



bad architects group

Chemun de Sëlva | Gemeinde Wolkenstein | Commune di Selva Val Gardena

Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein

Phase 2 – Szenarienentwicklung, 4. Juli 2011



Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Vorgesehener Ablauf

- **Stand der Bearbeitung**
- Allgemeines zu Szenarien- und Maßnahmenentwicklung
- Szenarien LOKAL
 - Beschreibung inkl. Hauptmaßnahmen
 - Bewertung inkl. verkehrliche Auswirkungen
- Szenarien REGIONAL
 - Beschreibung inkl. Hauptmaßnahmen
 - Bewertung inkl. verkehrliche Auswirkungen
- Ausblick



Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Allgemeines zu Szenarien- und Maßnahmenkonzeption

- Szenarienbildung durch Kombination verschiedener Maßnahmen
- Ziel der Szenarien:
 - Einschränken der Lösungsmöglichkeiten für Detailausarbeitung
 - Aufzeigen von positiven wie negativen Wirkungen
- Unabhängig von Szenarien umzusetzende Maßnahmen sind derzeit nicht berücksichtigt (z.B. zusätzliche Aufstiegshilfe Ciampinoi, Parkleitsystem etc.) → Phase 3



Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Allgemeines zu Szenarien- und Maßnahmenkonzeption

Begegnungszonen



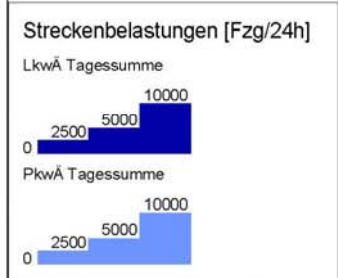
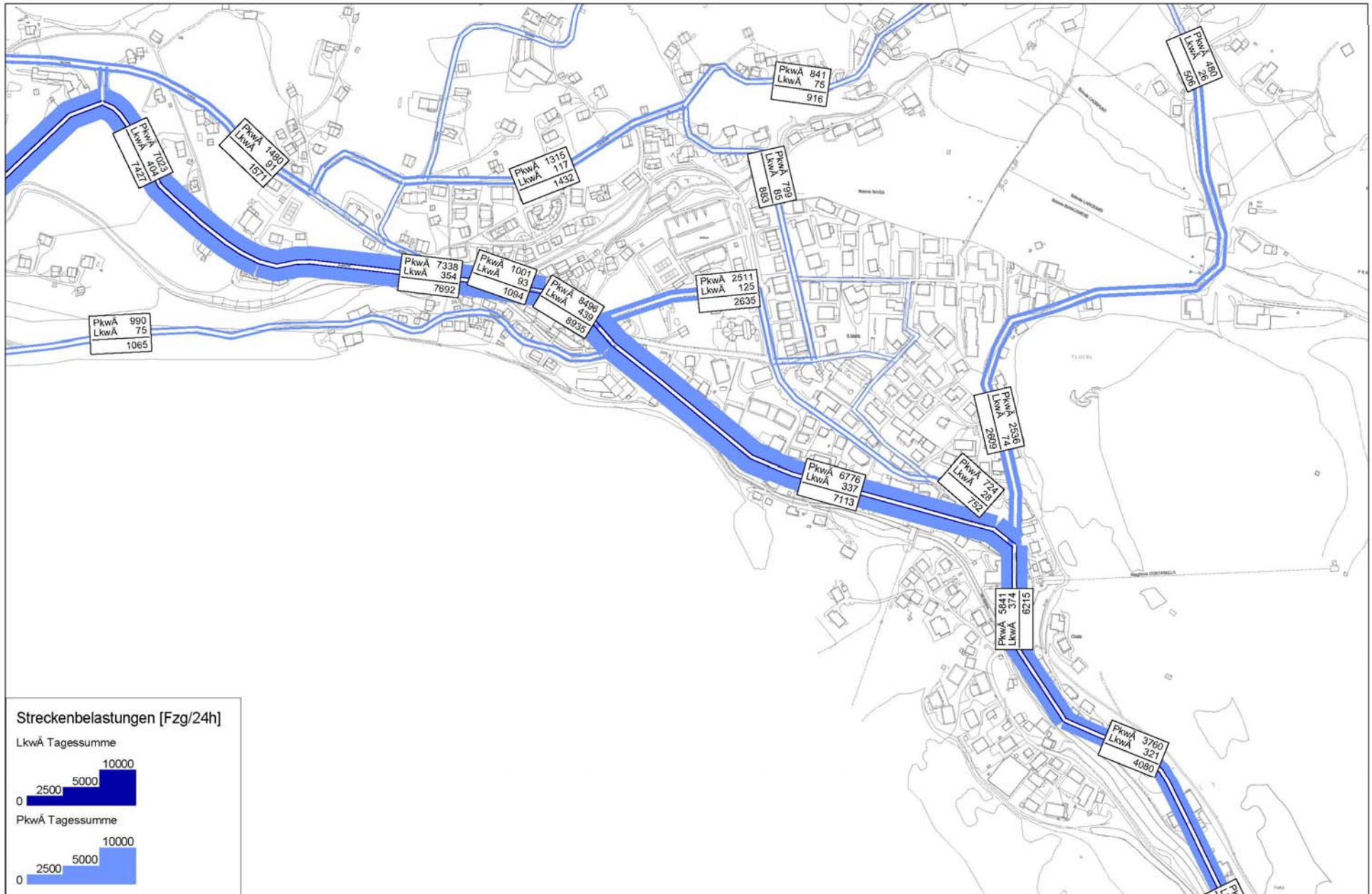
Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein

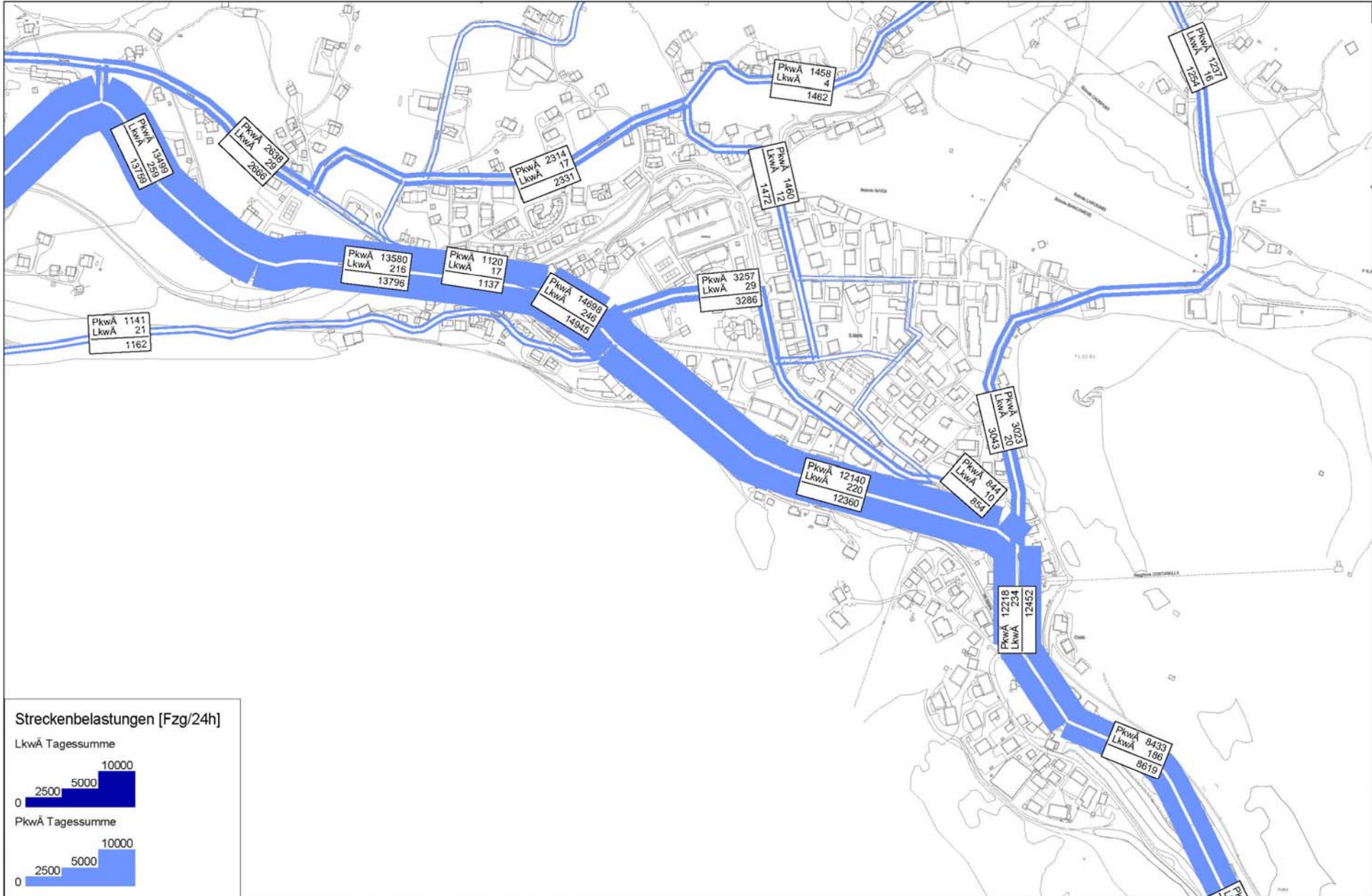


■ Allgemeines zu Szenarien- und Maßnahmenkonzeption

Ausgangssituation Verkehrsbelastung







PF00_Samstag, 19.02.2011
 April 2011

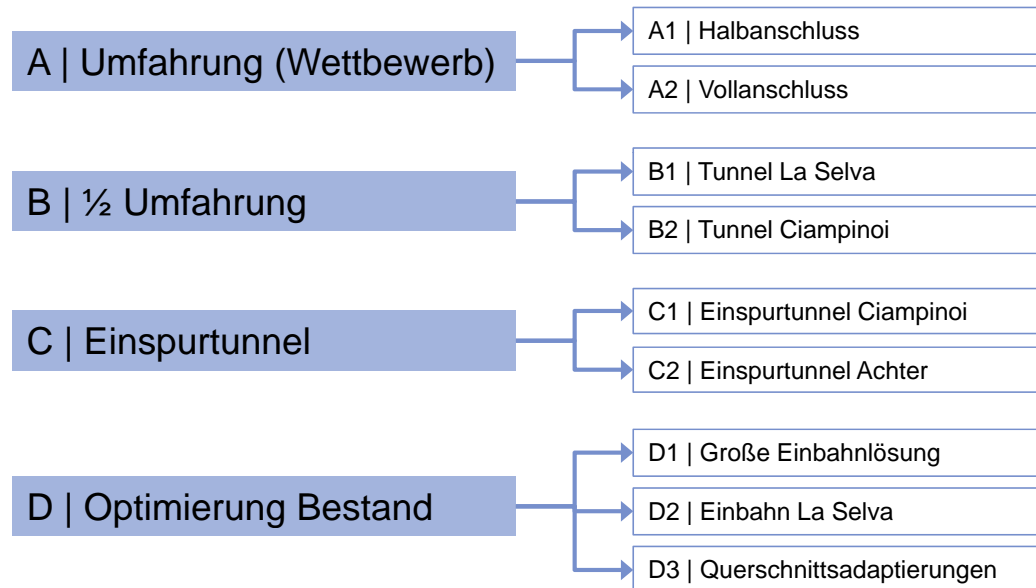
Streckenbelastungen Bestandsnetz
 Arge EUT-ILF-Köhl-bad architects

1:5000
 PF00-Sa_V4.ver

Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Szenarienbildung LOKAL



bad architects group



Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Szenario A1 | Umfahrung mit Halbanschluss



SZENARIO A1 UMFABUNG HALBANSCHLUSS

MASSNAHMEN:
Umbau des Straßenquerschnittes zu einer Begegnungzone.

POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
Durch die Einbahn kann der Verkehrsknoten entschärft und eine Begegnungzone errichtet. Der Straßenraum für den „Langsamverkehr“ wird aufgewertet und die Frequenz für die Geschäfte erhöht.

MASSNAHMEN:
Errichtung einer Fußgängerzone.

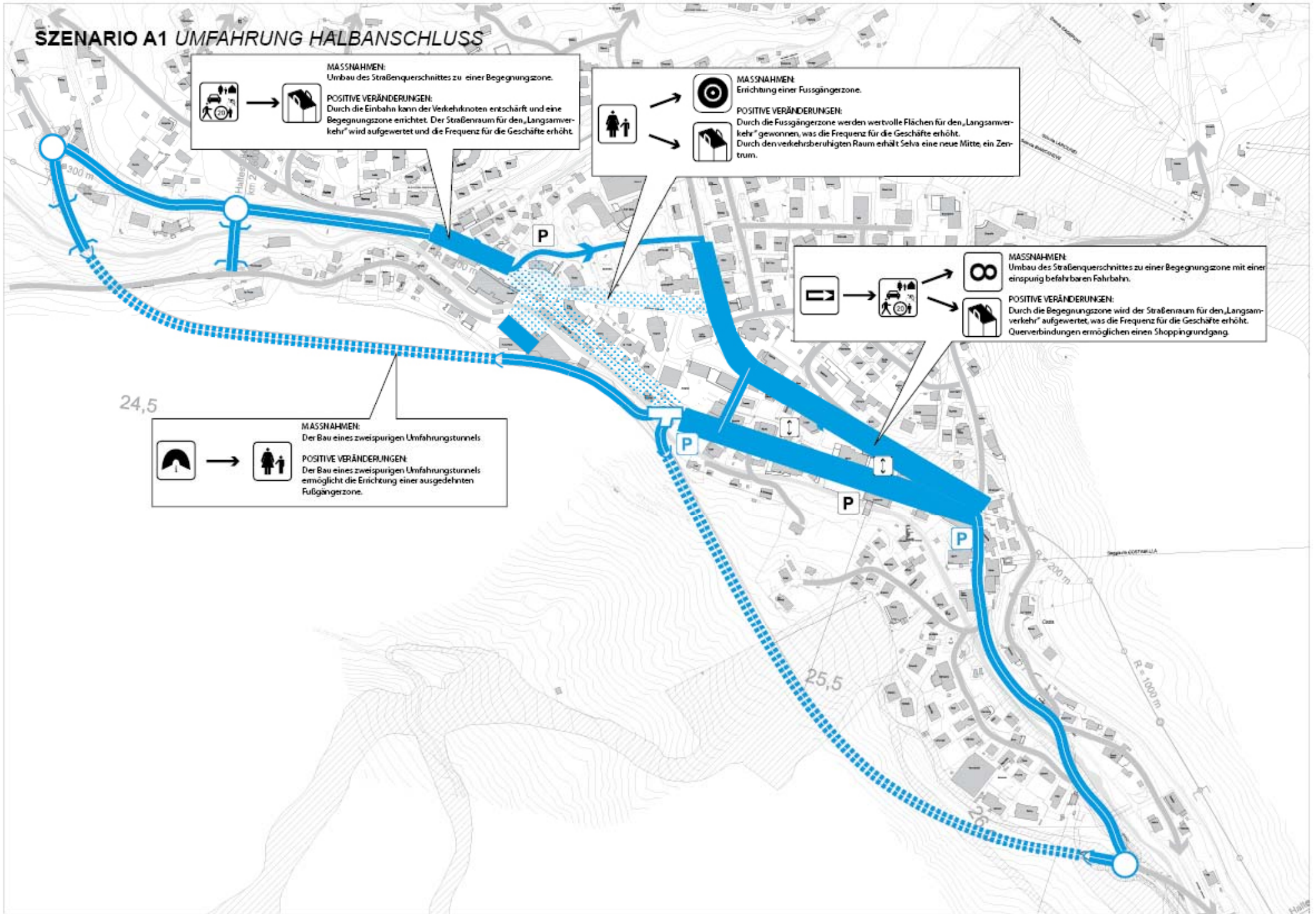
POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
Durch die Fußgängerzone werden wertvolle Flächen für den „Langsamverkehr“ gewonnen, was die Frequenz für die Geschäfte erhöht. Durch den verkehrsberuhigten Raum erhält Selva eine neue Mitte, ein Zentrum.

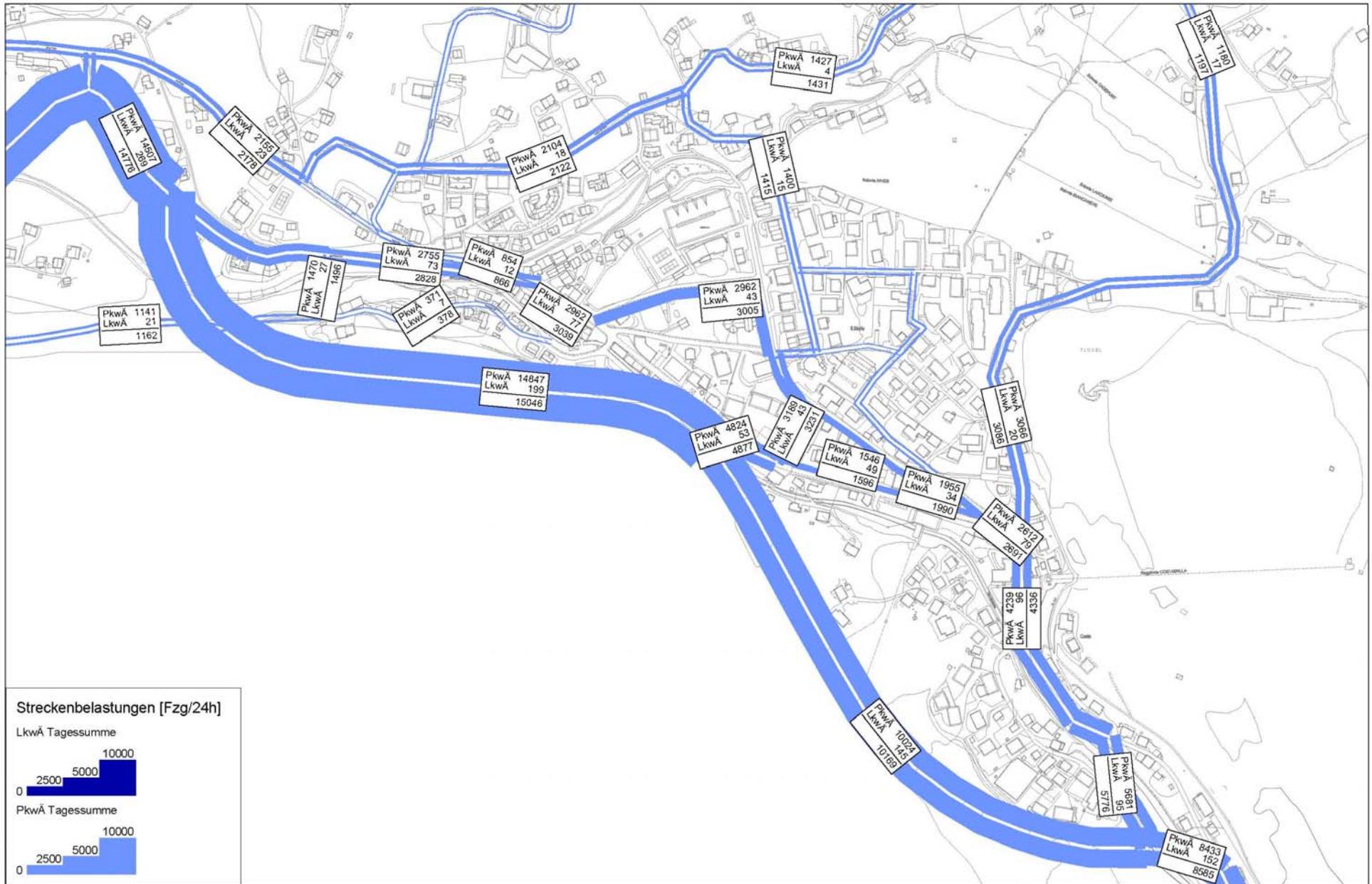
MASSNAHMEN:
Umbau des Straßenquerschnittes zu einer Begegnungzone mit einer einspurig befahrbaren Fahrbahn.

POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
Durch die Begegnungzone wird der Straßenraum für den „Langsamverkehr“ aufgewertet, was die Frequenz für die Geschäfte erhöht. Querverbindungen ermöglichen einen Shoppinggrundgang.

MASSNAHMEN:
Der Bau eines zweispurigen Umfahrungstunnels

POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
Der Bau eines zweispurigen Umfahrungstunnels ermöglicht die Errichtung einer ausgedehnten Fußgängerzone.

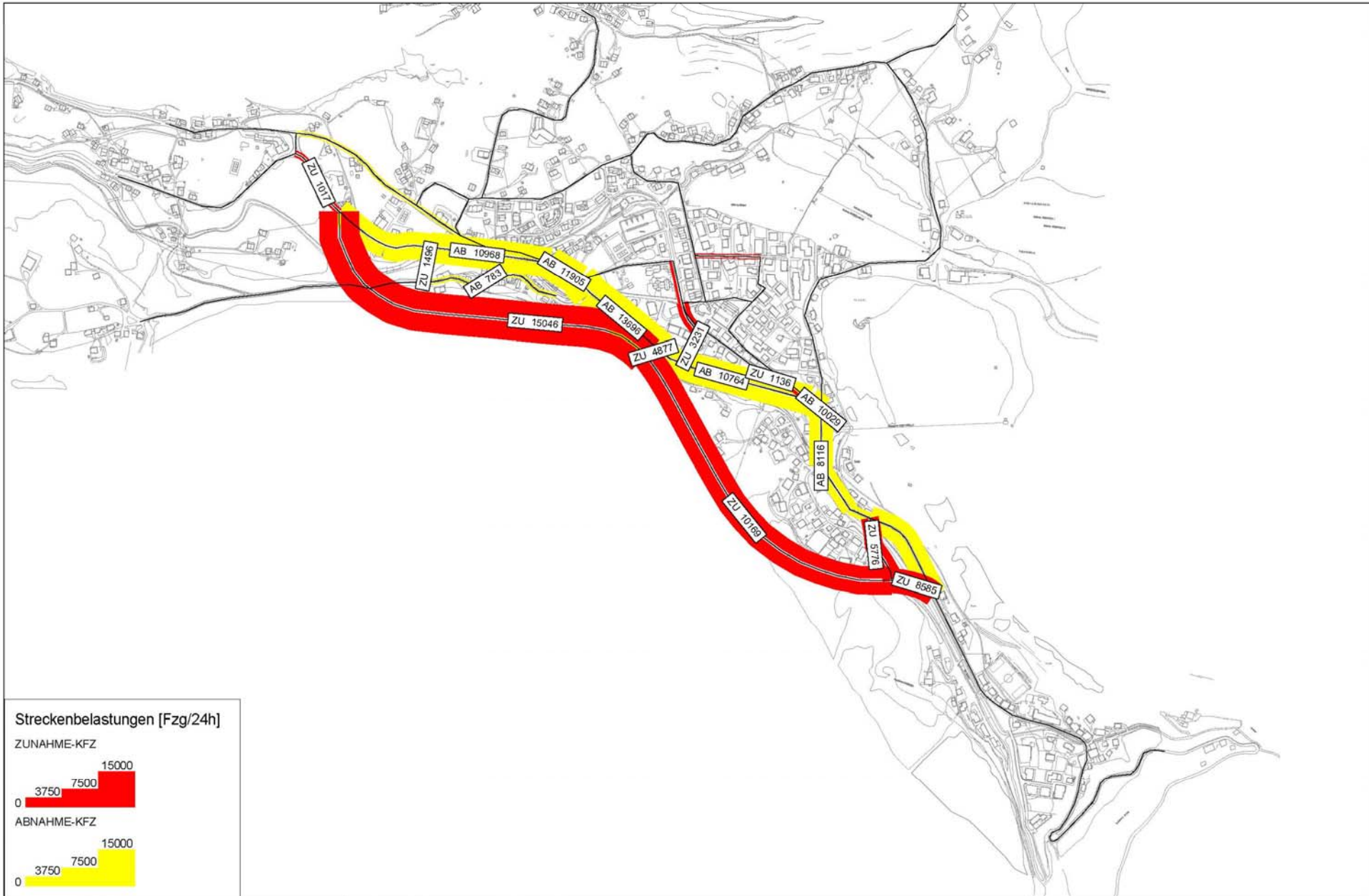




PFA1_Samstag, 19.02.2011
 Juni 2011

Streckenbelastungen
 Arge EUT-ILF-Köll-bad architects

1:5000
 PFA1-Sa.ver



Samstag, 22.02.2011	Differenzbelastungen PF00-PFA1	1:8700
Juli 2011	Arge EUT-ILF-Köll-bad architects	PFA1-Sa.ver

Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Szenario A1 | Umfahrung mit Halbanschluss

SZENARIO A1 UMFABRUNG HALBANSCHLUSS HAUPTKRITERIEN

MIV						
PARKEN						
SHOPPINGMEILE						
ZENTRUMSDEFINITION						
ORTSBILD						
ZEITHORIZONT						
UMSETZUNG						



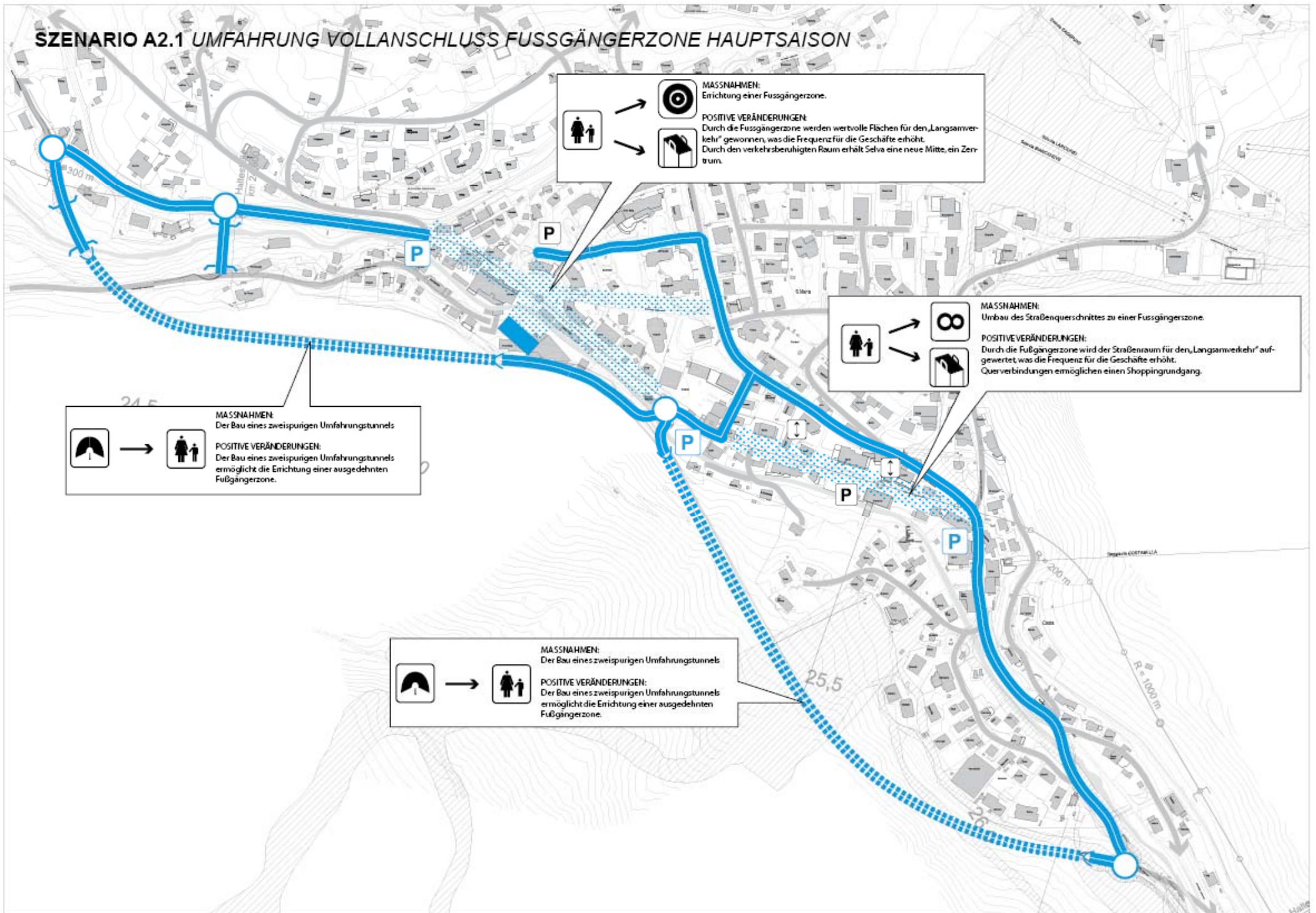
Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein









■ Szenario A2.1 | Umfahrung Vollanschluss Hauptsaison






SZENARIO A2.1 UMFÄHRUNG VOLLANSCHLUSS FUSSGÄNGERZONE HAUPTSAISON

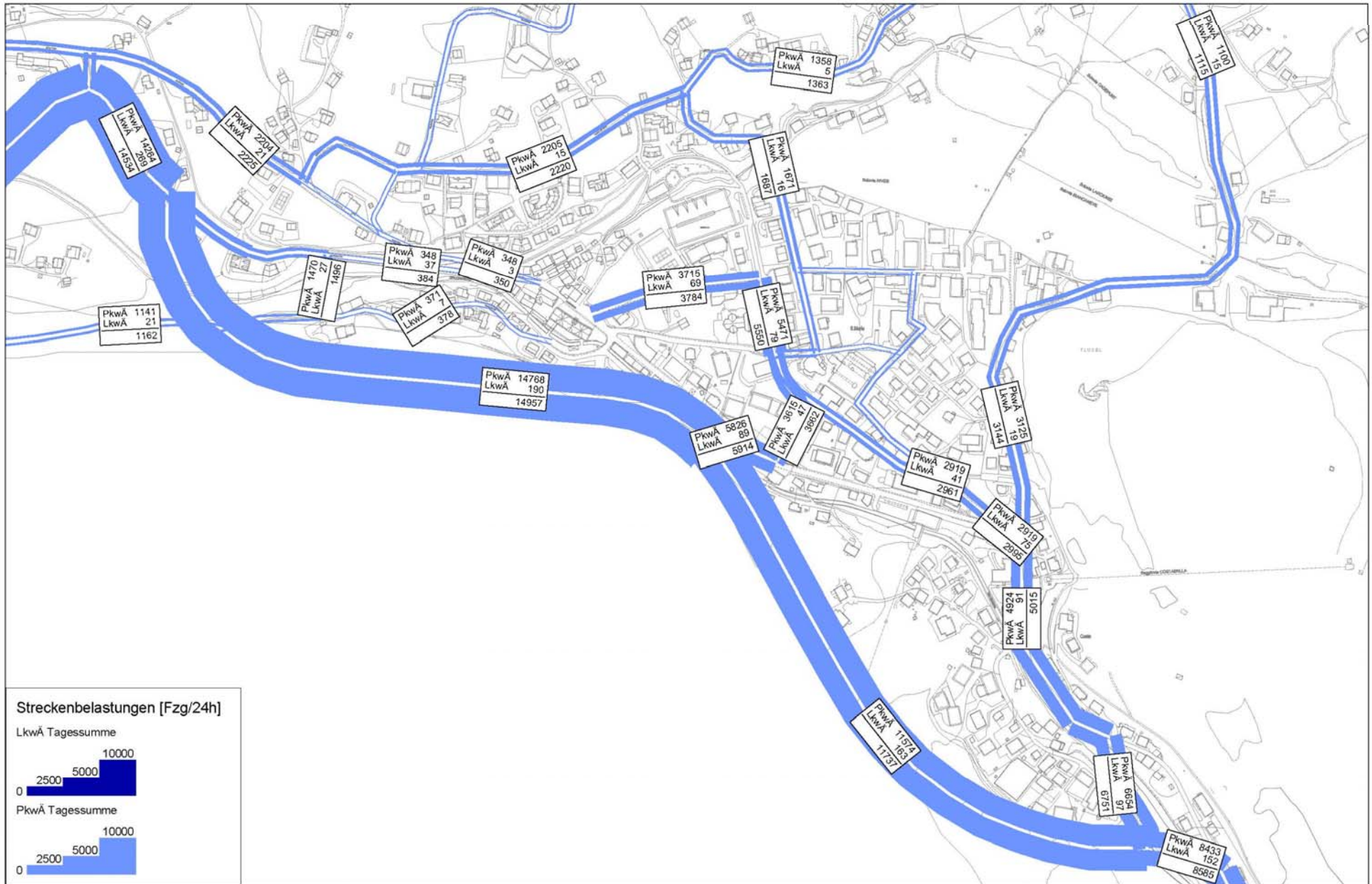


 →  **MASSNAHMEN:**
 Errichtung einer Fußgängerzone.
 →  **POSITIVE VERÄNDERUNGEN:**
 Durch die Fußgängerzone werden wertvolle Flächen für den „Langsamverkehr“ gewonnen, was die Frequenz für die Geschäfte erhöht.
 Durch den verkehrsberuhigten Raum erhält Selva eine neue Mitte, ein Zentrum.

 →  **MASSNAHMEN:**
 Umbau des Straßenquerschnittes zu einer Fußgängerzone.
 →  **POSITIVE VERÄNDERUNGEN:**
 Durch die Fußgängerzone wird der Straßenraum für den „Langsamverkehr“ aufgewertet, was die Frequenz für die Geschäfte erhöht.
 Querverbindungen ermöglichen einen Shoppingrundgang.

 →  **MASSNAHMEN:**
 Der Bau eines zweispurigen Umföhrungstunnels
 →  **POSITIVE VERÄNDERUNGEN:**
 Der Bau eines zweispurigen Umföhrungstunnels ermöglicht die Errichtung einer ausgedehnten Fußgängerzone.

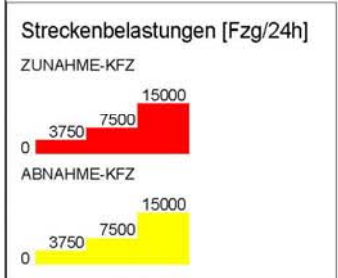
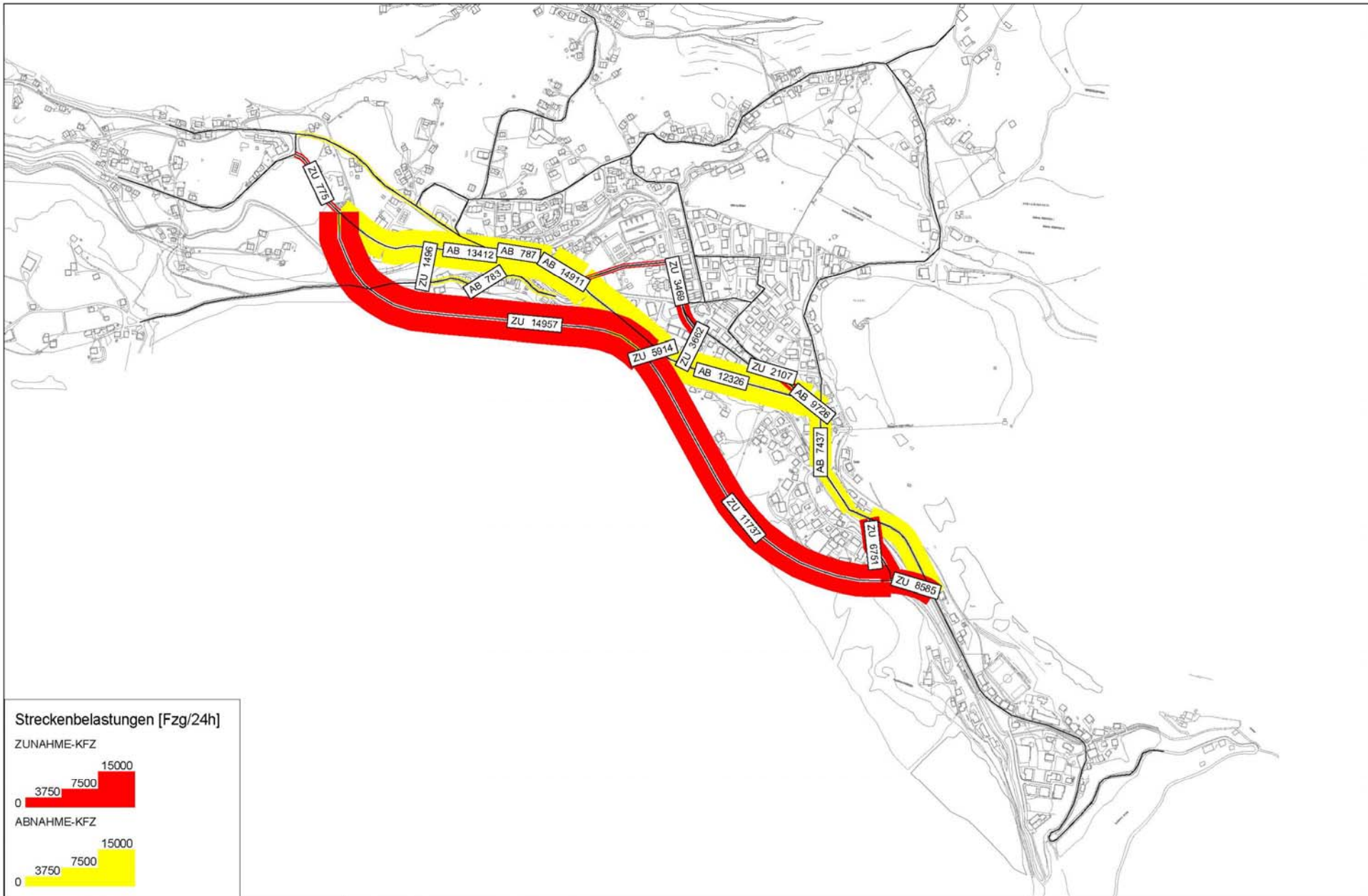
 →  **MASSNAHMEN:**
 Der Bau eines zweispurigen Umföhrungstunnels
 →  **POSITIVE VERÄNDERUNGEN:**
 Der Bau eines zweispurigen Umföhrungstunnels ermöglicht die Errichtung einer ausgedehnten Fußgängerzone.



PFA2XL_Samstag, 19.02.2011
 Juni 2011

Streckenbelastungen
 Arge EUT-ILF-Köll-bad architects

1:5000
 PFA2_XL-Sa.ver



Samstag, 22.02.2011	Differenzbelastungen PF00-PFA2_XL	1:8700
Juli 2011	Arge EUT-ILF-Köll-bad architects	PFA2_XL-Sa.ver

Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Szenario A2.1 | Umfahrung Vollanschluss Hauptsaison

SZENARIO A2.1 UMFABHRUNG VOLLANSCHLUSS FUSSGÄNGERZONE HAUPTSAISON
HAUPTKRITERIEN

MIV						
PARKEN						
SHOPPINGMEILE						
ZENTRUMSDEFINITION						
ORTSBILD						
ZEITHORIZONT						
UMSETZUNG						



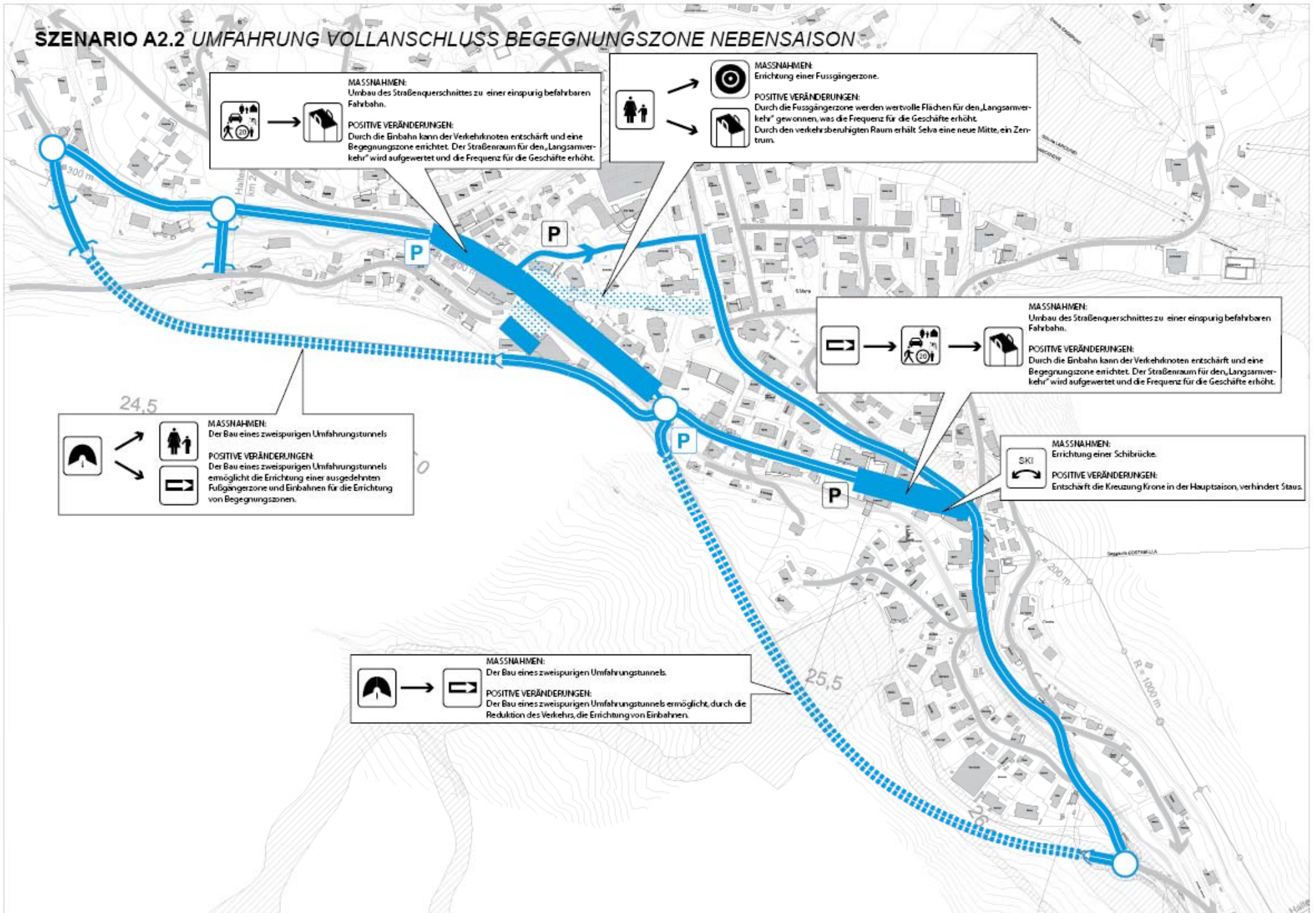
Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Szenario A2.2 | Umfahrung Vollanschluss Begegnung



SZENARIO A2.2 UMFABHRUNG VOLLANSCHLUSS BEGEGNUNGSZONE NEBENSaison



MASSNAHMEN:
Umbau des Straßenquerschnittes zu einer einspurig befahrbaren Fahrbahn.

POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
Durch die Einbahn kann der Verkehrsknoten entschärft und eine Begegnungszone errichtet. Der Straßenraum für den „Langsamverkehr“ wird aufgewertet und die Frequenz für die Geschäfte erhöht.

MASSNAHMEN:
Errichtung einer Fussgängerzone.

POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
Durch die Fussgängerzone werden wertvolle Flächen für den „Langsamverkehr“ gewonnen, was die Frequenz für die Geschäfte erhöht. Durch den verkehrsberuhigten Raum erhält Selva eine neue Mitte, ein Zentrum.

MASSNAHMEN:
Umbau des Straßenquerschnittes zu einer einspurig befahrbaren Fahrbahn.

POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
Durch die Einbahn kann der Verkehrsknoten entschärft und eine Begegnungszone errichtet. Der Straßenraum für den „Langsamverkehr“ wird aufgewertet und die Frequenz für die Geschäfte erhöht.

MASSNAHMEN:
Errichtung einer Schibrücke.

POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
Entschärft die Kreuzung Krone in der Hauptsaison, verhindert Staus.

24,5

MASSNAHMEN:
Der Bau eines zweispurigen Umfahrungstunnels

POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
Der Bau eines zweispurigen Umfahrungstunnels ermöglicht die Errichtung einer ausgedehnten Fußgängerzone und Einbahnen für die Errichtung von Begegnungszonen.

MASSNAHMEN:
Der Bau eines zweispurigen Umfahrungstunnels.

POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
Der Bau eines zweispurigen Umfahrungstunnels ermöglicht, durch die Reduktion des Verkehrs, die Errichtung von Einbahnen.

25,5

Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Szenario A2.2 | Umfahrung Vollanschluss Begegnung

SZENARIO A2.2 UMFABRUNG VOLLANSCHLUSS BEGEGNUNGSZONE NEBENSAISON
HAUPTKRITERIEN

MIV						
PARKEN						
SHOPPINGMEILE						
ZENTRUMSDEFINITION						
ORTSBILD						
ZEITHORIZONT						
UMSETZUNG						



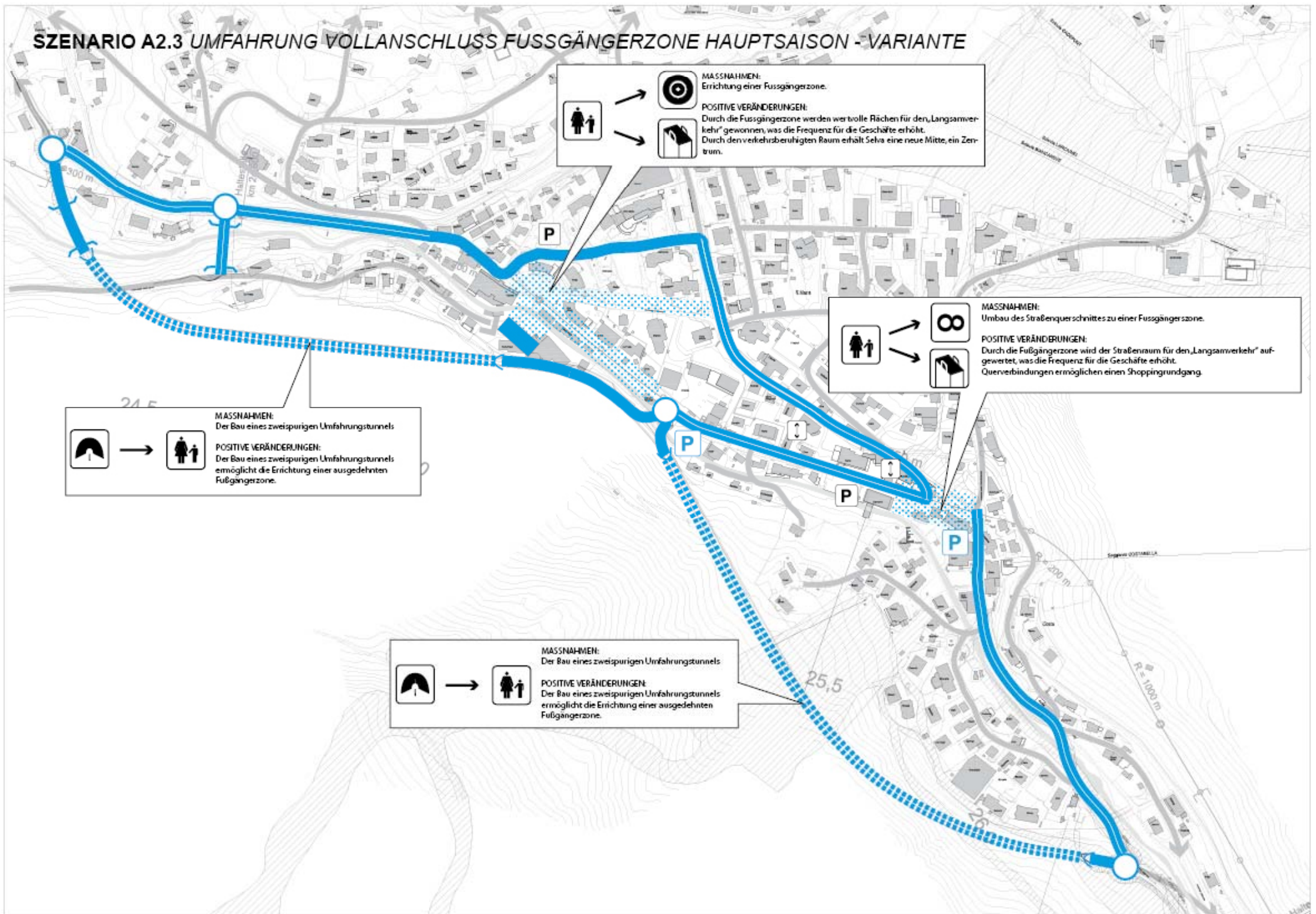
Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein

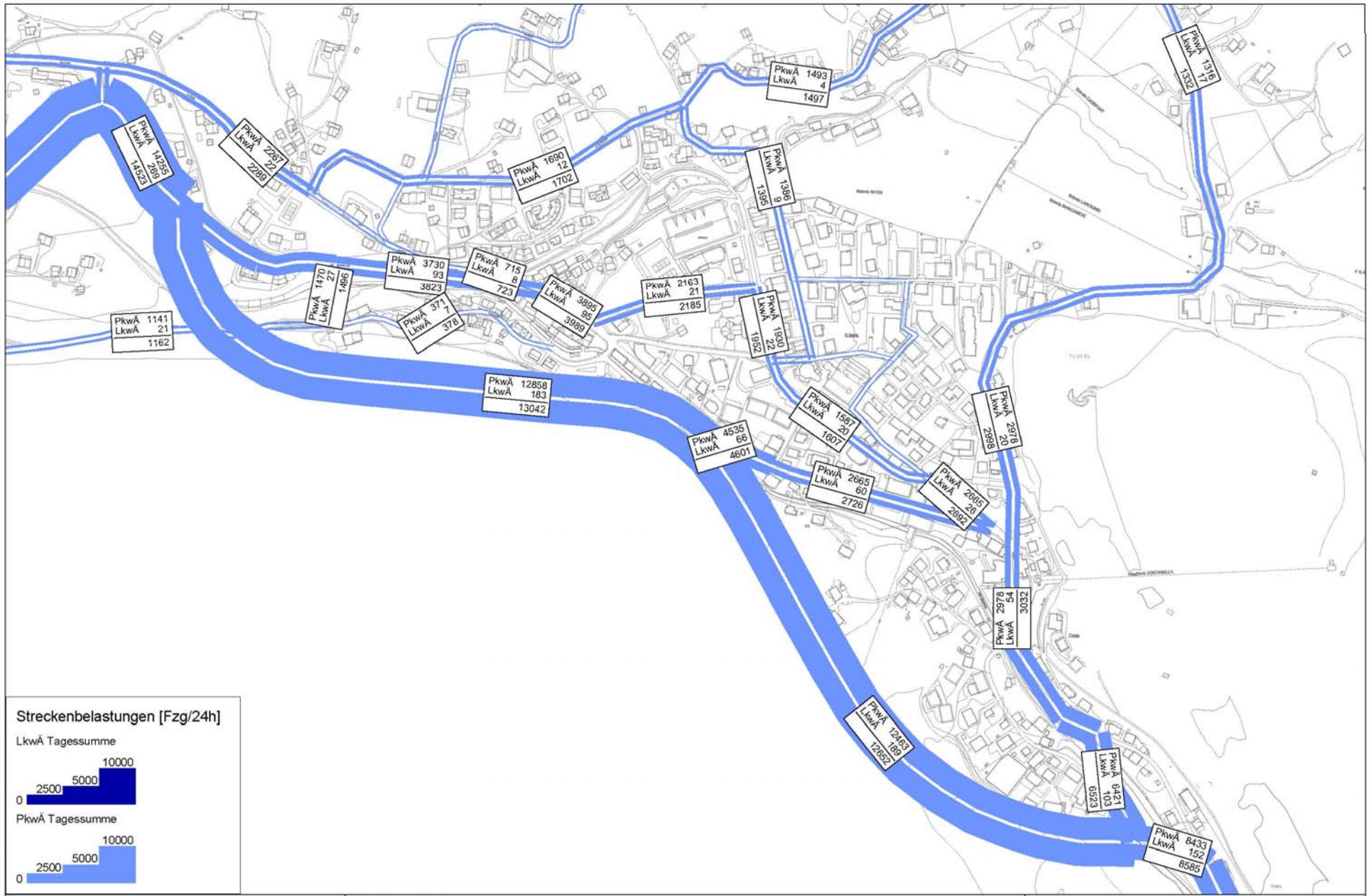


■ Szenario A2.3 | Umfahrung Vollanschluss Hauptsaison



SZENARIO A2.3 UMFÄHRUNG VOLLANSCHLUSS FUSSGÄNGERZONE HAUPTSAISON - VARIANTE

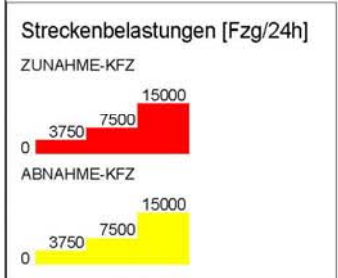
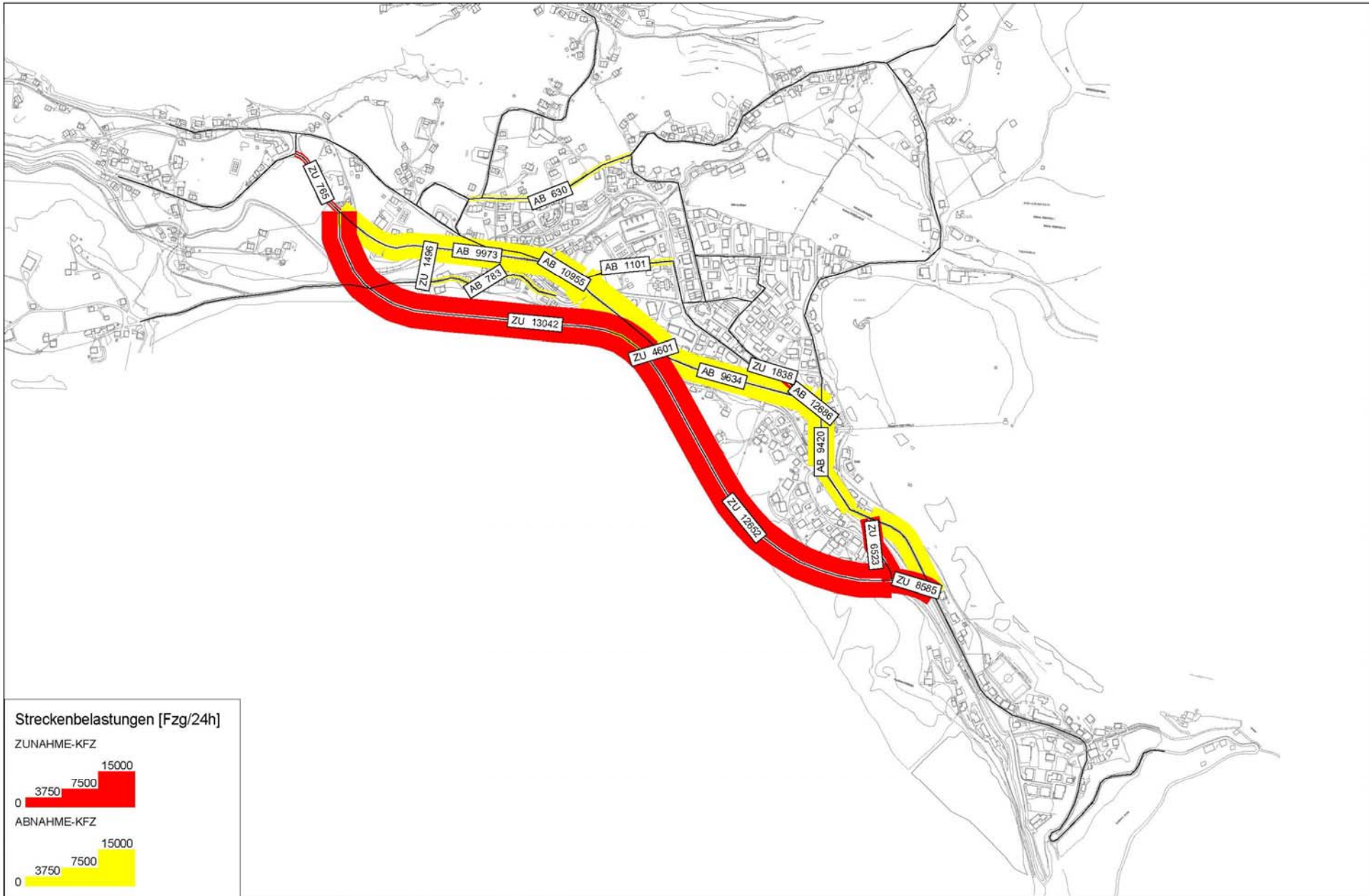




PFA4_Samstag, 19.02.2011
Juni 2011

Strekenbelastungen
Arge EUT-ILF-Köll-bad architects

1:5000
PFA4-Sa.ver



Samstag, 22.02.2011	Differenzbelastungen PF00-PFA4	1:8700
Juli 2011	Arge EUT-ILF-Köll-bad architects	PFA4-Sa.ver

Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Szenario A2.3 | Umfahrung Vollanschluss Hauptsaison

SZENARIO A2.3 UMFABHRUNG VOLLANSCHLUSS FUSSGÄNGERZONE HAUPTSAISON - VARIANTE
HAUPTKRITERIEN

MIV						
PARKEN						
SHOPPINGMEILE						
ZENTRUMSDEFINITION						
ORTSBILD						
ZEITHORIZONT						
UMSETZUNG						



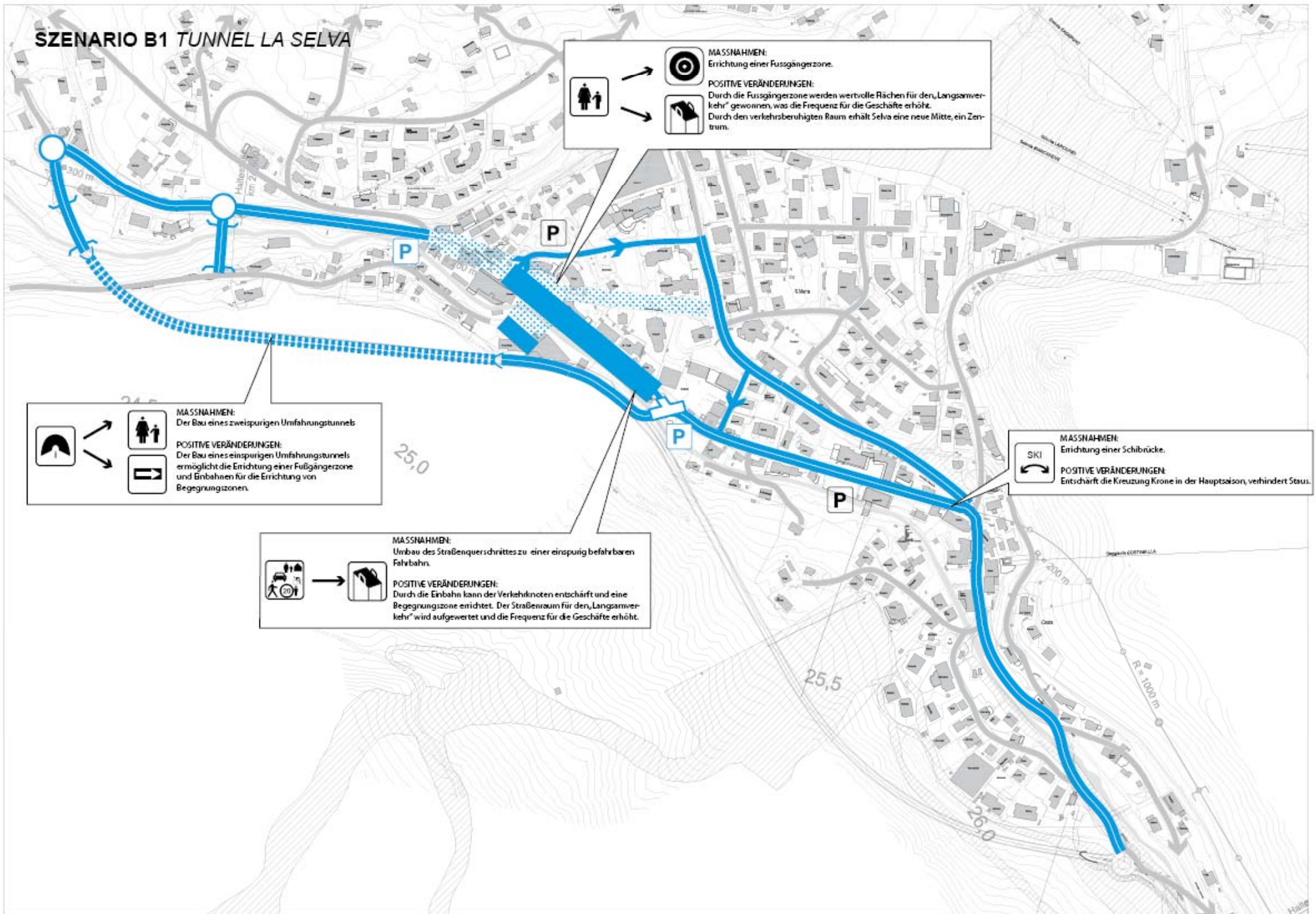
Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein




■ Szenario B1 | Tunnel La Selva






SZENARIO B1 TUNNEL LA SELVA






 →  **MASSNAHMEN:**
Errichtung einer Fußgängerzone.

 **POSITIVE VERÄNDERUNGEN:**
Durch die Fußgängerzone werden wertvolle Flächen für den „Langsamverkehr“ gewonnen, was die Frequenz für die Geschäfte erhöht.
Durch den verkehrsberuhigten Raum erhält Selva eine neue Mitte, ein Zentrum.

 →  **MASSNAHMEN:**
Der Bau eines zweispurigen Umföhrungstunnels

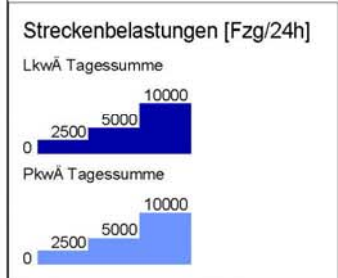
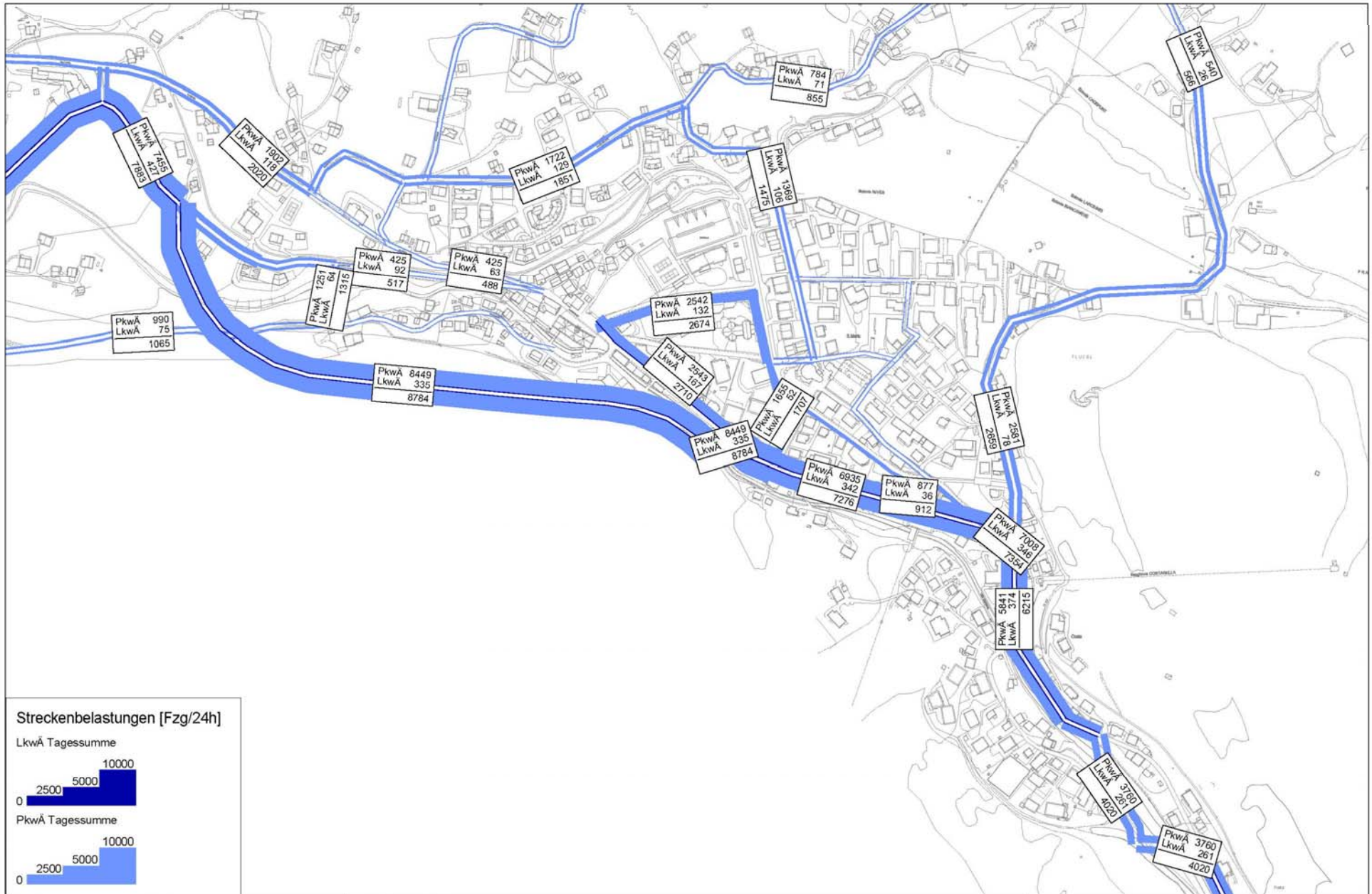
 **POSITIVE VERÄNDERUNGEN:**
Der Bau eines einspurigen Umföhrungstunnels ermöglicht die Errichtung einer Fußgängerzone und Einbahnen für die Errichtung von Begegnungszonen.

 →  **MASSNAHMEN:**
Umbau des Straßenquerschnittes zu einer einspurig befahrbaren Fahrbahn.

 **POSITIVE VERÄNDERUNGEN:**
Durch die Einbahn kann der Verkehrsknoten entschärft und eine Begegnungszone errichtet. Der Straßenraum für den „Langsamverkehr“ wird aufgewertet und die Frequenz für die Geschäfte erhöht.

 **MASSNAHMEN:**
Errichtung einer Schibrücke.

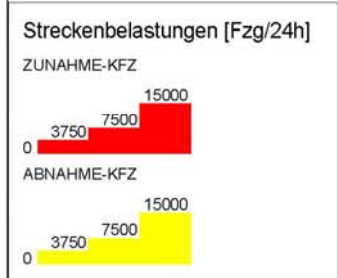
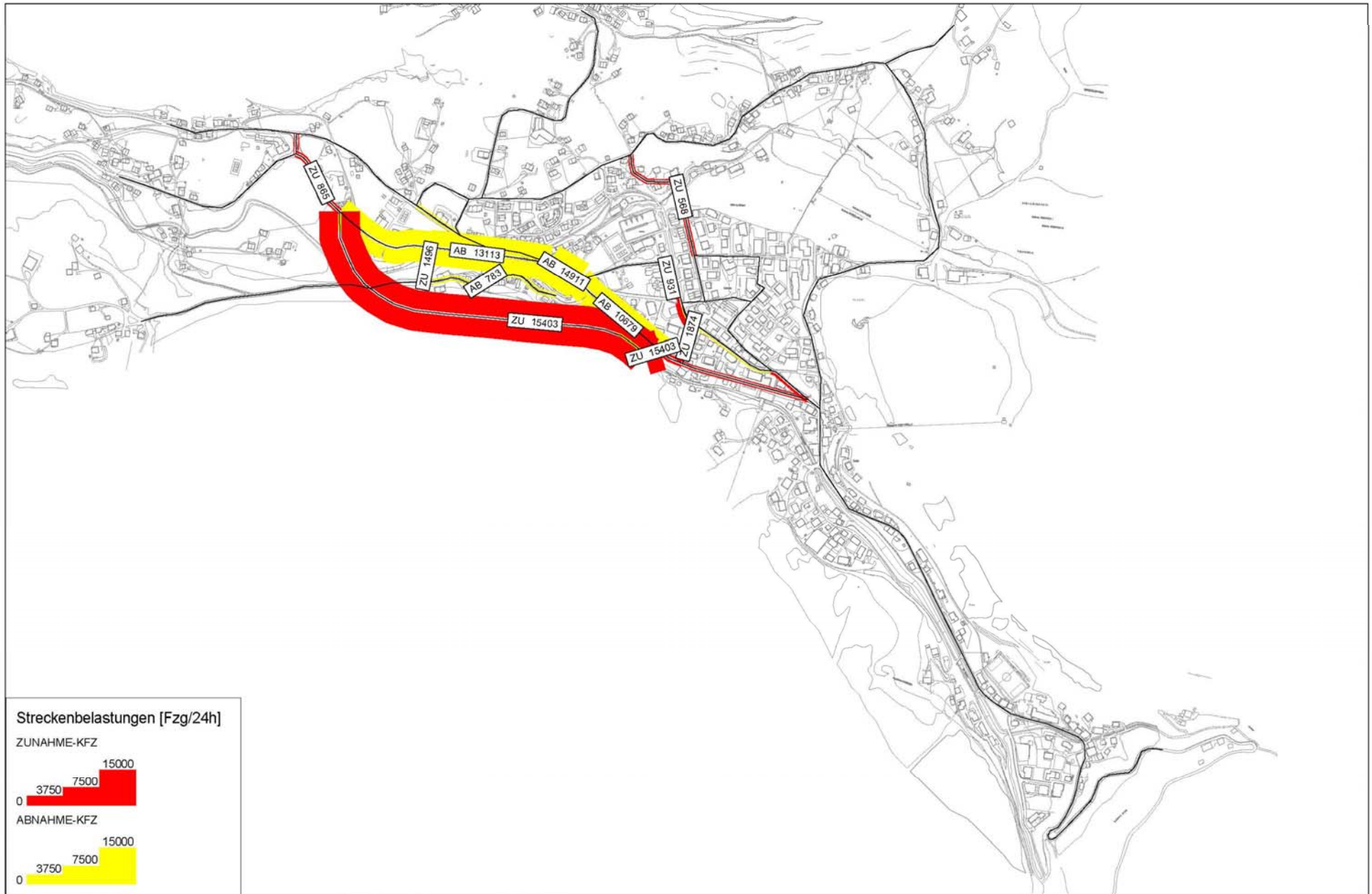
 **POSITIVE VERÄNDERUNGEN:**
Entschärft die Kreuzungen Krone in der Hauptsaison, verhindert Staus.



PFB1_Dienstag, 22.02.2011
 Juni 2011

Streckenbelastungen
 Arge EUT-ILF-Köll-bad architects

1:5000
 PFB1-Di.ver



Samstag, 22.02.2011	Differenzbelastungen PF00-PFB1	1:8700
Juli 2011	Arge EUT-ILF-Köll-bad architects	PFB1-Sa.ver

Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Szenario B1 | Tunnel La Selva

SZENARIO B1 TUNNEL LA SELVA HAUPTKRITERIEN

MIV					
PARKEN					
SHOPPINGMEILE					
ZENTRUMSDEFINITION					
ORTSBILD					
ZEITHORIZONT					
UMSETZUNG					



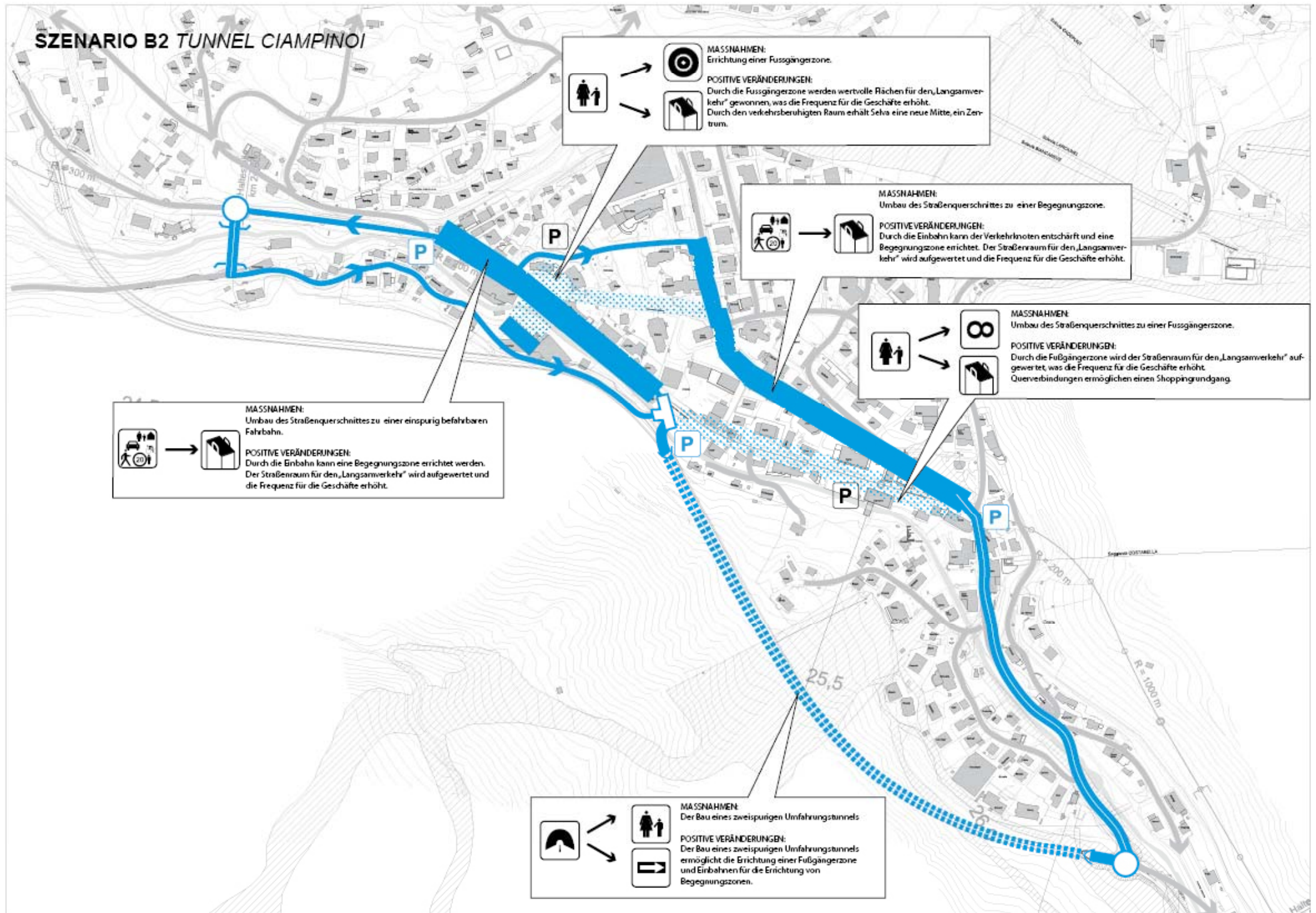
Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein






■ Szenario B2 | Tunnel Ciampinoi





SZENARIO B2 TUNNEL CIAMPINOI








MASSNAHMEN:
 Errichtung einer Fußgängerzone.




POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
 Durch die Fußgängerzone werden wertvolle Flächen für den „Langsamverkehr“ gewonnen, was die Frequenz für die Geschäfte erhöht.
 Durch den verkehrsberuhigten Raum erhält Selva eine neue Mitte, ein Zentrum.



MASSNAHMEN:
 Umbau des Straßenquerschnittes zu einer Begegnungszone.




POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
 Durch die Einbahn kann der Verkehrsknoten entschärft und eine Begegnungszone errichtet. Der Straßenraum für den „Langsamverkehr“ wird aufgewertet und die Frequenz für die Geschäfte erhöht.




MASSNAHMEN:
 Umbau des Straßenquerschnittes zu einer Fußgängerzone.

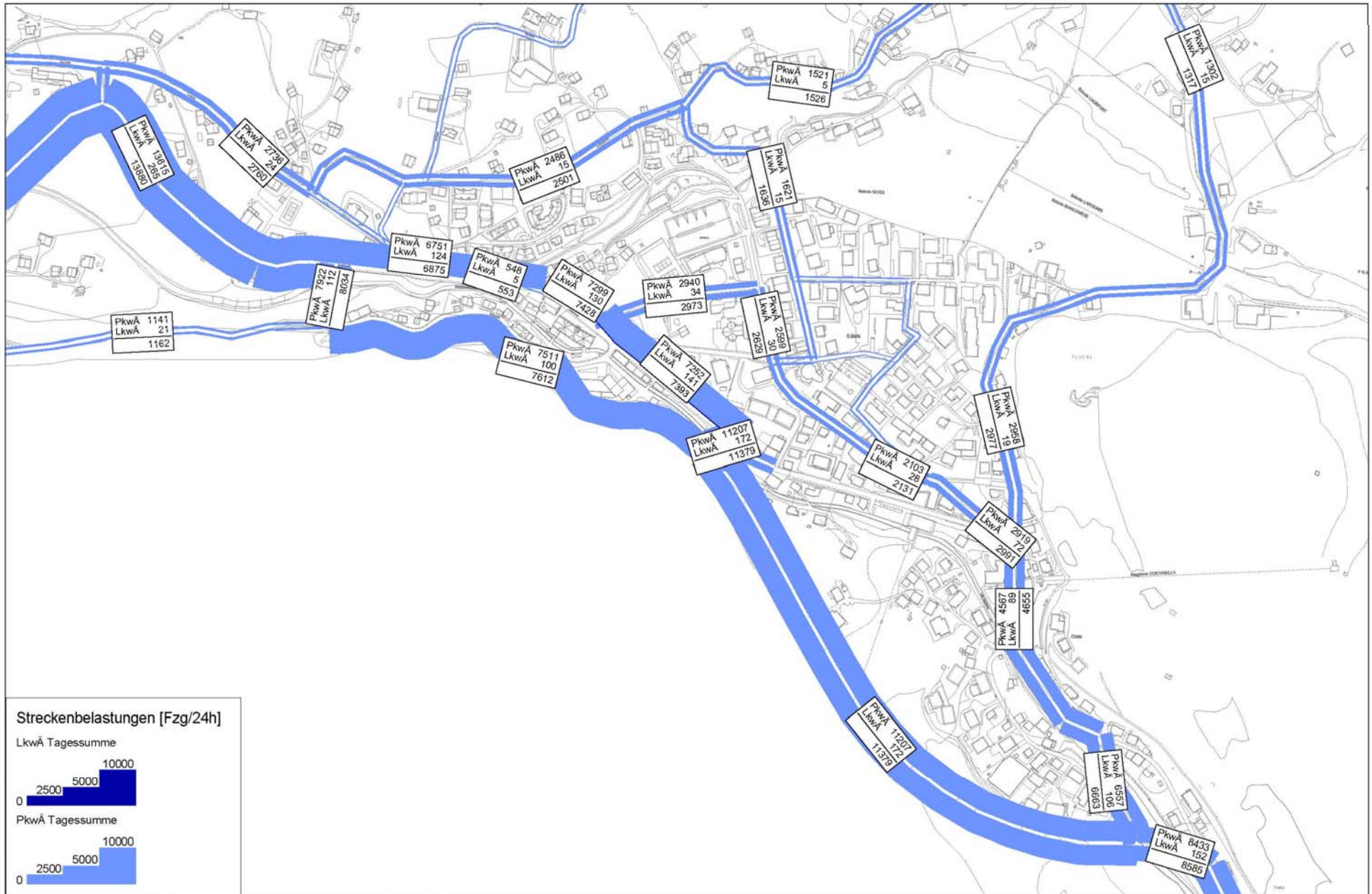
POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
 Durch die Fußgängerzone wird der Straßenraum für den „Langsamverkehr“ aufgewertet, was die Frequenz für die Geschäfte erhöht.
 Querverbindungen ermöglichen einen Shoppingrundgang.



MASSNAHMEN:
 Umbau des Straßenquerschnittes zu einer einspurig befahrbaren Fahrbahn.

POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
 Durch die Einbahn kann eine Begegnungszone errichtet werden. Der Straßenraum für den „Langsamverkehr“ wird aufgewertet und die Frequenz für die Geschäfte erhöht.




MASSNAHMEN:
 Der Bau eines zweispurigen Umfahrungstunnels

POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
 Der Bau eines zweispurigen Umfahrungstunnels ermöglicht die Errichtung einer Fußgängerzone und Einbahnen für die Errichtung von Begegnungszonen.



PFB2_Samstag, 19.02.2011
 Juni 2011

Streckenbelastungen
 Arge EUT-ILF-Köll-bad architects

1:5000
 PFB2-Sa.ver



Samstag, 22.02.2011
Juli 2011

Differenzbelastungen PF00-PFB2
Arge EUT-ILF-Köll-bad architects

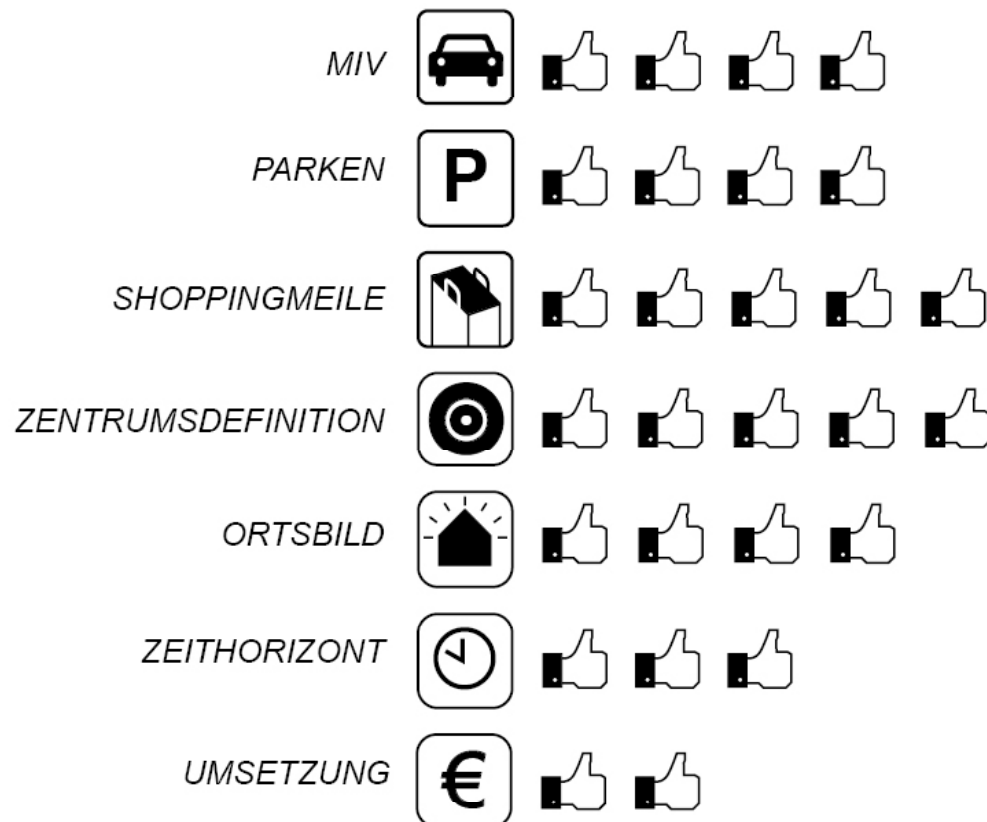
1:8700
PFB2-Sa.ver

Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Szenario B2 | Tunnel Ciampinoi

SZENARIO B2 TUNNEL CIAMPINOI HAUPTKRITERIEN



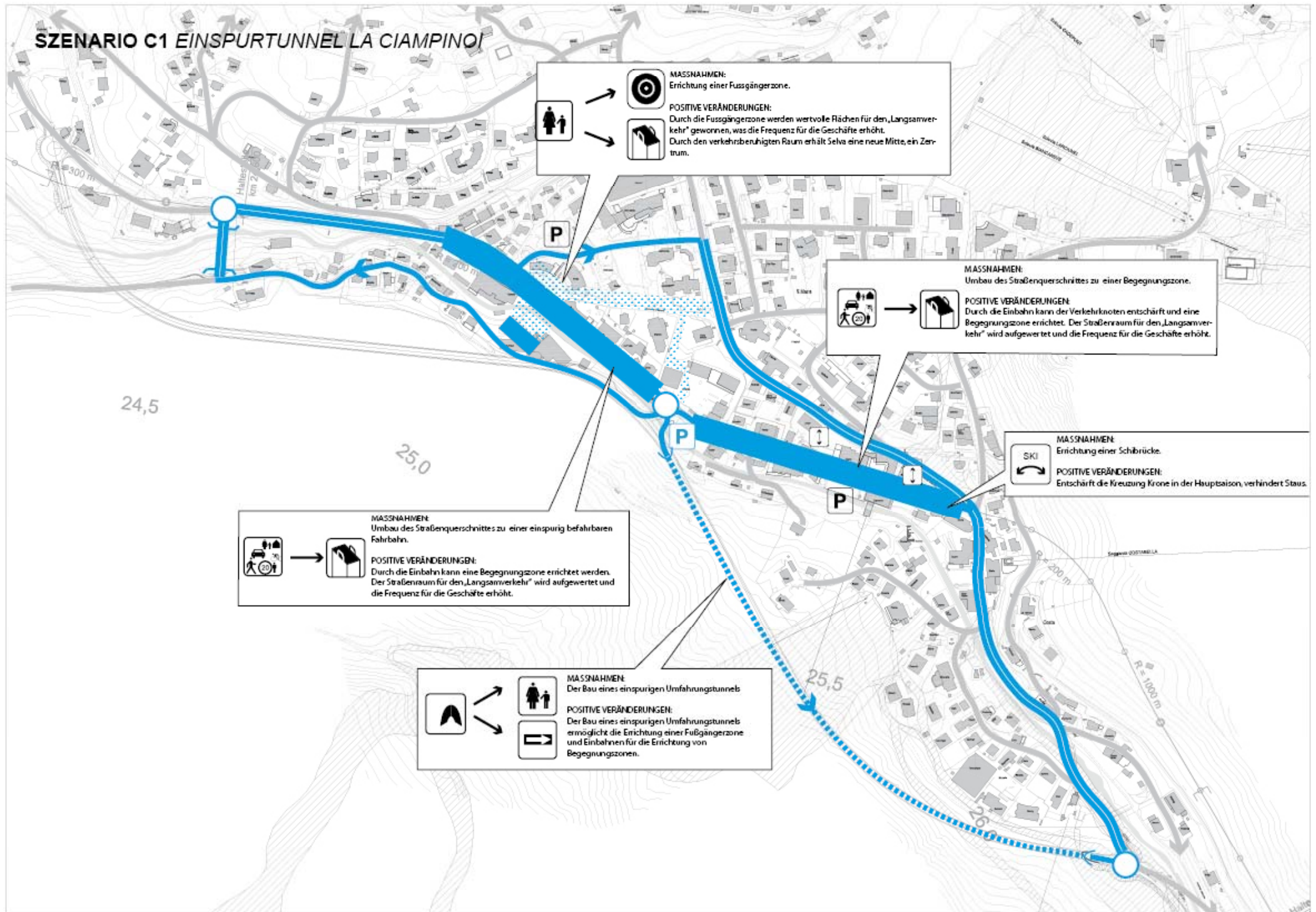
Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Szenario C1 | Einspurtunnel Ciampinoi



SZENARIO C1 EINSPURTUNNEL LA CIAMPINOI



MASSNAHMEN:
 Errichtung einer Fußgängerzone.

POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
 Durch die Fußgängerzone werden wertvolle Flächen für den „Langsamverkehr“ gewonnen, was die Frequenz für die Geschäfte erhöht.
 Durch den verkehrsbehängten Raum erhält Selva eine neue Mitte, ein Zentrum.

MASSNAHMEN:
 Umbau des Straßenquerschnittes zu einer Begegnungszone.

POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
 Durch die Einbahn kann der Verkehrsknoten entschärft und eine Begegnungszone errichtet. Der Straßenraum für den „Langsamverkehr“ wird aufgewertet und die Frequenz für die Geschäfte erhöht.

MASSNAHMEN:
 Errichtung einer Schibrücke.

POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
 Entschärft die Kreuzung Krone in der Hauptsaison, verhindert Staus.

MASSNAHMEN:
 Umbau des Straßenquerschnittes zu einer einspurig befahrbaren Fahrbahn.

POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
 Durch die Einbahn kann eine Begegnungszone errichtet werden. Der Straßenraum für den „Langsamverkehr“ wird aufgewertet und die Frequenz für die Geschäfte erhöht.

MASSNAHMEN:
 Der Bau eines einspurigen Umfahrungstunnels

POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
 Der Bau eines einspurigen Umfahrungstunnels ermöglicht die Errichtung einer Fußgängerzone und Einbahnen für die Errichtung von Begegnungszonen.

24,5

25,0

25,5

R=200 m

R=1000 m

Regione OSTIENSE LA

Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Szenario C1 | Einspurtunnel Ciampinoi

SZENARIO C1 EINSPURTUNNEL LA CIAMPINOI HAUPTKRITERIEN

MIV					
PARKEN					
SHOPPINGMEILE					
ZENTRUMSDEFINITION					
ORTSBILD					
ZEITHORIZONT					
UMSETZUNG					



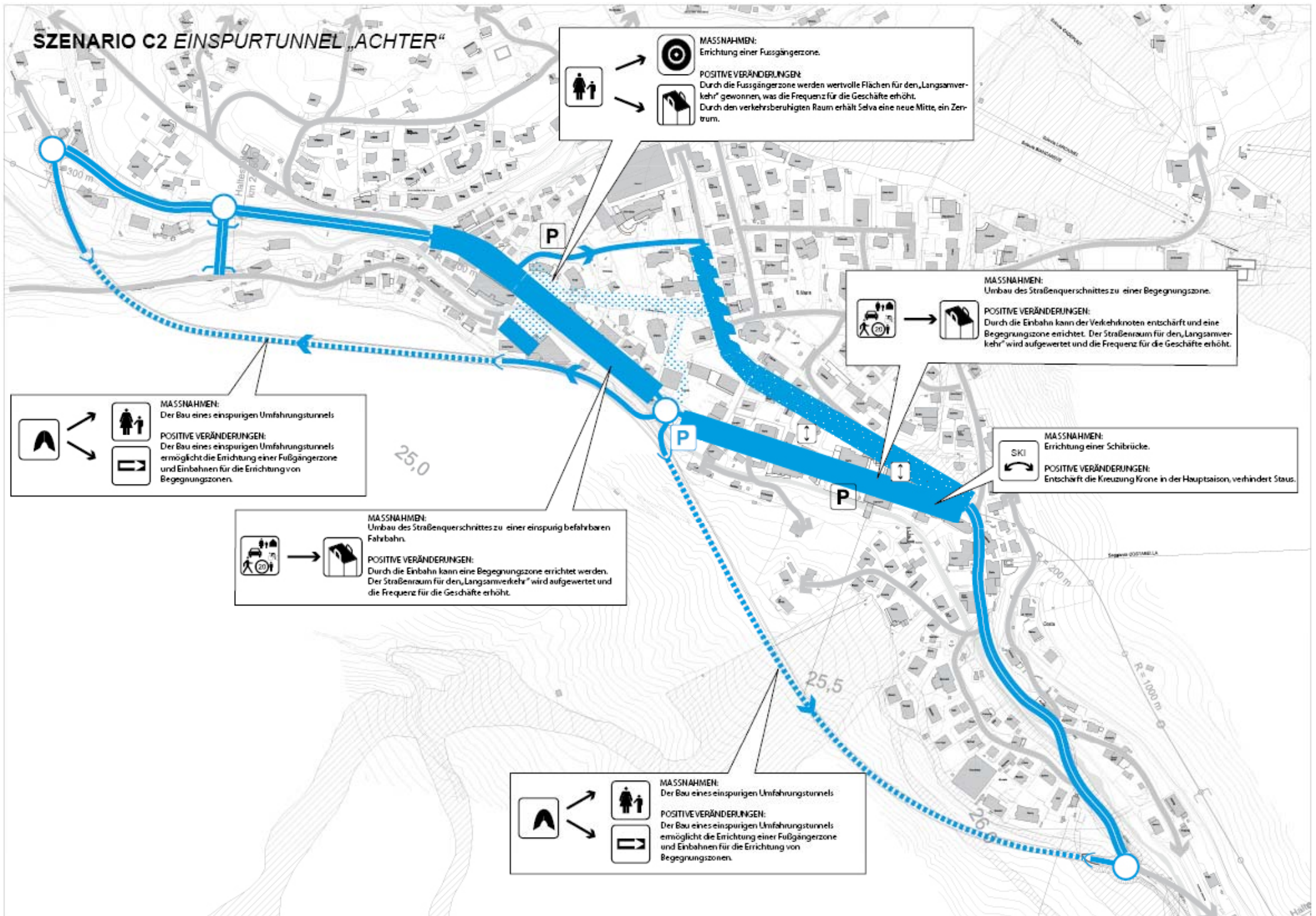
Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Szenario C2 | Einspurtunnel Achter



SZENARIO C2 EINSPURTUNNEL „ACHTER“



MASSNAHMEN:
Erichtung einer Fußgängerzone.

POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
Durch die Fußgängerzone werden wertvolle Flächen für den „Langsamverkehr“ gewonnen, was die Frequenz für die Geschäfte erhöht.
Durch den verkehrsberuhigten Raum erhält Selva eine neue Mitte, ein Zentrum.

MASSNAHMEN:
Umbau des Straßenquerschnittes zu einer Begegnungszone.

POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
Durch die Einbahn kann der Verkehrsknoten entschärft und eine Begegnungszone errichtet. Der Straßenraum für den „Langsamverkehr“ wird aufgewertet und die Frequenz für die Geschäfte erhöht.

MASSNAHMEN:
Errichtung einer Schibrücke.

POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
Entschärft die Kreuzung Krone in der Hauptsaison, verhindert Staus.

MASSNAHMEN:
Der Bau eines einspurigen Umfahungstunnels

POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
Der Bau eines einspurigen Umfahungstunnels ermöglicht die Errichtung einer Fußgängerzone und Einbahnen für die Errichtung von Begegnungszonen.

MASSNAHMEN:
Umbau des Straßenquerschnittes zu einer einspurig befahrbaren Fahrbahn.

POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
Durch die Einbahn kann eine Begegnungszone errichtet werden. Der Straßenraum für den „Langsamverkehr“ wird aufgewertet und die Frequenz für die Geschäfte erhöht.

MASSNAHMEN:
Der Bau eines einspurigen Umfahungstunnels

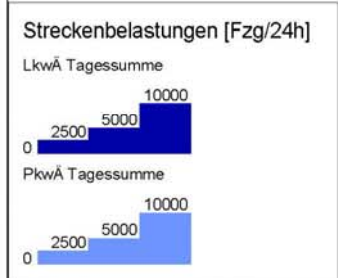
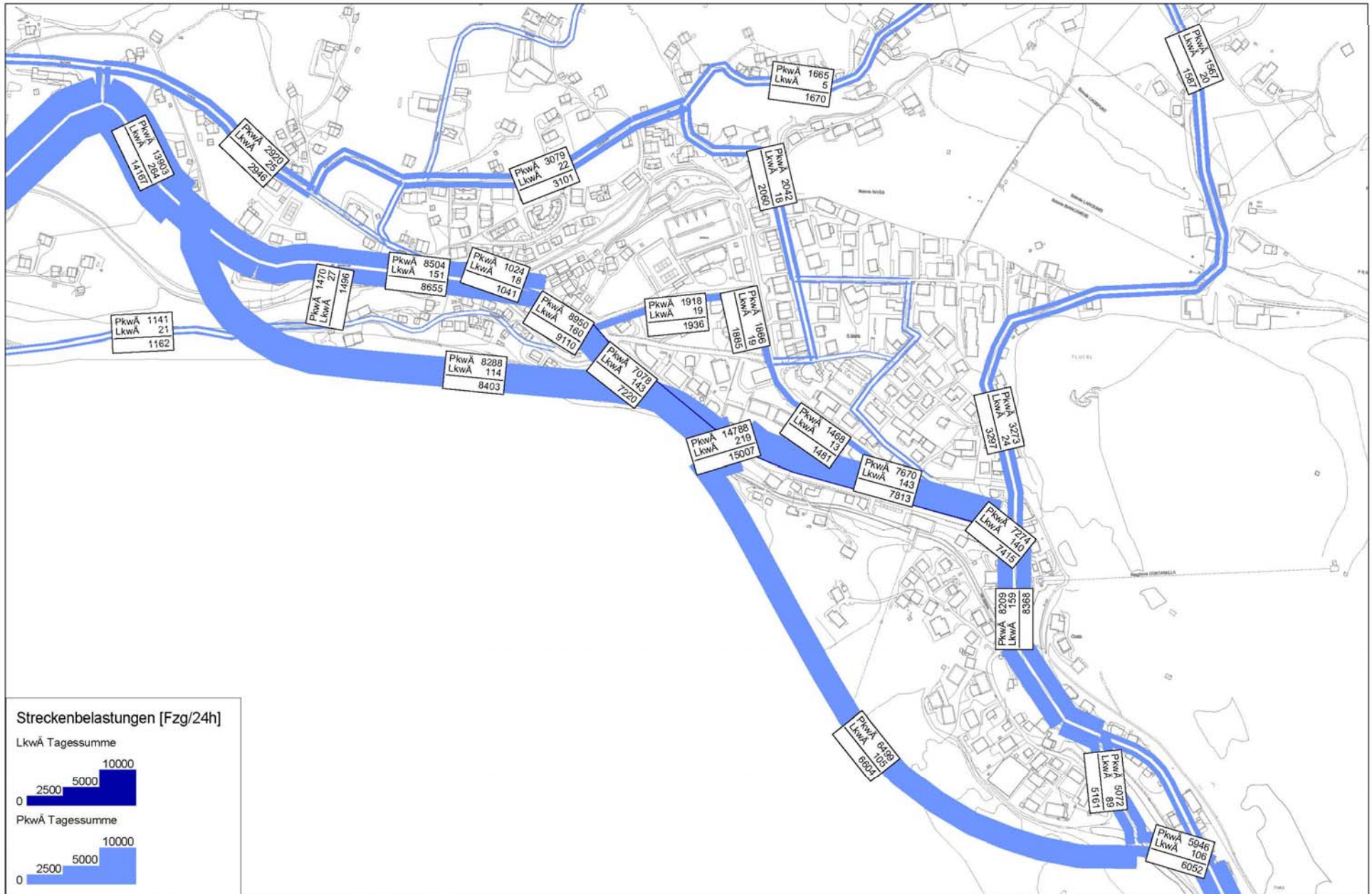
POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
Der Bau eines einspurigen Umfahungstunnels ermöglicht die Errichtung einer Fußgängerzone und Einbahnen für die Errichtung von Begegnungszonen.

25,0

25,5

R = 200 m

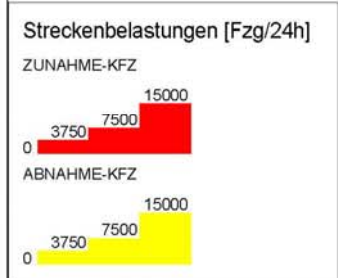
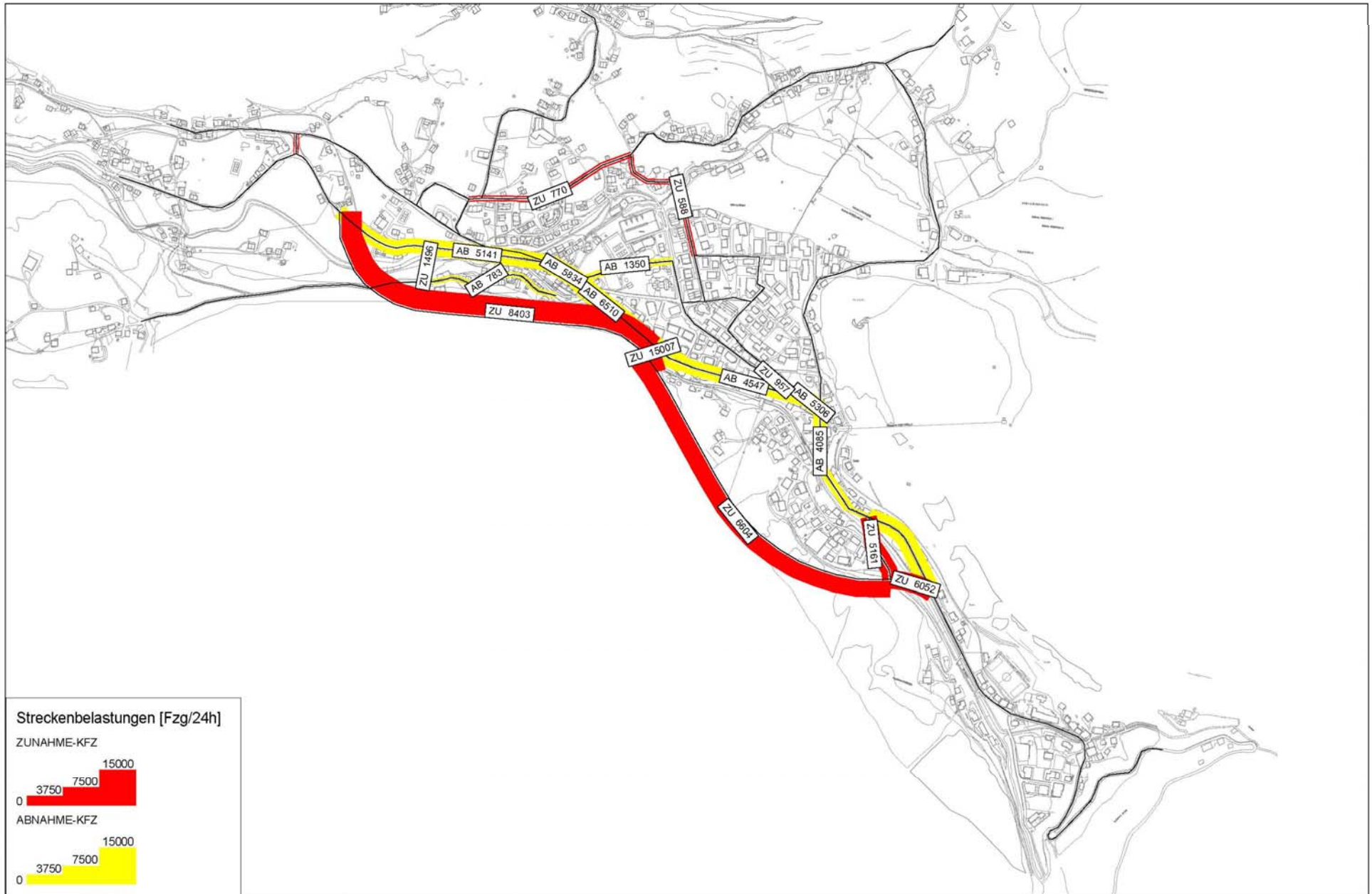
R = 1000 m



PFC2_Samstag, 19.02.2011
 Juni 2011

Streckenbelastungen
 Arge EUT-ILF-Köll-bad architects

1:5000
 PFC2-Sa.ver



Samstag, 22.02.2011	Differenzbelastungen PF00-PFC2	1:8700
Juli 2011	Arge EUT-ILF-Köll-bad architects	PFC2-Sa.ver

Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Szenario C2 | Einspurtunnel Achter

SZENARIO C2 EINSPURTUNNEL „ACHTER“ HAUPTKRITERIEN

MIV					
PARKEN					
SHOPPINGMEILE					
ZENTRUMSDEFINITION					
ORTSBILD					
ZEITHORIZONT					
UMSETZUNG					



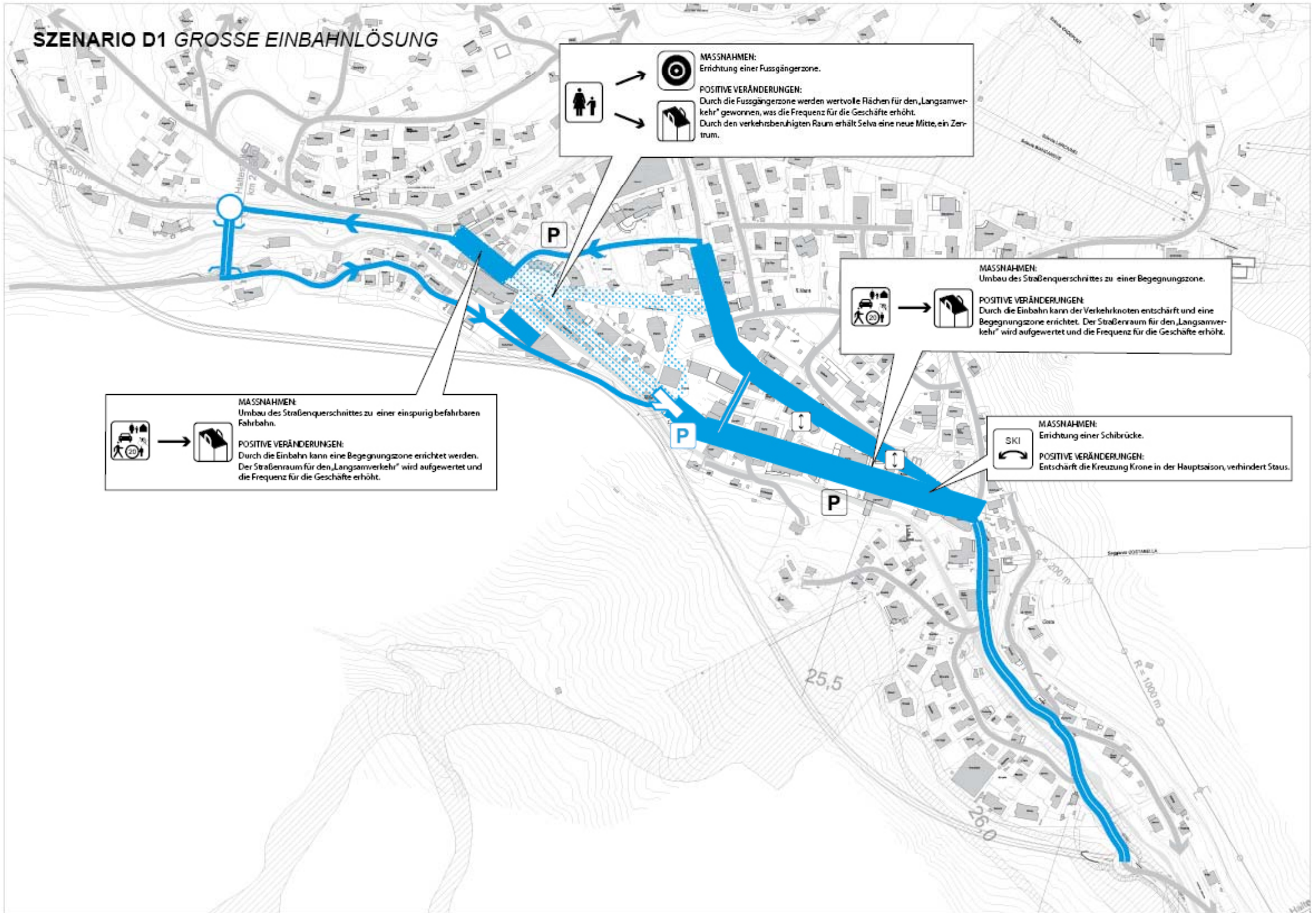
Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein

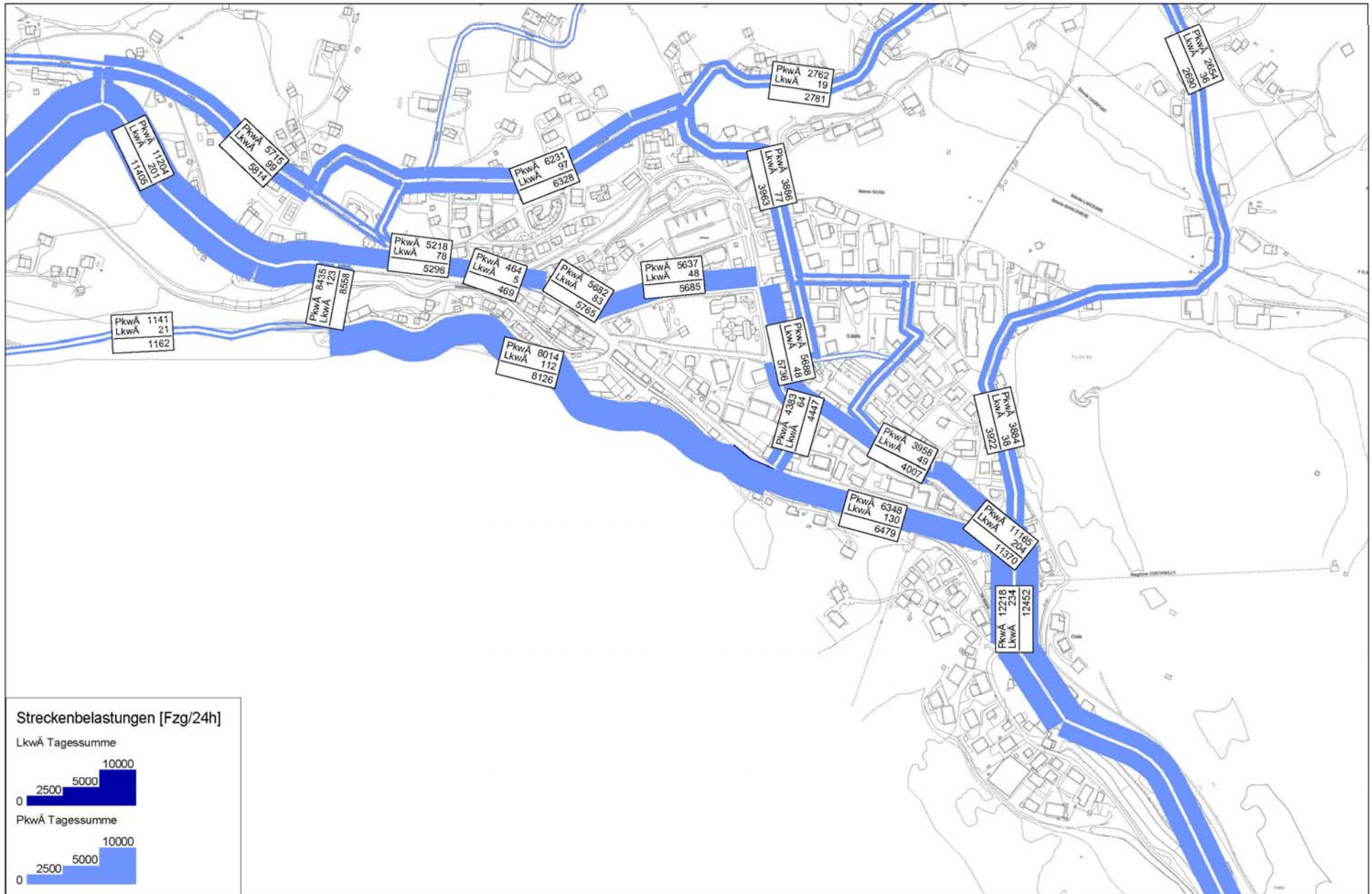


■ Szenario D1 | Große Einbahnlösung



SZENARIO D1 GROSSE EINBAHNLÖSUNG

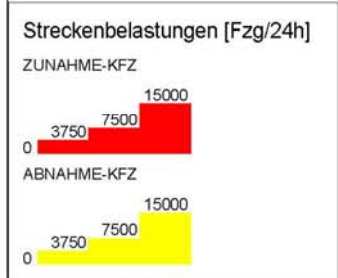




PFD1_Samstag, 19.02.2011
 Juni 2011

Streckenbelastungen
 Arge EUT-ILF-Köll-bad architects

1:5000
 PFD1-Sa.ver



Samstag, 22.02.2011	Differenzbelastungen PF00-PFD1	1:8700
Juli 2011	Arge EUT-ILF-Köll-bad architects	PFD1-Sa.ver

Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Szenario D1 | Große Einbahnlösung

SZENARIO D1 GROSSE EINBAHNLÖSUNG HAUPTKRITERIEN

MIV		
PARKEN		
SHOPPINGMEILE		
ZENTRUMSDEFINITION		
ORTSBILD		
ZEITHORIZONT		
UMSETZUNG		



Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



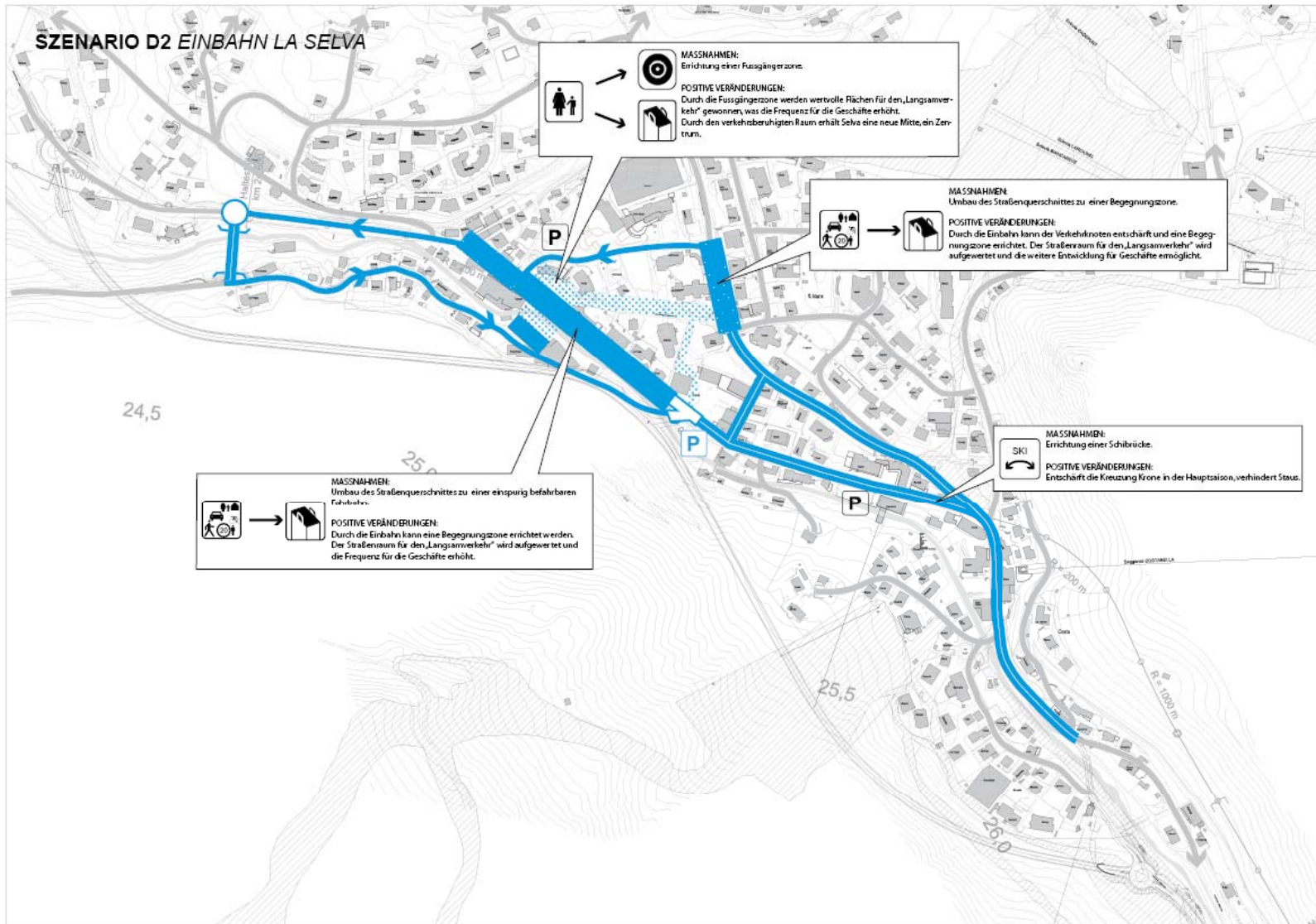
■ Szenario D2 | Einbahn La Selva



Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Szenario D2 | Einbahn La Selva



Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Szenario D2 | Einbahn La Selva

SZENARIO D2 EINBAHN LA SELVA HAUPTKRITERIEN

MIV		
PARKEN		
SHOPPINGMEILE		
ZENTRUMSDEFINITION		
ORTSBILD		
ZEITHORIZONT		
UMSETZUNG		



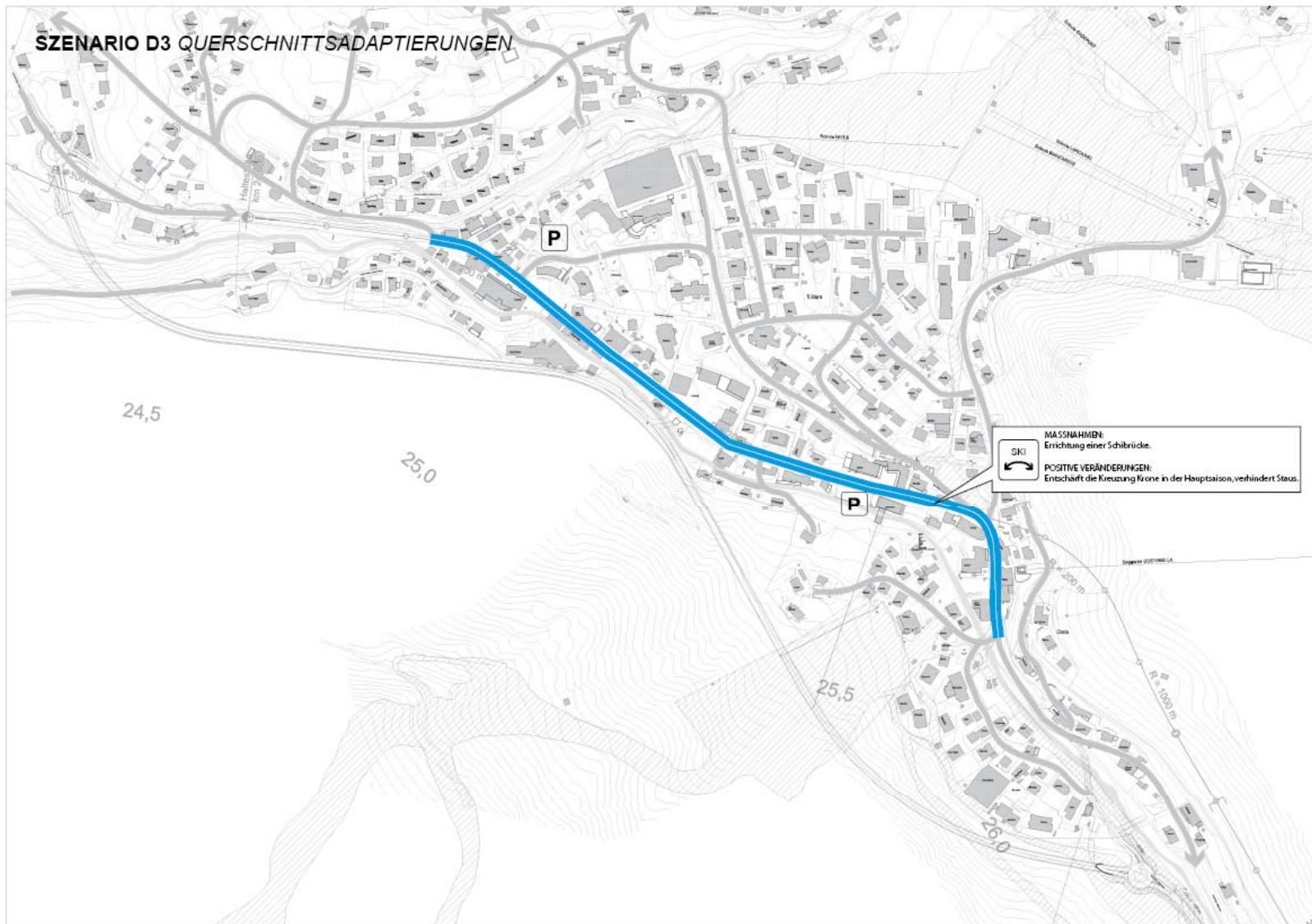
Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Szenario D3 | Querschnittsoptimierungen



■ Szenario D3 | Querschnittsoptimierungen



Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Szenario D3 | Querschnittsoptimierungen

SZENARIO D3 QUERSCHNITTSADAPTIERUNGEN HAUPTKRITERIEN

MIV		
PARKEN		
SHOPPINGMEILE		
ZENTRUMSDEFINITION		
ORTSBILD		
ZEITHORIZONT		
UMSETZUNG		



Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Übersicht Szenarien LOKAL

bad architects group

	A1	A2.1	A2.2	A2.3	B1	B2	C1	C2	D1	D2	D3
MIV	4	5	5	5	3	4	3	4	1	1	1
Parken	4	4	5	5	4	4	4	4	4	4	3
Shopping	5	5	4	5	3	5	4	4	4	3	2
Zentrum	5	5	4	5	3	5	4	4	4	3	2
Ortsbild	4	4	4	4	3	4	3	3	3	3	2
Zeithorizont	1	1	1	1	3	3	3	1	4	4	5
Kosten	1	1	1	1	2	2	3	1	4	4	5



Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



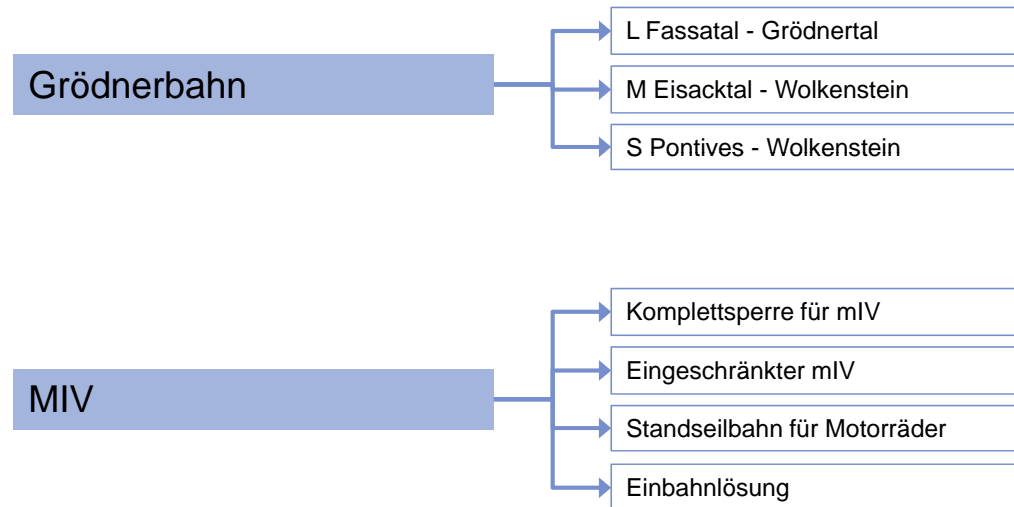
■ Übersicht Szenarien LOKAL



Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Szenarienbildung REGIONAL



bad architects group



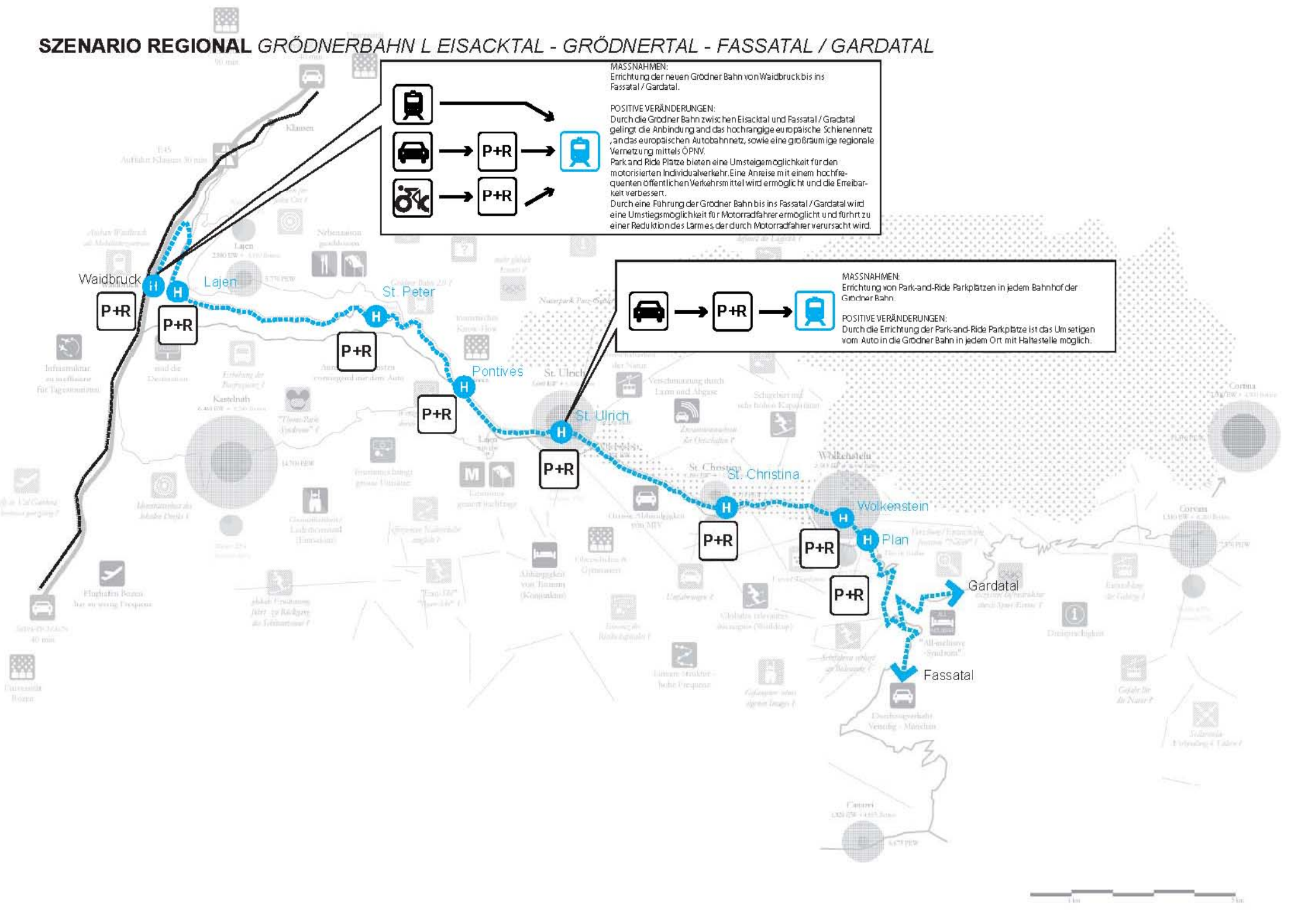
Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Szenario Grödnerbahn L | Grödnertal - Fassatal



SZENARIO REGIONAL GRÖDNERBAHN L EISACKTAL - GRÖDNER TAL - FASSATAL / GARDATAL



MASSNAHMEN:
Erichtung der neuen Grödnertal Bahn von Waidbruck bis ins Fassatal / Gardatal.

POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
Durch die Grödnertal Bahn zwischen Eisacktal und Fassatal / Gardatal gelingt die Anbindung an das hochrangige europäische Schienennetz, an das europäische Autobahnnetz, sowie eine großräumige regionale Vernetzung mittels ÖPNV.
Park and Ride Plätze bieten eine Umsteigemöglichkeit für den motorisierten Individualverkehr. Eine Anreise mit einem hochfrequenten öffentlichen Verkehrsmittel wird ermöglicht und die Erreichbarkeit verbessert.
Durch eine Führung der Grödnertal Bahn bis ins Fassatal / Gardatal wird eine Umsteigemöglichkeit für Motorradfahrer ermöglicht und führt zu einer Reduktion des Lärmes, der durch Motorradfahrer verursacht wird.

MASSNAHMEN:
Erichtung von Park-and-Ride Parkplätzen in jedem Bahnhof der Grödnertal Bahn.

POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
Durch die Errichtung der Park-and-Ride Parkplätze ist das Umsetzen vom Auto in die Grödnertal Bahn in jedem Ort mit Haltestelle möglich.



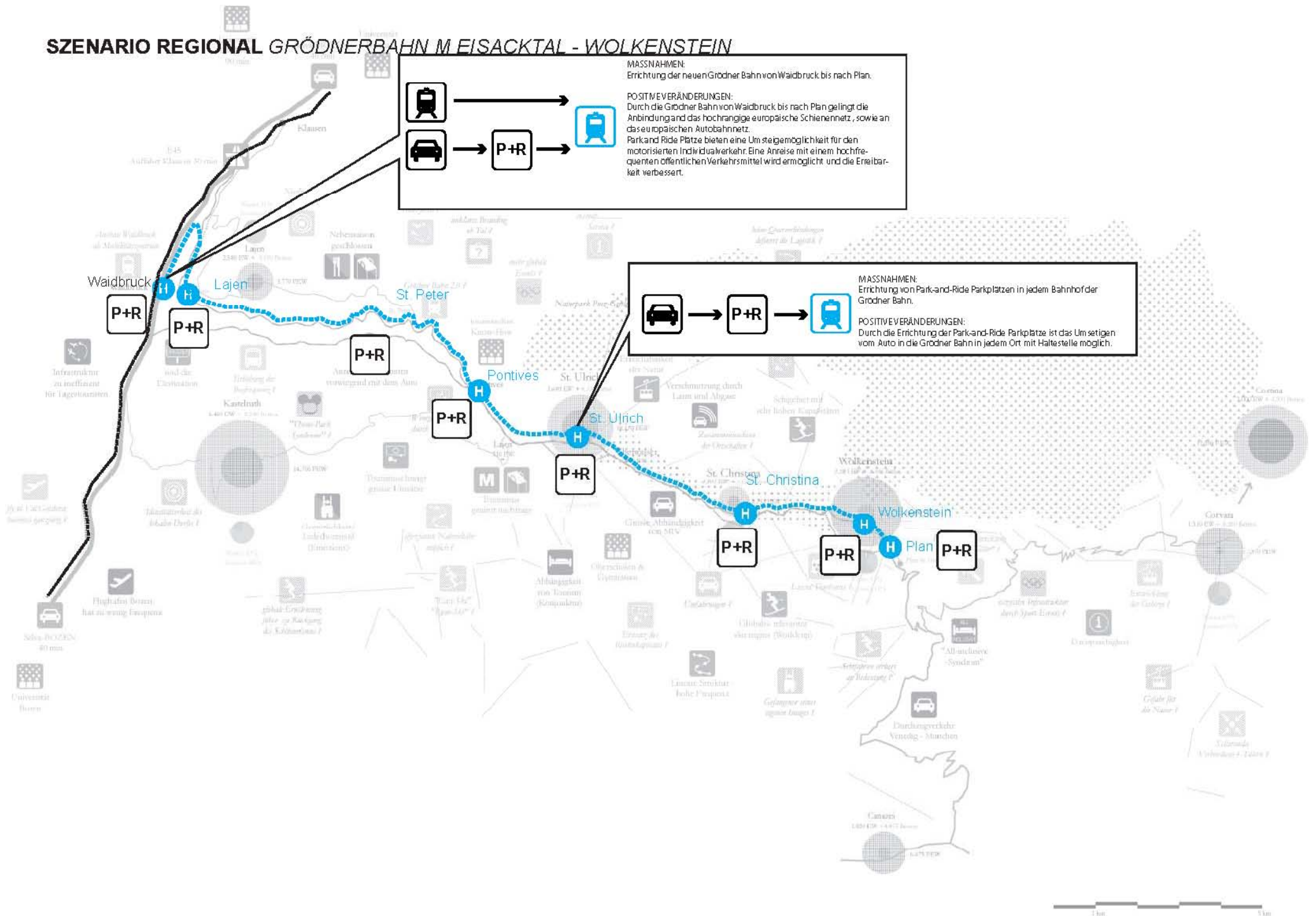
Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Szenario Grödnerbahn M | Eisacktal - Wolkenstein



SZENARIO REGIONAL GRÖDNERBAHN M. EISACKTAL - WOLKENSTEIN



MASSNAHMEN:
Erichtung der neuen Grödnertal Bahn von Waidbruck bis nach Plan.

POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
Durch die Grödnertal Bahn von Waidbruck bis nach Plan gelingt die Anbindung an das hochrangige europäische Schienennetz, sowie an das europäische Autobahnnetz. Park-and-Ride Plätze bieten eine Umsteigemöglichkeit für den motorisierten Individualverkehr. Eine Anreise mit einem hochfrequenten öffentlichen Verkehrsmittel wird ermöglicht und die Erreichbarkeit verbessert.

MASSNAHMEN:
Erichtung von Park-and-Ride Parkplätzen in jedem Bahnhof der Grödnertal Bahn.

POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
Durch die Erichtung der Park-and-Ride Parkplätze ist das Umsteigen vom Auto in die Grödnertal Bahn in jedem Ort mit Haltestelle möglich.

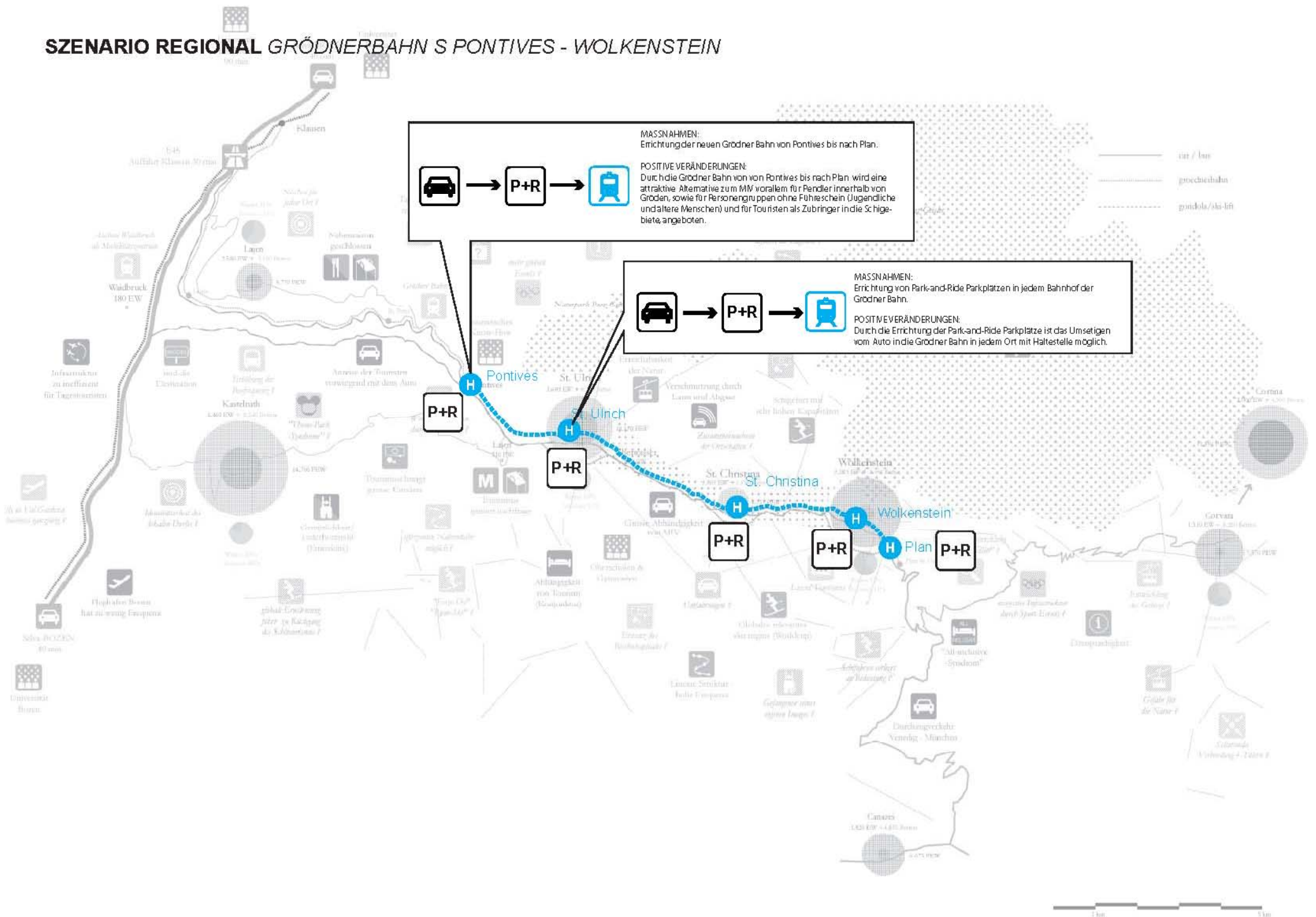
Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Szenario Grödnerbahn S | Pontives - Wolkenstein



SZENARIO REGIONAL GRÖDNERBAHN S PONTIVES - WOLKENSTEIN



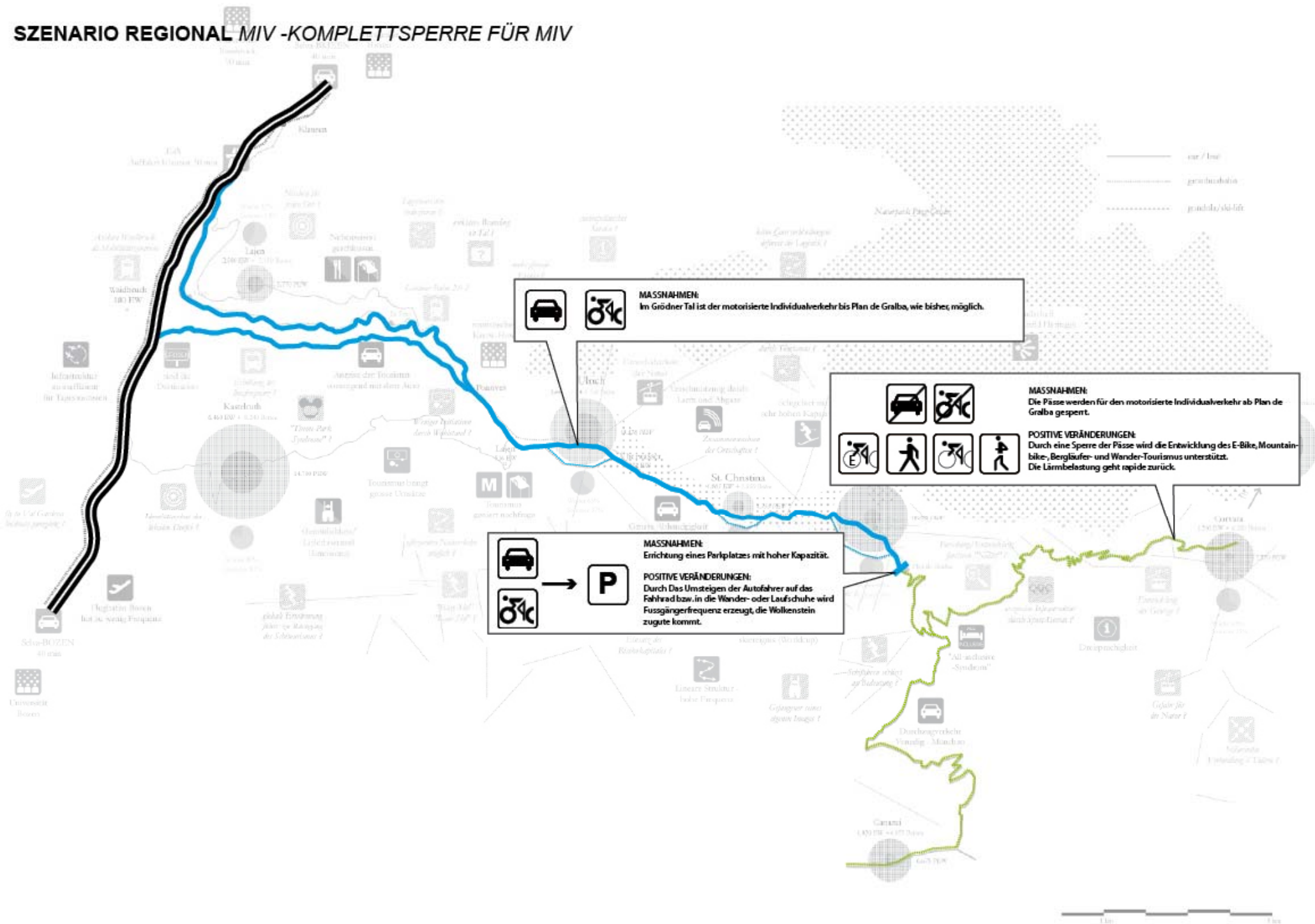
Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Szenario MIV | Komplettsperre



SZENARIO REGIONAL MIV-KOMPLETTSPERRE FÜR MIV



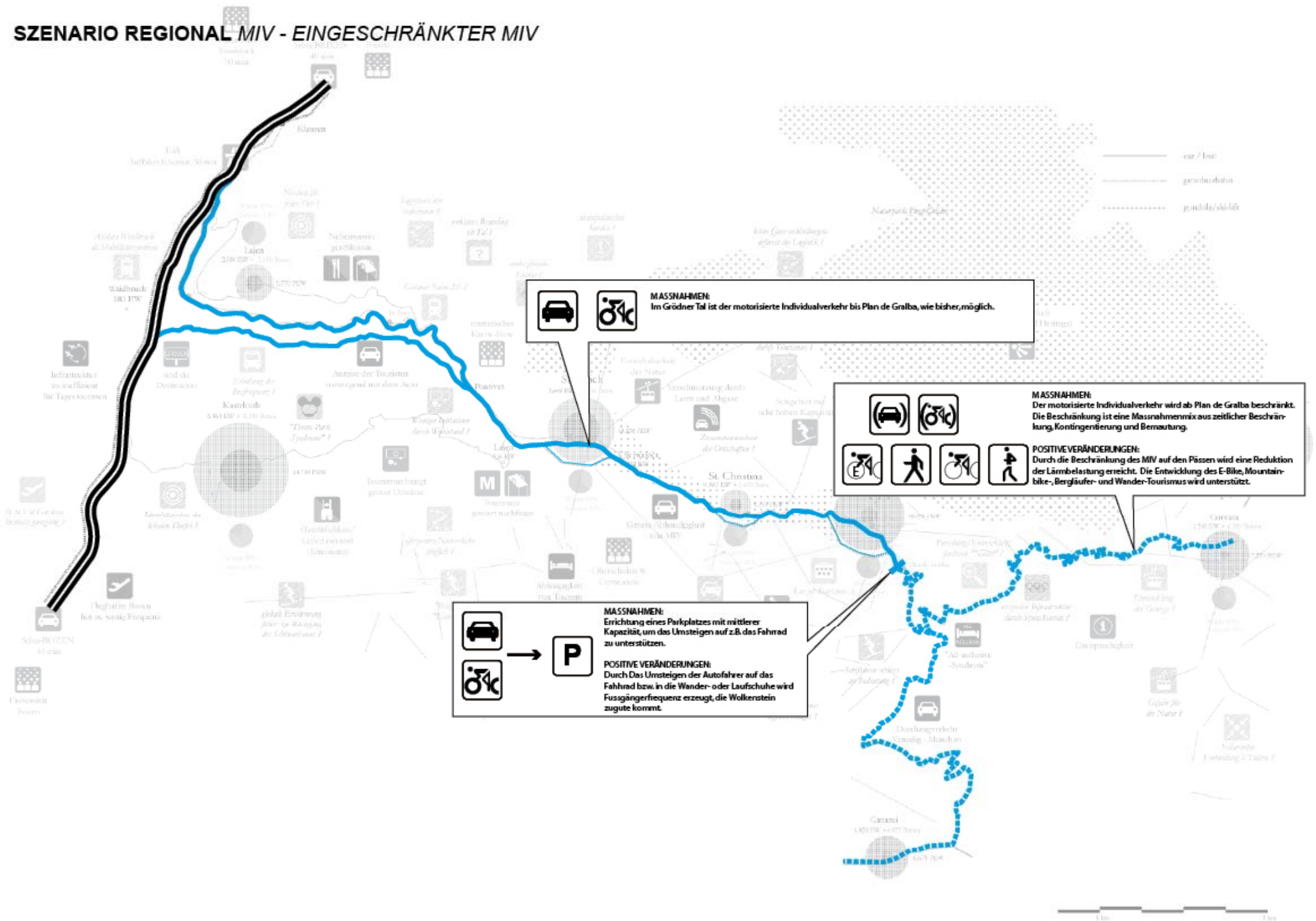
Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Szenario MIV | Eingeschränkter MIV



SZENARIO REGIONAL MIV - EINGESCHRÄNKTER MIV



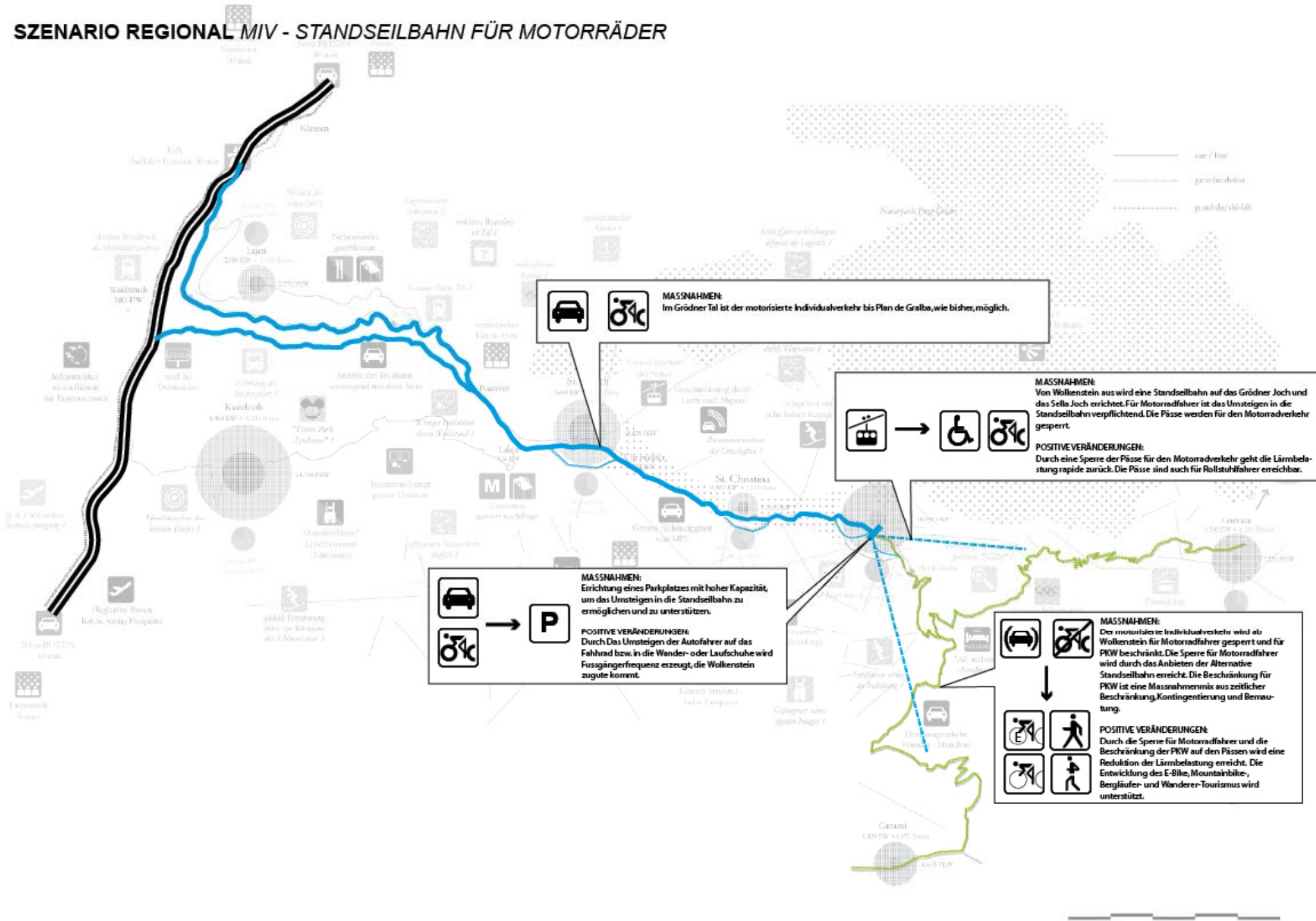
Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Szenario MIV | Standseilbahn für Motorräder



SZENARIO REGIONAL MIV - STANDSEILBAHN FÜR MOTORRÄDER



MASSNAHMEN:
Im Gröden Tal ist der motorisierte Individualverkehr bis Plan de Gralba, wie bisher, möglich.

MASSNAHMEN:
Von Wolkenstein aus wird eine Standseilbahn auf das Gröden Joch und das Sella Joch errichtet. Für Motorradfahrer ist das Umsteigen in die Standseilbahn verpflichtend. Die Pässe werden für den Motorradverkehr gesperrt.

POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
Durch eine Sperre der Pässe für den Motorradverkehr geht die Lärmbelastung rapide zurück. Die Pässe sind auch für Rollstuhlfahrer erreichbar.

MASSNAHMEN:
Errichtung eines Parkplatzes mit hoher Kapazität, um das Umsteigen in die Standseilbahn zu ermöglichen und zu unterstützen.

POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
Durch das Umsteigen der Autofahrer auf das Fahrrad bzw. in die Wander- oder Laufschuhe wird Fußgängerfrequenz erzeugt, die Wolkenstein zugute kommt.

MASSNAHMEN:
Der motorisierte Individualverkehr wird ab Wolkenstein für Motorradfahrer gesperrt und für PKW beschränkt. Die Sperre für Motorradfahrer wird durch das Anbieten der Alternative Standseilbahn erreicht. Die Beschränkung für PKW ist eine Massnahmenmix aus zeitlicher Beschränkung, Kontingenterung und Bemaßung.

POSITIVE VERÄNDERUNGEN:
Durch die Sperre für Motorradfahrer und die Beschränkung der PKW auf den Pässen wird eine Reduktion der Lärmbelastung erreicht. Die Entwicklung des E-Bike, Mountainbike-, Begläufer- und Wanderer-Tourismus wird unterstützt.

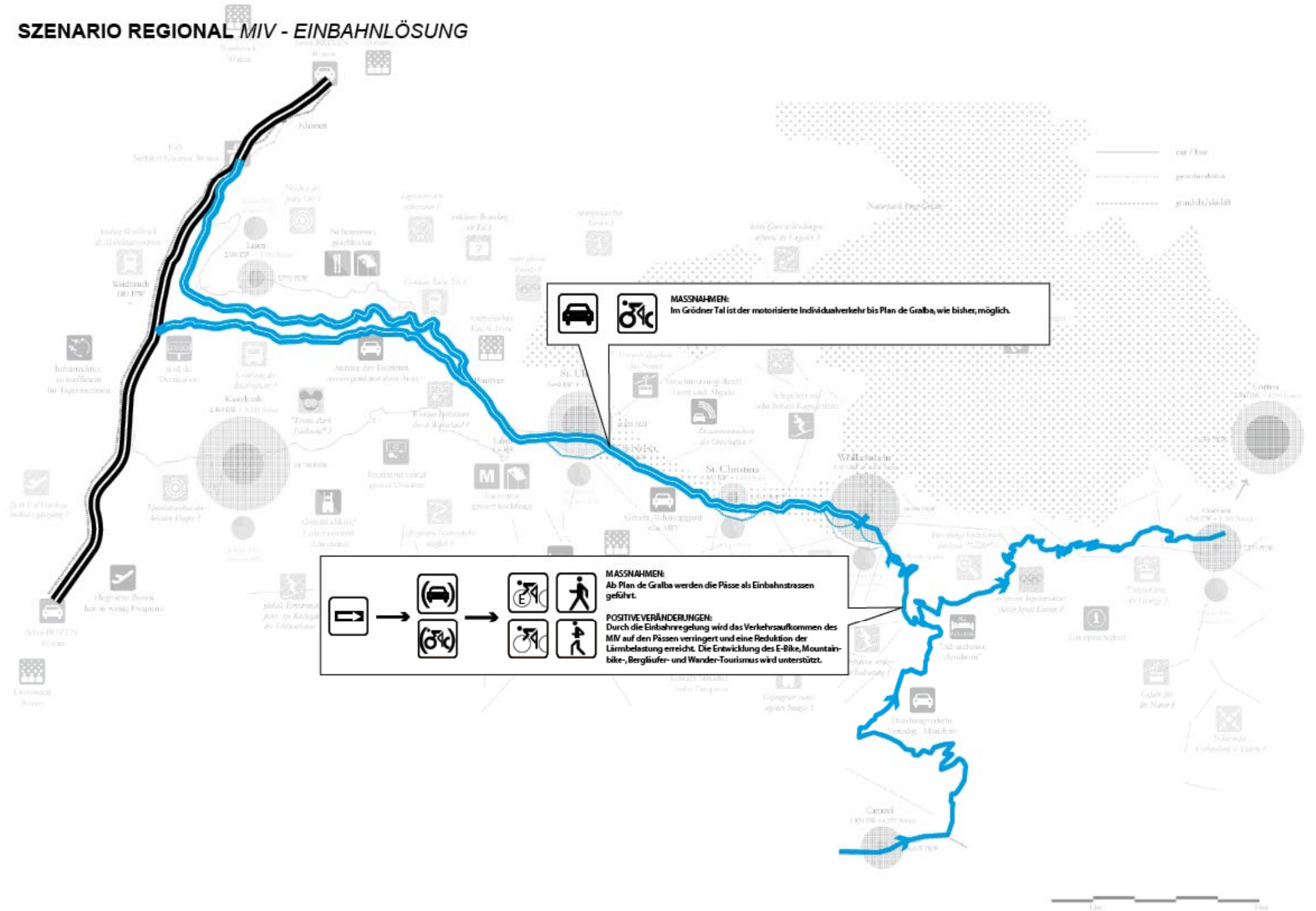
Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Szenario MIV | Einbahnlösung



SZENARIO REGIONAL MIV - EINBAHNLÖSUNG



MASSNAHMEN:
 Im Gröden Tal ist der motorisierte Individualverkehr bis Plan de Gralba, wie bisher, möglich.



Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein



■ Ausblick

- weitere Verkehrszählung Mitte August
- Planerische Vertiefung der verbleibenden Szenarien
- Konkretisierung der Bewertung
- Nächster Termin: September 2011





bad architects group

Chemun de Sëlva | Gemeinde Wolkenstein | Commune di Selva Val Gardena

Verkehrs- und Mobilitätskonzept Wolkenstein

Phase 2 – Szenarienentwicklung, 4. Juli 2011



Danke für Ihre Aufmerksamkeit!