



Verkehr Zermatt

Weiterentwicklung Areal Bahnhof und Bahninfrastruktur,
Güterverkehr, Begegnungszone und Parkierung

infraconsult

Raum und Mobilität
Umwelt
Gesellschaft und Wirtschaft
Public Management
Kommunikation

IC Infraconsult AG
Kasernenstrasse 27, CH-3013 Bern
+41 31 359 24 24
icag@infraconsult.ch
infraconsult.ch

Austausch- und Informationsanlass



1. Begrüssung – *Iris Kündig Stoessel (Ressortvorsteherin Verkehr, Zermatt)*
2. Projektraum Bahnhof – *Romy Biner-Hauser Gemeindepräsidentin,
Egon Gsponer und Patricia Grütter MGBahn*
3. Güterlogistik, DLZ Grüebe – *André König Verkehrsdelegierter Zermatt (IC Infraconsult)*
4. Begegnungszone – *André König (IC Infraconsult)*
5. Parkierung – *Iris Kündig Stoessel (Ressortvorsteherin Verkehr, Zermatt)*
6. Diskussion / Gruppentische
7. Plenum und Verabschiedung – *Romy Biner-Hauser Gemeindepräsidentin*

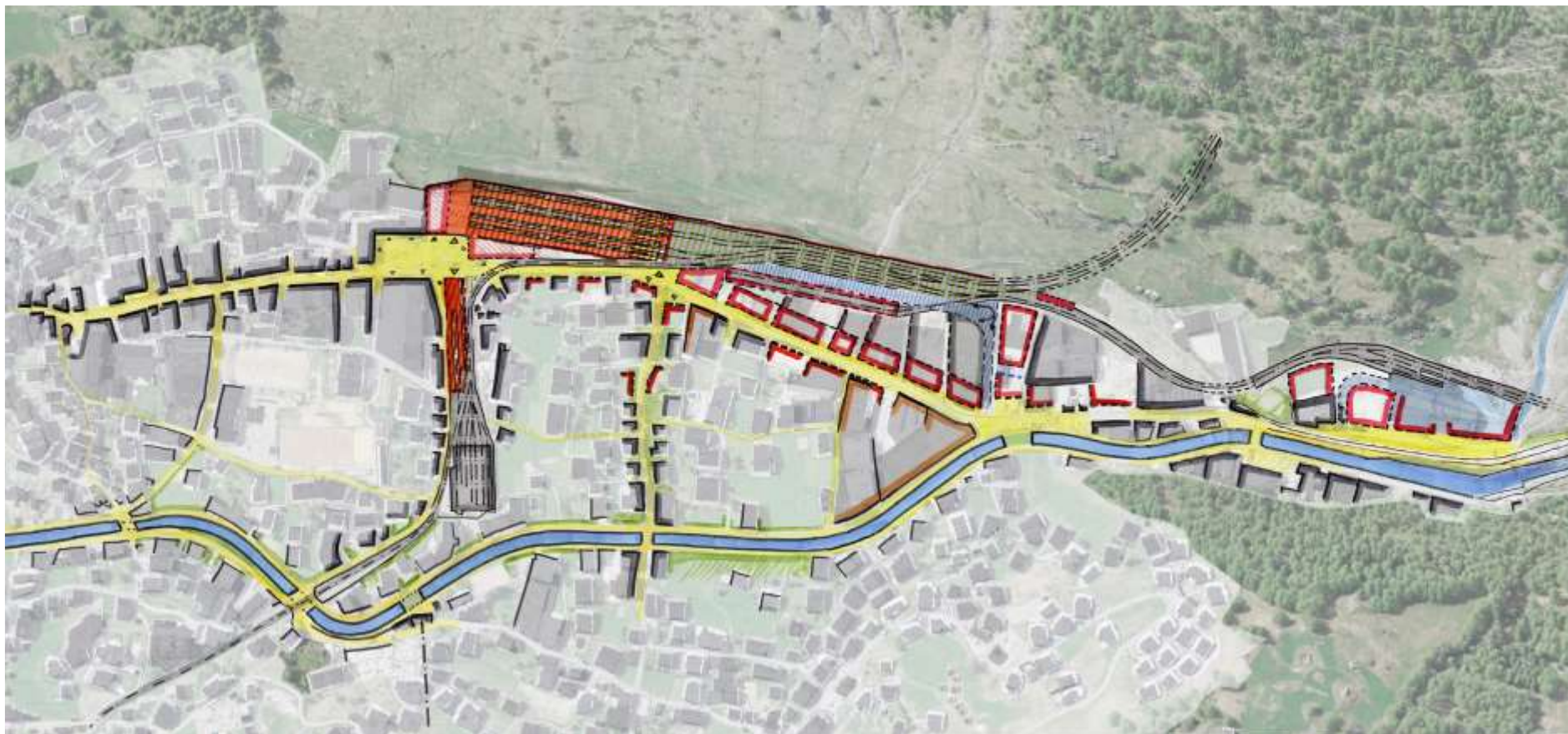
Projektraum Zermatt mit Bahninfrastruktur und Grüebe



Romy Biner-Hauser Gemeindepräsidentin,

Egon Gsponer und Patricia Grütter MGBahn

Gesamtkonzept ortsbauliche Eingliederung



Güterlogistik, Güterverkehr, DLZ Grüebe



Schlussfolgerungen Nutzungsstudie Spiss 2019



- Die Gemeinde muss im Spiss genügend Flächen für öffentliche Aufgaben gewährleisten können
- Auf noch unbebauten Flächen sollen Güterlogistik, Lager, Entsorgung und Gewerbe vor Parkierung bevorzugt werden
- Strasse Täsch-Zermatt: Festhalten an ähnlichem Strassenregime
- Keine neuen Parkplätze in Erdgeschossen
- Aufwertung Spiss voran bringen:
 - > Umsetzung Verkehrskonzept Spiss
 - > Aufwertung der Erdgeschossnutzungen
- Anpassung Quartierplan Spiss

Bedürfnisse Einwohnergemeinde Güterlogistik



- Versorgungssicherheit
- Gewährleistung der Ver- und Entsorgung über 2 unabhängige Verkehrsträger (Strasse und Schiene)
- Minimierung der verkehrlichen und ortsbaulichen Belastung auch für das ganze Mattertal
- Effiziente Abwicklung

Leitsätze

1. Standortsicherung für Umschlaganlagen
2. Ausreichendes Transport und Umschlagsangebot auf Schiene und Strasse
3. Unterstützung von Kooperationen
4. Innovationsfreundliche Rahmenbedingungen
5. Lufttransport als Wettbewerbsfaktor.

Ziele Güterverkehr



- Ziel 1: Optimieren der Erreichbarkeit
- Ziel 2: Optimieren des Umschlags und Lagerhaltung
- Ziel 3: Optimieren der Verteillogistik (effizientere Feinverteilung)
- Ziel 4: Vermindern des Ressourcenverbrauchs und der Belastung für Mensch und Umwelt (Reduktion der Transporte durch Bündelung)

Dienstleistungszentrum Grüebe (DLZ Grüebe)



Ein PPP-Projekt (gemeinsame Realisierung durch Private und Öffentlichkeit)

- Eigentümer, Einwohnergemeinde, Kanton, Logistiker, Gewerbe

Ein City-Logistik-Konzept

- Mehrstöckige Logistik
- Multiuser
- Verkehrsträgerübergreifend (multimodal)

Nutzungskonzept

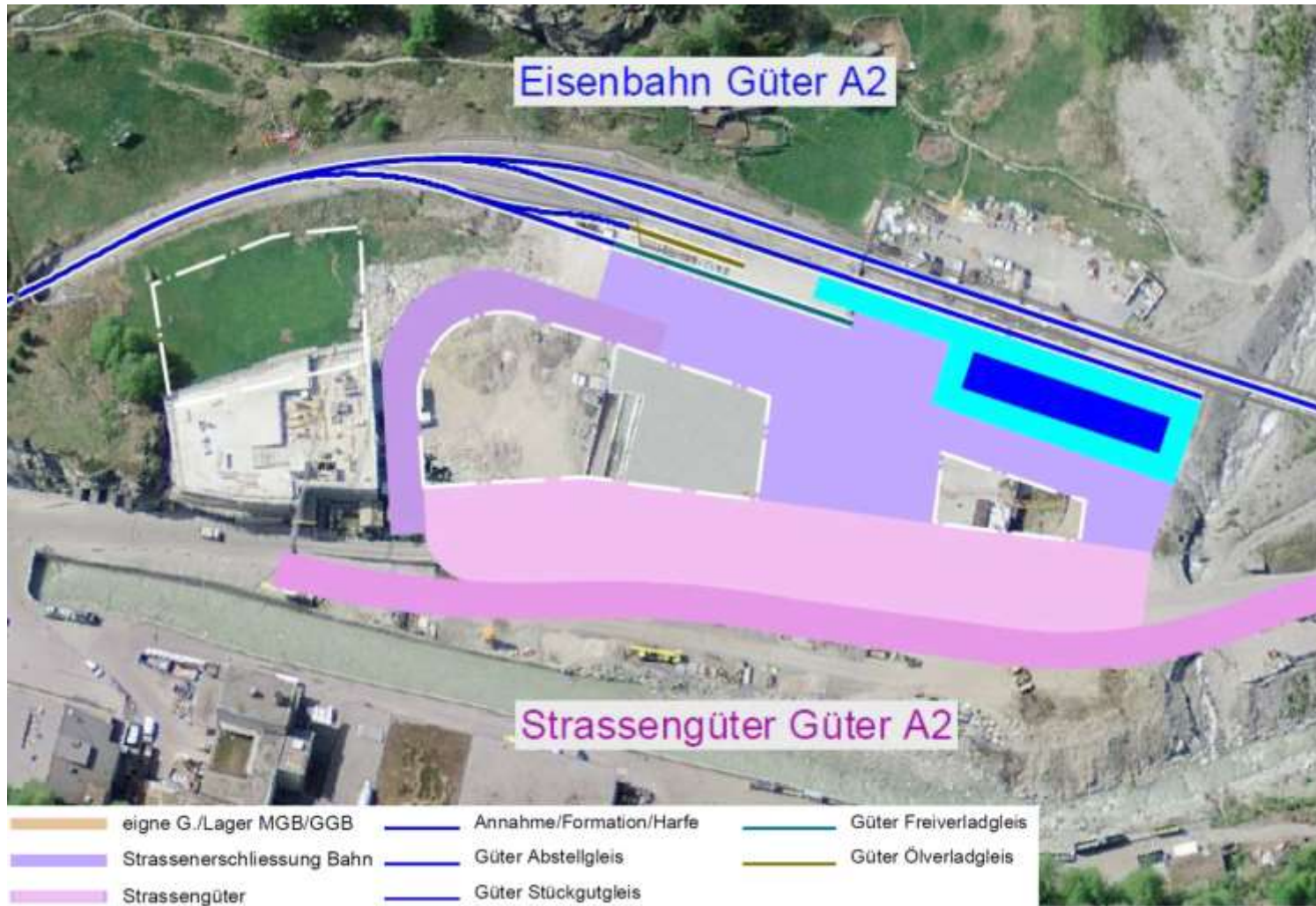
- Betriebskonzept
- Raumnutzungskonzept

→ Anpassung QP-Spiss

DLZ Grüebe (Konzeptentwurf 2014)



Lösungsmöglichkeit Güterumschlag Bahn Grube

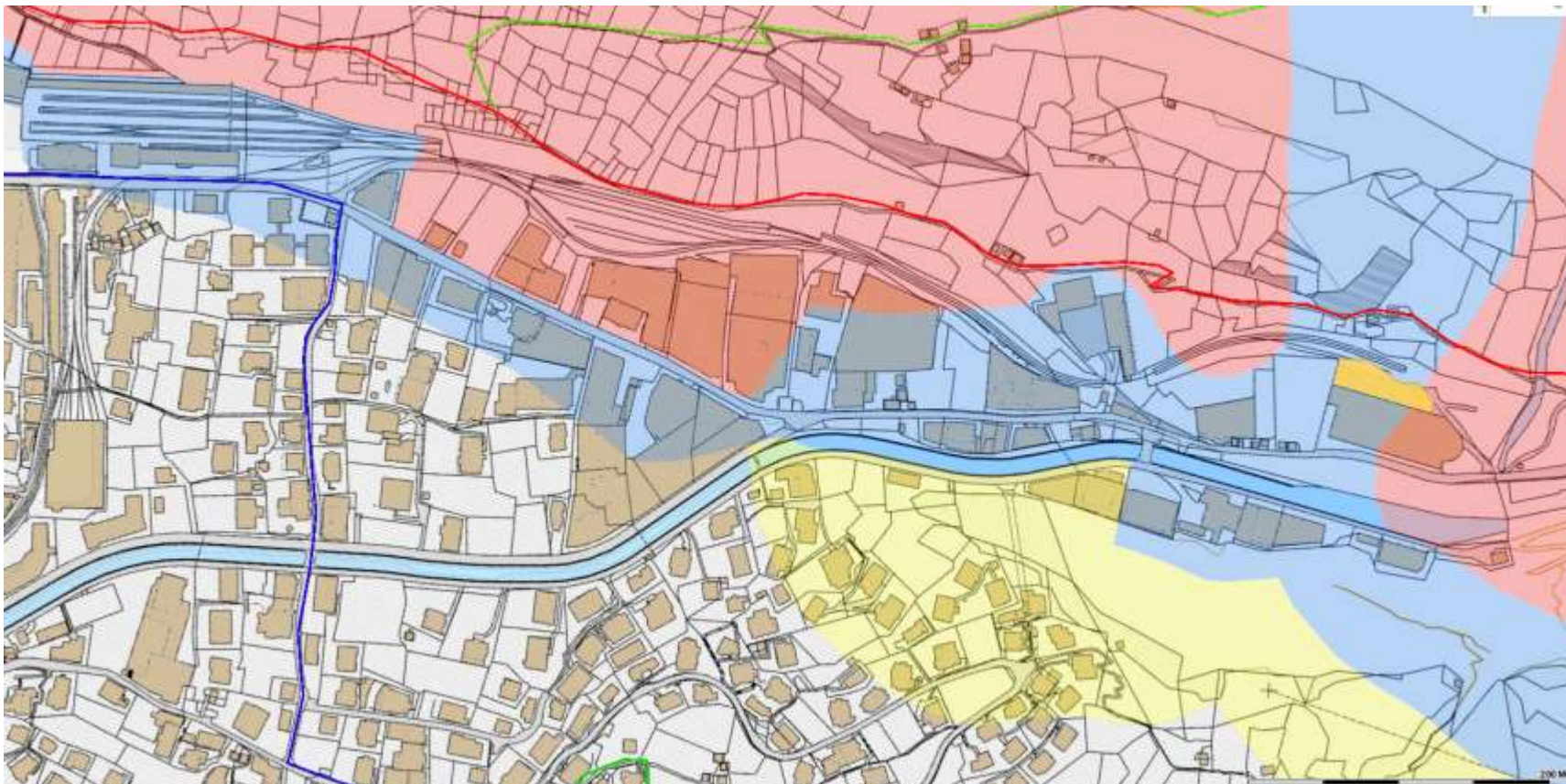


Güterlogistik weitere Schritte



1. Machbarkeitsstudie
(räumliche, finanzielle und betriebliche Abklärungen)
2. Umgang und Vorbehalte mit Gefahrensituation klären
3. Raumbedürfnisse Logistiker, Gewerbe und EWG ermitteln inkl. Berücksichtigung und Koordination Raumverhältnisse «Zum Biel» und Umnutzung Alte KVA

Gefahrensituation



Begegnungszone



Begegnungszone oder ... ?



Die Einführung der Begegnungszone 20 km/h ist ein Bestandteil des vom Gemeinderat verabschiedeten Verkehrskonzeptes.

Grundsatzentscheid GR 7.3.2019

1. Allgemeines zu Begegnungszonen
2. Vor- Nachteile
3. Vorgehen

Begegnungszonen in der Schweiz



- 1996 Flanierzone in Burgdorf
- 2002 Aufnahme Strassenverkehrsgesetz
- Über 1000 Zonen eingeführt

Begegnungszone



Signalisationsverordnung Art. 22b:

¹ Das Signal "Begegnungszone" (2.59.5) kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen **die Fussgänger die ganze Verkehrsfläche benützen dürfen**. Sie sind **gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt**, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.

² Die **Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h**.

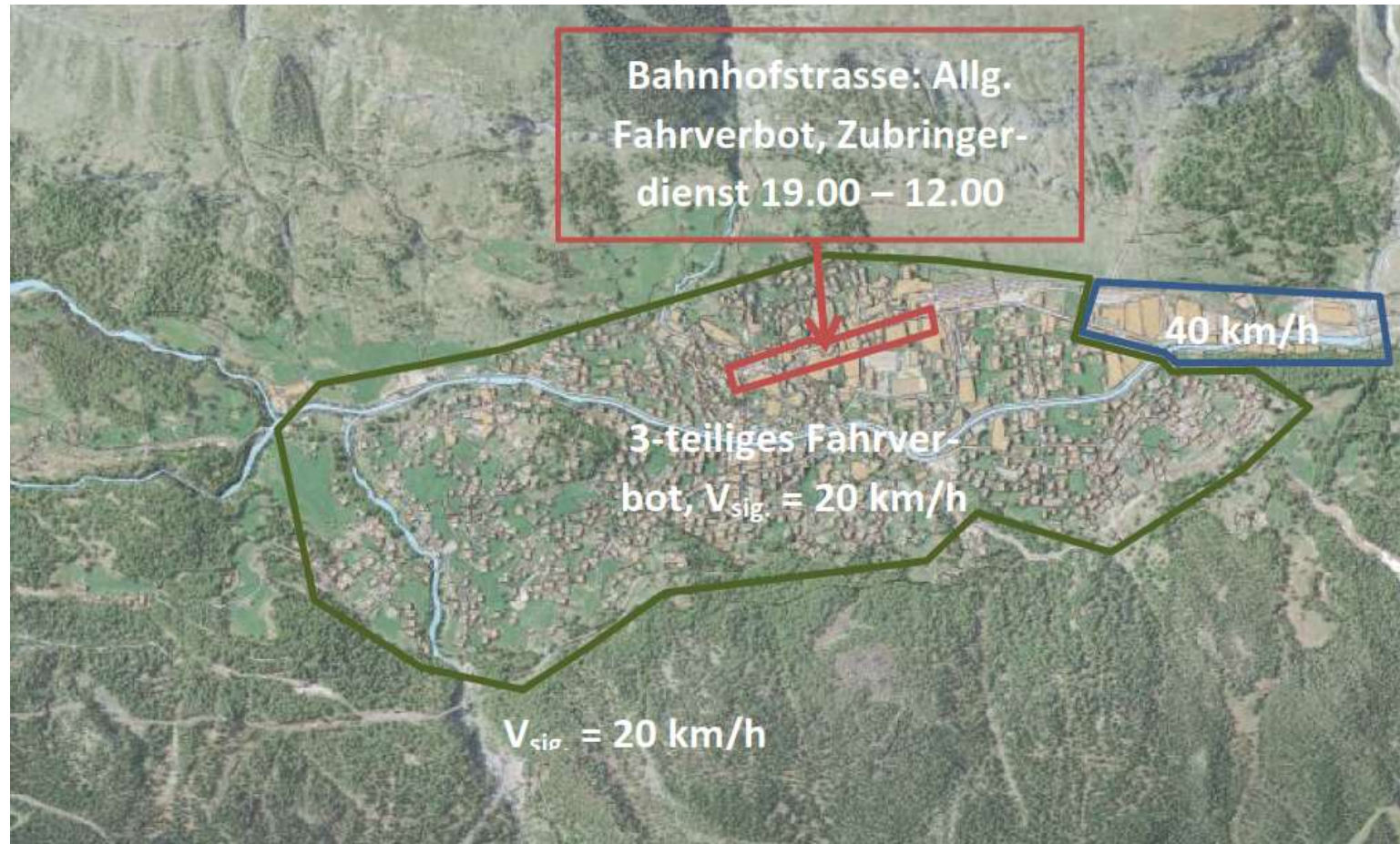
³ Das **Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen** erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren.

Heutiges Verkehrsregime

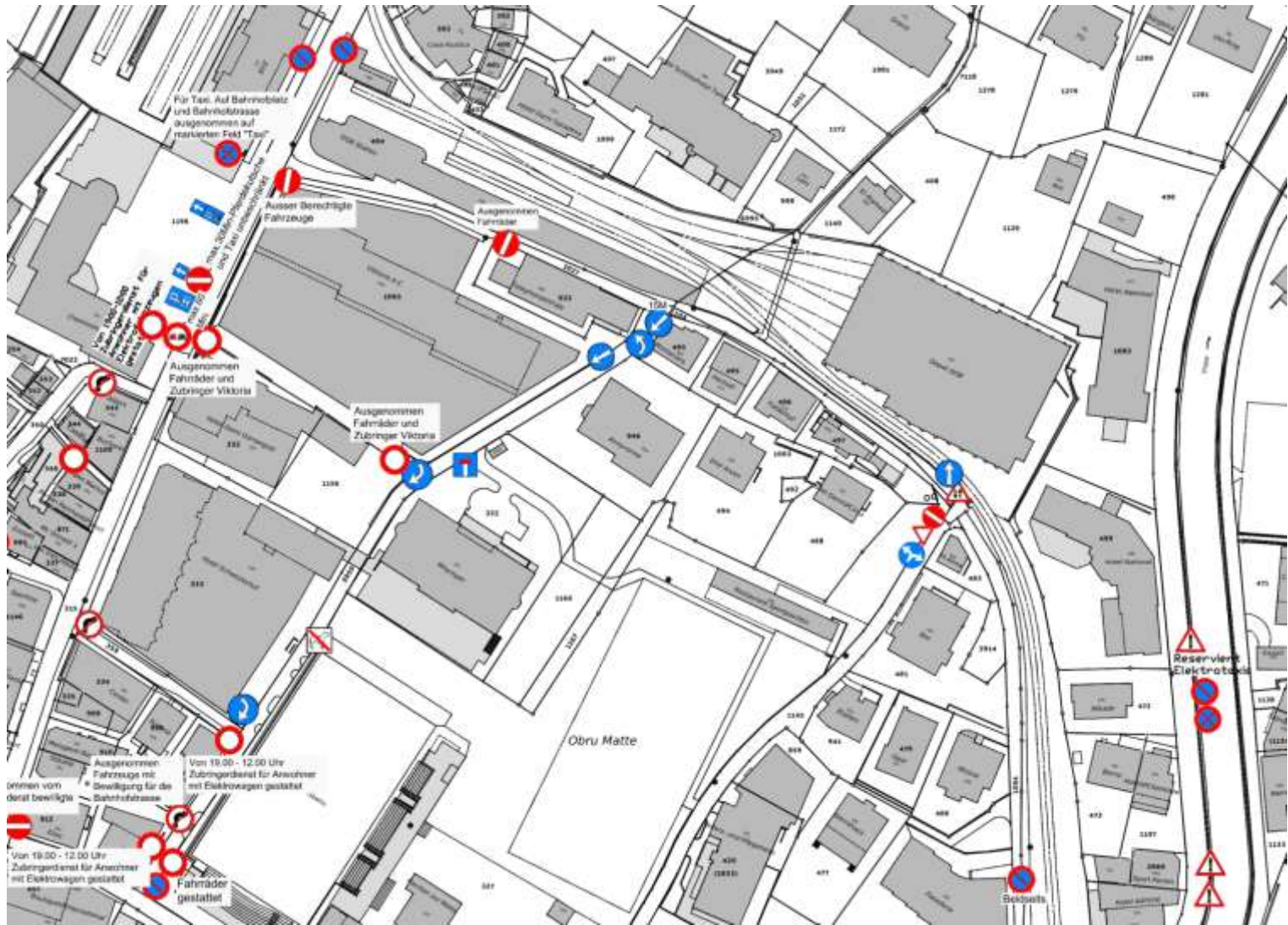


- 20ziger Zone
- Bewilligung Frühjahr 2016 von der KKSS auf Ersuchen der EWG ab Dorfeingang
- Parkierungsverbot (gemäss Reglement)
- Auf allen Gemeindestrassen gilt ab Spiss 20 km/h.
- Viele Spezialsignalisationen (z.B. Bahnhofstrasse)

Heutiges Verkehrsregime



Signalisationsplan

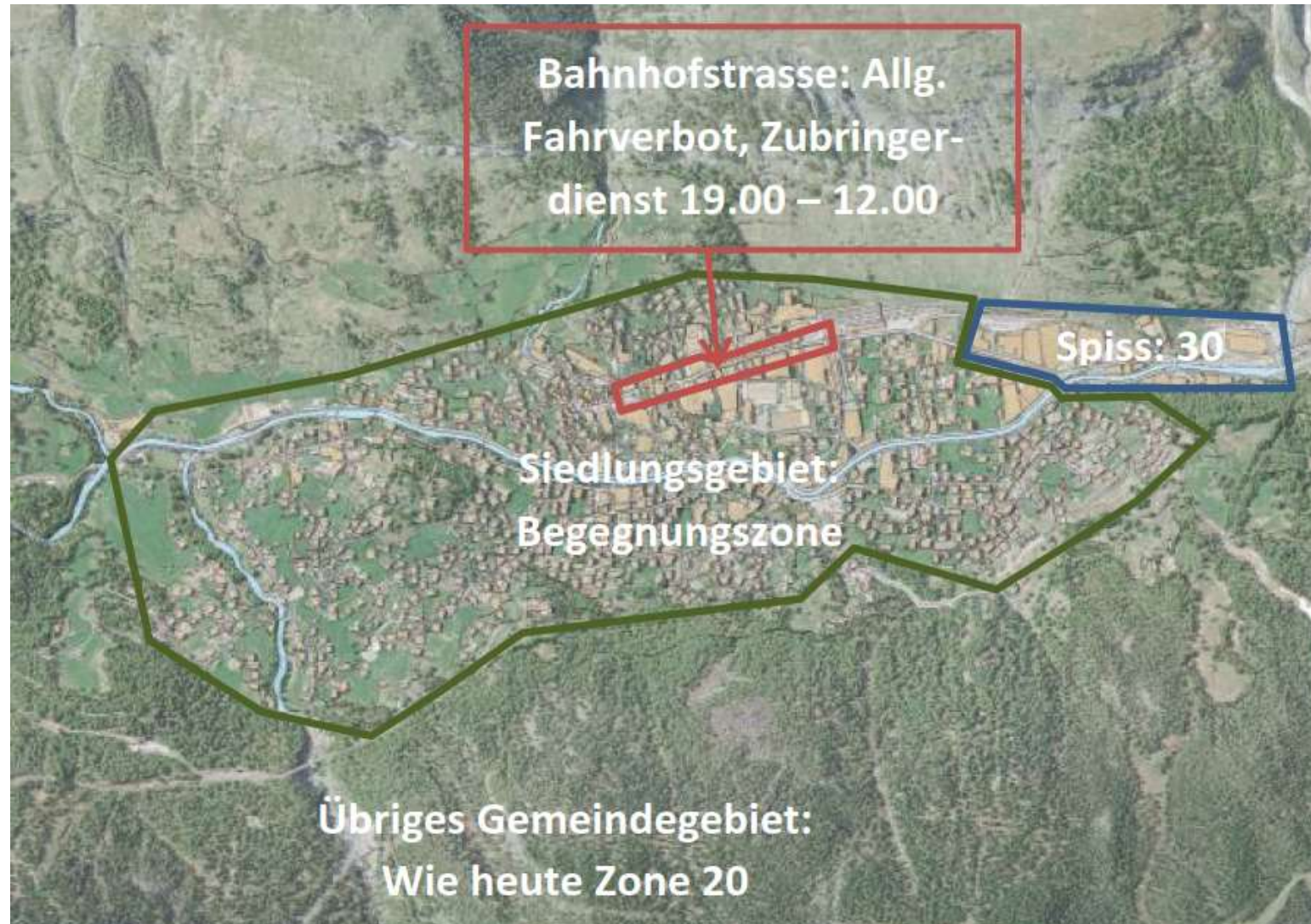


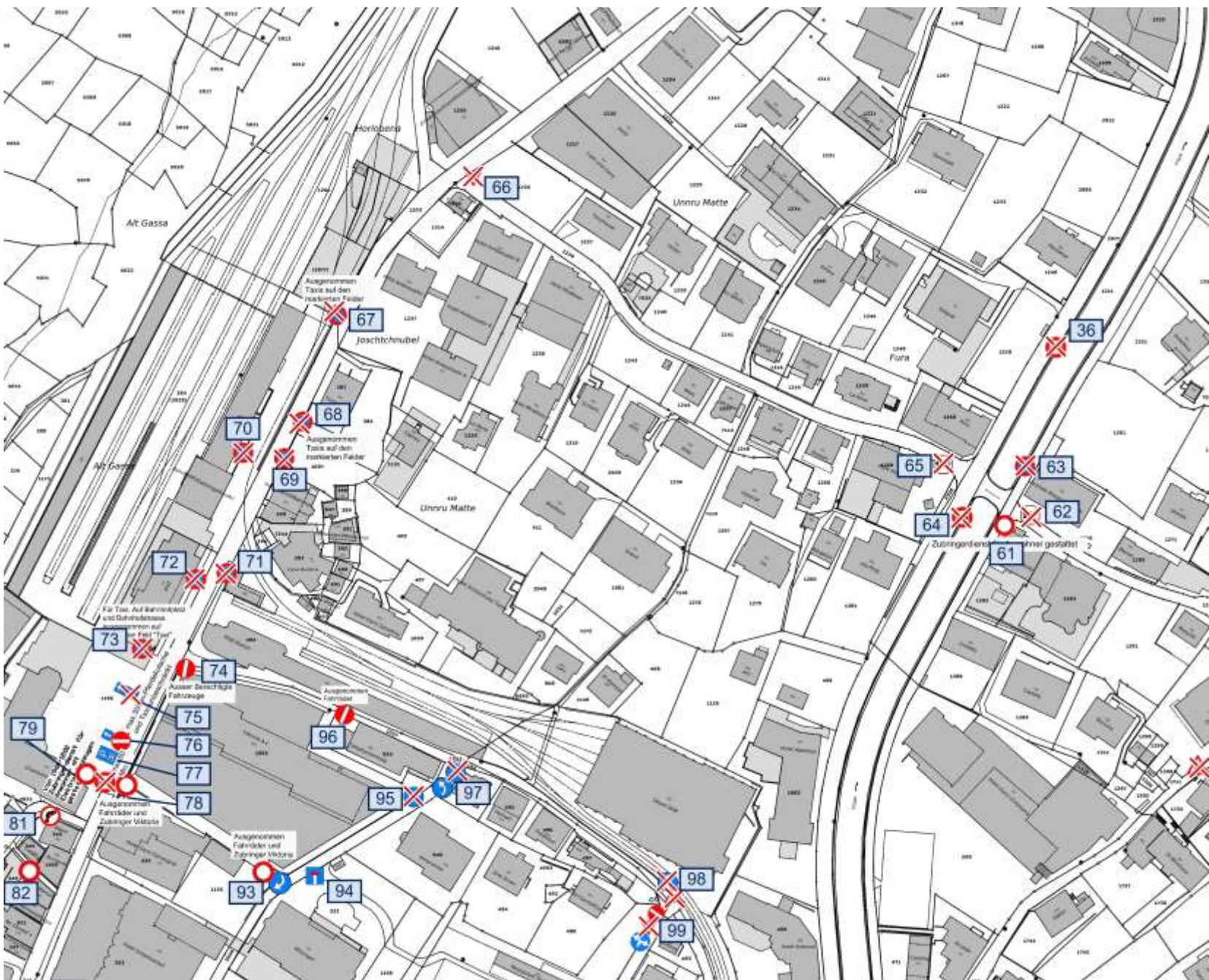
Ablauf Einführung Begegnungszone

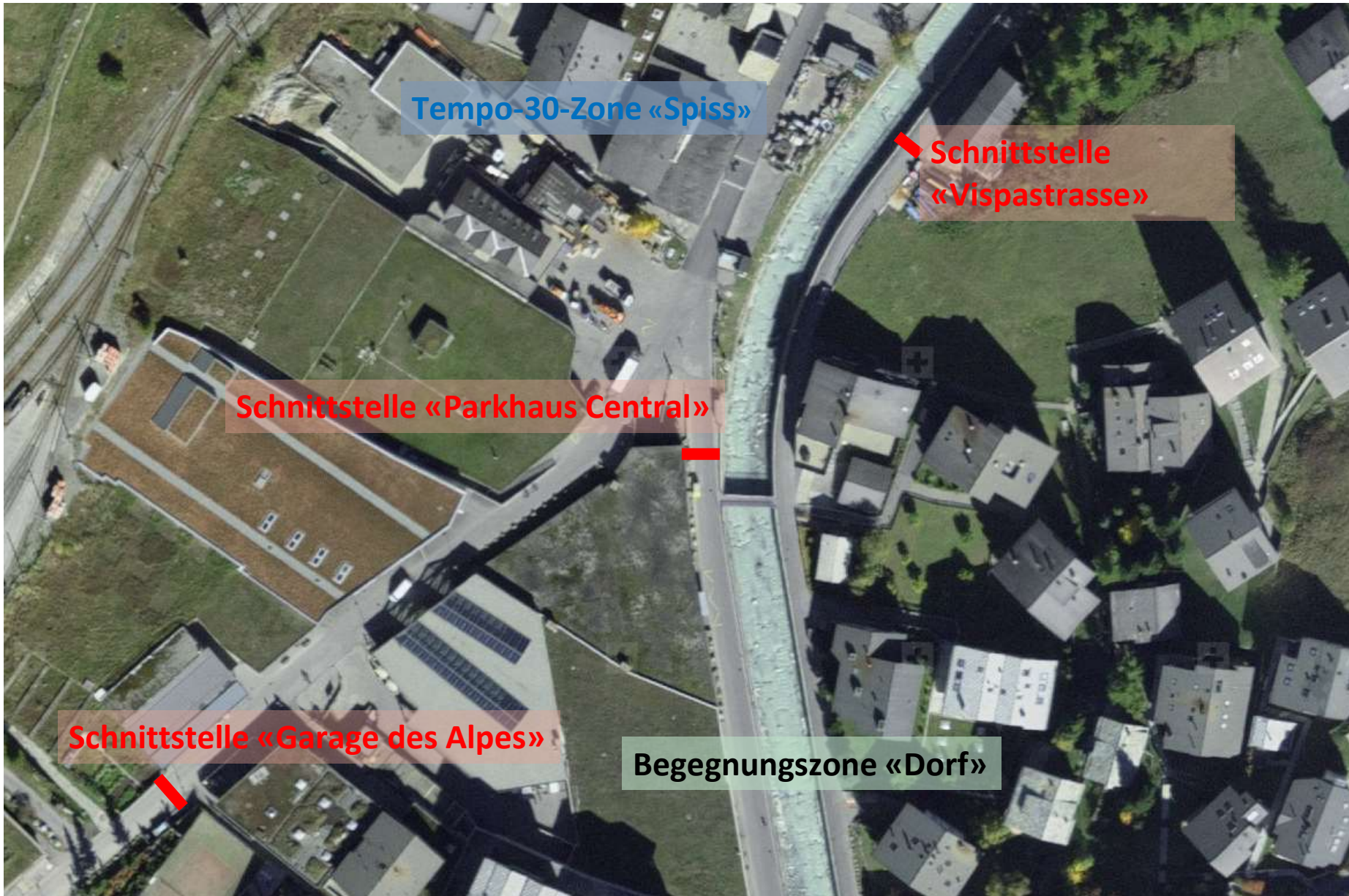


1. Verkehrsgutachten Begegnungszone
2. Austausch mit der Bevölkerung
3. Beschluss Gemeinderat:
Baukredit und Antrag Begegnungszone an KKSS
4. Bewilligungs- und Einspracheverfahren
5. Realisierung Massnahme

Begegnungszone ab heutigen Fahrverboten: Spiss Vispa-aufwärts

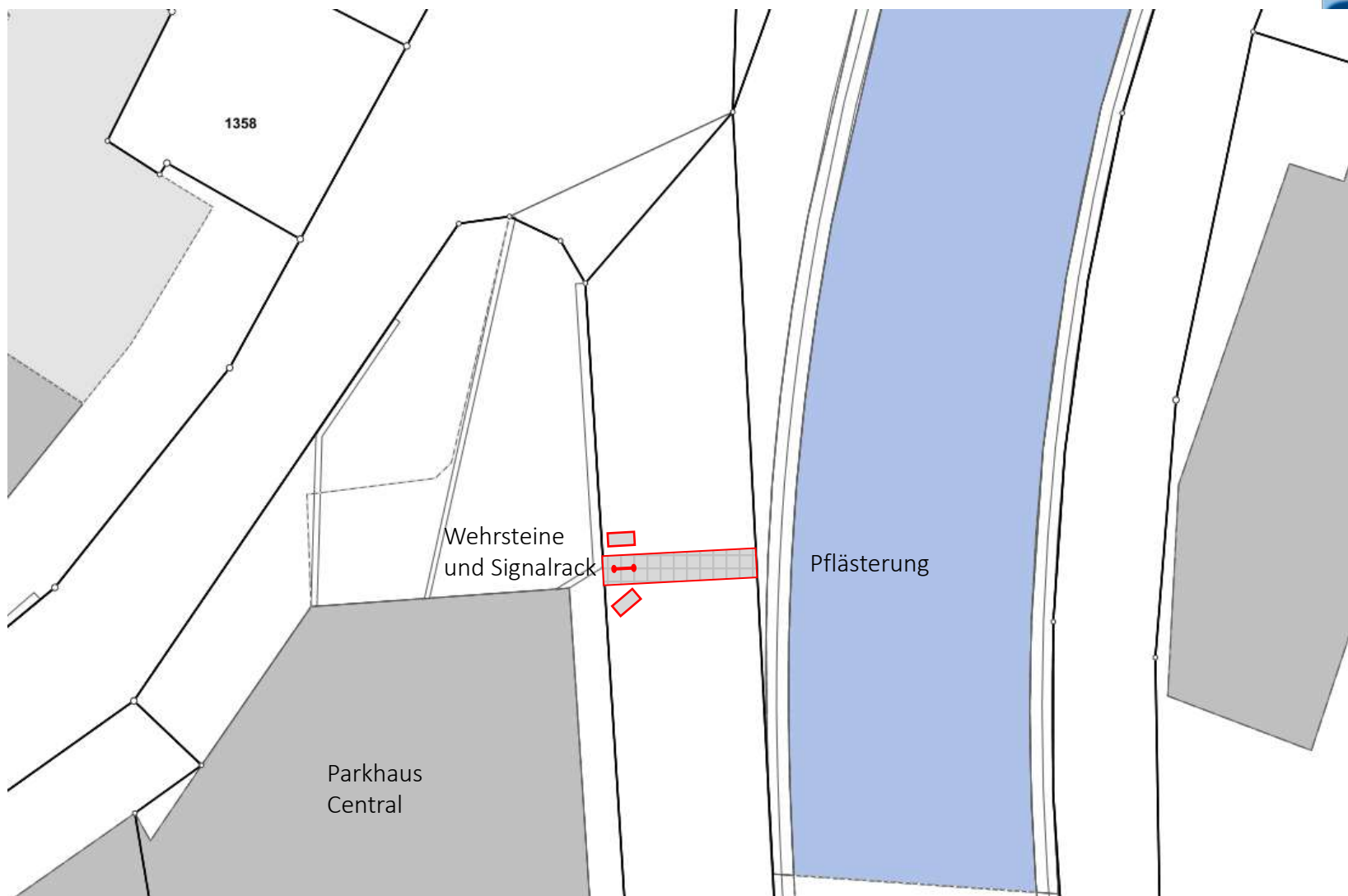












Vorteile und Chancen einer Begegnungszone



- Stärkung Fussverkehr mit klarer gesetzlicher Grundlage (SSV Art. 22b)
- Klare Vortrittsverhältnisse zugunsten Fussverkehr, überall gilt Rechtsvortritt
- Keine Fussverkehrsspezifische Infrastrukturen erforderlich (z. B. Trottoirs)
- Signalisierungs"wald" und Verkehrsreglement vereinfachen
- Verkehrssicherheit verbessert, Vortrittsentzug E-MIV
- Bekenntnis zum Fussverkehr (Gesundheit, Tempo und Sicherheit und Erlebnisqualität)
- Vermarktungspotential für Tourismus: weltweit einziger Tourismus-Kurort mit flächendeckendem Fussgängervortritt (= unique selling point USP)

Nachteile und Risiken



- Neue Vortrittsregelungen
- Vortritt für zu Fussgehende
- Umgang mit Parkierung
- E-Fahrzeughalter: Befürchtungen bzgl. Haftungsfragen

Alternative



Oder wie heute:

- aufwändige Erneuerung und Nachführung Beschilderung:
 - Neuauflage Signalisation notwendig
 - keine Verminderung Schilderwald
- höhere Kosten

Ablauf Realisierung Begegnungszone



Parkierungssituation



Umgang mit Parkierung



- Wie gehen wir mit dem nur im Verkehrsreglement (VR) normierten, aber noch nie rechtsbeständig signalisierten Parkverbot um? Will man dieses nach 40 Jahren korrekt signalisieren?
- Soll die bisherige kaum kontrollierte Parkierung toleriert werden?
- Sollen Ausnahmen für Gewerbetreibende z.B. mit Schild im Fahrzeug „*Handwerker im Dienst*“ im zukünftigen VR verankert werden?
- Braucht es eine Parkplatzpflicht bei Neubauten im BauReg?

Meinungsumfrage

- Ab dem **8. Oktober** ist eine **Online-Befragung** zugänglich, um die öffentliche Meinung zur Begegnungszone und zu unterschiedlichen Parkierungsregelungen zu erfassen
 - Flyer in den Haushalten und beim Ausgang

Gruppenthemen



5 Gruppen – nach 20' wechseln:

1. Langfristige Entwicklung **Bahninfrastruktur** und Grüebe (Vertiefung Info; Romy, Egon und Patricia)
2. **Begegnungszone** / Vorteile, Nachteile, ist sie für Zermatt geeignet? (Iris, André)
3. Verkehrsentsflechtung in der **Bahnhofstrasse und weitere sowie Fussverkehr**, Raum ohne Fahrzeuge? (Reto, Korintha)
4. **Parkierung** / ruhender Verkehr. Funktioniert unsere Parkierung oder werden wir zugeparkt? (Didi, Daniel)
5. **Vollzug im Verkehr** / Kontrolle / Fahrzeugbewilligungen ist diese zweckmässig? (Beni)

Weitere Themen – bei Bedarf:

1. Wird eine Verkehrsberuhigung auf gemischten Verkehrsflächen gewünscht und wie sieht die aus (Geschwindigkeitslimit zweckmässig?)?
2. Verkehr reduzieren, ja gerne – aber wie ... mit Roadpricing?
3. Schranken / Barrieren / Kontrollen durch QR-Code (wo und wie?)
4. Auf welchen Strassen fühlen sich die Fussgängerinnen und Fussgänger wohl, wo unsicher?
5. Sind neue Transportmittel gewünscht? Z.B. Cargobikes oder andere?

Kommende Schritte

- Weitere Planung Tunnel Täsch –Zermatt
 - Machbarkeitsstudie DLZ Grüebe
 - Überarbeitung Verkehrsreglement
 - Prüfung von Sofortmassnahmen
- Umfrage «Verkehr»



Besten Dank



So



oder so ...