

Ascona

Portrait

LAGE:

am Fusse des Monte Verità
direkt am Lago Maggiore,
200 m.ü.M.

BEVÖLKERUNG:

6500 ganzjährige
Einwohner

TOURISMUS:

3150 Hotelbetten, 3600
Ferien- und Zweitwohnungs-
betten, 700'000 Über-
nachtungen pro Jahr, davon
55% in der Hotellerie und
80% im Sommer

VERKEHR:

erheblicher Durchgangs-
verkehr, weil an der
Strasse Locarno-Brissago-
Italien gelegen, enger,
historischer Kern

Verkehrsmassnahmen

UMFAHRUNGSSTRASSE:

Zur Entlastung der Gassen und Plätze von Ascona wurde eine Umfahrungsstrasse mit einem Tunnel durch den Monte Verità gebaut. Sie konnte im März 1991 eröffnet werden. Damit wandelte sich Ascona von einem Durchgangsort zu einer Ortschaft am Ende einer Stichstrasse.

FUSSGÄNGERZONE:

Der historische Kern von Ascona mit den ehemaligen Durchgangachsen wurde in eine Fussgängerzone umgestaltet. Sie ist auch für den Veloverkehr geöffnet. Die Anlieferung ist zu bestimmten Zeiten möglich. Hotelgäste können ihr Gepäck im Auto zum Hotel bringen. Ebenso ist die Zufahrt für Anwohner frei.

PARKPLATZKONZEPT:

Im Ortskern sind keine zusätzliche Parkplätze mehr möglich. Hingegen wurde das Parkplatzangebot rund um den Kern erweitert. Das gesamte Konzept ist im Richtplan von 1988 festgeschrieben.

Auswirkungen der Verkehrsmassnahmen auf die Umwelt

Die Sperrung des Ortskerns von Ascona für den motorisierten Verkehr hat das Verkehrsaufkommen im Kern drastisch reduziert. Auch auf den Zufahrtsstrassen ist eine beträchtliche Verkehrsabnahme nachweisbar. Auf den Quartierstrassen zwischen Kern, Umfahrung und Maggia sind ebenfalls leichte Abnahmen zu verzeichnen.

Auf der Umfahrung (Galleria Ascona A13) hat sich der motorisierte Verkehr seit der Eröffnung 1991 uneinheitlich entwickelt. Er wird beeinflusst von Attraktivitäts- und Kapazitätseffekten, von den sinkenden Gästefrequenzen sowie von der 1996 eröffneten Umfahrung von Locarno (Galleria Mappo-Morettina). Insgesamt hat der Strassenverkehr zugenommen, der öffentliche Regionalverkehr abgenommen.

Kriterien: Auswirkungen auf:

	Kern:	übr. Siedlungsgebiet:	weitere Umgebung:
Motorisierter Individualverkehr	Reduktion >90%, Beruhigung durch FG-Zone	Reduktion 10 bis >50 %	Attraktivierung des motorisierten Strassenverkehrs, tendenzielle Zunahme
ÖV-Qualität	keine Veränderung	leichte Verbesserung durch Änderung der Linienführung	keine Veränderung
Fussgänger-Qualität	sehr starke Verbesserung, FG-Zone	keine Veränderung	geringe Verbesserung (Verbindung Locarno-Ascona)
Velo-Qualität	klare Verbesserung	keine Veränderung	geringe Verbesserung (Verbindung Locarno-Ascona)
Modalsplit MIV/ÖV	tendenziell leichte Veränderung zugunsten MIV		
Luftqualität	starke Verbesserung (Messungen fehlen)	Verbesserungen wahrscheinlich (Messungen fehlen)	grossräumig tendenzielle Verschlechterung (Ozon)
Lärmbelastung	sehr starke Verbesserung (Messungen fehlen)	geringe Verbesserung	Zusatzbelastung entlang Umfahrung, Entlastungen alte Hauptachsen
Energieverbrauch	netto gesteigerter Verbrauch infolge erhöhter Attraktivität für Strassenverkehr (Tendenz)		

(Quelle: Eigene Interpretationen aufgrund von CANTONE TICINO 1990-1996; CANTONE TICINO 1997a; WALDVOGEL 1997)

Zentrale Schlussfolgerungen

Mangelhafte Transparenz und Partizipation während der Planung führen zu aufwendigen Einsprache- und Rekursverfahren. Eine frühzeitige rechtliche Absicherung in Form eines Richtplans kann entscheidend sein.

Fussgänger- und Flanierzonen steigern die touristische Attraktivität beachtlich und stellen mindestens vorübergehend einen Wettbewerbsvorteil dar. Sie können aktiv in der Vermarktung eingesetzt werden.

Erkenntnisse auf dem Weg der Umsetzung

Dank der guten Finanzlage der Gemeinde konnte die Umfahrung von Ascona derjenigen von Locarno vorgezogen werden. Dieser Entscheid ist rückblickend ein Glücksfall. Während dem Bau der Umfahrung wurde in Ascona ein Richtplan erarbeitet, in dem die Fussgängerzone ausdrücklich als generelles Ziel erwähnt und die vorgesehenen Zufahrtsmöglichkeiten zum Zentrum festgeschrieben sind. Er wurde 1988 von der Bevölkerung angenommen und dient seither als Rechtsgrundlage der Verkehrsberuhigung.

Im August 1994 wurde eine Initiative eingereicht, die eine Änderung des Richtplans hinsichtlich der Fussgängerzone verlangte. Dieser Vorstoss wurde von der Bevölkerung klar verworfen. Im Herbst 1996 verlangte wiederum eine Petition die Öffnung der Piazza und der Via Borgo im Winterhalbjahr. Es kam zu einem Kompromiss, der jedoch durch einen Rekurs bestritten wurde. Der Regierungsrat hiess den Rekurs gut – die Verkehrsbeschränkungen gelten weiterhin ganzjährig.

Bevölkerung, Gemeindebehörde, Kanton und Bund haben rege zusammengearbeitet. Dabei waren die folgenden Schlüsselereignisse massgebend:

Schlüsselvoraussetzungen: Beurteilung/Kommentar:

+ hohe Verkehrsbelastung	Die hohe Verkehrsbelastung im Zentrum von Ascona hat insbesondere bei der Abstimmung über den Kredit für die Umfahrung eine grosse Rolle gespielt.
+ gute Finanzlage	Die gute Finanzlage von Ascona ermöglichte eine hohe Eigenleistung und die Vorfinanzierung des Kantonsbeitrags. Ohne sie wäre die Umfahrung wohl nicht gebaut worden.
+ konsistenter Richtplan	Der Richtplan bildete die rechtliche Grundlage für die Fussgängerzone und hat bisher jedem Rekursverfahren standgehalten.

Schlüsselprozesse:

+/- rechtzeitige Erarbeiten des Richtplans, mangelhafte Partizipation	Der Zeitpunkt für das Erarbeiten des Richtplans vor der Eröffnung der Umfahrung war gut gewählt. Die vielen Rekurse haben jedoch mit der mangelhaften Transparenz und Partizipation bei der Erarbeitung zu tun.
- wenig Kommunikation, fehlende Transparenz	Der Gemeinderat kommunizierte mit Bevölkerung und Gegnern der Verkehrsbeschränkungen sehr passiv. Dies führte u.a. zu zahlreichen Rekursen.
+ klare Haltung des Gemeinderats	Der Gemeinderat hat allen Versuchen, die Verkehrsbeschränkungen durch Rekurse, Petitionen oder Initiativen aufzuweichen, widerstanden.
+/- Anliegen des Gewerbes aufgenommen	Mit der Umgestaltung der Via Borgo ist man den Anliegen des ansässigen Gewerbes entgegengekommen. Die Umgestaltung erfolgte jedoch erst sehr spät.

Schlüsselereignisse:

+ rasche Einführung der Verkehrsbeschränkungen	Die rasche Einführung der Verkehrsbeschränkungen nach Eröffnung des Umfahrungstunnels hat das Erlebnis des autoarmen Zentrums gesteigert.
+ gemeinsames Einweihungsfest	Für das Einweihungsfest der Via Borgo wurde von der Gemeinde eine Zusammenarbeit mit dem ansässigen Gewerbe gesucht.
+ Wettbewerb Piazza	Für die Umgestaltung der Piazza wurde ein Wettbewerb durchgeführt, der die Anliegen der Betroffenen einbezog.

Quelle:

Nationales Forschungsprogramm 41 «Verkehr und Umwelt» - Verkehrsmassnahmen in Ferienorten - Wege zur Umsetzung, Bern, März 1999 - Ascona, S. 6, 7