Koordinationszentrale.

■ **Betriebszeiten verlängern:** Um die Entleerung der Skigebiete zeitlich hinauszuzögern, können die Betriebszeiten einzelner Anlagen verlängert werden. Gleichzeitig sollte das Angebot an Après-Ski-Aktivitäten im Skigebiet und in der Nähe der Talstationen weiter ausgebaut werden.

■ **Information bei der Anfahrt:** Bereits auf den Zufahrtsachsen in die Surselva und nach Savognin sollen Verkehrsinformationstafeln mit Wechselanzeigen über die Parkplatzsituation in der Surselva und Savognin informieren.

■ **Parkleitsystem:** Zur Minimierung von Suchverkehr werden die grossen Parkplätze bei den Bergbahnen bewirtschaftet und über eine Zentrale untereinander koordiniert. Das Parkleitsystem zeigt auf, wo die Parkplätze besetzt sind und wo noch freie Plätze vorhanden sind.

■ **Park & Ride:** In Flims soll ein weiterer Park & Ride realisiert werden. Die Signaltafeln des Verkehrsinformations- und Parkleitsystems könnten mit aktuellen Informationen betreffend Park & Ride ausgebaut werden.

■ **Weitere Massnahmen:** Einsatzplan für die Verkehrsdienste der Bergbahnen zur dosierten Entleerung der Parkplätze in der gesamten Region, damit der öffentliche Verkehr möglichst ohne Behinderungen verkehren kann; Parkplatzordnung in den

traduzione

Le associazione dei comuni, gli enti turistici e le società degli impianti di risalita delle regioni Mittelbünden e Savognin hanno incaricato un gruppo di lavoro affinché elaborasse delle proposte per garantire una viabilità soddisfacente, sia per indigeni che per turisti, e creare le premesse per il potenziamento del trasporto pubblico su strada. Ne è scaturito un pacchetto di misure che sono state messe in atto nell'ambito di un progetto pilota: raccomandazioni a indigeni e turisti sulla scelta dei tempi di partenza per una migliore distribuzione del traffico al rientro; informazioni nei punti strategici delle zone sciistiche e tramite la radio locale sulla situazione viaria prevista; posa di cartelli indicatori variabili sull'occupazione dei posteggi lungo gli assi d'accesso e all'interno delle regioni sciistiche; prolungamento degli orari d'esercizio di singoli impianti di risalita e scaglionamento del traffico in uscita dai posteggi potenziamento del Park & Ride. Durante gli inverni 94/95 e 95/96, grazie a queste misure, gli ingorghi sugli assi d'accesso sono diminuiti drasticamente.

Gemeinden, insbesondere die Vermeidung von Wildparkieren im Bereich der Hauptstrasse;

Ausbau der Parkplatzgebühren; Förderung des öffentlichen Verkehrs durch vermehrte kombinierte Angebote mit Skipässen; Verbinden der Talstationen mit öffentlichen Verkehrsmitteln; Skivermietung bei Talstationen, um die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu erleichtern.

Die Umsetzung

Das Pilotprojekt Verkehrsinformations- und Parkleitsystem Surselva und Savognin besteht aus folgenden Bestandteilen:

- Wechselsignal Rastplatz Apfelwuh nach der Ausfahrt Landquart
- Wechselsignal vor Tiefencastel
- Wechselsignal vor Flims
- Wechselsignal vor Ilanz
- Steuerungszentrale bei den Bergbahnen in Flims und für die Surselva und Savognin.

Dieses - gegenüber dem ursprünglich vorgesehenen Pilotprojekt Mittelbünden und Surselva - reduzierte Projekt eignete sich immer noch als Pilotprojekt, um die Auswirkungen, die Akzeptanz und das Po-

PARKLEITSYSTEM

tential zu ermitteln. Mit diesem Informationssystem werden die Tagesgäste bereits auf der Anfahrt frühzeitig über die zu erwartende Parkplatzsituation in Savognin sowie in der Region Surselva, und hier insbesondere über die Situation in Flims und Laax, informiert. Die motorisierten Tagesgäste erhalten mit diesen Informationen eine Chance, sich der aktuellen Situation anzupassen, indem sie an Spitzentagen die besetzten Stationen vermeiden und andere Fahrziele ansteuern können.

Bis zu welchem Grad die Tagesgäste an Spitzentagen die Information «Bergbahnparkplätze besetzt» berücksichtigen und kurzfristig andere Ziele wählen, war ein wichtiger Untersuchungsgegenstand dieses Pilotprojektes.

Das Verkehrsinformations- und Parkleitsystem Surselva und Savognin wird von der Betriebsgesellschaft «Verkehrsinformations- und Parkleitsystem Surselva und Savognin, c/o Bergbahnen Weisse Arena AG, Laax», betrieben und gesteuert.

Die Steuerung der Anzeigen des Verkehrsinformations- und Parkleitsystems beruht auf der Grundlage von Erfahrungswerten der Bergbahnen zur Füllung ihrer Parkplätze in Abhängigkeit der Saison, des Wetters und der Schneeverhältnisse (Ganglinien der Parkplatzbelegung).

Das Verkehrsinformations- und Parkleitsystem konnte im Dezember 1994 in Betrieb genommen werden. Die Kosten für das gesamte Pilotprojekt betragen rund 400 000 Franken, welche sich auf die Region, den Kanton und den Bund verteilen.

Positive Ergebnisse

Im Auftrag des Justiz-, Polizei- und Sanitätsdepartementes des Kantons wurden im Winter 1994/95 die Auswirkungen dieses Pilotprojektes beobachtet und umfangreiche Befragungen durchgeführt. Die Ergebnisse sind als überaus positiv zu bewerten.

Aus dem Auswertungsbericht geht im wesentlichen folgendes hervor:

Die Wechselsignaltafeln werden wahrgenommen, und der Sinn und Zweck des Systems werden richtig erkannt. Gegen zwei Drittel der Befragten würden sich von einem solchen System beeinflussen lassen. Die Tafeln sind gut lesbar und die grosse Mehrheit hat die Information auch korrekt interpretiert.

Das System wurde von den befragten Automobilisten nur positiv aufgenommen, allerdings müsste dieses auch auf weitere Regionen ausgebaut werden, damit es eine grössere Wirkung erhält und für den Benutzer mehr Alternativen angezeigt werden. Zweifellos wird die Wirkung des Verkehrsinformations- und Parkleitsystems um sogrösser, je mehr Regionen sich daran beteiligen, da die Information vollständiger und damit auch die verkehrslenkende Wirkung grösser wird.

Für eine Ausdehnung des Verkehrsinformations- und Parkleitsystems stehen alle relevanten Skigebiete des Kantons Graubünden im Vordergrund. Ein entsprechendes Konzept befindet sich bereits seit dem Herbst 1995 in der Vernehmlassung in den Regionen des Kantons Graubünden.

Schlechter Winter beeinflusst Ergebnisse

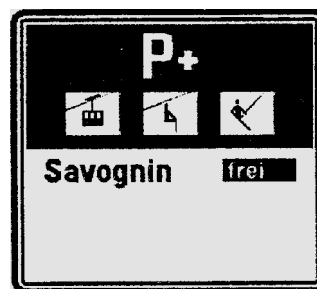
Die Befragungsergebnisse sind positiv. Es ist jedoch zu beachten, dass in den Wintern 1994/95 und 1995/96 aufgrund der schlechten Schnee- und Wetterverhältnissen und der Rezession das Verkehrsinformations- und Parkleitsystem nicht so oft geprüft wurde wie in normalen Wintern zu erwarten ist. So mussten die Anzeigen nur etwa ein halbes Duzend Mal auf «besetzt» umgeschaltet werden. Allerdings haben die übrigen, wichtigen Massnahmen ihren Teil an der grossen Verbesserung des Verkehrsflusses auf den Hauptzufahrtsachsen beige-

tragen. Mit all diesen Massnahmen, den gemeinsamen Anstrengungen aller Beteiligten und insbesondere auch mit der gestaffelten Entleerung der Parkplätze konnten die früher häufiger auftretenden Staus, in denen auch die Postautos gefangen waren, auf einzelne pannenbedingte Ausnahmen verhindert werden, was als Erfolg bezeichnet werden muss.

Wechselsignaltafeln: Sinnvolle Informationsverbreitung

In der eidgenössischen Signalisationsverordnung ist das Aufstellen von Wechselsignaltafeln unmittelbar an Autobahnen noch nicht vorgesehen. In diesem Pilotprojekt wurde deshalb die Tafel beim Rastplatz Apfelwuh der N13 auf den Rastplatz selbst gestellt, wo sie allerdings für den ortskundigen Tagesgast gut sichtbar ist. In der nächsten Revision der eidgenössischen Signalisationsverordnung sollten solche Wechselsignale auch an Autobahnen vorgesehen werden, da die Zweckmässigkeit von Informationssystemen

grundsätzlich und allgemein eingesehen wird. Auch andere Anwendungen wie etwa die optimale Bewirtschaftung von Parkhäusern in Städten, von Parkierungsanlagen bei Veranstaltungen als Hinweise auf Park & Ride-Anlagen sind auf solche sinnvolle Möglichkeiten der Informationsverbreitung angewiesen. ■



Maurizio Giacomazzi
Genazzi & Stoffel e Giacomazzi
Studio d'ingegneria
Via Trevani 3
6600 Locarno
Tel 091 751 01 05
Fax 091 751 01 08

Otto Hintermeister
TEAMverkehr Winterthur
Obere Kirchgasse 2
8400 Winterthur
Tel 052 213 61 30
Fax 052 213 61 38

Oscar Merlo
TEAMverkehr Zug
Albisstrasse 3
6301 Zug
Tel 041 710 67 70
Fax 041 710 67 60

Daniel Monsch
Ingenieur- und Planungsbüro Monsch
Dorfhaus
7076 Parpan
Tel 081 382 23 23
Fax 081 382 23 38