

# VERKEHRSKONZEPT ZERMATT

## Kurzfassung



Bern, November 2015

**AUFTRAGGEBER:**

Einwohnergemeinde Zermatt

**AUFTRAGNEHMER/BEARBEITENDE:**

Daniel Morgenthaler, IC Infraconsult AG

André König, IC Infraconsult AG

Thomas Schneitter, IC Infraconsult AG

**BEZUGSADRESSE:**

IC Infraconsult AG  
Kasernenstrasse 27  
CH-3013 Bern

begleitet durch den Steuerungsausschuss Verkehrskonzept Zermatt:

Bernhard Arnold, Leiter Sicherheit Einwohnergemeinde (EWG) Zermatt, Projektteam

Romy Biner-Hauser, Gemeinderatsvizepräsidentin EWG Zermatt, Ressort Verkehr & Werkhöfe, Stv. Vorsitz, Projektteam

Christoph Bürgin, Gemeinderatspräsident EWG Zermatt, Vorsitz

Andreas Biner, Burgergemeinde (BG) Zermatt

Florian Julen, Hotelierverein Zermatt (HVZ)

Hans Peter Julen, Zermatt Bergbahnen AG (ZBAG)

André König, IC Infraconsult AG, Projektteam

Anton Lauber, Gemeinderat EWG Zermatt, Ressort Umwelt & Raumordnung

Fernando Lehner, Matterhorn Gotthard Bahn (MGB)

Jules Luggen, MGB

Daniel Morgenthaler, IC Infraconsult AG, Projektteam

Hans-Jörg Walther, Zermatt Tourismus (ZT)

**VERSIONEN:**

Version	Datum	Status	Adressat	Bemerkungen
1.0	23.11.2015	Schlussfassung	Steuerungsausschuss	-

# KURZFASSUNG VERKEHRSKONZEPT ZERMATT

## Ausgangslage

### Fragestellung

Seit Jahrzehnten sorgt vor allem der Tourismus für die wirtschaftliche Prosperität im hinteren Mattertal. Bisher konnte Zermatt die Herausforderung in Raumplanung, Gesellschaft und Wirtschaft einigermaßen gut bewältigen. Doch seit mehreren Jahren reichen z. B. die bestehenden Verkehrskapazitäten in der Premiumdestination Zermatt während touristischer Spitzenzeiten nicht mehr aus. Einzelmassnahmen zur Lösung von Verkehrsproblemen können Verbesserungen bringen, reichen aber insgesamt nicht aus. Zudem stossen Projektideen für grössere Interventionen in die Verkehrsinfrastruktur z.T. auf Widerstand.



Abbildungen 1: Vom Volk 2008 abgelehnte Varianten für ein neues Innerorts-Verkehrssystem (Abbildungen von oben links nach unten rechts: Coaster, Standseilbahn, Gondelbahn, Förderband, Pendelbus (Quelle: Zermatt Inside 2007, Nr. 6).

### Problembereich Pistenrückführung Zen Stecken



Abbildung 2: Bushaltestelle Zen Stecken mit improvisierter Aufteilung der Gäste für den rascheren Zustieg, Zustand 2008 (Quelle: eBus Zermatt).

<p>Massgebende Fragestellungen</p>	<p>Die Einwohnergemeinde Zermatt (EWG) hat deshalb die Erarbeitung eines Verkehrskonzepts bei IC Infraconsult AG in Auftrag gegeben. Das Konzept soll insbesondere folgende Fragen beantworten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wie können die externe Verkehrsanbindung und die Umsteigebeziehungen von Zermatt ans Mattertal bzw. ins Unterland verbessert werden?</li> <li>- Wie soll der Innerortsverkehr insbesondere zu den touristischen Spitzenzeiten abgewickelt werden?</li> </ul>
<p>Vorgehen</p>	<p>Das Verkehrskonzept (VK) Zermatt wurde in 4 Phasen erarbeitet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Heutige Situation,</li> <li>- Ziele und Umsetzungsstrategie: basierend auf der Situationsanalyse wurden Ziele und Handlungsstrategien definiert, wie der Verkehr in Zermatt in Zukunft abgewickelt werden soll,</li> <li>- Massnahmen,</li> <li>- Umsetzungsplanung.</li> </ul> <p>Parallel zur Erarbeitung des Konzepts wurden Sofortmassnahmen initiiert.</p>
<p>Einbindung wichtiger Akteure</p>	<p>Ein solcher Entwicklungsprozess kann nur tragfähig sein, wenn Beteiligte und Betroffene bei der Erarbeitung involviert werden. Aus diesem Grund wurde Wert darauf gelegt, die meinungsbildenden Akteure in die Arbeiten einzubinden. Dazu wurde ein Steuerungsausschuss mit externer Beteiligung gebildet, welcher strategisch bedeutende Entscheide zu Handen des Gemeinderates vorbereitete. Dem Ausschuss wurden zudem zwei Kommissionen unterstellt (Kommission Strasse Täsch – Zermatt, Kommission Innerortsverkehr), die sich vertieft mit einzelnen Sachfragen auseinandersetzen.</p>
<p>Planerischer Rahmen: ROK und Destinationsstrategie</p>	<p>Wichtige Grundlagen für die Bearbeitung der Verkehrsfragen sind das von der EWG Zermatt 2012 erarbeitete Raumordnungskonzept (ROK) und die von den touristischen Leistungsträgern entwickelte "Strategie der Destination Zermatt - Matterhorn 2013 – 2018".</p> <p>Gemäss ROK wird für die ständige Wohnbevölkerung ein moderates Wachstum angestrebt. Der attraktive dörfliche Charakter soll beibehalten und es soll keine städtische Entwicklung angestrebt werden.</p> <p>In der Destinationsstrategie wird u.a. Wert auf eine sichere und effiziente Erschliessung von Zermatt über Schiene, Strasse und Luft gelegt.</p>

## Heutige Situation

Die Analyse der Verkehrsabläufe erbrachte folgende Ergebnisse:

- |                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| Externe Verkehrsanbindung             | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pro Tag reisten durchschnittlich rund 4'100 Personen mit dem Zug nach Zermatt, an Spitzentagen im Winter 10'900 Personen, an Spitzentagen im Sommer knapp 9'000 Personen.</li> <li>- Zwischen 2008 und 2014 kamen insgesamt 2,1 Mio. Personen pro Jahr nach Zermatt. Davon reisten 71 % oder 1,47 Mio. Personen mit der Bahn (davon 693'000 Personen ab Visp, 792'000 Personen ab Täsch). 19 % oder 386'000 Personen fuhrten mit dem eigenen PW bis nach Zermatt, 10 % (ca. 214'000 Personen / Jahr) liessen sich mit dem Taxi von Täsch nach Zermatt chauffieren.</li> <li>- In der Wintersaison 2013 fuhrten rund 648'000 Fahrzeuge, davon 360'000 PW von / nach Zermatt (= 1'800 Fahrzeuge / Tag, davon 1'000 PW).</li> <li>- 2014 waren am Dorfeingang im Spiss 2'400 Parkplätze für EinwohnerInnen, Angestellte und Zweitwohnungsbesitzende vorhanden. Die Planung sieht eine Kapazitätsaufstockung auf ca. 3'700 Parkplätze bis 2020 vor.</li> <li>- Der Bahngüterverkehr hat zwar in den letzten Jahren stark zugenommen, verfügt aber weiterhin über grosse Kapazitätsreserven (Kapazität: 115'200 t / Jahr). 2012 wurden 42'200 t Güter auf der Schiene nach Zermatt geführt.</li> <li>- Für den Güterverkehr auf der Strasse zeigt eine grobe Schätzung, dass im Winter durchschnittlich 110 LKWs / Tag von Zermatt nach Täsch bzw. von Täsch nach Zermatt fahren. Während des Baufensters im Mai wurden bis zu 240 LKW / Tag registriert. Es können mangels verfügbarer Daten keine Angaben zu Menge und Art der transportierten Güter auf der Strasse gemacht werden.</li> </ul> |
| Beurteilung externe Verkehrsanbindung | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mit der bestehenden Infrastruktur (Parkierung, Strasse und Bahn) kann die Nachfrage normalerweise bewältigt werden: Zu Spitzenzeiten können auf der Strasse an bestimmten Punkten durch ungenügende Kreuzungsmöglichkeiten Wartezeiten entstehen. Witterungsbedingte Unterbrüche schränken das Angebot auf der Strasse an einzelnen Tagen ein.</li> <li>➤ Das Sitzplatzangebot der Bahn wird zu Spitzenzeiten ausgeschöpft.</li> <li>➤ Der bauliche Zustand, der Ausbaugrad sowie die Betriebssicherheit (Lawinen, Murgänge) der Strasse Täsch – Zermatt ist ungenügend und sollte mit baulichen Massnahmen verbessert werden.</li> <li>➤ Eine Gäste-Befragung zeigte, dass die Zufriedenheit mit dem Anreise-Angebot mit 91 % trotzdem sehr hoch ist.</li> <li>➤ Die heutige Verkehrsbelastung sowie das aktuelle Verkehrsregime mit den vorherrschenden örtlichen Bedingungen werden insgesamt als tragbar eingeschätzt. Verbesserungen sind zu Spitzenzeiten notwendig.</li> </ul>  |
| Innerortsverkehr                      | <p>Der <b>Fussverkehr</b> ist in Zermatt dominant, durch das bestehende Verkehrsregime ist es meistens attraktiv, sich zu Fuss zu bewegen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Achse Bahnhofplatz – Bahnhofstrasse – Kirchplatz / Kirchbrücke ist die am stärksten frequentierte Fussverkehrsachse. Nachmittags zwischen 16.00 – 19.00 h ist die Belastung am höchsten, so dass sich Behinderungen ergeben können (DTV<sub>Winter</sub>: 13'400, DTV<sub>Sommer</sub>: ca. 16'000).</li> </ul>   |

- Die teils unübersichtliche Ankunfts- und Abfahrtsituation beim Bahnhofplatz führte bis 2014 zu gegenseitigen Behinderungen. Mit bis zu 50'000 Bewegungen pro Tag weist der Bahnhofplatz sehr hohe Bewegungen von zu Fuss Gehenden auf.
- Auf der Schluhmatt-, der Bach- und der Getwingstrasse wird der Fussverkehr insbesondere im Winter und zu den Verkehrsspitzen morgens und insbesondere abends durch den Fahrverkehr behindert.

Die Hauptverbindung für den **elektromotorisierten Individualverkehr (eMIV)** ist als Ringverkehr mit dem ‚backbone‘ Vispa organisiert:

- Bahnhof – Spissstrasse – Matterstrasse – Untere Mattenstrasse – Getwingstrasse – Bahnhof. Getwing – Vispastrasse (Getwingbrücke – Brücke zum Steg) – Bachstrasse – Triftbachstrasse – Kirchstrasse – Steinmatte / Schluehmatte – Winkelmatte und retour.
- Backbone Vispa: die eMIV-Hauptverkehrsachse verläuft von Spiss bis Zen Stecken linksseitig der Vispa entlang.
- Es sind kritische und gefährliche Knotenquerungsstellen für Fussverkehr und eMIV vorhanden: entlang dem backbone Vispa wird der eMIV normalerweise linksseitig, der Fussverkehr rechtsseitig geführt, im Abschnitt Getwingbrücke und Brücke zum Steg aus Querschnittsgründen jedoch umgekehrt. Dies zwingt beide Verkehrsarten zum zweimaligen Wechsel der Bachseite.

Der **Güterverkehr** ist entlang der Vispa vom Spiss bis zur Getwingbrücke dominant, südlich davon dominiert der Personenverkehr. Der Güterumschlag im Spiss führt mit der Umlegung der Güter von LKWs auf die kleinen Elektro-Güterfahrzeuge zu deutlich mehr Bewegungen im Lokalverkehr (Ausnahme Baufenster).

Durch das Dorf werden zwei **eBus-Linien** geführt (Linie rot: Winkelmatte, Linie grün: Bergbahnen).

- Es sind Komfortmängel bei der Benützung der eBusse bekannt (hohe Einstiegskanten, wenige Türen, keine Fahrgastinformationen).
- Das eBus-System ist in der Wintersaison an Spitzentagen überlastet. Die vorhandenen Kapazitäten führen insbesondere bei der Pistenrückführung zu erheblichen Wartezeiten. Es liegen keine Kenntnisse zur Zumutbarkeit bzw. zur Akzeptanz von Wartezeiten der Gäste an den Bushaltestellen vor.
- Haltestellen befinden sich in der Nähe von oder direkt auf stark belasteten und konflikträchtigen Knoten (insbesondere Getwingbrücke, Brücke zum Steg, Kirchbrücke).
- Die Talstation Schwarzsee-Matterhorn-Glacier-Paradise ist der Haupteintrittspunkt ins Berggebiet. An Spitzentagen – insbesondere in den Morgenstunden – übersteigt der Gästeandrang die Kapazität (2'400 P/h) der Bergbahn und es kommt zu Wartezeiten.

Der **Veloverkehr** spielt im Zermatter Alltag auf Grund der kurzen Distanzen trotz der Witterungsempfindlichkeit eine bedeutende Rolle. So sind aktuell in Zermatt 420 e-Bikes registriert, was ca. 20 % der Velos in Zermatt entspricht. Es ist jedoch festzuhalten, dass insbesondere an öffentlichen Zielpunkten (Bahnhof, im Spiss, bei den Talstationen der ZBAG etc.) geeignete Veloabstellanlagen fehlen.

- Beurteilung Innerortsverkehr
- Die relativ kurzen Wege, die tiefen Geschwindigkeiten und geringen Breiten der Fahrzeuge ermöglichen bei gegenseitigem Respekt ein verständnisvolles Nebeneinander von zu Fuss Gehenden und von eFahrzeugen. Dies stellt eine besondere Qualität Zermatts dar.
  - Der Verkehrsablauf innerorts wird auf folgenden Achsen und an folgenden Stellen als kritisch beurteilt und sollte verbessert oder neu organisiert werden: Bahnhofstrasse (hohes Fussverkehrsaufkommen v.a. nachmittags), Bahnhofplatz (sehr hohes Personenaufkommen mit unübersichtlich organisiertem Ablauf für Ankunfts- und Abfahrtsituation), Spisstrasse, Getwingbrücke und Brücke zum Steg (zweimalige Querungsstellen für eMIV und FV), Getwingstrasse (zu geringer Strassenquerschnitt), Schluhmattstrasse bis Talstation Matterhorn Glacier Paradise (unübersichtliche Querungen, Engpässe).
  - Das Busangebot kommt im Winter zu touristischen Spitzenzeiten an Grenzen. Durch betriebliche Optimierungen und Anpassungen am Fahrzeugpark könnten Kapazität und Komfort verbessert werden.
  - Insbesondere für die Pistenrückführung (Engpässe von maximal 2 Std./Tag) sind organisatorische Massnahmen oder deutlich höhere Kapazitäten beim eBus-System oder durch ein neues Transportsystem (NTM) notwendig.
  - Der Anteil des Veloverkehrs soll mit geeigneten Massnahmen weiter gefördert und erhöht werden (z.B. Veloabstellplätze an öffentlichen Zielorten, Veloverbindung Mattertal, eBike statt kurze Fahrten mit eFahrzeug).
- Allgemeine Situation
- Die Bevölkerung ist seit Mitte der 1990er Jahren mit rund 5'600 EinwohnerInnen stabil, der Ausländeranteil lag 2011 bei rund 38 %.
  - Zermatt verfügt über ca. 6'600 Wohnungen, davon sind ca. 40 – 60 % als Zweitwohnungen nach BFS einzustufen.
  - Die ZBAG befördert während den Festtagen über den Jahreswechsel, den Februar-Sportferien und an Ostern 9'000 – 14'000 Gäste pro Tag. Zermatt verfügt auf Grund der erhöhten topografischen Lage über eine sehr lange Wintersaison. Die Sommersaison ist vom Tagestourismus und Wochenendverkehr geprägt und erreicht den Höhepunkt in den Sommerferien mit ca. 6'000 Tageseintritten.
  - Auf dem Kulminationspunkt 2008 wurden 2.0 Mio. Übernachtungen registriert, 2013 waren es noch 1.84 Mio. Übernachtungen. Davon waren 40 % Übernachtungen von Schweizer und 12 % von Deutschen Gästen. Die Logiernächte teilen sich in zwei Drittel Hotellerie und in ein Drittel Parahotellerie auf.
  - Die Aufenthaltsdauer der Gäste liegt im Winter bei rund 4, im Sommer bei knapp 2 Nächten.
- Beurteilung allgemeine Situation
- Auf Grund der seit den 1990er Jahren stabilen Bevölkerungszahlen wird für das Verkehrskonzept auch zukünftig von keinem bedeutenden Wachstum der Bevölkerung ausgegangen.
  - Für die Übernachtungen wird von einer zukünftigen maximalen Nachfrage von ca. 2.1 Mio. ausgegangen.
  - Die Kapazitätsgrenzen werden in naher Zukunft in verschiedenen Bereichen erreicht. Es ist deshalb davon auszugehen, dass sich die Frequenzen (Zufahrt, Übernachtungen, etc.) mittelfristig stabilisieren werden. An den Talstationen der Bergbahnen werden zu gewissen Zeiten die Kapazitätsgrenzen erreicht (09.00 – 11.00),

jedoch verfügt die ZBAG im Skigebiet über freie Kapazitäten und hat mit Italien zusammen Ausbaupläne.

## Verkehrsdaten

In den nachfolgenden Abbildungen werden Angaben über Verkehrsbeziehungen und –aufkommen dargestellt. Die neuen Erhebungen und Zusammenstellungen ermöglichen eine fundierte Übersicht der Verkehrsbeziehungen.

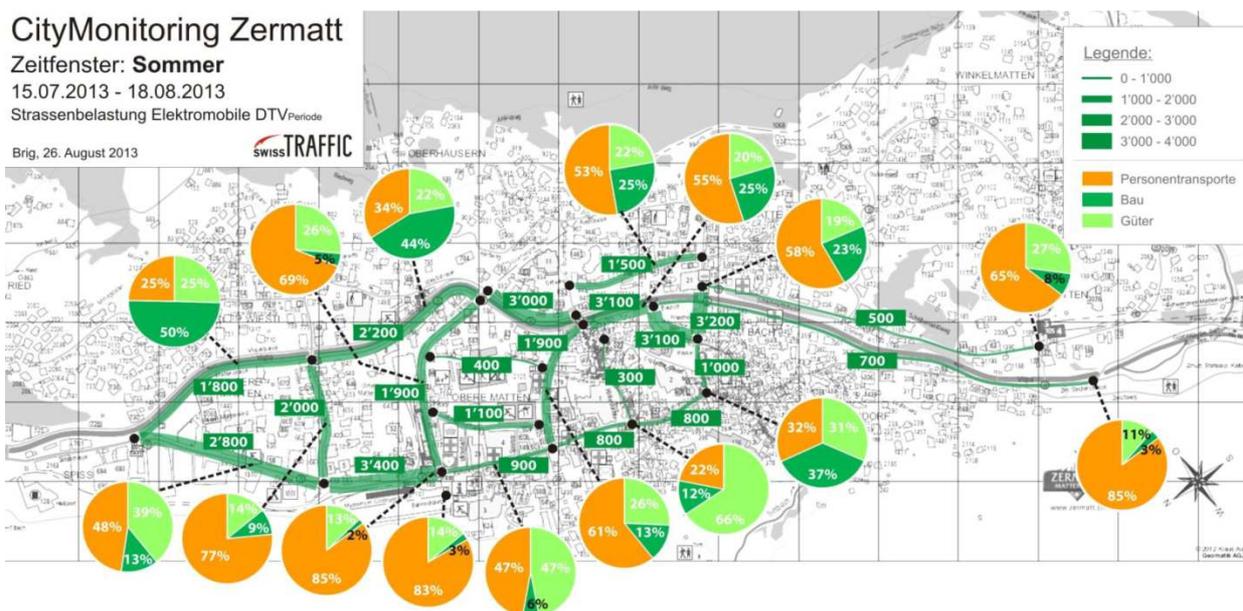


Abbildung 3: Ergebnisse CityMonitoring Sommer 2013: Abschnittsbelastungen für Elektromobile in Zermatt (Quelle: [1]).

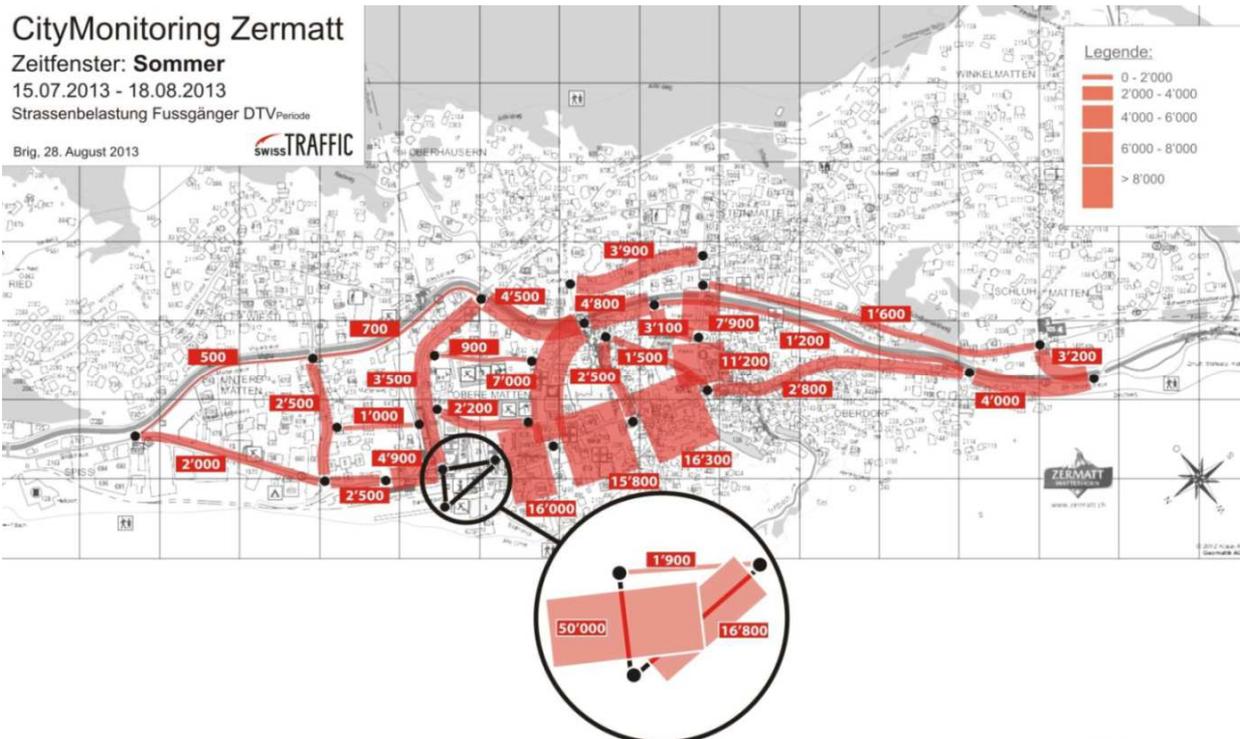


Abbildung 4: Ergebnisse CityMonitoring Sommer 2013: Abschnittsbelastungen für zu Fuss Gehende in Zermatt (Quelle: [1]).

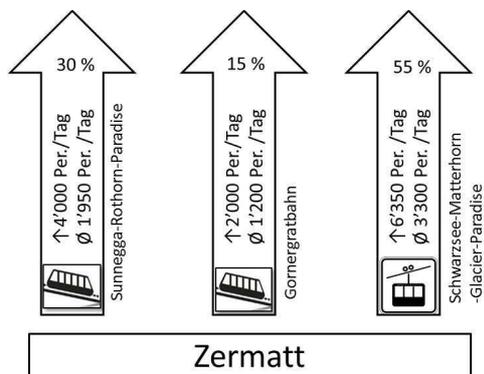


Abbildung 5: Anteil der Eintrittspunkte pro Talstation im Winter und die Frequenzen an Spitzentagen (↑) und im Durchschnitt (Ø) im Winter ins Skigebiet von Zermatt (Quelle: [2]).

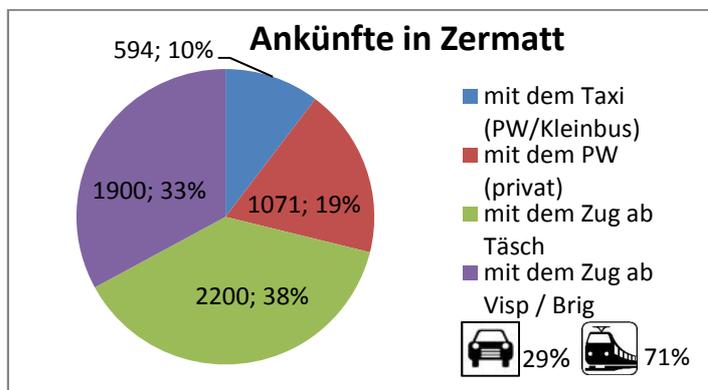


Abbildung 6: Grobschätzung der Personenankünfte pro Tag in Zermatt im Jahr 2011 (Zug) bzw. 2014 (Taxi und PW) (Quelle: [3], [4]).

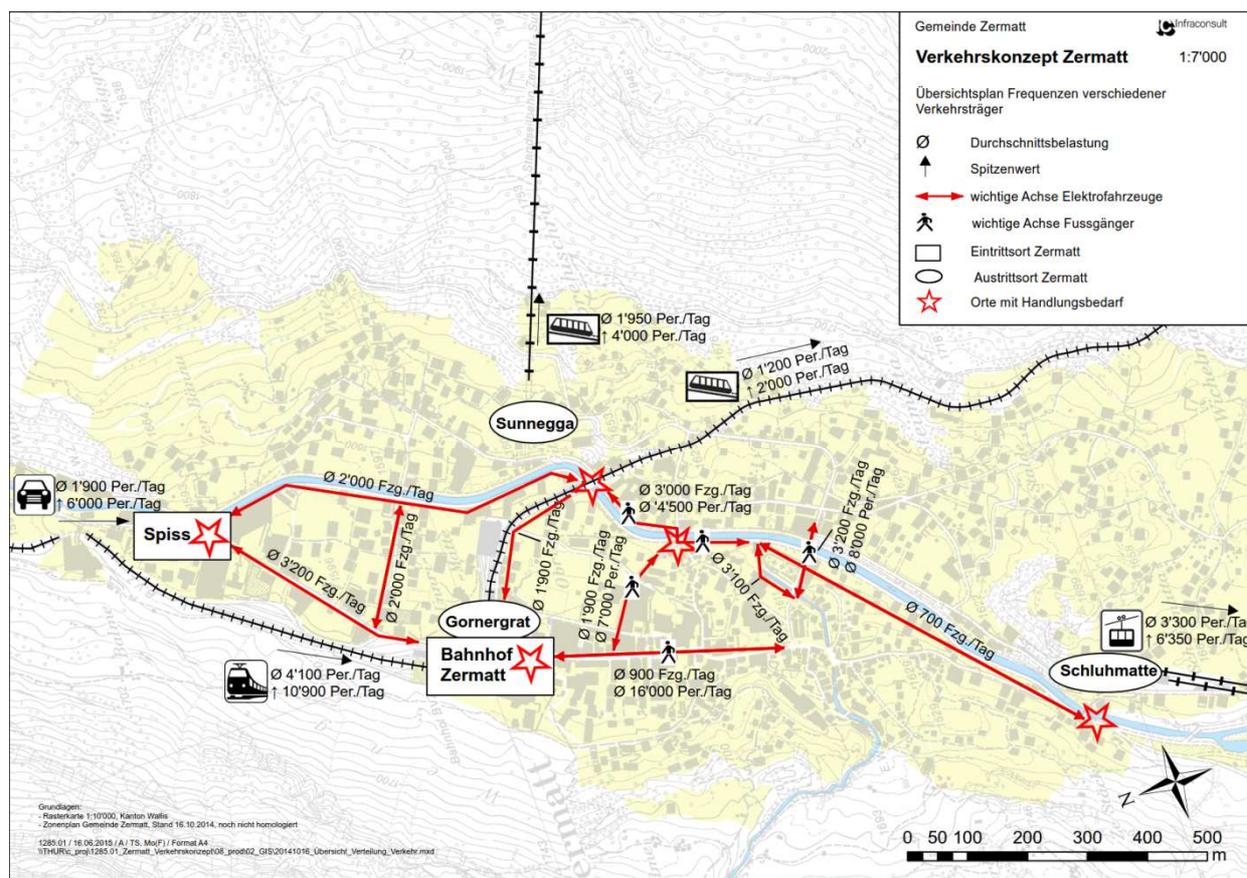


Abbildung 7: Übersichtsplan mit den Eintritts- und Austrittspunkten ins Verkehrssystem von Zermatt inkl. Spitzen- und Durchschnittbelastungen (Sommer oder Winter) sowie den wichtigsten Innerortsverkehrsachsen mit den Durchschnittsbelastungen im Sommer.

## Ziele und Strategie

Für die zukünftige Verkehrsabwicklung in Zermatt gelten u.a. folgende wichtige Ziele und Strategien:

- Das Attraktive und Besondere an Zermatt sind die Naturkulisse, das Dorfbild und die besondere Verkehrsinfrastruktur. Die E-Fahrzeuge mit ihren beschränkten Breiten und dem tiefen Geschwindigkeitsniveau lassen Gäste und Bevölkerung ein unvergleichliches Nebeneinander erleben, das auch langfristig als besondere Qualität erhalten und gefördert werden soll.
- Zermatt soll entsprechend seiner Grösse und Bedeutung über zwei unabhängige Zufahrtsmöglichkeiten verfügen, damit eine genügende Versorgungssicherheit gewährleistet werden kann. Auf Schiene und Strasse soll dabei eine vergleichbar hohe Verfügbarkeit mit entsprechendem Ausbaustandard gewährleistet werden.
- Die Engpässe bei der Pistenrückführung zu touristischen Spitzenzeiten sollen stark vermindert werden. Kurz- bis mittelfristig soll dies mit einem verbesserten Busangebot ermöglicht werden. Parallel dazu sollen organisatorische Massnahmen oder die Einführung eines neuen, ortsbildverträglichen Transportmittels angegangen werden.

- Die Abwicklung des Innerortsverkehrs ist durch angebotsorientierte und organisatorische Massnahmen verträglicher zu gestalten.
- Der bedeutende Veloverkehr soll weiter gestärkt werden.

## Massnahmen

Ausgehend von den Zielen und ihrer Strategien wurden insgesamt 54 Einzelmassnahmen erarbeitet. Die nachfolgende Zusammenstellung gibt einen Überblick über die wichtigsten Massnahmen:

- |                              |   |
|------------------------------|---|
| Externe<br>Verkehrsanbindung | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Auf der Strasse Täsch – Zermatt ist die Wintersicherheit herzustellen sowie der Ausbaustandard zu erhöhen. Dies kann eine erweiterte Öffnung der Strasse ermöglichen (konsolidierte Definition der kontrollierten Öffnung steht noch aus).</li> <li>- Kombiniertes Personen- und Güterlogistikzentrum in der Grube mit Anschluss an Strasse und MGB entwickeln.</li> <li>- Gesamtheitliches Güterlogistikkonzept auf der Strecke Visp – Zermatt entwickeln.</li> </ul>   |
| Innerortsverkehr             | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bahnhofplatz optimieren: neben der Neuorganisation der Verkehrsabläufe auf dem Bahnhofplatz sind weitere Optimierungen erforderlich: Gruppen-Arrivée vor Schalterhalle installieren, Veloabstellplätze im 1. UG der Bahnhofhalle anbieten, Fussgänger-Leitsystem (FLS) konsolidieren.</li> <li>- Verkehrskonzept Spiss entwickeln, damit der Ortseingang aufgewertet und der Personenverkehr im Spiss besser organisiert werden kann.</li> <li>- Neues Transportmittel (NTM) entlang der Vispa konkretisieren: Abklärungen zu Hochwasserschutz, Gewässerraum und Linienführung durchführen, Etappierung der Massnahmen klären.</li> <li>- Getwingstrasse umgestalten</li> <li>- Gestaltung Bahnhofstrasse verbessern</li> <li>- Grunderschliessung Furi sicherstellen</li> <li>- Konzept Mobility Pricing inkl. Parkplatzbewirtschaftung weiter entwickeln</li> <li>- Konzept Feinverteilung Güterverkehr entwickeln und umsetzen</li> <li>- Diverse kapazitätssteigernde, kleinere Massnahmen umsetzen: Optimierung Taxi-standplätze im ganzen Gemeindegebiet, Lift Kirchbrücke – Uferstrasse, Harmonisierung / Vereinfachung Tarifsysteem eBus, Bushaltestellen verlegen / optimieren (Sunnegga, Getwing, Zum Steg), Lenkung SkifahrerInnen mit Infos, Verbesserungen Pistenrückführungen</li> <li>- Verschiedene Konfliktstellen entschärfen (Englisches Viertel, Mehrzweckhalle, Friedhof, Triftbachstrasse, Schluhmattstrasse). Eine Entschärfung der beiden kritischen Querungsstellen (Abschnitt Getwingbrücke und Brücke zum Steg) könnte durch Verbreiterung der Matterstrasse auf der Höhe des Hotels Le Mazot sowie beim Hotel Metropol erreicht werden (z.B. Stahlbrückenbehelf im Winter). Dabei ist die Hochwasserschutzsituation zu berücksichtigen (Energienlinie höher als Strassenniveau).</li> <li>- Verbesserung der Parkierungssituation und bessere Netzanbindung für Velofahrende.</li> </ul> |

- |  |  |
|--|--|
| Organisatorisch-planerische Massnahmen | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vollzugscontrolling VK im Rahmen ROK-Controlling einführen und nachführen (Daueraufgabe).</li> <li>- Netzpläne für alle Verkehrsträger darstellen.</li> <li>- Signalisations- und Markierungspläne nachführen.</li> <li>- Verkehrsreglement neu verfassen.</li> </ul> |
|--|--|

- |                  |  |
|------------------|--|
| Sofortmassnahmen | <p>Bei den teilweise langen Planungszeiträumen ist es notwendig, dass flexibel auf Schwachstellen reagiert werden kann, welche sich mittels Sofortmassnahmen in Übereinstimmung mit der langfristigen Strategie umsetzen lassen. In den Kommissionen Innerortsverkehr und Strasse Täsch – Zermatt wurden u.a. folgende aus dem Konzept hervorgegangenen Sofortmassnahmen weiter bearbeitet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Diverse Komfortverbesserungen beim eBus (Trittbretter, Fahrgastanzeigen mit RCS-Displays).</li> <li>- Weiterführung Arbeiten im Gebiet Lüegelti (inkl. Verschiebung Ortseinfahrt).</li> <li>- Neuorganisation Bahnhofplatz mit Markierung und wintertauglicher Signalisation.</li> <li>- Definition und Beschilderung ViewPoints.</li> <li>- Die Erkenntnisse aus der Auswertung CityMonitoring wurden in die Umsetzungsplanung zum Verkehrskonzept umgesetzt und in den Netzplänen die Verbindungen für die jeweiligen Verkehrsarten definiert.</li> </ul> |
|------------------|--|

Die Sofortmassnahmen wurden inzwischen umgesetzt.

## Umsetzungs- und Vollzugsplanung

- |   |  |
|---|--|
| Bewirtschaftungsinstrument<br>Umsetzungsplanung | <p>Für die Umsetzungs- und Vollzugsplanung wurde 2014 ein Instrument entwickelt, das die laufende Bewirtschaftung und Nachführung erlaubt. Insgesamt wurden 54 Massnahmen aufgenommen. Davon wurden bisher 5 Massnahmen vollständig und 7 Massnahmen teilweise umgesetzt. Für einige Massnahmen wurde die Umsetzung angegangen – für viele steht die Umsetzung noch aus.</p> |
|---|--|

Ob die mit den Massnahmen angestrebten Ziele erreicht werden wird in der Umsetzungs- und Vollzugsplanung ebenfalls kontrolliert.

- |                                    |   |
|------------------------------------|---|
| Hinderungsgründe bei der Umsetzung | <p>Hinderungsgründe für die Umsetzung der Massnahmen können z.B. fehlende Ressourcen der Einwohnergemeinde, Widerstände aus Teilen der Bevölkerung und von Dienstleistern oder technische Rahmenbedingungen der jeweiligen Projekte sein.</p> |
|------------------------------------|---|

Wie allgemein bei Verkehrsprojekten notwendig, kommt deshalb der Öffentlichkeitsarbeit ein hoher Stellenwert zu.