

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	1
Abbildungsverzeichnis.....	2
Tabellenverzeichnis.....	2
1 Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt Meran – Ein Überblick.....	3
1.1 Städtebauliche Struktur von Meran.....	4
1.2 Wirtschaftliche Entwicklung	5
1.3 Tourismus	6
2 Verkehrsplanung	8
2.1 Problemstellung	8
2.2 Erhebung der Verkehrsstärke	9
2.3 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)	10
2.4 Öffentlicher Verkehr	10
2.5 Fußgänger- und Radverkehr.....	12
2.6 Parkplatzsituation.....	12
2.7 Belastungen durch den Verkehr	12
2.8 Verkehrsprobleme.....	14
2.9 Projekte.....	15
2.10 Umgesetzte Maßnahmen	16
2.11 Erstellung und Bewertung von Maßnahmenpaketen	17
2.12 Kernelemente der Planung.....	20
2.13 Resümee	23
3 Umweltkonzept.....	24
3.1 Restmüll	24
3.2 Wertstoffsammlung	25
3.3 Sperrmüllsammlung	26
3.4 Kläranlage Meran – Sinich.....	26
3.5 Behandlung von organischen Abfällen	26
Quellen	28

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Meran und Umgebung.....	3
Abbildung 2: Altstadt Meran	3
Abbildung 3: Laubengang Meran	6
Abbildung 4: Kurhaus Meran	7
Abbildung 5: Übersicht Verkehrssituation Raum Meran	9
Abbildung 6: Überblick über das Öffentliche Verkehrsnetz von Meran und Umgebung	11
Abbildung 7: Übersicht über den Ansatz der Gliederung vorliegender Verkehrsprojekte nach ihrer Funktion und ihrem Wirkungsbereich	15
Abbildung 8: Übersicht über den Ansatz zur Gliederung der Verkehrsprojekte nach Projekttypen.....	16
Abbildung 9: Übersicht Detailbewertung	18
Abbildung 10: Übersicht Kernelemente der Verkehrsstrategie	20
Abbildung 11: Restmüllmenge	25
Abbildung 12: Sammelanlage	25
Abbildung 13: Restmüll und Wertstoffe	24
Abbildung 14: Wertstoffe	25
Abbildung 15: Kläranlage Meran	26
Abbildung 16: Vergärung.....	26

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht über die Lärmbelastungen entlang wichtiger Straßenverbindungen in Meran	12
--	----

1 Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt Meran – Ein Überblick

Die Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt umfaßt die Gemeinden des Talkessels von Nals bis Naturns, die Seitentäler Passeier und Ulten, das Tisener Mittelgebirge, die deutschen Gemeinden des Nonstales, sowie die Gemeinden des Tschöggelberges Hafling und Vöran. Insgesamt umfaßt das Burggrafenamt 25 Gemeinden. Nachfolgend sind die Gemeinden des Burggrafenamtes im Überblick dargestellt:

Algund
Burgstall
Gargazon
Hafling
Kuens
Lana
Laurein
Marling
Meran
Moos
Nals
Naturns
Parschins
Plaus
Proveis
Riffian
Schenna
St. Leonhard
St. Martin
St. Pankraz
Tirol
Tisens
Tschermes
Ulten
Vöran

Abbildung 1: Meran und Umgebung



Abbildung 2: Altstadt Meran

Die Stadt **Meran** selbst liegt in einem Talkessel auf 324 m ü. NN am Zusammenfluss von Passer und Etsch und wird rundum von Bergketten begrenzt. Aus Westen mündet der Vinschgau, aus Norden das Passeiertal ein während der Süden in das Etschtal überführt. Durch die geographische Lage und die günstigen klimatischen Bedingungen hat sich Meran bereits im Mittelalter als wichtiger **Handelsschwerpunkt und Verkehrsknoten** entwickelt. Meran ist die zweitgrößte Stadt Südtirols mit rd. 33 400 Einwohnern und das **Zentrum des Burggrafenamtes** sowie **Standort zahlreicher Verwaltungseinrichtungen**. Mit 1.268 Einwohnern je km² besitzt Meran die mit Abstand höchste Bevölkerungsdichte.

Die demographische Entwicklung weist während der 70er und 80er Jahre eine Bevölkerungszunahme auf. Dieser Trend hat sich auch in den letzten 10 Jahren fortgesetzt, wobei jedoch regionale Unterschiede bestehen. Eine Ausnahme bildet Meran. Mit -1 % weist die Stadt in den letzten 20 Jahren eine leicht rückläufige Bevölkerungsentwicklung auf. Die unmittelbar an Meran angrenzenden Gemeinden verzeichnen hingegen eine deutliche Zunahme.

Die bauliche Situation in den Umlandgemeinden von Meran und Gemeinden im hinteren Passeiertal ist durch eine **intensive touristische Nutzung** geprägt. Durch die attraktive Lage im Nahbereich der Stadt Meran und den landschaftlichen Vorzügen werden in den Umlandgemeinden zahlreiche Wohngebäude auch für touristische Zwecke (Beherbergung, Gastronomie) genutzt. Hier sind neben Wohngebäuden, Hotels und Pensionen entstanden, die teilweise in den Wein- bzw. Obstgärten liegen. An den Talflanken haben sich die Ortschaften zumeist bandförmig entwickelt, so dass ein Eindruck der Zersiedelung entsteht.

Daneben haben sich im Talraum auch **Gewerbebezonen** entwickelt. Größere Flächen liegen am Nordrand von Riffian und vor allem nördlich von St. Martin. In dieser „Gewerbezone Passeiertal“ haben sich etwa neben Baustoffhandel auch Fliesenhandel und Getränkegroßhandel niedergelassen; nördlich davon liegt noch ein größeres Schotter- und Kieswerk. Die Gewerbezone Passeiertal bei St. Martin und St. Leonhard weist eine Flächengröße von ca. 13,4 ha auf.

Weitere Entwicklungsmöglichkeiten des Gewerbegebiets „Passeiertal“ bestehen vor allem Richtung Norden entlang der Passer. Die beschriebenen Gewerbegebietsentwicklungen beeinflussen das Verkehrsgeschehen im Passeiertal.

1.1 Städtebauliche Struktur von Meran

Meran selbst weist markante zonale Unterschiede in seiner städtebaulichen Struktur auf. Während in den Innenstadtbereichen aufgrund ihrer historischen Entwicklung dicht bebaute mehrgeschossige Wohn- und Geschäftsbereiche bestehen, liegen in den südlichen und südwestlichen Stadtteilen Handwerkerzonen sowie Wohnbereiche mit Substandardwohnungen, im Nordosten eine Villenzone und im Nordwesten ein Schulzentrum sowie das Krankenhaus.

Das **Zentrum** von Meran erstreckt sich auf einem schmalen Landzipfel, der im Norden durch den Küchelberg, im Süden von der Passer und im Westen durch die Etsch begrenzt wird. Geprägt ist dieser Bereich vor allem durch die historische Altstadt mit mehrgeschossigen Wohngebäuden, Hotels, Geschäften sowie Erholungs- und Öffentlichen Einrichtungen. (Quelle: GEMEINDE MERAN, ÜBERARBEITUNG DES BAULEITPLANES, 2000). Dieser Bereich wird einerseits aufgrund der Sehenswürdigkeiten und Geschäfte und andererseits aufgrund der Erholungsbereiche stark von Touristen frequentiert. Parkplätze befinden sich in fußläufiger Erreichbarkeit des Zentrums.

Im Stadtteil **Obermais** ist rund um den historischen Ortskern eine lockere Siedlungsstruktur entstanden. Hier sind rund um die ehemaligen Adelssitze sowie Hotels und Pensionen eine Vielzahl an Wohngebäuden entstanden. Eine weitere bauliche Entwicklung erfolgte in

Richtung Lazag. Von Obermais Richtung Süden lichtet sich die Bebauung stark. Hier liegen Gehöfte in Obst- und Weinanbaubereichen. Viele dieser Höfe bieten auch Übernachtungsmöglichkeiten für Touristen an.

In **Untermals** hat sich ähnlich zu Obermais um das historische Ortszentrum entwickelt, wengleich die Siedlungsstruktur deutlich dichter ist. Hier haben sich um die Jahrhundertwende neben Wohngebäuden und Hotels verstärkt auch Gasthäuser entwickelt (Quelle: ÜBERARBEITUNG DES BAULEITPLANS MERAN, 2000). Am südlichen Stadtrand in Richtung Sinich sind neue größere Wohnhausanlagen entstanden.

Im Stadtteil **nördlich der Goethestraße** ist neben den Wohngebäuden und dem Krankenhaus ein Schulzentrum angesiedelt. Hier gibt es neben einer Mittelschule auch höhere Schulen. Südlich davon liegt das Bahnhofsviertel; hier sind Wohngebäude und Gewerbebetriebe angesiedelt. Südlich des Bahnhofs liegt das Gewerbegebiet Passer.

Südlich der Passermündung liegt das Gewerbegebiet „Bosin-Kaserne“. Im aufgelassenen Areal der „Bosin-Kaserne“ besteht auch ein Erweiterungspotential für die Ansiedlung weiterer Gewerbebetriebe.

Östlich der Pferderennbahn liegt ein weiteres Gewerbegebiet mit großem Erweiterungspotential, die Handwerkerzone Untermals. Seitens des Landes ist der Bereich südöstlich davon als Gewerbegebiet – Erweiterung mit Landesinteresse ausgewiesen.

Am südlichen Rand der Gemeinde Meran liegt der Ortsteil **Sinich**. Von Meran kommend sind hier teilweise mehrgeschossige Wohngebäude neben Einfamilienhäusern entstanden. Südlich davon liegt die große Gewerbezone Sinich. Dieses Gebiet wurde auch als Gewerbegebiet von Landesinteresse ausgewiesen und weist großes Potential für eine weitere gewerbliche Entwicklung auf. Durch die gute Verkehrsanbindung direkt an der MEBO-Abfahrt haben sich hier zahlreiche Betriebe niedergelassen.

Hinsichtlich der Erweiterung für Wohngebäude wurden seitens der Gemeinde Meran im überarbeiteten **Bauleitplan Meran** insgesamt zehn Erweiterungszonen z. B. im Bereich Sinich, St. Vigil, Oberrauch, Lazag mit einem Flächenvolumen von 6,9 ha ausgewiesen; weiters stehen 7,9 ha an Fläche in den Auffüllzonen zur Verfügung.

1.2 Wirtschaftliche Entwicklung

Die Zahl der Betriebe im primären Sektor sowie auch die landwirtschaftlichen Flächen haben einen leichten Rückgang zu verzeichnen, was vor allem durch Rationalisierungsmaßnahmen und Effizienzsteigerung verursacht wurde. Die provisorischen Ergebnisse der Landwirtschaftszählung 2000 zeigen seit 1990 leicht rückläufige Zahlen (EURAC, 2002). Die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe hat im Burggrafenamt um 4 % abgenommen.

Die Zahl der Erwerbstätigen unterstreicht die zunehmende Bedeutung des Dienstleistungssektors im Untersuchungsraum. Jedoch bestehen regionale Unterschiede. Während in Meran und den Umlandgemeinden ca. 2/3 der Erwerbstätigen im

Dienstleistungssektor beschäftigt sind, nimmt dieser Anteil im Passeiertal immer weiter ab. Meran weist mit 76 % den größten Anteil und St. Martin mit knapp 44 % den geringsten Anteil an Erwerbstätigen im Dienstleistungssektor auf; der Bezirks- und Landesschnitt liegt bei ca. 63 %.

Im produzierenden Gewerbe liegen die Zahlen der Erwerbstätigen weitgehend im Bezirks- und Landesschnitt (ca. 23 %). Deutlich darunter liegen die Gemeinden Kuens, Schenna und Tirol. Auffallend ist die hohe Zahl der Erwerbstätigen in diesem Sektor in St. Martin; dies ist vor allem auf die Gewerbebezonen "Passeiertal" zurückzuführen.

Rund 15.500 Beschäftigte, das sind **knapp 50 % der Werkstätigen** des gesamten Burggrafenamtes **haben ihre Arbeitsstätte in Meran**. Den größten Anteil an Beschäftigten im Untersuchungsraum weisen Handel und Gastgewerbe auf. Hauptursache dafür ist der Fremdenverkehr.

Die wirtschaftliche Situation Merans wird stark vom Handel- und Dienstleistungssektor dominiert. Auch bedingt durch den Fremdenverkehr ist der Handel vorwiegend auf den Nichtlebensmittelsektor ausgerichtet. Die **Verteilung der Geschäfte** konzentriert sich dabei auf die **Altstadtbereiche** sowie die **Romstraße** und das **Gebiet zwischen Thermen und Pferderennplatz**.

Südlich des Bahnhofs befindet sich die Handwerkerzone „Passer“ und südöstlich des Pferderennplatzes die Handwerkerzone „Untermais“ sowie ein großes Gewerbegebiet in Sinich. Das größte Entwicklungspotential besitzt dabei die Handwerkerzone „Untermais“ mit räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten Richtung Südosten.

In den Meraner Umlandgemeinden Algund, Marling sowie Lana haben sich nicht zuletzt durch die gute Anbindung an die **MEBO** große **Gewerbegebietsflächen** entwickelt. Im Passeiertal ist neben einer kleineren Gewerbezone nördlich von Riffian das Gewerbegebiet „Passeiertal“ im Bereich St. Martin mit weiteren Erweiterungsmöglichkeiten von Bedeutung.

Abbildung 3: Laubengang Meran



1.3 Tourismus

Die klimatischen und landschaftlichen Besonderheiten des Untersuchungsraumes stellen die Grundlage für die großräumige Entwicklung eines Qualitätstourismus dar. Zur landschaftsgebundenen Erholung sind im gesamten Burggrafenamt viele Tourismus- und Erholungseinrichtungen entstanden.

In den Gemeinden des **hinteren Passeiertales** findet vor allem die landschaftsgebundene Erholung statt. Neben dem Sport- und Freizeitangebot zeichnet dieser Raum durch seine

landschaftliche Attraktivität aus; in diesem Raum liegt auch der „Naturpark Texelgruppe. Im „Kursbuch Tourismus St. Leonhard – Passeiertal“ wird von einem Naturparadies Passeiertal gesprochen, das Natur, Kultur, dem Naturerlebnis (Wandern) und Beherbergung sowie Gastronomie als wichtigste Positionierung festgelegt hat (siehe dazu: ETB DINGER TOURISMUSBERATUNGS GMBH, KURSBUCH TOURISMUS, ST. LEONHARD – PASSEIERTAL, 2001 – 20010).

Die **Umlandgemeinden von Meran** sind durch eine intensive touristische Nutzung geprägt. Neben vielen Sport- und Erholungseinrichtungen (Tennisplätzen, Freibad, Golf, etc.) bieten diese Gemeinden eine Vielzahl von Wanderwegen sowie Gastronomiebetrieben. Tirol bietet darüberhinaus die Möglichkeit neben dem historischen Schloss Tirol auch einen Blick über Meran und in das Etschtal zu machen. Erreichbar ist Dorf Tirol neben der Straße aus Meran auch mittels einer Seilbahn aus Meran.

Meran selbst ist bekannt als Kur- und Kongressstadt und verfügt über viele Erholungs- und Tourismuseinrichtungen. Neben einem umfangreichen kulturellen Angebot (Städtisches Museum, Jüdisches Museum, Theater, etc.) gehören die Altstadt von Meran, der Tappeinerweg, das Kurhaus mit Kurbad und die Promenaden entlang der Passer zu den touristischen Schwerpunkten. Die Besucher Merans kommen dabei vorrangig mit dem Pkw in die Stadt und nutzen die Parkplätze in der Nähe des Stadtzentrums.

Abbildung 4: Kurhaus Meran



Außerhalb der Altstadtbereiche gibt es in der Stadt einige Parkanlagen sowie im Osten an der Schennastraße den Botanischen Garten von Schloss Trauttmansdorff. Meran weist ca. 18 km Promenadenwege und 16 ha Parkanlagen auf, die von Gästen und Meranern intensiv genutzt werden.

Weitere Freizeit- und Erholungsbereiche sind der Pferderennplatz mit einem Reitzentrum, Radwegverbindungen, eine Vielzahl von Wanderwegen sowie innerstädtische Freizeit- und Sporteinrichtungen (Schwimmen, Tennis etc.) vervollständigen das Angebot.

Für die hinkünftige Entwicklung von des Tourismus wird gemäß Leitbild Meran eine:

- Ausweitung des Kongresstourismus
- Verschiebung von Kur- zum Gesundheits- und Wellnesstourismus
- Ausbau und Verbesserung der Einkaufsstrukturen
- Abgrenzung von Rückzugs- und Kurzonen

angestrebt.

2 Verkehrsplanung¹

2.1 Problemstellung

Meran liegt in einem Talkessel, an der Einmündung des Passeiertals in das Etschtal. Die geographische Lage Merans bedingt, dass der Zugang in den Vinschgau und in das Passeiertal, aber auch in die Tourismushochburgen Tirol und Schenna über das Gemeindegebiet von Meran erfolgt. Daraus resultieren erhebliche Probleme für den Verkehr. Seit Jahren wird deshalb in Meran und Umgebung über geeignete Lösungen nachgedacht. Die Vorschläge reichen vom Bau neuer Infrastrukturen, über die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs bis hin zu verkehrsberuhigenden Maßnahmen.

Meran besitzt für die gesamte westliche Landeshälfte Südtirols aber im speziellen für das Burggrafenamt **zentralörtliche Funktionen**. Die Stadt beherbergt das Krankenhaus, verschiedene bezirksübergreifende Dienste, Schulen sowie zahlreiche Einkaufs- und Arbeitsgelegenheiten. Meran ist zudem eine **wichtige Attraktion für Touristen**, die in Meran selbst aber vor allem in seiner Umgebung ihren Urlaub verbringen.

Die besondere **Funktion Merans als Kur-, Handels-, Dienstleistungs- und Gewerbeort** erfordert zudem eine spezielle Verkehrssituation. Um diese Funktion zu erfüllen können, ist ein bestimmtes Maß an Verkehr notwendig. Die Pendlerentwicklung zeigt die wirtschaftliche Bedeutung Merans. Deutlich wird dies durch den hohen Einpendleranteil aus den Umlandgemeinden. So hat die **Zahl der Einpendler nach Meran** in den letzten zehn Jahren **um 30 % zugenommen**, wobei der Großteil aus den Umlandgemeinden kommt.

Auch bei den Auspendlern zeigen sich durchwegs Zunahmen. Nicht zuletzt durch die **MEBO** hat sich aber der **Auspendleranteil** im engeren Untersuchungsraum Richtung Bozen deutlich **verstärkt**. Vor allem in Meran zeigt sich dieser Umstand besonders stark. So pendelten im Jahr 2000 ca. 2.300 Beschäftigte nach Bozen aus. Dieser Trend ist auch in den Umlandgemeinden zu beobachten.

Die engen Wechselbeziehungen mit dem direkten Umland und insbesondere mit dem Passeiertal bedeuten jedoch auch, dass Entwicklungen im Verkehrssektor in den Umlandgemeinden Auswirkungen auf das Meraner Stadtgebiet haben und umgekehrt. Eine **Lösung** der Verkehrsfrage kann deshalb nicht alleine im Passeiertal oder in Meran erfolgen, sondern nur **über eine gemeinsame, gemeindeübergreifende Vorgehensweise**.

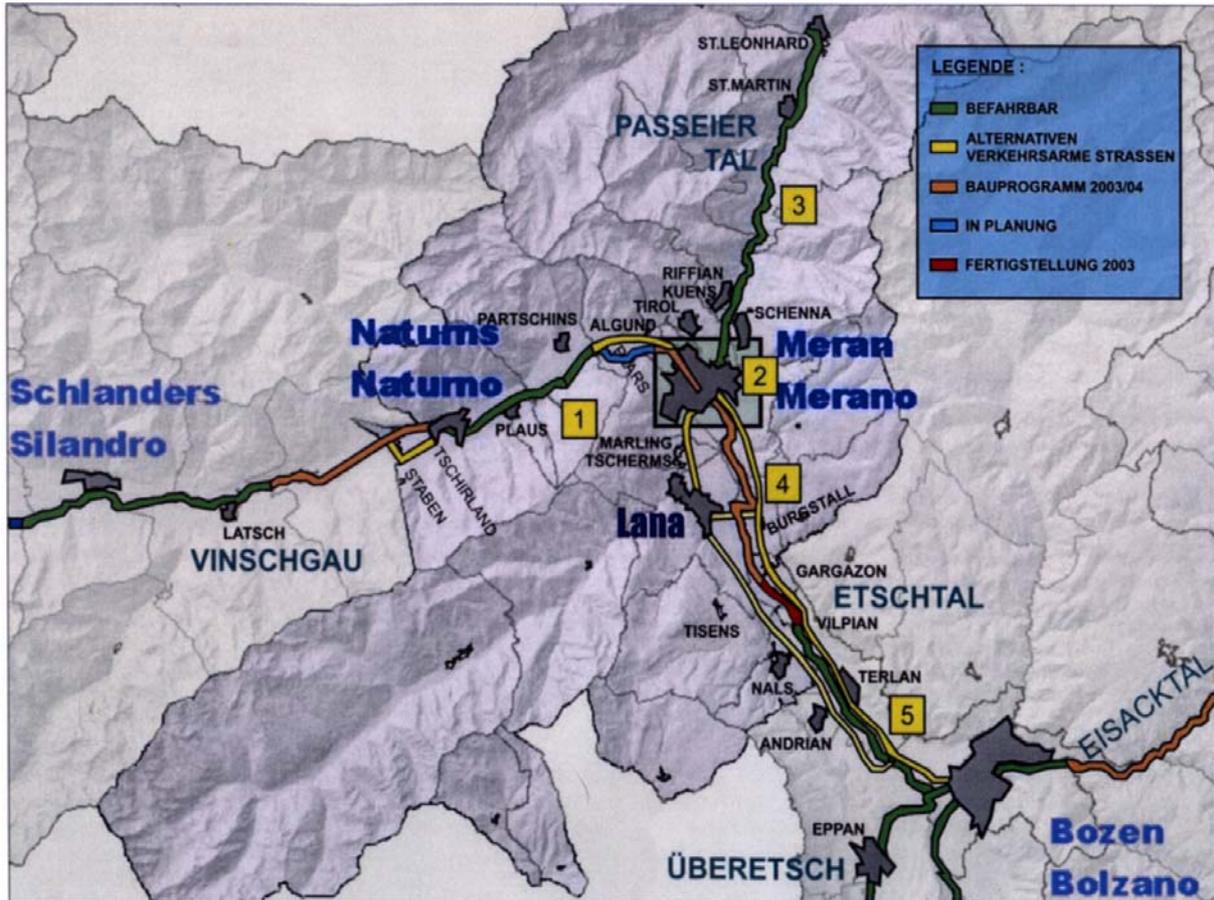
Bei der urbanen Entwicklung ist für die verkehrliche Entwicklung anzunehmen, daß bei Ausbleiben von entsprechenden Maßnahmen ein:

- zusätzliches Verkehrsaufkommen im MIV
- zusätzliche Parkmöglichkeiten, sowie
- Erhöhung der ÖV-Nutzer

zu erwarten sind.

¹ Quellen: Burggrafenamt Meran, Oktober 2003-11-20
Verträglichkeitsstudie Verkehr MERAN, Bozen 2003

Abbildung 5: Übersicht Verkehrssituation Raum Meran (Quelle: Burggrafenamt Meran, Oktober 2003)



2.2 Erhebung der Verkehrsstärke

In den vergangenen Jahren wurden mehrere Untersuchungen über das Verkehrsaufkommen in Meran durchgeführt². Die Kfz-Verkehrsstärke wurde an acht wichtigen Straßenquerschnitten mittels automatischer Zählstellen erhoben und anschließend ausgewertet und mit den vorliegenden Erhebungen verglichen. Zur Ermittlung der Quell-Ziel-Beziehungen im Kfz-Verkehr (Durchgangsverkehr, Ziel-, Quell- und Binnenverkehr) befragten die Erheber in einem stichprobenartigen Ansatz Kfz-Lenker an den drei Hauptzufahrtsstraßen der Stadt.

Die im Jahr 2002 durchgeführten Verkehrszählungen zeigten eine leichte Abnahme des Verkehrsaufkommens gegenüber 1996 (KOCH 2002). Zwischen 1996 und 2002 hat der Verkehr an den Hauptzufahrtsstraßen leicht zugenommen. Insbesondere gilt dies für die Verbindungsstraßen zur MEBO. Das Verkehrsaufkommen aus dem Passetal ist weitgehend gleich geblieben. Jedoch hat sich der Anteil des Durchgangsverkehrs aus dem Passetal durch Meran seit 1996 verdoppelt.

² Bericht basierend auf einer zweiwöchige Zählung April/Mai 2002 durchgeführt von „Trafico“-Gmunden und Büro „Bergmeister“

Im Zuge einer Lenkerbefragung an drei Zählstellen wurden auch die Fahrziele im Durchgangsverkehr, Ziel-/ Quell- und Binnenverkehr ermittelt (Koch 2002).). Es zeigte sich, dass der Großteil des in Meran auftretenden Verkehrs (über 80 %) von bzw. nach Meran fährt oder in der Stadt bleibt. Nur an der Zählstelle an der SS 44 ist ein höherer Anteil an Durchgangsverkehr zu verzeichnen (bis zu 44 %).

2.3 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

In Meran wird ein sehr hoher Anteil der Wege im Binnenverkehr zu Fuß oder mit dem **Fahrrad** zurückgelegt (über **60 %**). Im Vergleich dazu, ist der Anteil des **Öffentlichen Verkehrs** sehr gering (**7-8 %**). Dies ist primär auf die kurzen Wege in Meran zurückzuführen. Mit zunehmender Entfernung von Meran steigt der Anteil des Öffentlichen Verkehrs und vor allem des Motorisierten Individualverkehrs.

Seit der im Zuge Ausarbeitung der Verkehrs- und Wirtschaftsstudie (KNOFLACHER 1996) durchgeführten Erhebung, wurden im Bereich des Öffentlichen Verkehrs verschiedene Maßnahmen umgesetzt. Diese Maßnahmen könnten auf den betroffenen Strecken eine Verschiebung des Modal Split zugunsten des ÖV bewirkt haben. Hinweise dafür lassen sich aus der Passagierzunahme im städtische Busverkehr im Ausmaß von 13 % seit 1996 ableiten (SASA 2002).

Der **Motorisierungsgrad stieg** in den letzten Jahrzehnten **stark an**. Im Vergleich zu Meran und seiner unmittelbaren Umgebung weisen die Gemeinden im hinteren Passeiertal einen deutlich geringeren Motorisierungsgrad auf. In Gemeinden mit hohem Auspendleranteil ist dagegen einen signifikant höheren Motorisierungsgrad zu verzeichnen.

2.4 Öffentlicher Verkehr

Meran ist gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Neben der **Bahnverbindung nach Bozen** gibt es eine Vielzahl **lokaler und regionaler Verkehrsverbindungen**. Darüberhinaus bestehen in den Sommermonaten direkte Busverbindungen aus Deutschland (sog. „Ferienexpress“ aus München) und Schweiz (sog. „Südtirolerexpress“ aus St. Gallen).

Im überregionalen und regionalen Verkehr sind im Rahmen der gegenständlichen Verkehrsstudie vor allem die

- bestehende Eisenbahn nach Bozen: Fahrzeit 38 min; Intervalle: Tagsüber Stundentakt, Tagesrandzeiten ½-Stundentakt
- Linie 30: Fahrzeit ins Passeiertal bzw. Saltaus 27 min., Fahrzeit nach St. Leonhard 50 min; Intervall: Wochentags ½-Stundentakt, Wochenende Stundentakt
- Linie 112: Fahrzeit nach Marling 15 min; Intervall: Stundentakt
- Linie 113: Fahrzeit nach Algund 8 min, Fahrzeit nach Partschins 20 min; Intervall: Stundentakt
- Linie 10: Fahrzeit ab Bhf. nach Burgstall 21 min; Intervall: Stundentakt
- Linie 121: Fahrzeit ab Bhf. nach Dorf Tirol, 25 min; Intervalle: Stunden bis ½-Stundentakt, zwischen 9 und 17 Uhr 20-Minutentakt

- Linie 125: Fahrzeit ab Bhf. nach Schenna 20 min; Intervalle: ½-Stundentakt, zwischen 9 und 18 Uhr 20-Minutentakt von Bedeutung.

Darüber hinaus gibt es in den Sommermonaten einen eigenen „Touristenbus“ zwischen Schenna und dem Botanischen Garten. Zusätzliche Einrichtungen sind die **Seilbahnen und Sessellifte** in und um Meran, die vor allem dem Tourismus dienen:

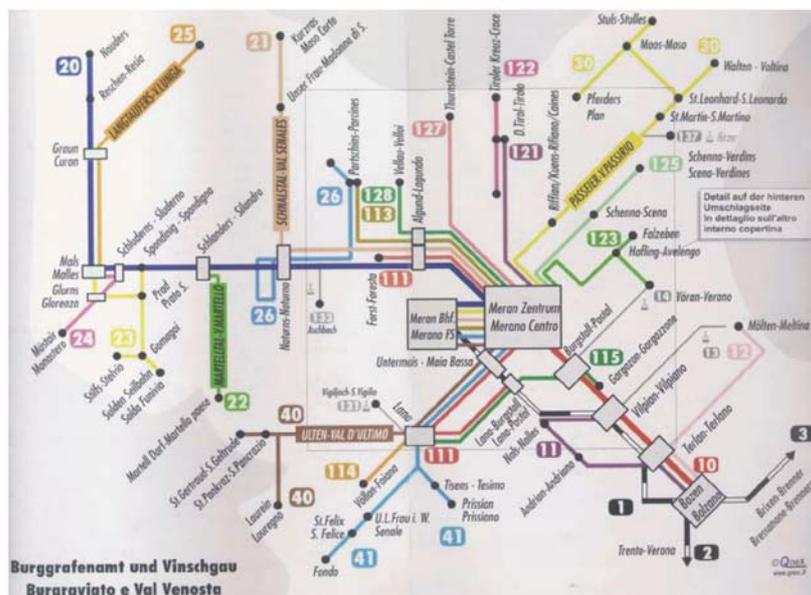
- Seilbahn Lana – Vigiljoch,
- Sessellift Plars – Vellau mit Anschluss Gondelbahn Leiteralm,
- Seilbahn Saring (Algund) – Aschbach,
- Seilbahn Dorf Tirol – Hochmut,
- Seilbahn Schenna – Taser,
- Seilbahn Naif-Piffling („Iflingerseilbahn“) sowie
- Seilbahn Hirzer im Passeiertal.

Diese Bahnen verkehren im Stunden bis ½-Stundentakt, bzw. nach Bedarf während der touristischen Hochsaison.

Das **innerstädtische Bussystem** in Meran weist sechs Buslinien auf und besitzt ein vergleichsweise sehr dichtes Haltestellennetz:

- Linie 101: Maria Himmelfahrt – Zentrum - Ifflingerseilbahn bzw. Botanischer Garten; Intervalle: 13 bis 30 min.
- Linie 102: Bahnhof - Zentrum – Romstraße - Förstlerhof (Sinich); Intervalle: 16 bis 25 min.
- Linie 103: Bahnhof – Zentrum - Vergilstraße; Intervalle: 12 bis 30 min.
- Linie 104: Krankenhaus – Zentrum - Botanischer Garten; Intervalle: 20 bis 30 min.
- Linie 105: Sandplatz - Bhf. Untermais - Handwerkerzone Untermais; Intervalle: 20 bis 40 min.
- Linie 106: Marlinger Steig – Bahnhof – Zentrum; Intervalle: 10 bis 30 min.

Abbildung 6: Überblick über das Öffentliche Verkehrsnetz von Meran und Umgebung (Quelle: BURGGRAFENAMT: Fahrplan-Orario Sommer-Estate 2002).



2.5 Fußgänger- und Radverkehr

In Meran bestehen **gute Voraussetzungen** im Fußgänger- und Radverkehr, dies vor allem wegen **kurzen Wege**. Diese erklärten auch den hohen Anteil der Wege, die in der Stadt zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden (über 60 %).

Für Fußgänger sind vor allem die Passer-Promenaden eine attraktive Verbindung quer durch die Stadt. Das **Stadtzentrum** selbst – im Altstadtbereich zwischen Passer (inkl. Postbrücke) und Rennweg – ist **verkehrsberuhigt**. Die Zufahrt ist in dieser Zone nur für Radverkehr, Busverkehr, Taxis sowie autorisierte Fahrzeuge erlaubt.

Dem **Radverkehr** im Stadtgebiet stehen entweder **baulich getrennte Radwege** (z. B. Europaallee) **oder Radfahrstreifen** zur Verfügung, entlang derer gegen die Einbahn gefahren werden kann (z. B. O.-Huber-Straße). Vorteile für den Radverkehr bestehen auch in den Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h in einem Großteil des Stadtgebietes (ausgenommen der Einfalls- und Hauptstraßen).

In den letzten Jahren wurden auch die Radwege in die Umlandgemeinden schrittweise ausgebaut (z. B. nach Algund, ins Passeiertal) oder befinden sich derzeit in Realisierung (z. B. nach Burgstall oder in den Vinschgau). Für die Attraktivität der Radverbindungen ins Umland sind oftmals die topographischen Gegebenheiten ausschlaggebend. Probleme und damit **Gefährdungen** treten auf Straßen mit hoher Verkehrsbelastung auf, wo Radfahrer und Kfz im Mischverkehr unterwegs sind.

2.6 Parkplatzsituation

Die **größten Parkplätze** in Meran liegen bei den **Thermen**, beim **Pferderennplatz**, beim **Krankenhaus** und in der **Karl-Wolfstraße**. Einige weitere Parkplätze befinden sich derzeit in Bau oder stehen kurz vor der Umsetzung. Ferner sind in Meran 1.165 Stellplätze in den **blauen Zonen** (Parken gegen Bezahlung entlang von Straßen) verfügbar. Auf das Stadtzentrum selbst fallen ca. 1.300 Parkplätze. Weiters bestehen auch private Parkplätze im Stadtzentrum.

Die **Auslastung** der Parkplätze ist sehr unterschiedlich. Besonders stark ist sie bei den Parkplätzen im Stadtzentrum (Algunder Kellerei, Volksbank und Alpina). Eine schlechte Auslastung weist der Parkplatz beim Pferderennplatz auf. Dieser wird derzeit nur von Touristenbussen genutzt.

2.7 Belastungen durch den Verkehr

Die „Lärmbelastungsstudie in der Gemeinde Meran“ (PERETTI, FARINA, DE MASI, BONALDO, BAIAMONTE, 2002) zeigt die **Lärmbelastung** an den Hauptstraßen der Stadt auf. Die stärksten Belastungen wurden in der Romstraße gemessen (63 dB(A) in der Nacht). Stark belastet sind auch die Piave-, Zuegg- und Gampenstraße (Tab. 23).

Tabelle 1: Übersicht über die Lärmbelastungen entlang wichtiger Straßenverbindungen in Meran (Peretti, Farina, De Masi, Bonaldo, Baiamonte, 2002).

Straße	Äquivalenter Dauerschallpegel tagsüber in dB(A)	Äquivalenter Dauerschallpegel nachts in dB(A)
Romstraße	70,3	63,0
Piavestraße	69,7	61,8
Zueggstraße	68,6	60,6
Schennastraße	68,6	58,9
Gampenstraße	68,6	59,8
Freiheitsstraße	67,0	58,7
Goethestraße	65,3	59,3

Was die **Luftschadstoffe** in der Stadt Meran betrifft, gab es für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid, Kohlenstoffmonoxid, Gesamtstaub und Feinstaub im Jahr 2000 keine Überschreitung der Warn- und Alarmschwellen. Die Ozon-Konzentration überschritt an einem Tag die Warnschwelle von $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Die Schadstoffkonzentrationen in der Stadt Meran lässt sich zusammenfassend als gering bis mäßig beurteilen (STEINERT, GRESSER, UNTERHOLZNER, 2001).

2.8 Verkehrsprobleme

Neben der aktuellen Verkehrssituation und der zu erwartenden -entwicklung spielen auch die von der Bevölkerung vordringlich empfundenen **Probleme** eine große Rolle. Außer den oben genannten Verkehrsbelastungen durch Lärm und Luftschadstoffe werden von der Bevölkerung auch andere Auswirkungen des Verkehrs als Probleme wahrgenommen. In einer 1998 durchgeführten Befragung definierte die Bevölkerung folgende Probleme auf dem Verkehrssektor als vordringlich zu lösen (KNOFLACHER 1998):

- ❑ Verkehrsbelastungen durch Durchgangsverkehr ins Passeiertal sowie Freitagsmarkt,
- ❑ Belastungen durch von Meran-Touristen verursachtem Verkehr,
- ❑ Mangel an Parkplätzen für PKW im Zentrum Merans für Anrainer,
- ❑ unzureichendes Radwegenetz in Meran und vom Umland nach Meran,
- ❑ Gefahrenstellen und Behinderungen für Fußgänger: unzureichende Querungsmöglichkeiten, nicht kinder- und behindertengerecht,
- ❑ zu lange Intervalle im städtischen Busverkehr, unzureichende ÖV-Verbindungen, zu wenig Komfort.
- ❑ zu lange Intervalle im regionalen Bahn- und Busverkehr, unzureichende ÖV-Verbindungen,

Die genannten Verkehrsprobleme werden **regional unterschiedlich** wahrgenommen. Es zeigte sich, dass für die Gemeinden des Passeiertals der Mangel an Parkplätzen im Stadtzentrum von Meran sowie Belastungen des Durchgangsverkehrs am vordringlichsten sind. Für die Vertreter der Stadt Meran sind die Umweltprobleme durch zuviel Lärm und Abgase und das hohe Verkehrsaufkommen, von hoher Bedeutung. Insbesondere die Auswirkungen auf die Wohn- und Lebensqualität im Stadtzentrum werden als negativ empfunden. Für Autofahrer aus den Umlandgemeinden wird der Verkehrsfluss durch Baustellen und Ampelregelungen behindert. Ferner weisen sie auf unzureichende Verbindungen im Bahnverkehr hin.

Auf Grund der erhobenen Problemstellungen wurden zwei wesentliche Zielsetzungen für die Verkehrsplanung beschlossen:

Ziel 1: Verbesserung der Verkehrssituation

- Unterziel 1: Verbesserung des Städtischen Verteilungssystems mit außerstädtischen Busverkehr
- Unterziel 2: Verbesserung der verkehrlichen Anbindung der MEBO an das Stadtzentrum
- Unterziel 3: Gewährleistung von entsprechenden Verkehrsanbindungen zu den Produktionszonen

Ziel 2: Verbesserung des Verkehrsangebotes

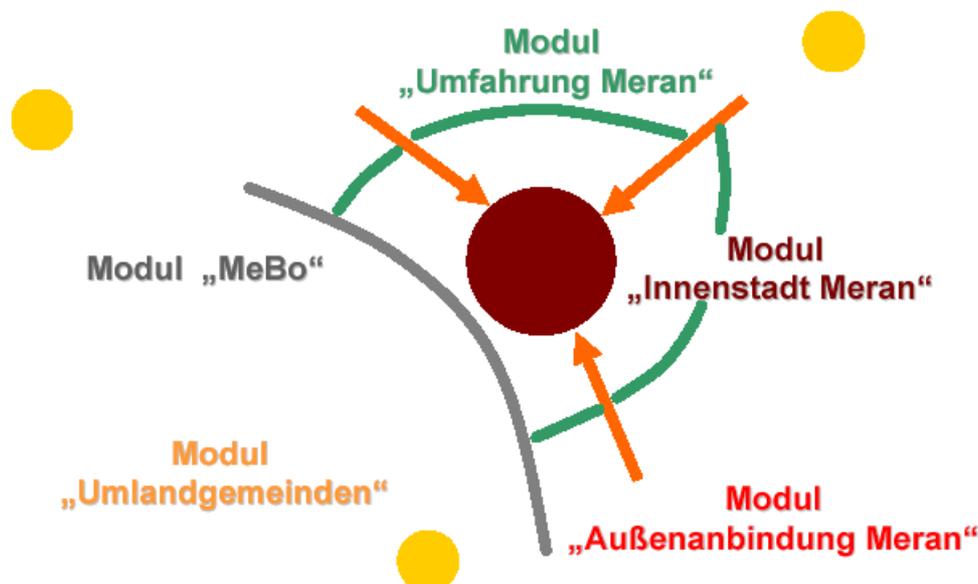
- Unterziel 1: Vermeidung von Zwangsmobilität durch schlecht ausgestattete Raumstrukturen
- Unterziel 2: Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs
- Unterziel 3: Ausbau des öffentlichen Verkehrs

2.9 Projekte

Die vorliegenden Projekte, Planungen und Überlegungen über die Verkehrssituation in Meran und Umgebung wurden systematisch ausgewertet und gegliedert. Die Experten ordneten die gesammelten Maßnahmen gemäß ihrer **Funktion und** ihrem **räumlichen Wirkungsbereich** systematisch verschiedenen Gruppen zu. Die so abgeleiteten Maßnahmengruppen, dienen einer bestimmten Aufgabenstellung bzw. betreffen einen bestimmten Verkehrstyp (z. B. Zielverkehr, Durchgangsverkehr) (Abb. 2):

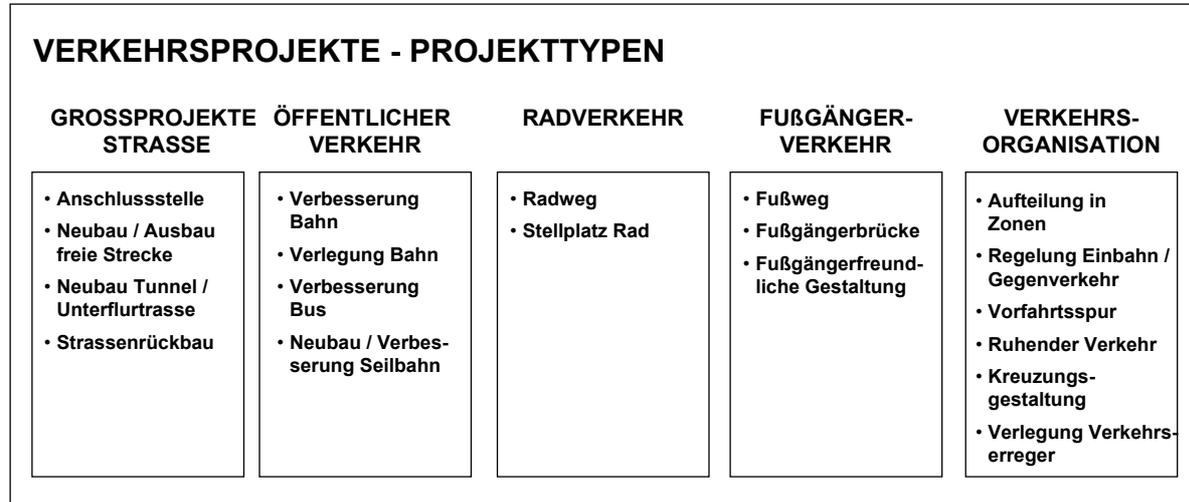
- ❑ Modul „**MEBO**“ – umfasst Maßnahmen zur Anbindung Merans an die Schnellstraße Meran-Bozen (MEBO) und die Verteilung des Verkehrs im Meraner Straßennetz. Dieses Modul ist insbesondere für den übergeordneten Verkehr nach Bozen und in den Vinschgau relevant, der über die MEBO heran- bzw. weggeführt wird.
- ❑ Modul „**Umfahrung Meran**“ – umfasst Maßnahmen zur Anbindung des Passeiertales an die Schnellstraße Meran-Bozen (MEBO) und ist damit für den Durchgangsverkehr durch Meran relevant.
- ❑ Modul „**Außenanbindung Meran**“ – beinhaltet Maßnahmen zur Verbesserung der Verbindung zwischen Meran und seinen Umlandgemeinden mit den verschiedenen Verkehrsmitteln (Öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußgängerverkehr, motorisierter Individualverkehr). Die Maßnahmen zielen darauf ab, den Quell- und Zielverkehr von bzw. nach Meran zu verbessern.
- ❑ Modul „**Innenstadtmaßnahmen Meran**“ – umfasst Verkehrsmaßnahmen für den Innenstadtbereich in Meran, die darauf abzielen, den nach Meran kommenden Zielverkehr und den in Meran selbst entstehenden Verkehr zu verteilen.
- ❑ Modul „**Maßnahmen Umlandgemeinden**“ – umfasst Projekte zur Verbesserung der Verkehrssituation in den Umlandgemeinden Merans und im Passeiertal, die vorrangig dort wirksam werden.

Abbildung 7: Übersicht über den Ansatz der Gliederung vorliegender Verkehrsprojekte nach ihrer Funktion und ihrem Wirkungsbereich (Quelle: Verträglichkeitsstudie Verkehr MERAN; Bozen 2003)



Diese Aufbereitung bot einen Überblick über die Eigenheiten der vorliegenden Planungen und diente dazu, verschiedene Lösungen für eine Problemstellung leichter vergleichen zu können. In einem weiteren Schritt wurden die einzelnen Projekte nach **Projekttypen** gegliedert:

Abbildung 8: Übersicht über den Ansatz zur Gliederung der Verkehrsprojekte nach Projekttypen (Quelle: Verträglichkeitsstudie Verkehr MERAN; Bozen 2003)



2.10 Umgesetzte Maßnahmen

Zu den prominentesten Projekten, die in den letzten Jahren umgesetzt wurden, zählen:

- der unterirdische Ausbau der Thermenallee,
- die Errichtung der Umfahrungsstraße in St. Leonhard,
- der Rückbau der Josef-Weingartner-Straße,
- die Errichtung eines Kreisverkehrs am Mazziniplatz,
- die Verbreiterung des Passersteges,
- die Errichtung oder der Ausbau von Parkplätzen (Pferderennplatz, Algunder Kellerei, Trauttmansdorff),
- die Errichtung von Radwegen (nach Algund, ins Passeiertal, von Untermais nach Sinich),
- die Einführung der Buslinie 5 im städtischen Verkehr,
- Taktverdichtungen auf zahlreichen Buslinien (z. B. ins Passeiertal, nach Dorf Tirol, Algund, Lana etc.).
- die Errichtung eines provisorischen MEBO-Anschlusses bei der ehemaligen Bosin-Kaserne,
- die Errichtung eines Parkhauses bei den Thermen,

In Bezug auf die verkehrliche Wirkung waren diejenigen Maßnahmen besonders interessant, die während der Verkehrszählung im Frühjahr 2002 (Koch 2002) noch nicht in Betrieb waren. Diese können eine Änderung der Verkehrsströme nach sich ziehen, z. B. der provisorische MEBO-Anschluss. Durch andere Maßnahmen, die in den letzten Jahren realisiert wurden, (z. B. Maßnahmen im regionalen und städtischen Öffentlichen Verkehr) kann sich eine Änderung der Verkehrsmittelwahl ergeben haben. Die möglichen Änderungen wurden den von Knoflacher erhobenen Daten gegenübergestellt.

Mit großer Wahrscheinlichkeit wird die sich **provisorische MEBO-Ausfahrt** bei der ehemaligen Bosin-Kaserne die bestehenden Verkehrsströme am stärksten verändern. Voraussichtlich wird das Provisorium mit ca. 11.000 Kfz pro Tag belastet sein. Die provisorische MEBO-Ausfahrt führt zu einer Verlagerung des Verkehrs und entlastet damit die Romstraße vor allem am Stadtrand sehr stark. Dort kann die Entlastung gegenüber der aktuellen Situation um bis zu 50 % betragen. Hingegen wird der Verkehr auf der MEBO um 20-40 % zunehmen.

2.11 Erstellung und Bewertung von Maßnahmenpaketen

Jedes der Maßnahmenpakete ist schwerpunktmäßig auf einen bestimmten Projekttyp ausgerichtet. Ausgangspunkt ist die Gliederung der bestehenden Projekte und ihre Zuordnung zu verschiedenen Projekttypen. Die Maßnahmenpakete im einzelnen sind:

- Maßnahmenpaket 1 – Öffentlicher Verkehr:
Maßnahmenpaket 1a – Bahn- und Busverkehr,
Maßnahmenpaket 1b – Seilbahn,
- Maßnahmenpaket 2 – Radverkehr,
- Maßnahmenpaket 3 – Verkehrsberuhigung,
- Maßnahmenpaket 4 – Ruhender Verkehr:
Maßnahmenpaket 4a – Ruhender Verkehr / Innenstadt,
Maßnahmenpaket 4b – Ruhender Verkehr / Stadtrand,
- Maßnahmenpaket 5 – Umfahrung:
Maßnahmenpaket 5a – Nordwest-Umfahrung,
Maßnahmenpaket 5b – Passer-Unterflurtrasse,
Maßnahmenpaket 5c – Ost-Umfahrung,
- Maßnahmenpaket 6 – MEBO-Anschlüsse.

Für jedes Maßnahmenpaket wurden aus der Liste der bestehenden Projekte diejenigen herangezogen, die zum Zeitpunkt der Analyse noch nicht umgesetzt waren oder sich in Ausführung befanden. Die Maßnahmenpakete wurden nach ihrem räumlichen Wirkungsbereich unterteilt, wie z. B. bei den Maßnahmenpaketen „Umfahrung“ und „Ruhender Verkehr“. Die Pakete aus den bestehenden Planungen wurden durch weitere Maßnahmen, meist nicht baulicher Art, ergänzt (z. B. administrative Maßnahmen, Informationsarbeit).

Die Beurteilung der Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmenpakete erfolgte ferner nicht für detailliert ausgearbeitete technische Lösungen oder exakte Projektstandorte. Vielmehr ging es um die grundsätzlichen Wirkungen, die verschiedene Typen von Verkehrsmaßnahmen im Untersuchungsraum haben. Daher wurden Projekte von der Ebene der technischen Planung auf eine generellere Ebene gehoben.

Die Bearbeiter untersuchten die Maßnahmenpakete im Hinblick darauf, in welcher Form sie die festgelegten räumlichen Entwicklungsziele unterstützten bzw. welche Stärken und Schwächen sie aufweisen. Da die Maßnahmenpakete immer nur auf die Lösung eines Teilbereichs der Verkehrsproblematik ausgerichtet waren, konnte keines der Pakete allein alle Anforderungen erfüllen.

Abbildung 9: Übersicht Detailbewertung (Quelle: Verträglichkeitsstudie Verkehr MERAN; Bozen 2003)

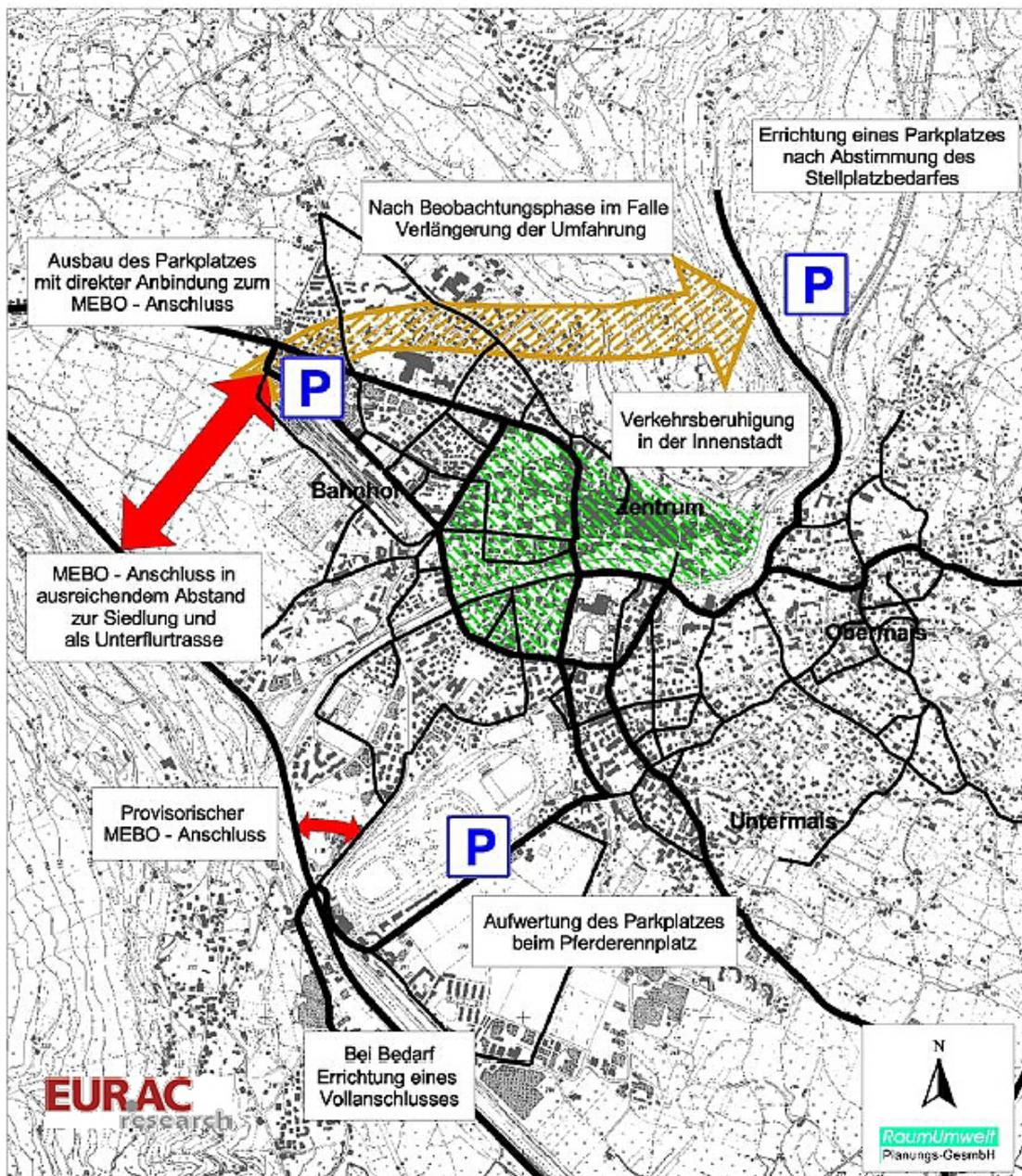
ZIELE			MASSNAHMENPAKETE												
KOSTEN	RAUM UND UMWELT	VERKEHR	Hauptziel	Unterziel	MP 1a – Bahn-Bus	MP 1b – Seilbahn	MP 2 – Radverkehr	MP 3 – Verkehrsberuhigung	MP 4a – Ruhender Verkehr / Stadtflanzentrum	MP 4b – Ruhender Verkehr / Stadtrand	MP 5a – NIK-Umfahrung	MP 5b – Passer-Umfahrung	MP 5c – Ost-Umfahrung	MP 6 – MEO-Anschlüsse	
		1	Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit mit MV	1/1 Verbesserung der Anbindung an die MEO aus Meran	0	0	0	0	0	0	+	++	0	+	
				1/2 Verbesserung der Anbindung an die MEO aus dem Passeiertal	0	0	0	0	0	0	0	++	++	+	+
			2	Attraktivierung des Verkehrsangebotes für Rad- und Öffentlichen Verkehr (UV)	2/1 Verbesserung der Erreichbarkeit Merans aus dem Umland mit Öffentlichem Verkehr und Radverkehr (z.B. aus Marling, Tschermes, Dorf Tirol, Schemna, etc.)	++	+	+	0	0	0	0	0	0	0
					2/2 Verbesserung der Erreichbarkeit des Zentrums von Meran (z.B. der Thermen, des Zentrums, des Bahnhofs) mit Öffentlichem Verkehr und Radverkehr	+	0	+	+	0	+	0	0	0	0
					2/3 Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten von motorisiertem Individualverkehr (Pendler und Tourismus) auf Öffentlichen Verkehr	++	0	0	0	0	++	0	0	0	0
			3	Verlagerung von Kfz-Verkehr	3/1 Entlastung des Hauptstrassennetzes in Meran (z.B. entlang Romstraße, Cavourstraße, Passerbrücken, etc.)	+	+	0	+	-	+	+	+	+	+
		3/2 Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf Öffentlichen Verkehr, Rad- und Fußgängerverkehr			+	+	+	+	-	+	-	-	-	-	-
		4	Erhöhung der Verkehrssicherheit	4/1 Verminderung von Verkehrsunfällen	+	0	++	++	-	+	0	0	0	0	
	5	Verbesserung der Wohnqualität	5/1 Verminderung der Immissionen durch Lärm und Abgase in Wohngebieten	0	0	0	++	0	0	++	++	+	+	+	
				5/2 Vermeidung von zusätzlichen Immissionsbelastungen in Wohngebieten	0	0	0	-	-	0	-	-	-	-	
				5/3 Sicherstellen günstiger Erschließungen für den Öffentlichen Verkehr, Fuß- und Radverkehr zu öffentlichen Infrastrukturen, Grün- und Erholungsbereichen	++	++	++	+	0	0	0	0	0	0	0
				5/4 Ausstattung mit ausreichendem Parkraum für die Anrainer im Stadtzentrum	0	0	0	++	++	0	+	0	0	0	0
	6	Förderung der Entwicklung von Gewerbe und Einzelhandel	6/1 Sicherstellung der Anbindung von Handwerkerzonen an die MEO	0	0	0	0	0	0	0	+	+	++	+	
				6/2 Sicherstellen guter Erreichbarkeiten zu Handels- und Geschäftsgebieten im Zentrum (Zulieferer, Kunden)	+	+	+	++	+	0	0	0	0	-	0
	7	Verbesserung des Erholungsangebotes, der Erholungsqualität und Förderung der touristischen Entwicklung	7/1 Sicherstellung der Erreichbarkeit touristischer Einrichtungen (Hotels, Sehenswürdigkeiten) mit allen Verkehrsmitteln	+	+	+	+	+	0	+	+	+	+	0	
				7/2 Sicherstellung einer guten Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum sowie in Erholungs- und Grünbereichen durch Freihalten von Beeinträchtigungen bzw. Verminderung der Verkehrsbelastung	0	0	0	++	-	+	+	-	0	0	0
	8	Sicherung der Freiflächen	8/1 Sicherung der Landwirtschaftsgebiete	0	-	0	0	0	-	-	0	-	-	-	
				8/2 Nicht Verbauung von landschaftlich wertvollen Bereichen (ästhetisch od. funktional)	0	--	0	0	0	-	-	-	-	-	
				8/3 Freihalten von Hochwassergefährdungsfächen im Nahbereich von Fließgewässern	0	0	0	0	0	0	-	--	-	-	-
	9	Erhaltung und Schonung der Umweltressourcen	9/1 Verminderung der Emission von Luftschadstoffen	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	
				9/2 Minimierung des Energieverbrauchs	0	0	0	++	-	+	--	--	--	--	--
10	Minimierung der Kosten	10/1	Minimierung der Einrichtungskosten	0	-	0	0	-	-	--	--	--	--	-	
			10/2	Minimierung der Betriebskosten	--	0	0	0	-	-	--	--	--	--	0

++	Starke Verbesserung,
+	Leichte Verbesserung,
0	Keine Änderung,
-	Leichte Verschlechterung,
--	Starke Verschlechterung.

2.12 Kernelemente der Planung

Die Lösung der Verkehrsproblematik in Meran lässt sich nicht durch Einzelmaßnahmen erreichen. Nur das Zusammenspiel verschiedenster Maßnahmen bringt positive Effekte. In der Umsetzung der Verkehrsstrategie müssen jedoch auch bestimmte Voraussetzungen erfüllt werden, um negative Wirkungen zu vermeiden und unerwünschten Entwicklungen vorzubeugen. Für die einzelnen Elemente der Verkehrsstrategie werden daher die wesentlichsten Vorgaben zusammengefasst, die im Zuge der weiteren Planungsschritte zu berücksichtigen sind.

Abbildung 10: Übersicht Kernelemente der Verkehrsstrategie (Quelle: Verträglichkeitsstudie Verkehr MERAN; Bozen 2003)



MEBO-Anschluss West und Auffangparkplatz beim Bahnhof:

- Errichtung des MEBO-Anschlusses mit einem flächensparenden Anknüpfungssystem und als Unterflurtrasse auf dem Gemeindegebiet von Algund;
- Einhalten eines ausreichenden Abstandes zur Siedlung Maria Himmelfahrt und bei Bedarf Vorsehen baulicher Schutzmaßnahmen;
- Treffen raumplanerischer Vorkehrungen, um der Entwicklung von Gewerbebezonen bzw. der Grundspekulation um den geplanten MEBO-Anschluss im Gemeindegebiet von Algund vorzubeugen;
- Direkte Anbindung des MEBO-Anschlusses an den geplanten Auffangparkplatz in der Nähe des Bahnhofes;
- Planung so, dass eine Verlängerung als NW-Umfahrung räumlich und technisch möglich ist;
- Berücksichtigung der Bestrebungen zur städtebaulichen Aufwertung des Bahnhofsviertels bei der Planung des Parkplatzes und der Ausfahrten, laufende Abstimmung mit diesbezüglichen Entwicklungen.
- Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes innerhalb des Grünkeils;
- Offenhalten der Option zur Verlegung der Eisenbahntrasse Meran Bozen aus dem Stadtbereich;
- Durchführung einer Variantengrobprüfung vor Eintragung in den Bauleitplan.

Auffangparkplätze:

Abstimmung der Tarife mit den Parkplätzen im Stadtzentrum, Parken auf den Auffangparkplätzen muss günstiger sein als im Stadtzentrum und muss auch das Ticket für die Fahrt ins Stadtzentrum beinhalten;

- Einrichtung eines Parkleitsystems und gute Beschilderung;
- Bei der Planung der ÖV-Verbindung von den Auffangparkplätzen ins Zentrum sind neben den traditionellen Stadtbussen auch alternative Bussysteme zu prüfen (kleine Shuttle-Busse, elektrisch betriebene Kleinbusse o. ä.);
- attraktive und benutzerfreundliche Gestaltung der Parkplätze;
- attraktive Gestaltung der Fuß- und Radwegverbindungen ins Zentrum;
- Vor der Eröffnung der Auffangparkplätze gezielte Informationsarbeit in Meran und den Umlandgemeinden sowohl für Einheimische als auch Touristen;
- Abstimmung der Stellplatzzahlen im Zuge der Detailplanung der Projekte „Auffangparkplatz Bahnhof“, „NW-Umfahrung“ und „Seilbahn“, zu denen ebenfalls die Errichtung von Parkplätzen überlegt wird; damit sollen Überkapazitäten vermieden werden; ebenso ist zu beachten, dass ein Auffangparkplatz am Ortseingang aus dem Passeiertal nur dann wirksam ist, wenn kein Parkplatz im Tunnel in Zentrumsnähe errichtet wird.

Parkplätze im Stadtzentrum:

- Kein weiterer Ausbau der Parkplätze im Stadtzentrum neben den derzeit in Umsetzung befindlichen (Thermen, Volksbank, Algunder Kellerei);

- Schaffung von Parkraum für Anrainer im Stadtzentrum, ohne die Gesamtstellplatzzahl zu erhöhen (z. B. durch Umwandlung der Parkplätze im Stadtkern, evtl. „Kallmünz/Sandplatz“, „Algunder Kellerei“ und Blaue Zonen in der Galileistraße.);
- Schaffung von Zufahrtsregelungen zu bestehenden und in Ausbau befindlichen Parkplätzen im Stadtzentrum ,
- Detailliertes Parkplatzkonzept für das Stadtzentrum in Abstimmung mit den schrittweise umzusetzenden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und der großen Infrastrukturprojekte.

NW-Umfahrung:

- Planung von alternativen Trassenführungen mit und ohne Einbeziehung eines zentrumsnahen Parkplatzes in Tunnellage (inkl. Kostenvergleich);
- Berücksichtigung der landschaftlich sensiblen Hangzonen bei der Planung des östlichen Tunnelportals.
- Variantenprüfung und Sicherstellung einer transparenten Informationspolitik.

Seilbahn:

- Planung einer Seilbahnverbindung bis zum Ortsrand von Dorf Tirol;
- Einbeziehen von Überlegungen für einen Ausbau der Seilbahn auch nach Schenna;
- Besondere Berücksichtigung der landschaftlich sensiblen Hangzonen durch Trassenwahl und ästhetische Gestaltung der technischen Anlagen;
- Einbeziehung von Überlegungen zur Errichtung des Parkplatzes bei der Talstation als Auffangparkplatz unter Berücksichtigung der in anderen Projekten geplanten Parkplätze;
- abgestimmte Preispolitik für Pendler und gesonderte Behandlung der Gäste der Gemeinde Tirol.

2.13 Resümee

Die Verkehrsstrategie sieht eine Kombination verschiedener Maßnahmen vor, die einander sinnvoll ergänzen. Durch die phasenweise Umsetzung gelingt es, rasch einige wesentliche Maßnahmen umzusetzen, um möglichst bald erste Effekte zu erzielen.

Der MEBO-Anschluss nördlich der Passer entlastet – gemeinsam mit der provisorischen MEBO-Ausfahrt – das innerstädtische Straßennetz und verbessert die Durchfahrtssituation durch Meran. Die Projekte zum Parkplatzmanagement mit Auffangparkplätzen und verbesserter Parkraumbewirtschaftung im Zentrum erzielen eine weitere Verkehrsentslastung. Dadurch dass auch umgehend mit der Planung einer NW-Umfahrung begonnen wird, gehen keine Zeit und kein zusätzlicher Aufwand verloren, auch wenn die letztgültige Entscheidung erst nach einer Beobachtungsphase getroffen wird. Denn die entsprechenden Planungsarbeiten sind jedenfalls zu leisten und nehmen für ein Tunnelprojekt eine gewisse Zeit in Anspruch.

Durch die schrittweise Umsetzung der Verkehrsstrategie werden Entscheidungsspielräume bzw. wirtschaftliche Chancen und Entwicklungsspielräume für die Zukunft Merans und seiner Umgebung nicht zu sehr eingeschränkt. Eine inhaltliche Abstimmung der Projekte vermeidet Doppelgleisigkeiten und Fehlentwicklungen.

Einige der erwarteten Effekte, vor allem eine gesamthafte Verkehrsreduktion durch verkehrsberuhigende Maßnahmen, werden einer längeren Einstellungsphase bedürfen. Es wird sich aber schon früher abzeichnen, ob die Entwicklung tendenziell in die richtige Richtung weist.

3 Umweltkonzept

Das Burggrafenamt Meran hat durch eine Neustrukturierung im Entsorgungsbereich eine moderne Strategie zur effizienten und ökologischen Abfallbehandlung und Verwertung entwickelt. Es folgt eine kurze Beschreibung der einzelnen Konzepte:

3.1 Restmüll

Die Restmüllsammlung

Die Bezirksgemeinschaft organisiert für 21 Gemeinden des Bezirkes die Restmüllsammlung. In den letzten Jahren wurden eine Reihe von Rationalisierungen und Verbesserungen im Restmüllbereich durchgeführt:

Durch Zoneneinteilung im Bezirk - bessere Durchführbarkeit der Sammlung;

Die Sammlung wurde neu ausgeschrieben und anhand strenger Kriterien an ein privates Unternehmen aus Bozen delegiert - Personaleinsparung und qualitative Steigerung des Dienstes;

Einführung eines elektronischen Erfassungssystems - genaue Registrierung der Entleerungen, Erstellung von Routenplänen für zukünftige Ausschreibungen; Bau der neuen Umladestation in der Industriezone Sinich.

Die Restmüllentsorgung

Der gesammelte Hausmüll wird zentral an der Umladestation der Bezirksgemeinschaft zwischengelagert und in Containern für den Abtransport an den Verbrennungsofen nach Bozen bereitgestellt.

Für die Mitgliedsgemeinden des Burggrafenamtes bedeutet die neu erbaute Müllumladestation einen wichtigen Fortschritt in Sachen Qualität, Hygiene und vor allen Dingen für die Schonung der Umwelt - durch die enorm hohe Pressung des Müll müssen weniger Transporte zum Verbrennungsofen durchgeführt werden, der Arbeitsablauf für die Entladung des Mülls wickelt sich schneller ab und durch die Einhausung der Abladevorrichtung entsteht keine Geruchsbelästigung in der Umgebung.

Abbildung 11: Restmüllmenge



Abbildung 12: Sammelanlage



Abbildung 13: Restmüll und Wertstoffe



Quelle: www.bzqbgga.it, November 2003

3.2 Wertstoffsammlung

Die Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt organisiert für die meisten Gemeinden des Bezirkes die Wertstoffsammlung. Damit ein Maximum an Wertstoffen gesammelt werden kann und um dem Bürger weite Wege zu Entsorgungsstellen zu ersparen, ist unser Sammelsystem folgendermaßen gegliedert:

- zahlreiche Glas- u. Papierglocken in und um die Dörfer.
- Minirecyclinghöfe in den meisten Gemeinden oder Fraktionen.
- Recyclinghöfe in vielen Gemeinden.
- Zentrales Wertstoffzwischenlager der Bezirksgemeinschaft

Was wird gesammelt?

- Papier
- Karton
- Eisen
- Glas
- Dosen
- Reifen
- Plastikflaschen.
- Zusätzliche Stoffe in einigen Recyclinghöfen



Abbildung 14: Wertstoffe (Quelle: www.bzgbqa.it, November 2003)

Alle Wertstoffe, die im Bezirk gesammelt werden, kommen ins Wertstoffzwischenlager "Tisner Auen"; dort werden sie gewogen und zwischengelagert. Papier, Karton und Plastikflaschen werden gepresst, in große Ballen geschnürt und für den Abtransport bereitgestellt.

Mittlerweile werden alle Wertstoffe außer Eisen an das staatliche Konsortium "Conai" (Consortio Nazionale Imballagi) geliefert. Hieraus resultieren Einnahmen, welche den Gemeinden und somit jedem einzelnen Bürger gutgeschrieben werden.

Das Wertstoffzwischenlager "Tisner Auen " ist die zentrale Wertstoffannahmestelle des Burggrafenamtes. Unser Zwischenlager hat folgende Funktionen:

- Zwischenlagerung der getrennt gesammelten Fraktionen;
- maschinelle bzw. manuelle Verarbeitung der Wertstoffe, um einen effizienten Weitertransport zu ermöglichen;
- Plattform zur Weiterführung von Wertstoffen zu den Entsorgungsbetrieben;
- Vermarktungszentrale von Wertstoffen;
- zentrale Stelle für die Wartung des Maschinenparks;
- Informations- und Anlaufstelle für Gemeinden, Privatpersonen, Schulen und anderen Einrichtungen.

3.3 Sperrmüllsammlung

Auch die Sperrmüllmengen sind in den letzten Jahren stetig angestiegen. Deshalb führt die Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt in vielen Gemeinden die öffentliche Sperrmüllsammlung durch.

Diese Art von Sammlung hat bei den Bürgern einen großen Anklang gefunden und ist deshalb auch gar nicht mehr wegzudenken. Aufgrund der großen Mengen, nehmen einige Gemeinden den Sperrmüll in ihren Recyclinghöfen an.

3.4 Kläranlage Meran – Sinich

Nach fast 10-jähriger Bauzeit wurde die Kläranlage Meran am 30.09.2000 feierlich eröffnet. Die Abwässer der 15 Gemeinden Meran, Algund, Hafling, Kuens, Lana, Marling, Naturns, Partschins, Plaus, Riffian, Schenna, St. Leonhard, St. Martin, Tirol, Tschermers können nun wieder sauber in den natürlichen Kreislauf des Wassers zurückgegeben werden. Die Bezirksgemeinschaft wird im Interesse der Gemeinden bis 2014 die verwaltungstechnische Führung der Kläranlage übernehmen.

Abbildung 15: Kläranlage Meran (Quelle: www.bzgbga.it, November 2003)

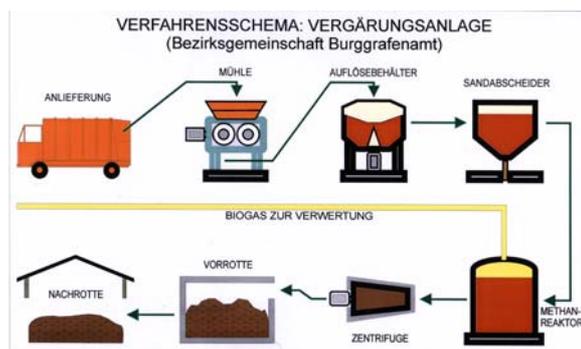


3.5 Behandlung von organischen Abfällen

Die organischen Abfälle bzw. die Abfälle welche hauptsächlich aus Küchen und Gärten stammen, bilden mit 35% an Gewicht den größten Anteil des Hausmülls in Südtirol. Die Entsorgung des Hausmülls mit einem großen Anteil an organischen Komponenten über die Deponie bringt eine Menge Probleme mit sich und erschwert die Führung derselben, sowie deren Sanierung und Rekultivierung nach der Schließung.

Abbildung 16: Vergärung (Quelle: Burggrafenamt Meran)

Der organische Abfall ist sowohl aerob (mit Sauerstoff) als auch anaerob (ohne Sauerstoff) leicht abbaubar; eine anaerobe Situation hat man z.B. in einer Deponie, woraus sich dann unerwünschte Nebenprodukte entwickeln wie Biogas mit hohem Metangehalt, welches ohne jeglichen Vorkehrungen frei in die Atmosphäre gelangt und das Sickerwasser,



welches nach Erfassung in dafür vorgesehenen Auffangbecken, weil so verunreinigt, einer fachgerechten Behandlung zugeführt werden muss.

Zudem sind die organischen Abfälle wegen des hohen Wassergehaltes auch für die Verbrennung nicht geeignet. Eine Verwertung dieser Abfälle ist trotzdem möglich und es resultiert daraus eine erdeähnliches Material, besser bekannt unter dem Namen Kompost.

Quellen

- EURAC research – Europäische Akademie; RaumUmwelt Planungsgemeinschaft: Verträglichkeitsstudie Verkehr MERAN. Bozen, 2003.
- Burggrafenamt Meran, TU-Exkursion Oktober 2003-11-20
- www.bzgbga.it
- www.meraninfo.it