

Die Verkehrszählung 2006 in Meran

> Sichere Daten

für eine zukunftsweisende Verkehrsplanung



VERKEHR TRAFFICO
BEWEGT (S)MUOVE

Bezirksgemeinschaft
Burggrafenamt
Comunità Comprensoriale
Burgraviato



> Dati sicuri

per una pianificazione del traffico mirata al futuro

Il censimento del traffico 2006 a Merano

Il censimento del traffico nell'ottobre 2006

■ PERCHÉ UN CENSIMENTO DEL TRAFFICO?

Il censimento del traffico è la base di una pianificazione professionale ed orientata al futuro. Soltanto avendo dati ed elaborazioni affidabili è possibile effettuare previsioni certe di evoluzioni future. Tali previsioni formano a loro volta le linee guida per una pianificazione strategica di lungo termine. Specificamente per Merano ed il suo circondario, dati, elaborazioni e previsioni sono necessari per la rielaborazione a livello sovracomunale del piano urbano di mobilità (PUM).

Il censimento del traffico si è svolto il 12 ottobre 2006 e prevedeva il rilevamento delle targhe ai margini della città ed in corrispondenza dei ponti sul Passirio nel centro cittadino nonché un censimento integrativo effettuato dalla Comunità Comprensoriale Burgraviato e dal Comune di Merano limitatamente al centro.

■ PERCHÉ É STATO INCARICATO LO STUDIO DI PROGETTAZIONE DEL TRAFFICO ZIS+P?

I collaboratori dello studio ZIS+P di Graz sono esperti nel campo della pianificazione e progettazione della mobilità da oltre 20 anni ed attivi in molte città e regioni. A Merano e nel Burgraviato hanno elaborato i seguenti progetti (in parte in collaborazione): studio sul traffico a Merano 1977, "Studio di Graz" Merano 1991, "concetto per il traffico di Lana" 1992

■ QUALI SONO IN SOSTANZA I RISULTATI DELLE PREVISIONI E DEL CENSIMENTO DEL TRAFFICO?

Il censimento del traffico ha confermato che la rete viaria di Merano è già giunta al limite delle sue capacità. Nei prossimi 20 anni il traffico è destinato ad aumentare costantemente. Senza attuare interventi efficaci per fermare questa tendenza non sarà possibile mantenere un sistema di viabilità funzionante e soprattutto vivibile per cittadini e ospiti.

Si evidenzia in generale che la realizzazione della circonvallazione nord-ovest rappresenta il più importante strumento di riduzione del traffico automobilistico nell'ambito della rete viaria esistente.

■ COME PUÓ ESSERE ULTERIORMENTE RIDOTTO IL TRAFFICO?

La Comunità Comprensoriale Burgraviato ha sempre sottolineato che la realizzazione della circonvallazione nord-ovest è soltanto uno dei tanti contributi possibili alla soluzione del problema del traffico a Merano e nel Burgraviato. Il problema è risolvibile soltanto con una combinazione di diverse soluzioni che in parte hanno carattere sovracomunale.

Già da molti anni la Comunità Comprensoriale Burgraviato lavora alla realizzazione di diversi progetti, i cosiddetti "elementi base", che, insieme, contribuiranno a risolvere i nostri problemi di traffico.

Maggiori informazioni sui singoli progetti sul sito: www.traffico-smuove.it

Die Verkehrszählung im Oktober 2006

■ WARUM EINE VERKEHRSZÄHLUNG?

Verkehrszählungen sind die Grundlage für jede professionelle und zukunftsorientierte Verkehrsplanung. Nur auf der Basis verlässlicher Daten und Analysen lassen sich sichere Prognosen für zukünftige Entwicklungen erstellen. Diese Prognosen wiederum dienen als Richtlinien für eine längerfristige strategische Verkehrsplanung. Für Meran und Umgebung werden diese Daten, Analysen und Prognosen im besonderen für die Weiterentwicklung des übergemeindlichen Mobilitätskonzepts (SMK-PUM) benötigt.

Die Verkehrszählung am 12. Oktober 2006 wurde von 6-22 Uhr durchgeführt und zwar als Kennzeichenerhebung am Stadtrand und auf den Passerbrücken innerhalb der Stadt sowie als ergänzende Verkehrszählung durch die Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt und die Stadt Meran im Stadtinneren.

■ WARUM WURDE DAS VERKEHRSPLANUNGSBÜRO ZIS+P BEAUFTRAGT?

Die Mitarbeiter von ZIS+P Verkehrsplanung aus Graz sind Experten im Bereich Verkehrsplanung und Verkehrsprognosen und seit über 20 Jahren in vielen Städten und Regionen tätig. In Meran und Umgebung wurden z.B. folgende Projekte bearbeitet (teilweise in Kooperation): Verkehrsuntersuchung Meran 1977, „Grazer“ Verkehrskonzept Meran 1991, Verkehrskonzept Lana 1992.

■ WAS HABEN DIE VERKEHRSZÄHLUNG UND DIE PROGNOSEN IM WESENTLICHEN ERGEBEN?

Die Verkehrszählung hat bestätigt, dass das Meraner Straßennetz bereits jetzt an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit stößt. In den nächsten 20 Jahren wird der Verkehr weiter zunehmen. Ohne entsprechende Gegenmaßnahmen ist ein funktionierendes und vor allem ein für den Bürger und Gast zumutbares Verkehrssystem nicht mehr möglich.

Insgesamt zeigt sich eindeutig, dass der Ausbau der Nord-West-Umfahrung die stärkste Abnahme des Verkehrs am bestehenden Straßennetz bewirkt.

■ WODURCH KANN DIESE VERKEHRSENTLASTUNG NOCH VERBESSERT WERDEN?

Die Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt hat stets betont, daß der Ausbau der NW-Umfahrung nur eine von vielen Beiträgen zur Lösung der Verkehrsprobleme in Meran und im Burggrafenamt darstellt. Diese Probleme sind nur durch eine Kombination von verschiedenen Lösungen mit teils übergemeindlichem Charakter zu lösen.

Die Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt arbeitet schon seit mehreren Jahren an der Realisierung von verschiedenen Projekten sog. „Bausteinen“ die in Summe zur Lösung unserer Verkehrsprobleme beitragen.

Genauere Informationen zu den einzelnen Projekten unter: www.verkehr-bewegt.it

1 Verkehrsbelastungen Stand 2006

■ WIE STARK IST MERAN DERZEIT VOM VERKEHR BELASTET?

Meran ist derzeit sehr stark vom Verkehr belastet.

Pro Werktag im Oktober 2006 überqueren **ca. 80.000 Fahrzeuge** die Stadtgrenze, innerhalb von Meran werden **ca. 65.000 Fahrten** durchgeführt (Binnenverkehr mit Quelle und Ziel innerhalb der Stadtgrenze). Besonders im Herbst und Frühjahr stößt das Meraner Straßennetz an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit.

■ WELCHE STRASSEN SIND AM STÄRKSTEN BELASTET?

Die stärksten Verkehrsbelastungen haben der Straßenzug Europa Allee - Mazzini Platz - Rätiastraße, der Straßenzug Gampenstraße - Piavestraße und der Straßenzug Petrarcastraße - Piavestraße - Romstraße - Cavourstraße mit ca. 20.000 bis 25.000 Fahrzeugen pro Werktag im Herbst 2006.

■ QUANTO PESA IL TRAFFICO ATTUALMENTE SU MERANO?

Il traffico ha un forte impatto su Merano.

Nell'ottobre 2006 i veicoli hanno attraversato il perimetro urbano di Merano **ca. 80.000** volte per giorno lavorativo, all'interno del perimetro i **viaggi** sono stati **ca. 65.000** (traffico interno che ha origine e meta situate entro il perimetro cittadino).

Soprattutto in autunno ed in primavera la rete viaria di Merano giunge al limite delle sue capacità.

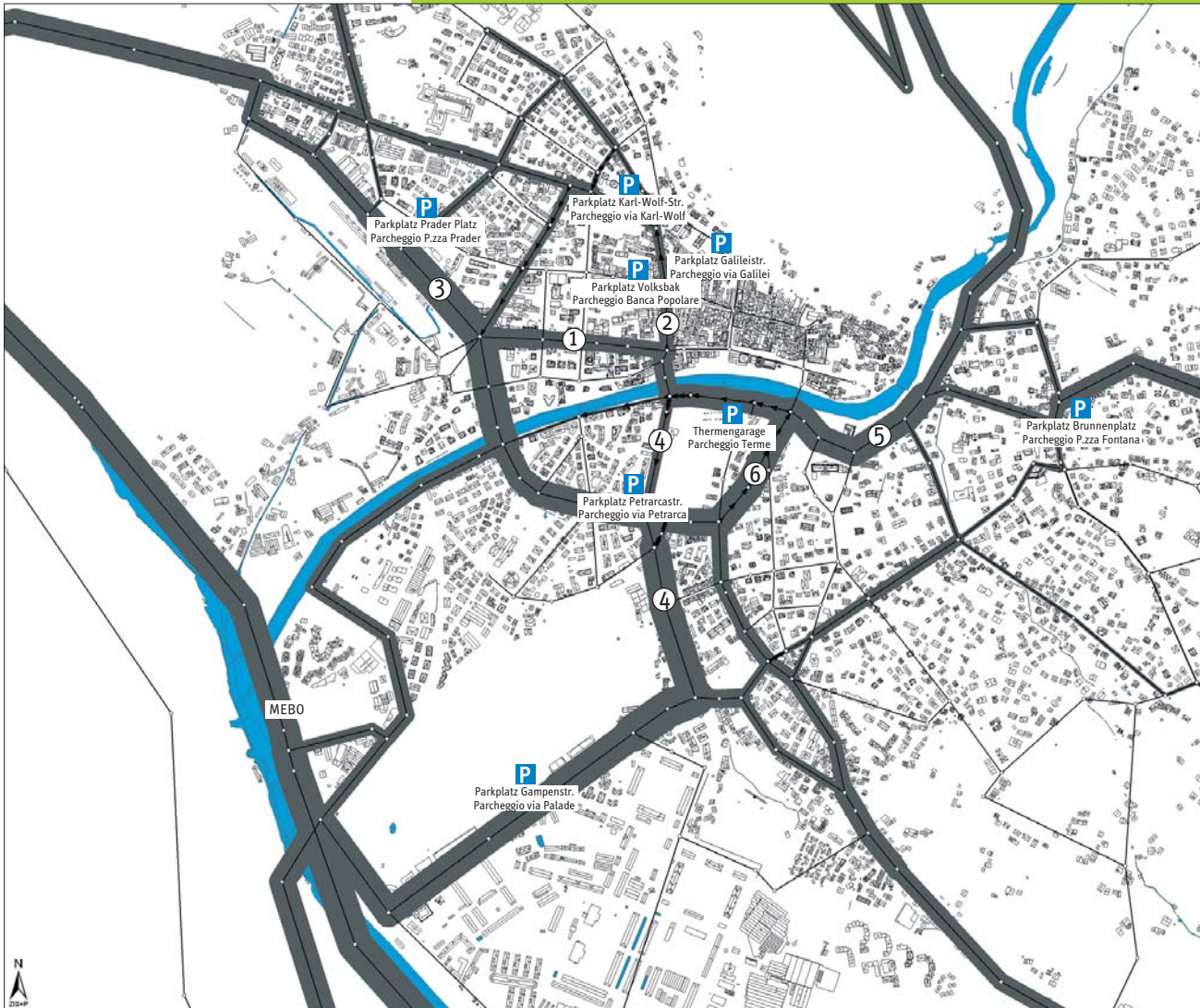
■ QUALI SONO LE VIE PIÙ TRAFFICATE?

Maggiormente transitati risultano essere il tratto viale Europa - piazza Mazzini - Ponte Rezia, il tratto via Palade - via Piave e quello di via Petrarca - via Piave - via Roma - via Cavour con ca. 20.000 - 25.000 veicoli per giorno lavorativo transitati nell'autunno 2006.

Autos pro Tag (Oktober 2006)
macchine al giorno (ottobre 2006)

①	Freiheitsstraße Corso Libertà	12.300
②	Rennweg via delle Corse	6.900
	Goethestraße via Goethe	8.100
	Thermenallee viale Terme	16.800
③	Europaallee viale Europa	23.100
	Raetiastraße via Raetia	23.500
	Petracastraße via Petrarca	19.700
④	Piavestraße via Piave	22.800
⑤	Cavourstraße via Cavour	19.600
	Romstraße (bis Petrarcastr.) via Roma (a via Petrarca)	12.600
⑥	Romstraße (ab Petrarcastr.) via Roma (da via Petrarca)	20.300
	Gampenstraße via Palade	22.300
	Marlinger Straße via Marlenigo	10.100
	Zueggstraße via Zuegg	10.100
	Josef-Weingartner-Str. via Josef-Weingartner	18.600

1 Impatto del traffico-situazione 2006



2 Prognose 2026: Variante A (keine NW-Umfahrung)

■ WIE WIRD SICH DAS VERKEHRSAUFKOMMEN GRUNDSÄTZLICH ENTWICKELN?

Der Großteil der nationalen und internationalen Prognosen geht grundsätzlich von einer Steigerung des Verkehrsaufkommens aus. Diese Steigerung ergibt sich hauptsächlich aus der Trendentwicklung des zunehmenden Autobesitzes und der Zunahme der zurückgelegten Wegentfernungen.

■ WAS BEDEUTET DIES FÜR MERAN UND SEINE UMGEBUNG?

Neben der grundsätzlich zu erwartenden Verkehrssteigerung ist in Meran zusätzlich mit einer Erhöhung des Durchgangsverkehrs zu rechnen. In der Innenstadt von Meran wird mit einer Zunahme des Autoverkehrs von ca. 10 bis 25% gegenüber dem Jahr 2006 gerechnet, an den Stadteinfahrten ist eine Zunahme von ca. 23 bis 27% zu erwarten. Die stärksten Zunahmen werden auf der MEBO erwartet (ca. +48%). Dadurch würde die Überlastung des Meraner Straßennetzes weiter zunehmen und die Lärm- und Abgasbelastungen für Bewohner und Touristen erhöht.

■ COME SI EVOLVERÁ TENDENZIALMENTE IL TRAFFICO?

La gran parte delle previsioni nazionali ed internazionali evidenzia un andamento crescente. Questo dato è desunto principalmente dal numero crescente di possessori di automobili e dall'aumento delle distanze ricoperte.

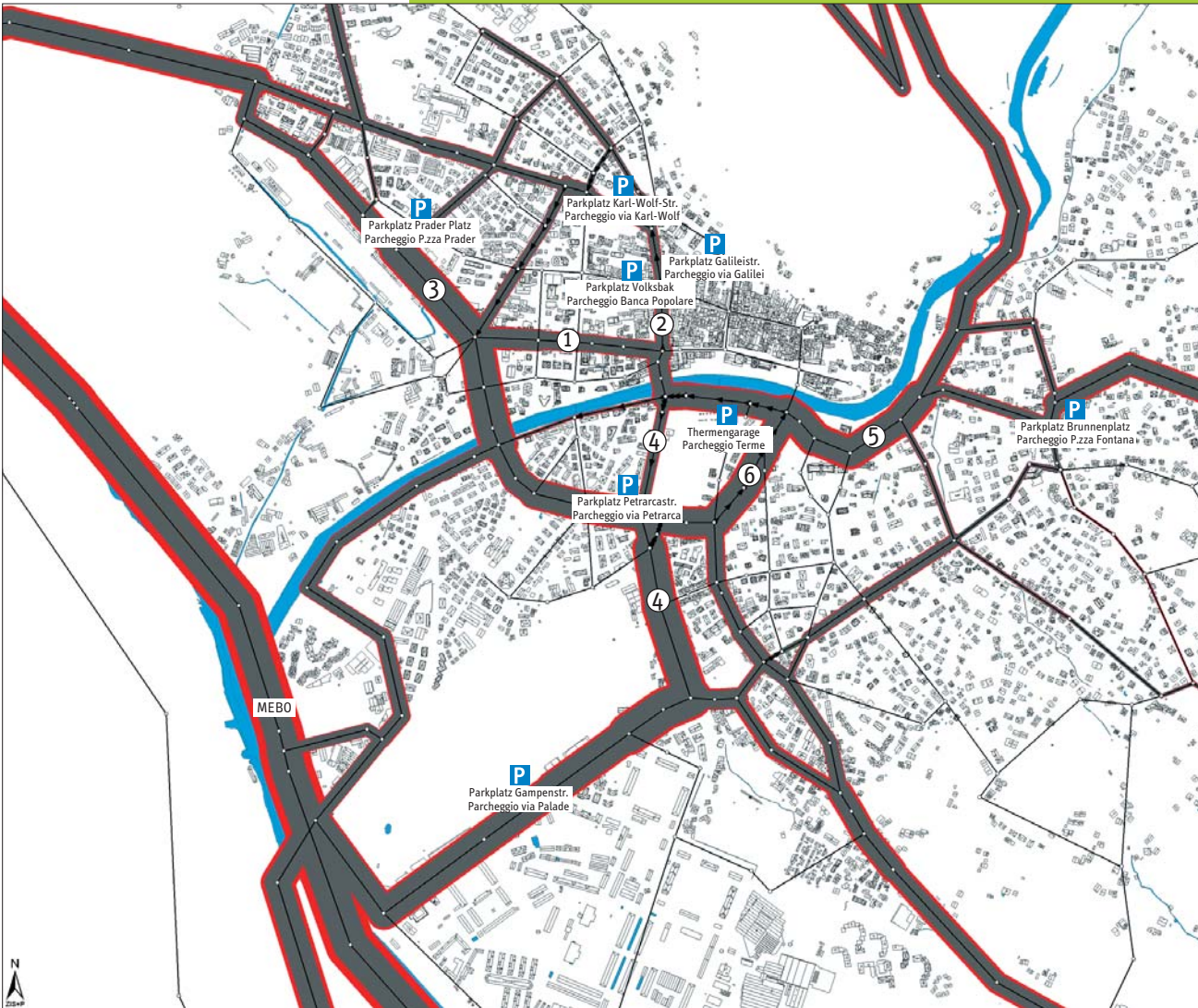
■ COSA SIGNIFICA QUESTO PER MERANO E IL SUO CIRCONDARIO?

Oltre al prevedibile incremento del traffico a Merano, sarà necessario fare i conti anche con un aumento del traffico di passaggio. Nel centro di Merano è previsto un aumento del traffico fra il 10 ed il 25% circa rispetto al 2006, sulle vie di accesso alla città è atteso un aumento fra il 23 ed il 27% circa. Gli incrementi più consistenti si avranno invece sulla MEBO (ca. +48%). Questo comporterebbe un ulteriore sovraccarico della rete viaria meranese ed un maggiore impatto dovuto a rumore e gas di scarico che graverebbe su cittadini e turisti.

Verkehrsentwicklung in Prozenten
im Vergleich zur Zählung 2006
evoluzione del traffico in percentuali
rispetto al censimento 2006

①	Freiheitsstraße Corso Libertà	+	11%
②	Rennweg via delle Corse	+	14%
	Goethestraße via Goethe	+	8%
	Thermenallee viale terme	+	17%
③	Europaallee viale Europa	+	15%
	Raetiastraße via Raetia	+	16%
	Petracastraße via Petrarca	+	14%
④	Pjavestraße via Piave	+	18%
⑤	Cavourstraße via Cavour	+	21%
	Romstraße (bis Petrarcastr.) via Roma (a via Petrarca)	+	28%
⑥	Romstraße (ab Petrarcastr.) via Roma (da via Petrarca)	+	17%
	Gampenstraße via Palade	+	16%
	Marlinger Straße via Marlenigo	+	12%
	Zueggstraße via Zuegg	+	12%
	Josef-Weingartner-Str. via Josef-Weingartner	+	23%

2 Previsione 2026: Variante A (senza circonvallazione n-o)



WELCHE STRASSEN WERDEN AM MEISTEN ENTLASTET?

Der Teilausbau der Nord-West-Umfahrung zwischen MEBO und Bahnhof (Baulos A) bewirkt eine teilweise Entlastung des Meraner Straßennetzes vom Autoverkehr. Vor allem die Zufahrtstraßen von Westen (Josef-Weingartner-Straße, Gampenstraße) und von Süden (Romstraße) weisen deutliche Abnahmen des Autoverkehrs gegenüber der Prognose 2026 ohne NW-Umfahrung auf.

Durch den Teilausbau verbessert sich auch die Erreichbarkeit der Innenstadt von Meran.

WAS ÄNDERT SICH IN DER INNENSTADT?

In der Innenstadt bleibt die Verkehrsbelastung ungefähr gleich wie ohne Straßenausbau. Erst mit der Realisierung vom Küchelbergtunnel (Baulos B) kommt es auch in der Innenstadt zu einer Verkehrsentlastung.

QUALI VIE AVRANNO UNA MAGGIORE RIDUZIONE DEL TRAFFICO?

La realizzazione di parte della circonvallazione nord-ovest fra la MEBO e la stazione ferroviaria (lotto A) contribuirà a mitigare parzialmente il traffico automobilistico sulla rete viaria meranese.

Soprattutto le strade di accesso da ovest (via Weingartner, via Palade) e da sud (via Roma) mostrano, rispetto alla previsione 2026 senza circonvallazione nord-ovest, una netta riduzione del traffico automobilistico.

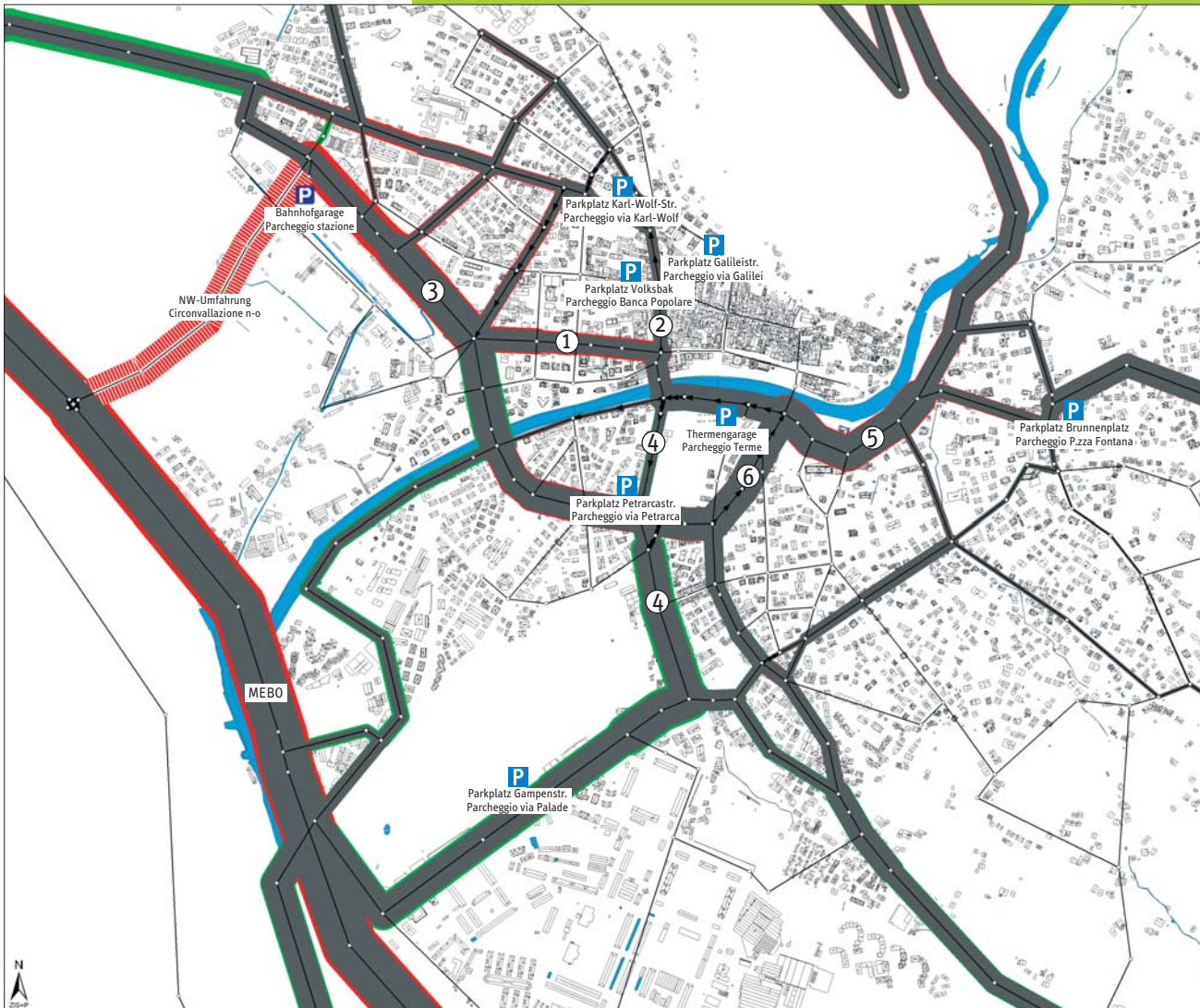
La realizzazione di questo primo lotto migliorerà anche la raggiungibilità del centro di Merano.

COSA CAMBIERÁ IN CENTRO?

Il traffico in centro non subirà apprezzabili variazioni, una riduzione si noterà appena con la realizzazione del tunnel sotto il Monte Benedetto (lotto B).

Verkehrsentwicklung in Prozenten im Vergleich zur Variante A 2026 sviluppo del traffico in percentuali rispetto alla variante A 2026

①	Freiheitsstraße Corso Libertà	+	19%
②	Rennweg via delle Corse	+	2%
	Goethestraße via Goethe	+	35%
	Thermenallee viale Terme	—	1%
③	Europaallee viale Europa	+	11%
	Raetiastraße via Raetia	—	10%
	Petracastraße via Petrarca	+	8%
④	Piavestraße via Piave	—	14%
⑤	Cavourstraße via Cavour	+	7%
	Romstraße (bis Petrarcastr.) via Roma (a via Petrarca)	—	7%
⑥	Romstraße (ab Petrarcastr.) via Roma (da via Petrarca)	—	0%
	Gampenstraße via Palade	—	14%
	Marlinger Straße via Marlengo	—	22%
	Zueggstraße via Zuegg	—	22%
	Josef-Weingartner-Str. via Josef-Weingartner	—	38%



■ WAS BEWIRKT DIE FERTIGSTELLUNG DER NW-UMFAHRUNG?

Durch den Vollausbau der Nord-West-Umfahrung (Küchelbergtunnel: Bauolos B) wird Meran stark von Durchzugsverkehr aus dem Passeiertal in Richtung Süden sowie in Richtung Innenstadt und Bahnhof entlastet.

Die leichte Zunahme des Verkehrs (Raetiastraße, Petrarcastraße, Romstraße) ergibt sich durch die Verkehrsberuhigung von Rennweg und Freiheitsstraße.

Zusammen mit der innerstädtischen Verkehrsberuhigung werden daher starke Abnahmen des Verkehrs in der Innenstadt von Meran prognostiziert.

Auch die Zufahrtstraßen von Westen (Josef-Weingartner-Straße, Gampenstraße), von Süden (Romstraße, Piavestraße) und die Jaufenstraße südlich der Tunnelausfahrt werden deutlich von Verkehr entlastet.

■ QUALI SARANNO GLI EFFETTI DEL COMPLETAMENTO DELLA CIRCONVALLAZIONE N-O?

Con la realizzazione della circonvallazione nord-ovest (tunnel sotto il Monte Benedetto: lotto B) Merano subirà una drastica riduzione del traffico proveniente dalla Val Passiria in direzione sud nonché verso il centro cittadino e la stazione ferroviaria.

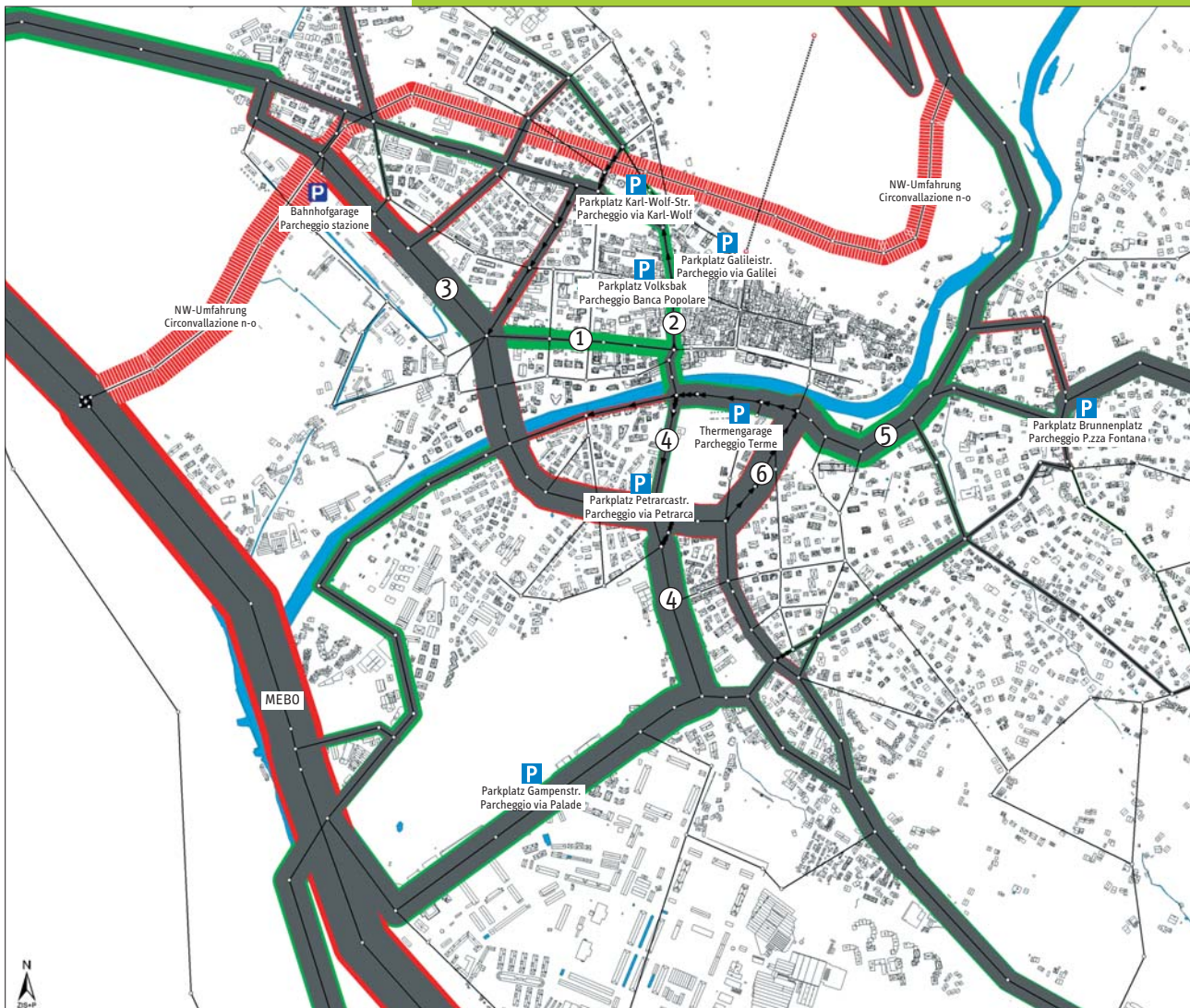
Il leggero incremento di traffico (sulle vie Retia, Petrarca e Roma) risulta dal calmieramento del traffico in via delle Corse ed in corso Libertà.

Per effetto di tale situazione, prevedibilmente, il traffico si sposterà sulla nuova circonvallazione nord-ovest. Oltre alle misure di calmieramento del traffico da adottarsi in centro, si prevede quindi una drastica riduzione del traffico automobilistico nel centro di Merano.

Si assisterà inoltre ad una marcata diminuzione di traffico automobilistico anche sulle strade di accesso ad ovest (via Weingartner, via Palade), a sud (via Roma, via Piave) e sulla via Passo Giovio a sud dell'uscita dal tunnel.

Verkehrsentwicklung in Prozenten im Vergleich zur Variante A 2026
sviluppo del traffico in percentuali rispetto alla variante A 2026

①	Freiheitsstraße Corso Libertà	79%
②	Rennweg via delle Corse	63%
	Goethestraße via Goethe	14%
	Thermenallee viale Terme	20%
③	Europaallee viale Europa	4%
	Raetiastraße via Raetia	3%
	Petrarcastraße via Petrarca	15%
④	Piavestraße via Piave	14%
⑤	Cavourstraße via Cavour	35%
	Romstraße (bis Petrarcastr.) via Roma (a via Petrarca)	8%
⑥	Romstraße (ab Petrarcastr.) via Roma (da via Petrarca)	6%
	Gampenstraße via Palade	15%
	Marlinger Straße via Marlengo	38%
	Zueggstraße via Zuegg	38%
	Josef-Weingartner-Str. via Josef-Weingartner	33%



www.verkehr-bewegt.it

Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt
Grafik: online-meran.it Druck: Lanarepro März 2007
Comunità Comprensoriale Burgraviato
grafica: online-meran.it stampa: Lanarepro marzo 2007



www.traffico-smuove.it