

STRATEGISCHER MOBILITÄTSPLAN LANA

Gemeinde Lana

Bürgermeister
Vize-Bürgermeister
Gemeinderatsmitglied mit Zuständigkeit für Mobilität
Büro des Bürgermeisters
Technisches Büro (RUP, öffentliche Arbeiten)

Harald Stauder
Valentina Andreis
Jürgen Zöggeler
Verena Schnitzer
arch. Gustavo Gulino

Netmobility srl

Ing. Francesco Seneci
Ing. Francesco Avesani
Ing. Filippo Forlati

ANTWORTEN AUF DIE STELLUNGNAHMEN DER BÜRGERINNEN

CONCETTO DI MOBILITÀ STRATEGICO PER LANA

Comune di Lana

Sindaco
Vicesindaca
Consigliere comunale con delega alla mobilità
Ufficio del Sindaco
Ufficio tecnico (RUP, Lavori Pubblici)

Harald Stauder
Valentina Andreis
Jürgen Zöggeler
Verena Schnitzer
arch. Gustavo Gulino

Netmobility srl

Ing. Francesco Seneci
Ing. Francesco Avesani
Ing. Filippo Forlati

RISPOSTE ALLE OSSERVAZIONI DEI CITTADINI



MARKTGEMEINDE
COMUNE DI **LANA**



INTRODUZIONE

Il presente documento contiene le risposte a tutte le osservazioni e segnalazioni sul "Concetto strategico di mobilità per Lana" inviate dai cittadini al Comune di Lana in forma digitale e cartacea.

Le segnalazioni sono arrivate da 231 singoli individui e sono state oltre 400, dal momento che alcuni cittadini hanno mandato molte osservazioni diverse. Altri cittadini hanno articolato un'unica osservazione in più punti. In questo modo le segnalazioni e osservazioni arrivate sono state moltissime, segnale di una grande attenzione e vivacità sul tema della mobilità del futuro di Lana. Va anche detto che molte osservazioni/segnalazioni sono pervenute identiche da parte di più cittadini che le hanno volute inviare singolarmente, soprattutto sullo scenario dei sensi unici di via Pascolo e via Bolzano.

Il 67% di chi ha risposto ha dichiarato "non mi piace" sul concetto in generale, il 33% "mi piace" o "mi piace in parte" (questi ultimi solo 4).

È interessante evidenziare i principali argomenti portati tra chi ha dichiarato "non mi piace":

- il 61% (93 persone) è contrario per diversi motivi riguardanti lo scenario dei sensi unici di via Bolzano e via Pascolo;
- il 20% (67 persone) contesta i dati raccolti e/o la correttezza delle simulazioni predisposte con il modello del traffico; la maggioranza di queste persone sono le stesse contrarie allo scenario dei sensi unici di via Bolzano e via Pascolo;
- il 17% (26 persone) contestano la rappresentatività del sondaggio alla popolazione e/o dei sistemi di partecipazione utilizzati durante il processo;
- il 17% (26 persone) ritiene che il concetto lavori unicamente su Niederlana e non porti soluzioni per Oberlana, in molti casi riferendosi allo scenario dei sensi unici o chiedendo di realizzare subito la circonvallazione di via Merano che, evidentemente, è inserita nel concetto ma richiede molti anni per la pianificazione, progettazione e realizzazione.

Tutte le segnalazioni e i singoli punti delle osservazioni sono stati raggruppati in modo da fornire risposte omogenee e chiare. Il documento contiene:

- 19 risposte (da 1 a 19) a osservazioni/segnalazioni generali sul concetto o ricorrenti (scritte da molti cittadini)
- 67 risposte (da 101 a 167) a osservazioni su tempi specifici o su alcuni punti della viabilità.

Molte sono state le osservazioni specifiche interessanti e con proposte costruttive. Per 15 di queste osservazioni arrivate da 35 cittadini (con risposte raggruppate evidenziate in giallo nell'indice) si è valutata positivamente la coerenza con la visione del concetto e si ritiene quindi che i contenuti possano entrare a far parte del concetto stesso.

Le risposte di interesse per i cittadini che hanno scritto osservazioni e segnalazioni contrarie allo scenario dei sensi unici di via Bolzano e via Pascolo sono le seguenti (evidenziate in rosso nell'indice): 3, 4, 8, 14, 15, 18, 108, 112, 127, 139, 141.

EINLEITUNG

Das Dokument enthält die Antworten auf alle Stellungnahmen und Anmerkungen zum "Strategischen Mobilitätskonzept für Lana", die der Gemeinde Lana digital und schriftlich von Bürgern zugesandt wurden.

Es gab Eingaben von 231 Einzelpersonen mit über 400 Stellungnahmen, da einige Bürger mehrere unterschiedliche Anmerkungen schickten. Andere gliederten eine Stellungnahme in mehrere Punkte. So kamen sehr viele Anmerkungen und Stellungnahmen zusammen, ein Zeichen für großes Interesse und Lebhaftigkeit zum Thema der zukünftigen Mobilität in Lana. Viele identische Stellungnahmen/Anmerkungen, insbesondere zum Einbahnstraßen-Szenario in der Treibgasse und Bozner Straße, kamen von mehreren Bürgern, die sie einzeln einreichten.

67% der Antwortenden gaben "gefällt mir nicht" für das Konzept allgemein an, 33% "gefällt mir" oder "gefällt mir teilweise" (letztere nur 4).

Interessant sind die Hauptargumente derer, die "gefällt mir nicht" angaben:

- 61% (93 Personen) sind aus verschiedenen Gründen gegen das Einbahnstraßen-Szenario in der Bozner Straße und Treibgasse
- 20% (67 Personen) bemängeln die gesammelten Daten und/oder Korrektheit der mit dem Verkehrsmodell erstellten Simulationen; die Mehrheit davon sind dieselben, die gegen das Einbahnstraßen-Szenario sind
- 17% (26 Personen) bestreiten die Repräsentativität der Bürgerbefragung und/oder der verwendeten Beteiligungssysteme im Prozess
- 17% (26 Personen) meinen, das Konzept befasse sich nur mit Niederlana und bringe keine Lösungen für Oberlana, oft mit Bezug auf das Einbahnstraßen-Szenario oder Forderung nach sofortiger Realisierung der Meraner Umfahrung, die offensichtlich im Konzept enthalten, aber viele Jahre für Planung, Projekt und Umsetzung erfordert.

Alle Anmerkungen und einzelnen Punkte der Stellungnahmen wurden gruppiert, um einheitliche und klare Antworten zu geben. Das Dokument enthält:

19 Antworten (1 bis 19) auf allgemeine/wiederkehrende Anmerkungen zum Konzept

67 Antworten (101 bis 167) auf Anmerkungen zu spezifischen Themen oder Verkehrsaspekten

Es gab viele interessante spezifische Anmerkungen mit konstruktiven Vorschlägen. Für 15 dieser von 35 Bürgern eingegangenen Anmerkungen (gelb markierte Gruppenantworten im Inhaltsverzeichnis) wurde eine Kohärenz mit der Konzeptvision positiv bewertet, so dass die Inhalte Teil des Konzepts werden können.

Für Bürger, die gegen das Einbahnstraßen-Szenario in der Bozner Straße und Treibgasse waren, sind folgende Antworten relevant (rot markiert im Inhaltsverzeichnis): 3, 4, 8, 14, 15, 18, 108, 112, 127, 139, 141.

ELENCO RISPOSTE

RISPOSTE A OSSERVAZIONI GENERALI O RICORRENTI

ID_RISPOSTA	TITOLO ARGOMENTO
1	Non si risolvono i problemi di Lana di Sopra mentre si cercano soluzioni per Lana di Mezzo dove non servono. Circonvallazione di via Merano e interventi di breve termine.
2	Ipotesi nuova viabilità per zona artigianale e impianti sportivi
3	Soluzione viabilistica senso unici via Bolzano e via Pascolo - considerazioni generali
4	Soluzione viabilistica senso unici via Bolzano e via Pascolo - Traffico in via Dogana e impatto sulle scuole. Soluzioni per viabilità alternativa a sud.
5	Ciclabili lungo gli assi principali: via Bolzano, via Hofer e via Merano
6	Percorsi ciclabili in sede propria lontani dal traffico
7	Ipotesi di circonvallazione / tangenziale / nuova infrastruttura viaria per Lana di Mezzo e di Sotto
8	Fluidificazione del traffico veicolare, nuove strade e rapporto tra aumento della popolazione e traffico
9	Sosta e parcheggi
10	Traffico turistico per passo Palade e val d'Ultimo
11	Città 30 e limite di velocità 30, 40, 50 km/h
12	Andare in bici a Lana non è pericoloso?
13	Eccessiva attenzione alla bicicletta
14	Impatto ambientale e acustico
15	Risultati delle simulazioni modellistiche in generale e per lo scenario dei sensi unici di via Bolzano e via Pascolo
16	Attuazione per fasi e sperimentazione
17	Modal shift / trasferimento modale
18	Soluzione viabilistica senso unici via Bolzano e via Pascolo - Traffico in Ifingerstrasse, Hirzerstrasse e Laugengasse
19	Valore degli schemi, delle tavole e delle bozze progettuali

RISPOSTE A OSSERVAZIONI SPECIFICHE O PUNTUALI

ID_RISPOSTA	TITOLO ARGOMENTO
101	Trasporto pubblico in via Monte Luco e in via Monte Cervina
102	Distribuzione merci - city logistic
103	Collegamento vicolo Ospizio, via delle Rogazioni, via S.Agata
104	Incrocio vicolo Ospizio - via Ausserdorfer
105	Restringimenti via Dogana
106	Progetto piazza Kreuzkirche
107	Verde lungo le strade e le ciclabili
108	Via Goldegg
109	Pavimentazioni differenziate
110	Collegamento ciclabile e pedonale lungo via Max Valier tra rotatoria e via Valsura
111	Accessibilità campeggio via Feldgatter
112	Intersezione via Bolzano - via Dogana
113	Marciapiedi e ciclabile su via Hofer
114	Trasporto pubblico fermate in golfo
115	Svincolo via Bolzano - MeBo
116	Incrocio Hirzerstrasse - Laugengasse
117	Segnalamento dei 30 km/h
118	Informazioni alle fermate e sugli autobus
119	Ciclopoteggi strutturati
120	Ponte Falschauerdamm - Max Valier Strasse
121	Collegamento ciclabile con zona industriale Max Valier - via S.Agata
122	Via Valsura misure per pedoni e ciclisti e moderazione del traffico
123	Sicurezza asilo Laurin via Feldgatter
124	Sensi unici eccetto bici in Metzgergasse, Am Gries e Kirchweg (in orario di ingresso a scuola)
125	Attraversamento ciclabile proposto in via Dogana (Capitolo 8.1.1 pag. 55)
126	Fotosimulazioni via Bolzano e via Hofer

ID_RISPOSTA	TITOLO ARGOMENTO
127	Bici e corsie preferenziali bus
128	Aumento del traffico in via Merano nelle simulazioni modellistiche
129	Riorganizzazione autostazione
130	Via della Chiesa - corsie ciclabili e restringimenti
131	Parcheggi di interscambio
132	Rotatorie proposte lungo via Bolzano in zona artigianale
133	Trasporto pubblico per la stazione di Postal e per Bolzano
134	Sondaggio alla popolazione
135	Inquinamento acustico
136	Intersezione Treibgasse-Schnatterpeckstrasse-Zollstrasse
137	Simulazione modellistica per ampliamento scuola
138	Risultati modello per via Franz-Höfler-Straße
139	Ciclabile di via Pascolo
140	Incroci Treibgasse - Laugengasse e maso "Hubner"
141	Risultati simulazioni modellistiche per senso unico Zollstraße
142	Moderazione del traffico in via Bolzano tra Ultner Beck e Tribusplatz
143	Nel lungo termine miglioramenti solo da circonvallazione di via Merano
144	Speedcheck
145	Previsione nuovi alloggi
146	Traffico indotto dalle scuole
147	Trasporto pubblico a Niederlana
148	Corsie riservate bus in via Bolzano, via Hofer e via Dogana
149	Pedonalizzazione di piazza Tribus

ID_RISPOSTA	TITOLO ARGOMENTO
150	Laugengasse - restringimenti
151	Pianificazione delle piste ciclabili dispendiosa e complicata
152	Moderazione del traffico e controllo della velocità in Bozenstrasse
153	via Kravogl
154	via Greiten
155	via Max Valier
156	Plateider - miglioramento e sicurezza dei collegamenti con Lana e Foiana
157	Corsia preferenziale per autobus centrale in via Bolzano e via Hofer
158	Obiettivi di modal shift
159	Esigenze delle imprese e dei lavoratori agricoli
160	Costi del piano
161	Trasporto pubblico Lana di Sotto
162	Scuole via Hofer - accessibilità sicura
163	Car-pooling
164	Mezzi agricoli
165	Sosta su strada, segnaletica di indirizzamento per i parcheggi
166	Perorsi casa-scuola in bici per Knabenschule di via Hofer
167	ZTL nei weekend

LISTE ANTWORTEN

ANTWORTEN AUF ALLGEMEINE ODER WIEDERKEHRENDE STELLUNGNAHMEN

ID_ANT-WORT	TITEL DES THEMAS
1	Die Probleme von Oberlana werden nicht gelöst, während für Mitterlana nach Lösungen gesucht wird, wo sie nicht benötigt werden. Über die Meraner Umfahungsstraße und kurzfristige Maßnahmen.
2	Vorschlag Verkehrsregelung für das Gewerbegebiet und die Sportanlagen
3	Einbahnstraßenlösung über Boznerstraße und Treibgasse - allgemeine Überlegungen
4	Vorschlag Einbahnregelung Bozner Straße und Treibgasse - Verkehr in der Zollstraße und Auswirkungen auf die Schulen
5	Radwege entlang der Hauptverkehrsachsen: Bozner Straße, Andreas-Hofer-Straße und Meraner Straße.
6	Baulich getrennte Radwege abseits der verkehrsreichen Hauptachsen
7	Mögliche Umgehungsstraßen Verkehrsinfrastruktur für Mitterlana und Niederlana.
8	Verbesserung des Fahrzeugverkehrsflusses, neue Straßen und das Verhältnis zwischen Bevölkerungswachstum und Verkehr.
9	Parken und Parkraum
10	Touristenverkehr zum Gampenpass und ins Ultental
11	30kmh Ortschaft und Tempolimit 30, 40, 50 km/h
12	Ist Radfahren in Lana nicht gefährlich?
13	Übermäßige Aufmerksamkeit für das Fahrrad
14	Umwelt- und Lärmbelästigung
15	Ergebnisse der Modellsimulationen im Allgemeinen und für das Szenario der Einbahnstraßen in der Bozner Straße und Treibgasse
16	Umsetzung in Phasen und Testläufe
17	Modalverschiebung / Verkehrsmittelwechsel
18	Einbahnstraßenlösung in der Boznerstraße und Treibgasse - Verkehr in der Ifingerstraße, Hirzerstraße und Laugengasse
19	Wert der Diagramme, Pläne und Entwurfszeichnungen

ANTWORTEN AUF SPEZIFISCHE STELLUNGNAHMEN

ID_ANT-WORT	TITEL DES THEMAS
101	Öffentlicher Verkehr in der Laugengasse und in der Hirzerstraße
102	Warenverteilung – Citylogistik
103	Verbindung Spitalgasse, Alter Wallfahrtsweg, St.-Agatha-Weg
104	Kreuzung zwischen der Spitalgasse und der Ausserdorfer Straße
105	Fahrbahnverengungen in der Zollstraße
106	Projekt Kreuzkirchenplatz
107	Grünflächen entlang der Straßen und Radwege.
108	Goldeggstraße
109	Differenzierter Bodenbelag
110	Fahrrad- und Fußgängerverbindung entlang der Max-Valier-Straße zwischen dem Kreisverkehr und dem Falschauerdamm.
111	Camping-Erreichbarkeit über Feldgatterweg
112	Kreuzung Boznerstraße - Zollstraße
113	Geh- und Radweg Hoferstraße
114	Öffentliche Verkehrsmittel - Buchthaltestellen
115	Ausfahrt Bozner Straße MeBo
116	Hirzerstraße – Laugengasse
117	30 km/h-Beschilderung
118	Informationen an Haltestellen und in Bussen
119	Strukturierte Fahrradstellplätze
120	Brücke Falschauerdamm - Max Valier Straße
121	Radwegverbindung mit dem Industriegebiet Max Valier - über S. Agata
122	Falschauerdamm: Maßnahmen für Fußgänger und Radfahrer sowie Verkehrsberuhigung
123	Sicherheit des Laurin Kindergartens, Feldgatterweg
124	Einbahnstraßen ausgenommen Fahrräder in der Metzgergasse, Am Gries und Kirchweg (während der Schuleinfahrtszeiten)
125	Vorgeschlagener Radübergang in der Zollstraße (Kapitel 8.1.1, Seite 55)

ID_ANT-WORT	TITEL DES THEMAS
126	Fotosimulationen Bozner Straße und Hofer Straße
127	Fahrräder und Vorzugsspuren für Busse
128	Anstieg des Verkehrs in der Meranerstraße in Modellsimulationen
129	Neuordnung des Busbahnhofs
130	Kirchstraße - Radwege und Fahrbahnverengungen
131	Umsteigeparkplätze
132	Vorgeschlagene Kreisverkehre entlang der Bozner Straße der Handwerkerzone
133	Öffentlicher Verkehr zum Bahnhof Burgstall und nach Bozen
134	Öffentliche Umfrage
135	Lärmbelästigung
136	Treibgasse-Schnatterpeckstraße-Zollstraße
137	Modellsimulation zur Schulerweiterung
138	Ergebnisse der Modellierungssimulationen für die Franz-Höfler-Straße
139	Radweg Treibgasse
140	Kreuzung Treibgasse - Laugengasse und Hubnerhof
141	Modellsimulationsergebnisse für die Einbahnregelung Zollstraße
142	Verkehrsberuhigung in der Bozner Straße zwischen Ultner Beck und Tribusplatz
143	Langfristige Verbesserungen gibt es nur mit der Umfahrung für die Meraner Straße /Oberlana
144	Geschwindigkeitskontrolle
145	Prognose neue Wohnungen
146	Schulbedingter Verkehr
147	Öffentliche Verkehrsmittel in Niederlana
148	Vorzugsspuren für Busse in der Bozner Straße, der Hofer Straße und der Zollstraße
149	Fußgängerzone am Tribus-Platz
150	Laugengasse - Fahrbahnverengungen
151	Radwegeplanung teuer und kompliziert
152	Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitskontrolle in der Bozner Straße
153	Kravogl Straße

ID_ANT-WORT	TITEL DES THEMAS
154	Greitenweg
155	Max Valier Straße
156	Plateider - Verbesserung und Sicherheit der Verbindungen mit Lana und Völlan
157	Mittige Vorzugsspur für Busse in der Bozner Straße- und Hofer Straße
158	Ziele der Verkehrsverlagerung (Modal Shift)
159	Bedürfnisse von Unternehmen und Landwirtschaft
160	Kosten der Umsetzung
161	Öffentliche Verkehrsmittel Niederlana
162	Schulen Hofer Straße - sichere Erreichbarkeit
163	Fahrgemeinschaften (Car-pooling)
164	Landwirtschaftliche Fahrzeuge und Zugang zur Handwerkerzone
165	Parken auf der Straße, Beschilderung Parkplätze
166	Haus-Schule-Wege mit dem Fahrrad zur Knabenschule in der Andreas Hofer Straße
167	Verkehrsberuhigte Zone (ZTL) am Wochenende

RISPOSTE A OSSERVAZIONI GENERALI O RICORRENTI | ANTWORTEN AUF ALLGEMEINE ODER WIEDERKEHRENDE STELLUNGNAHMEN

ID RISPOSTA ANTWORT	TITOLO ARGOMENTO	CONTENUTO	THEMENTITEL	INHALT
1	Non si risolvono i problemi di Lana di Sopra mentre si cercano soluzioni per Lana di Mezzo dove non servono. Circonvallazione di via Merano e interventi di breve termine.	<p>1. Per Lana di Sopra il concetto propone la circonvallazione di via Merano come unica soluzione infrastrutturale in grado di togliere traffico da via Merano che, altrimenti, rimane per forza l'unica strada percorribile (se si esclude l'attraversamento di Lana di Mezzo che si vuole del tutto disincentivare) per i flussi provenienti e diretti su via Palade e verso la val d'Ultimo.</p> <p>Si ricorda che via Merano è una strada provinciale con funzione di transito a livello territoriale e per il traffico pesante, sulla quale interventi "forti" di moderazione del traffico non possono essere applicati.</p> <p>2. La circonvallazione rappresenta un'opera impegnativa dal punto di vista tecnico e economico-finanziario e la sua fattibilità andrà quindi verificata con un apposito studio progettuale delle alternative. In ogni caso si tratta di un'opera che difficilmente potrà venire completata prima di 7-8 anni se si trovano le risorse.</p> <p>Per questo, il concetto avanza anche possibili soluzioni di breve termine per migliorare la sicurezza in via Merano e per dare ai cittadini la possibilità di spostarsi a piedi e in bici da e per il centro.</p> <p>Si propone in particolare di realizzare un percorso ciclopedonale largo 3 m sul lato nord della strada, restringendo la carreggiata, di valutare l'introduzione di una corsia ciclabile in carreggiata in discesa, di realizzare un percorso ciclopedonale di collegamento con il centro, di progettare una nuova passerella ciclopedonale sul rio Stura.</p> <p>3. Potranno essere valutati, in fase di progettazione e attuazione del concetto, altri interventi puntuali di miglioramento della sicurezza delle strade laterali e accessi carrai lungo la via.</p>	Die Probleme von Oberlana werden nicht gelöst, während für Mitterlana nach Lösungen gesucht wird, wo sie nicht benötigt werden. Über die Meraner Umfahungsstraße und kurzfristige Maßnahmen.	<p>1. Für Oberlana schlägt das Konzept die Umgehungsstraße als einzige Infrastrukturlösung vor, um den Verkehr von der Meraner Straße zu nehmen, die sonst die einzige befahrbare Straße bleibt (abgesehen von der Durchfahrt durch Mitterlana, die vollständig entmutigt werden soll) für den Verkehr von und nach Gampenpass und Richtung Ultental. Es sei daran erinnert, dass die Meraner Straße eine Landstraße ist, die für den regionalen Transitverkehr und den Schwerlastverkehr genutzt wird, auf der "starke" Verkehrsberuhigungsmaßnahmen nicht angewendet werden können.</p> <p>2. Die Umgehungsstraße stellt eine technisch und wirtschaftlich-finanziell anspruchsvolle Maßnahme dar, deren Machbarkeit daher durch eine spezielle Studie der Alternativen überprüft werden muss. In jedem Fall handelt es sich um eine Maßnahme, die kaum vor 7-8 Jahren abgeschlossen sein wird, sofern die Ressourcen vorhanden sind. Aus diesem Grund schlägt das Konzept auch mögliche kurzfristige Lösungen vor, um die Sicherheit auf der Meraner Straße zu verbessern und den Bürgern die Möglichkeit zu geben, zu Fuß und mit dem Fahrrad ins Zentrum zu gelangen. Insbesondere wird vorgeschlagen, einen 3 m breiten Fuß- und Radweg auf der Nordseite der Straße zu bauen, die Fahrbahn zu verengen, die Einführung eines Fahrradstreifens bergab zu prüfen, einen Fuß- und Radweg zum Zentrum zu planen und eine neue Fußgänger- und Radfahrerbrücke über den Falschauer-Bach zu entwerfen.</p> <p>3. Es können auch bei der Planung und Umsetzung des Konzepts andere gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Nebenstraßen und Einfahrten entlang der Straße in Betracht gezogen werden.</p>
2	Ipotesi nuova viabilità per zona artigianale e impianti sportivi	<p>Le ipotesi di nuova viabilità a servizio della zona artigianale e degli impianti sportivi di via Bolzano sono inserite nel concetto puramente come idee da valutare in futuro qualora l'Amministrazione intenderà compiere un'operazione di riordino urbanistico di tutta l'area.</p> <p>Per questo sono associate all'orizzonte di lungo termine e andranno prese come spunti all'interno del prossimo PSCTP del Comune di Lana che definirà l'urbanistica del paese dei prossimi 10-15 anni.</p>	Vorschlag Verkehrsregelung für das Gewerbegebiet und die Sportanlagen	Die Vorschläge für eine neue Verkehrsführung für das Gewerbegebiet und die Sportanlagen in der Boznerstraße sind im Konzept lediglich als Ideen enthalten, die in Zukunft geprüft werden könnten, falls die Verwaltung eine städtebauliche Neugestaltung des gesamten Gebiets plant. Diese Vorschläge sind daher langfristig ausgerichtet und sollten als Anregungen im nächsten Gemeindeentwicklungsprogramm für Raum und Landschaft von Lana betrachtet werden, das die städtebauliche Planung der nächsten 10-15 Jahre festlegen wird.

ID RISPOSTA ANTWORT	TITOLO ARGOMENTO	CONTENUTO	THEMENTITEL	INHALT
3	Soluzione viabilistica senso unici via Bolzano e via Pascolo - considerazioni generali	<p>1. Il primo aspetto fondamentale da considerare è che la proposta dei sensi unici di via Bolzano e via Pascolo è solo una delle decine di misure proposte dal concetto di mobilità. È sicuramente una delle più importanti ma va valutata nell'insieme del concetto e non in modo isolato come unica soluzione proposta. Essa non è inserita tra gli interventi di breve termine ma andrà valutata, secondo il concetto, dopo l'attuazione di un primo pacchetto di misure mirato a migliorare la ciclabilità e la sicurezza abbassando il limite di velocità in tutta Lana. Da questo pacchetto ci si attende di ottenere già una riduzione di traffico.</p> <p>2. "Il traffico non viene ridotto ma solo spostato". Questa affermazione ricorrente nelle osservazioni può sembrare vera se si considera solamente la proposta dei sensi unici in via Bolzano e via Pascolo. Ma guardando il concetto di mobilità nel suo insieme non è corretta. La proposta dei due sensi unici non è stata pensata per "spostare" traffico in via Pascolo, ma per dare migliori soluzioni a chi si sposta in bicicletta e maggior fluidità al trasporto pubblico. Questo intervento quindi, insieme agli altri del concetto, ha come vero obiettivo quello di facilitare gli spostamenti a piedi, in bici e in bus (la richiesta più forte emersa dal percorso partecipato con cittadini e stakeholders) anche lungo la strada principale e quindi convincere alcuni cittadini a rinunciare all'automobile. Lungo via Bolzano non esistono spazi per realizzare piste ciclabili separate.</p> <p>3. Grazie alle simulazioni modellistiche si vede come, attuando solo gli interventi viabilistici senza una ripartizione modale degli spostamenti (meno auto e più bici, pedoni e bus) il traffico verrebbe "spostato", ma nel medio e lungo termine si avrebbe una riduzione generalizzata del traffico veicolare in tutta Lana.</p> <p>E' evidente che attuando questa proposta il traffico veicolare aumenterebbe su via Pascolo e via Dogana, ma in valore assoluto (veicoli/ora e veicoli/giorno) si manterrebbe comunque un traffico medio-basso (nell'ora di punta del mattino, in via Pascolo 435 ve/h contro i 220 ve/h attuali; in via Bolzano 500 ve/h contro gli 820 ve/h attuali; in via Dogana 423 ve/h contro i 272 ve/h attuali).</p> <p>4. "La soluzione dei sensi unici allunga i percorsi e genera più CO2". Da piazza Tribus all'intersezione tra via Bolzano e via Dogana la distanza è di 1,1 km lungo via Bolzano e di 1,6 km lungo via Pascolo (+ 500 m, che significa + 1 min di percorrenza in auto a 30 km/h). In direzione opposta (da sud verso piazza Tribus) non si avrebbe nessun allungamento. Le ordinanze attuative potranno essere predisposte in modo che i residenti di via Pascolo possano usare la strada a due sensi di marcia (usando anche la corsia preferenziale bus) così come quelli di via Bolzano. In questo caso per i residenti nelle due vie non si avrebbe alcun allungamento di percorso. E' evidente invece che altre categorie di veicoli (come quelle dei fornitori o dei clienti dei negozi) dovranno allungare uno dei due percorsi (di avvicinamento o allontanamento), ma questi non rappresentano la maggioranza del traffico.</p> <p>In generale vale quanto detto al Punto 1, per cui il concetto mira a ridurre gli spostamenti in auto e sarà questo a portare a una riduzione generalizzata di emissioni di CO2 e di emissioni nocive per la salute umana.</p>	Einbahnstraßenlösung über Boznerstraße und Treibgasse - allgemeine Überlegungen	<p>1. Der erste grundlegende Aspekt, der zu berücksichtigen ist, ist, dass der Vorschlag der Einbahnstraßen in der Bozner Straße und der Treibgasse nur eine von Dutzenden vorgeschlagenen Maßnahmen des Mobilitätskonzepts ist. Es ist sicherlich eine der einschneidendsten, muss aber in der Gesamtheit des Konzepts und nicht isoliert als einzige vorgeschlagene Lösung bewertet werden. Sie ist nicht unter den kurzfristigen Maßnahmen enthalten, sondern soll laut dem Konzept nach der Umsetzung eines ersten Maßnahmenpakets zur Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit und Sicherheit durch Senkung der Geschwindigkeitsbegrenzung in ganz Lana bewertet werden. Von diesem Paket wird erwartet, bereits eine Reduzierung des Verkehrs zu erzielen.</p> <p>2. "Der Verkehr wird nicht reduziert, sondern nur verlagert". Diese in den Stellungnahmen wiederkehrende Behauptung kann wahr erscheinen, wenn man nur den Vorschlag der Einbahnstraßen in der Bozner Straße und der Treibgasse betrachtet. Wenn man sich jedoch das Mobilitätskonzept als Ganzes ansieht, ist sie nicht korrekt. Der Vorschlag der beiden Einbahnstraßen wurde nicht gedacht, um Verkehr in die Treibgasse zu "verlagern", sondern um bessere Lösungen für Radfahrer und einen flüssigeren öffentlichen Verkehr zu bieten. Dieses Vorhaben hat daher zusammen mit den anderen Maßnahmen des Konzepts das wahre Ziel, Fuß-, Rad- und Busverkehr (die stärkste Forderung aus dem partizipativen Prozess mit Bürgern und Stakeholdern) auch entlang der Hauptstraße zu erleichtern und somit einige Bürger dazu zu bringen, auf das Auto zu verzichten. Entlang der Bozner Straße gibt es keine Räume für getrennte Radwege.</p> <p>3. Dank modellgestützter Simulationen zeigt sich, dass bei Umsetzung nur der verkehrlichen Maßnahmen ohne modale Verlagerung (weniger Autos und mehr Fahrräder, Fußgänger und Busse) der Verkehr zwar "verlagert" würde, sich auf mittlere und lange Sicht aber eine generelle Reduzierung des Kfz-Verkehrs in ganz Lana ergeben würde. Es ist offensichtlich, dass bei Umsetzung dieses Vorschlags der Kfz-Verkehr in der Treibgasse und der Zollstraße zunehmen würde, der Verkehr wäre in absoluten Zahlen (Fahrzeuge/Stunde und Fahrzeuge/Tag) aber trotzdem mäßig bis gering (in der morgendlichen Spitzenstunde in der Treibgasse 435 Fz/h gegenüber den derzeitigen 220 Fz/h; in der Bozner Straße 500 Fz/h gegenüber den derzeitigen 820 Fz/h; in der Zollstraße 423 Fz/h gegenüber den derzeitigen 272 Fz/h).</p> <p>4. "Die Einbahnstraßen-Lösung verlängert die Strecken und erzeugt mehr CO2". Vom Tribusplatz bis zur Kreuzung Bozner Straße/Zollstraße beträgt die Entfernung entlang der Bozner Straße 1,1 km und entlang der Treibgasse 1,6 km (+500 m, das bedeutet +1 Minute Fahrzeit mit 30 km/h). In der Gegenrichtung (von Süden zum Tribusplatz) gäbe es keine Streckenverlängerung. Die Ausführungsverordnungen könnten so ausgearbeitet werden, dass die Anwohner der Treibgasse und der Bozner Straße diese in beiden Richtungen (inklusive Busspur) benutzen können. In</p>

ID RISPOSTA ANTWOORT	TITOLO ARGOMENTO	CONTENUTO	THEMENTITEL	INHALT
		Considerare in modo isolato da tutto il concetto di mobilità la misura dei sensi unici di via Pascolo e via Bolzano non è corretto.		diesem Fall hätten die Anwohner dieser beiden Straßen keine Streckenverlängerung. Offensichtlich müssen andere Fahrzeugkategorien (wie Lieferanten oder Kunden von Geschäften) eine der beiden Strecken (An- oder Abfahrt) verlängern, aber diese machen nicht den Großteil des Verkehrs aus. Generell gilt wie in Punkt 1 gesagt, dass das Konzept darauf abzielt, den Autoverkehr zu reduzieren, und dies zu einer generellen Verringerung der CO2-Emissionen und gesundheitsschädlichen Emissionen führen wird. Es ist nicht korrekt, die Maßnahme der Einbahnstraßen in der Treibgasse und der Bozner Straße isoliert vom gesamten Mobilitätskonzept zu betrachten.
4	Soluzione viabilistica senso unici via Bolzano e via Pascolo - Traffico in via Dogana e impatto sulle scuole	<p>1. Come già scritto al Punto 3, nello scenario che prevede sensi unici su via Pascolo e via Bolzano, su via Dogana, che resta a doppio senso, il traffico aumenterebbe da 272 ve/h attuali a 423 ve/h nell'ora di punta del mattino nello scenario totale. Si tratterebbe comunque di un traffico medio-basso per l'ora di punta, che nel resto della giornata sarebbe significativamente ancora più basso.</p> <p>2. Prima di attuare eventualmente la misura dei sensi unici in via Bolzano e via Pascolo, il concetto prevede di realizzare già nel breve termine un ampio percorso ciclopedonale di 3 m sul lato nord dove si trovano la scuola e la maggior parte delle abitazioni, andando a rialzare l'attuale corsia ciclabile azzurra a livello marciapiede da via Bolzano fino alla Pomus. In questo modo sarebbe migliorata l'accessibilità a scuola e la sicurezza a piedi e in bicicletta negli spostamenti. Una carreggiata di 6 m è sufficiente per sostenere un volume di traffico come quello stimato (oggi è larga 5,85 m + corsia ciclabile azzurra).</p> <p>3. Dai rilevamenti eseguiti dal Comune, risulta che la velocità su via Dogana sia diminuita con l'installazione delle isole laterali (da 49 a 41 km/h). La riduzione della velocità migliora l'attenzione dei conducenti dei veicoli, riduce il rischio di incidenti e migliora la percezione di sicurezza per pedoni e biciclette</p> <p>4. Nel concetto viene avanzata l'ipotesi di collegare via del Sole con via Dr. J.K.Llensperger / via Aigner a sud della sede del Consorzio. In questo modo via Dogana potrebbe essere vietata ai mezzi pesanti e tutti i mezzi pesanti e agricoli potrebbero passare da sud, scaricando di traffico il primo tratto di via Dogana.</p> <p>5. Con l'ampliamento del polo scolastico sono previste anche alcune opere di sistemazione del fronte scolastico.</p>	Vorschlag Einbahnregelung Bozner Straße und Treibgasse - Verkehr in der Zollstraße und Auswirkungen auf die Schulen	<p>1. Wie bereits unter Punkt 3 geschrieben, würde im Szenario mit Einbahnstraßen in der Treibgasse und der Bozner Straße der Verkehr in der Zollstraße, die zweispurig bleibt, in der morgendlichen Spitzenstunde von den derzeitigen 272 Fz/h auf 423 Fz/h im Gesamtszenario ansteigen. Es wäre dennoch ein mäßiger bis geringer Verkehr für die Spitzenstunde, der im Laufe des Tages deutlich niedriger wäre.</p> <p>2. Bevor die Maßnahme der Einbahnstraßen in der Bozner Straße und der Treibgasse eventuell umgesetzt wird, sieht das Konzept bereits kurzfristig die Realisierung eines 3 m breiten Fuß- und Radwegs auf der Nordseite vor, auf der sich die Schule und die meisten Wohnhäuser befinden. Dabei wird die bestehende blaue Radspur auf Gehsteigniveau von der Bozner Straße bis zur Pomus angehoben. Auf diese Weise würde die Erreichbarkeit der Schule sowie die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer verbessert. Eine 6 m breite Fahrbahn reicht aus, um das geschätzte Verkehrsaufkommen zu bewältigen (heute ist sie 5,85 m + blaue Radspur breit).</p> <p>3. Aus Erhebungen der Gemeinde geht hervor, dass sich die Geschwindigkeit in der Zollstraße durch die Installation der Fahrbahnverengungen verringert hat (von 49 auf 41 km/h). Die Reduzierung der Geschwindigkeit verbessert die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführer, verringert das Unfallrisiko und erhöht das Sicherheitsgefühl für Fußgänger und Radfahrer.</p> <p>4. Im Konzept wird die Möglichkeit aufgezeigt, den Sonnenweg mit der Dr. J.Köllensperger-Straße / Aigner-Straße südlich des Konsortiumssitzes zu verbinden. Auf diese Weise könnte die Zollstraße für Lkw gesperrt werden und sämtlicher Schwer- und landwirtschaftlicher Verkehr von Süden her abgewickelt werden, was die erste Strecke der Zollstraße entlasten würde.</p> <p>5. Mit der Erweiterung des Schulzentrums sind auch einige Maßnahmen zur Neugestaltung der Schulfassade vorgesehen.</p>

ID RISPOSTA ANTWORT	TITOLO ARGOMENTO	CONTENUTO	THEMENTITEL	INHALT
5	Ciclabili lungo gli assi principali: via Bolzano, via Hofer e via Merano	<p>1. Lungo via Hofer e risulta impossibile realizzare una pista ciclabile separata perchè la carreggiata stradale è già stretta e non può essere ulteriormente ridotta. Per questo il concetto di mobilità propone due soluzioni:</p> <p>a. 30 km/h e moderazione del traffico su via Hofer per creare condizioni per le biciclette che si spostano sulla strada in promiscuità con le auto e evidenziare meglio gli attraversamenti pedonali e i punti con più presenza di pedoni lungo la strada (Capitolo 8.2.3)</p> <p>b. studiare la fattibilità di percorsi ciclopedonali paralleli a via Hofer a nord e a sud, allargando tratti di percorsi esistenti e realizzando le connessioni espropriando fasce di aree private (si veda Capitoli 7.3 e 8.10 della Relazione Generale).</p> <p>2. Anche su via Bolzano risulta impossibile trovare gli spazi per creare una pista ciclabile bidirezionale separata dal traffico: la carreggiata per le auto è già della larghezza minima (circa 6,50 m) utile per il transito di automobili e autobus.</p> <p>Nel tratto della zona artigianale fino a via Dogana il marciapiede può essere allargato utilizzando l'aiuola riempita in sassi ma non sarebbe sufficiente per una ciclabile bidirezionale.</p> <p>Sul marciapiede lato nordovest esiste già un percorso ciclabile in direzione di piazza Tribus che può essere ulteriormente migliorato rifacendo il cordolo di separazione dalla strada in modo che non crei pericolo per i ciclisti. Si ritiene che rendere a doppio senso per tutte le bici questo marciapiede, nonostante sia usanza tollerata, sarebbe pericoloso per i pedoni anche perchè le biciclette scendendo sono molto più veloci che salendo e la separazione dalla carreggiata non è sufficiente (la norma prescrive uno spartitraffico di separazione tra ciclabile bidirezionale e carreggiata).</p> <p>In direzione sud il concetto propone di realizzare una corsia preferenziale bus utilizzabile anche dalle biciclette in modo da offrire ai ciclisti la possibilità di muoversi più in sicurezza con un traffico veicolare minimo.</p> <p>3. Su via Merano le considerazioni sono analoghe e rese ancora più problematiche dal fatto che via Merano è itinerario provinciale. Per questo il concetto opta per adottare il modello di via Bolzano, con i ciclisti che salgono messi su un marciapiede allargato a 3 m e quelli che scendono in strada. I "ciclisti tartaruga" potranno muoversi sul nuovo ciclopedonale da 3 m anche scendendo.</p> <p>4. Tra il ponte Tisza alla rotatoria della val d'Ultimo è possibile ricavare gli spazi per un percorso ciclopedonale sul lato est della strada (lato auto-stazione).</p> <p>5. In generale, dove il percorso ciclopedonale è abbastanza ampio (almeno 3 m) si può ritenere tollerato l'uso in entrambe le direzioni da parte di ciclisti lenti (es. bambini e "ciclisti tartaruga"). Ma la presenza di</p>	Radwege entlang der Hauptverkehrsachsen: Bozner Straße, Andreas-Hofer-Straße und Meraner Straße.	<p>1. In der Andreas-Hofer-Straße ist es unmöglich, einen separaten Radweg zu realisieren, da die Fahrbahn bereits schmal ist und nicht weiter verengt werden kann. Daher schlägt das Mobilitätskonzept zwei Lösungen vor:</p> <p>a. Temporeduzierung auf 30 km/h und Verkehrsberuhigung in der Andreas-Hofer-Straße, um Bedingungen für Radfahrer zu schaffen, die sich auf der Straße mit Autos mischen, sowie bessere Kennzeichnung der Fußgängerüberwege und Bereiche mit hoher Fußgängerpräsenz entlang der Straße (Kapitel 8.2.3).</p> <p>b. Prüfung der Machbarkeit paralleler Fuß- und Radwege nördlich und südlich der Andreas-Hofer-Straße durch Verbreiterung bestehender Abschnitte und Herstellung der Verbindungen unter Enteignung privater Flächen (siehe Kapitel 7.3 und 8.10).</p> <p>2. Auch in der Bozner Straße ist es unmöglich, Platz für einen vom Verkehr getrennten Zweirichtungsradweg zu finden: Die Fahrbahn für Autos hat bereits die Mindestbreite (ca. 6,50 m) für den Durchgang von Autos und Bussen. Im Abschnitt durch das Gewerbegebiet bis zur Zollstraße kann der Gehweg unter Nutzung der mit Steinen gefüllten Grünfläche verbreitert werden, wäre aber nicht ausreichend für einen Zweirichtungsradweg. Auf der nordwestlichen Seite gibt es bereits einen Radweg in Richtung Tribusplatz, der durch Erneuerung der Bordsteintrennung zur Straße weiter verbessert werden kann, so dass keine Gefahr für Radfahrer besteht. Es wird als gefährlich für Fußgänger angesehen, diesen Gehweg für Radfahrer in beide Richtungen freizugeben, auch wenn es geduldet wird, da abwärts fahrende Räder viel schneller sind als aufwärts und die Trennung von der Fahrbahn nicht ausreichend ist (die Norm sieht eine Verkehrstrennung zwischen Zweirichtungsradweg und Fahrbahn vor). In südlicher Richtung schlägt das Konzept die Einrichtung einer auch für Radfahrer nutzbaren Busspur vor, um Radfahrern eine sicherere Fortbewegung mit minimalem Kfz-Verkehr zu ermöglichen.</p> <p>3. In der Meraner Straße sind die Überlegungen ähnlich und werden durch die Tatsache erschwert, dass sie eine Landesstraße ist. Daher wählt das Konzept das Modell der Bozner Straße mit aufwärts fahrenden Radfahrern auf einem auf 3 m verbreiterten Geh- und Radweg und abwärts auf der Straße. "Schildkröten Radfahrer" können den neuen 3 m breiten Rad-/Gehweg auch abwärts nutzen.</p> <p>4. Zwischen der Theißbrücke und der Kreisverkehrsanlage Ultental lässt sich Platz für einen Rad-/Gehweg auf der Ostseite der Straße (Busbahnhofseite) schaffen.</p> <p>5. Generell kann bei ausreichend breiten Rad-/Gehwegen (mindestens 3 m) die Nutzung in beide Richtungen durch langsame Radfahrer (z.B. Kinder und "Schildkrötenradler") als geduldet gelten. Die Anwesenheit schneller Radfahrer könnte aber gefährlich für sie selbst (wo keine klare Trennung zur Fahrbahn besteht) und für Fußgänger sein.</p>

ID RISPOSTA ANTWORT	TITOLO ARGOMENTO	CONTENUTO	THEMENTITEL	INHALT
		<p>ciclisti veloci potrebbe risultare pericolosa per le bici (dove manca una separazione netta dalla carreggiata) e per i pedoni.</p> <p>6. In generale, le "corsie ciclabili" disegnate con linea bianca tratteggiata (ed eventualmente colorate di azzurro all'interno) sono state introdotte da pochi anni nel Codice della Strada. Esse rappresentano una porzione della strada dedicata ai ciclisti ma utilizzabile dagli autoveicoli in caso di necessità. Per essere realizzate su strade a traffico medio ed elevato come via Bolzano, via Hofer e via Merano è necessario che lo spazio tra la mezzera stradale e la linea di delimitazione della corsia ciclabile sia sufficiente per il passaggio di un veicolo. Sulle strade citate non esistono queste condizioni e pertanto le corsie ciclabili non sono realizzabili.</p>		<p>6. Im Allgemeinen wurden "Radfahrstreifen", die mit einer gestrichelten weißen (und eventuell innen blau gefärbten) Linie markiert sind, erst vor wenigen Jahren in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen. Sie stellen einen Straßenabschnitt dar, der Radfahrern vorbehalten, im Bedarfsfall aber von Kraftfahrzeugen benutzt werden kann. Um auf Straßen mit mittlerem bis hohem Verkehrsaufkommen wie der Bozner Straße, der Andreas-Hofer-Straße und der Meraner Straße realisiert zu werden, muss der Abstand zwischen Straßenmitte und Radfahrstreifenbegrenzung für die Durchfahrt eines Fahrzeugs ausreichend sein. Auf den genannten Straßen sind diese Bedingungen nicht gegeben, weshalb Radfahrstreifen nicht umsetzbar sind.</p>
6	Percorsi ciclabili in sede propria lontani dal traffico	<p>Il Capitolo 8.10 della Relazione Generale del Piano è dedicato a studiare la fattibilità di percorsi ciclopedonali paralleli a via Bolzano e via Hofer a nord e a sud, allargando tratti di percorsi esistenti e realizzando le connessioni espropriando fasce di aree private. Questi percorsi toccano da vicino le aree scolastiche e potranno essere studiati accessi diretti alle scuole su questi percorsi. Eventuali questioni di promiscuità con i mezzi agricoli che devono accedere ai terreni attraversati saranno trattate dagli studi di fattibilità e dai progetti.</p> <p>Come descritto nel Capitolo 7.3, il concetto propone un modello di ciclabilità "misto" che possa servire sia i ciclisti più deboli (ciclista "tartaruga") su percorsi separati o su strade a basso traffico veicolare anche se descrivono itinerari più tortuosi, sia quelli più forti (ciclisti "lepre") su percorsi lungo l'asse principale che attraversa il paese in promiscuo con le auto ma più diretti rispetto a quelli separati.</p> <p>Le ipotesi di percorsi lungo l'asse principale e le ipotesi di percorsi separati a nord e a sud di questo che comportano espropri non sono quindi alternative ma complementari nel concetto di mobilità.</p> <p>Proprio per ragioni tecnico-amministrative, nel Capitolo 10 Tempi e costi, la realizzazione di questi percorsi è assegnata all'orizzonte di medio termine, ma, qualora queste proposte vengano attuate, si potrà verificare di anticipare i tratti più fattibili.</p>	Baulich getrennte Radwege abseits der verkehrsreichen Hauptachsen	<p>Kapitel 8.10 des Hauptberichts des Konzeptes befasst sich mit der Machbarkeitsstudie für parallele Fuß- und Radwege nördlich und südlich der Bozner Straße und der Andreas-Hofer-Straße durch Verbreiterung bestehender Abschnitte und Herstellung der Verbindungen unter Enteignung privater Flächen. Diese Wege berühren die Schulbereiche, weshalb direkte Zugänge zu den Schulen auf diesen Wegen geprüft werden könnten. Eventuelle Probleme des Mischverkehrs mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen, die die Landwirtschaftsflächen erreichen müssen, werden in den Machbarkeitsstudien und Projekten behandelt. Wie in Kapitel 7.3 beschrieben, schlägt das Konzept ein "gemischtes" Radverkehrsmodell vor, das sowohl schwächere Radfahrer ("Schildkröten") auf separaten Wegen oder Straßen mit geringem Kfz-Verkehr bedient, auch wenn die Routen kurvenreicher sind, als auch schnellere Radfahrer ("Hasen") auf direkteren Routen entlang der Hauptachse durch den Ort im Mischverkehr mit Autos.</p> <p>Die Vorschläge für Routen entlang der Hauptachse und die Vorschläge für getrennte Routen nördlich und südlich davon, die Enteignungen erfordern, sind daher im Mobilitätskonzept nicht Alternativen, sondern komplementär.</p> <p>Gerade aus technisch-administrativen Gründen ist die Realisierung dieser Wege im Kapitel 10 Zeitplan und Kosten dem mittelfristigen Horizont zugeordnet. Sollten diese Vorschläge aber umgesetzt werden, kann geprüft werden, umsetzbarere Abschnitte vorzuziehen.</p>

ID RISPOSTA ANTWORT	TITOLO ARGOMENTO	CONTENUTO	THEMENTITEL	INHALT
7	Ipotesi di circosollazione / tangenziale / nuova infrastruttura viaria per Lana di Mezzo e di Sotto	<p>L'ipotesi di una nuova strada che colleghi direttamente via Lana di Mezzo con via Max Valier è già stata valutata in passato ed è stata stralciata dal piano urbanistico e per questo non valutata nuovamente nel concetto di mobilità.</p> <p>Il Capitolo 7.6 della Relazione di piano fornisce comunque le considerazioni essenziali sul tema:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. il tessuto edificato di Lana di Mezzo non consente di pensare di far passare una nuova strada con funzioni di transito (necessari almeno 8 m di sedime stradale più marciapiedi) fino a via Hofer o a via Bolzano; nè vicolo Ospizio nè via S.Agata possono essere allargate; 2. se la nuova strada scaricherebbe sicuramente via Merano e Lana di Sopra del traffico indotto da Lana di Mezzo, occorre anche considerare che aprirebbe un by-pass molto attrattivo per i flussi in uscita e in entrata a tutta Lana; le zone residenziali a nord di piazza Tribus e via Hofer avrebbero quindi altrettanto sicuramente un aumento di traffico sulla viabilità locale; 3. via S.Agata è da tempo individuata dalla Provincia come sede di una ciclabile Lana-Merano di importanza territoriale. 	Mögliche Umgehungsstraßen Verkehrsinfrastruktur für Mitterlana und Niederlana.	<p>Der Vorschlag für eine neue Straße, die Mitterlana direkt mit der Max Valier Straße verbindet, wurde in der Vergangenheit bereits geprüft und aus dem Bauleitplan gestrichen. Daher wurde er im Mobilitätskonzept nicht erneut bewertet. Kapitel 7.6 des Planberichts liefert jedoch die wesentlichen Überlegungen dazu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Das bebaute Gebiet von Mitterlana lässt keine Durchgangsstraße (mindestens 8 m Fahrbahnbreite plus Gehwege erforderlich) bis zur Andreas Hofer Straße oder Bozner Straße zu; weder die Spitalgasse noch der St. Agathaweg können verbreitert werden. 2. Auch wenn eine neue Straße den Verkehr aus Mitterlana sicher von der Meraner Straße und Oberlana ableiten würde, muss berücksichtigt werden, dass sie eine sehr attraktive Umgehung für den gesamten Ein- und Ausgangsverkehr von Lana darstellen würde. Die Wohngebiete nördlich des Tribusplatzes und der Andreas-Hofer-Straße hätten daher mit Sicherheit eine Verkehrszunahme auf der lokalen Straßeninfrastruktur. 3. Der St. Agathaweg ist seit langem von der Provinz als Standort für einen regionalen Radweg Lana-Meran ausgewiesen.
8	Fluidificazione del traffico veicolare, nuove strade e rapporto tra aumento della popolazione e traffico	<ol style="list-style-type: none"> 1. Il concetto di mobilità di Lana è fortemente orientato alla mobilità sostenibile. Tutti i piani e gli indirizzi di pianificazione sovraordinata della Provincia di Bolzano fino ad arrivare all'Europa sono mirati a ridurre il traffico veicolare motorizzato privato e ad aumentare le quote della mobilità sostenibile. Il Piano Clima 2040 dell'Alto Adige punta a ridurre del 26% il traffico extraurbano e del 34% il traffico urbano (per una riduzione totale del 30%). 2. Il concetto di mobilità punta a rendere il traffico più fluido ma più lento in modo da salvaguardare e migliorare la vivibilità di Lana. Su tutto l'asse principale dalla zona artigianale al ponte sul rio Stura dovrà essere garantito il rispetto di una velocità adeguata da parte dei veicoli (concetto Città 30). In alcun modo le necessità di fluidificazione del traffico possono andare a discapito dei pedoni e del numero di attraversamenti pedonali all'interno della Città 30. 3. Se l'aumento degli abitanti porta ad un aumento della domanda di mobilità, questa non può tradursi in un continuo aumento di automobili e di traffico, altrimenti continuerà a peggiorare l'impatto sul clima, sull'ambiente e sulla vivibilità dei centri abitati. La domanda di mobilità quindi non va assecondata continuando a costruire nuove strade per le auto, ma va governata facendo in modo che gli spostamenti avvengano sempre più in modo ecologico (piedi, bici, bus, treno o anche carpooling, carsharing, ecc.). Il concetto di mobilità per Lana punta a creare le condizioni perchè questo avvenga. 4. Le nuove strade previste sono quelle minime necessarie a spostare il 	Verbesserung des Fahrzeugverkehrsflusses, neue Straßen und das Verhältnis zwischen Bevölkerungswachstum und Verkehr.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Das Mobilitätskonzept von Lana ist stark auf nachhaltige Mobilität ausgerichtet. Alle übergeordneten Pläne und Planungsrichtlinien der Provinz Bozen bis hin zu Europa zielen darauf ab, den privaten motorisierten Verkehr zu reduzieren und den Anteil der nachhaltigen Mobilität zu erhöhen. Der Klimaplan 2040 für Südtirol strebt eine Reduzierung des außerstädtischen Verkehrs um 26% und des städtischen Verkehrs um 34% (insgesamt 30%) an. 2. Das Mobilitätskonzept zielt darauf ab, den Verkehr flüssiger, aber langsamer zu gestalten, um die Lebensqualität in Lana zu erhalten und zu verbessern. Entlang der gesamten Hauptachse vom Gewerbegebiet bis zur Brücke über die Falschauer muss eine angemessene Geschwindigkeit der Fahrzeuge gewährleistet werden (30kmh Ortschaft-Konzept). Die Notwendigkeit einer Verkehrsflussoptimierung darf keinesfalls zu Lasten der Fußgänger und der Zahl der Fußgängerübergänge innerhalb der 30kmh Ortschaft gehen. 3. Wenn die Zunahme der Einwohner zu einer höheren Mobilitätsnachfrage führt, darf sich diese nicht in einem kontinuierlichen Anstieg von Autos und Verkehr niederschlagen, da sich sonst die Auswirkungen auf Klima, Umwelt und Lebensqualität in den Siedlungsgebieten weiter verschlechtern würden. Die Mobilitätsnachfrage darf daher nicht durch den Bau neuer Straßen für Autos befriedigt werden, sondern muss so gesteuert werden, dass Mobilität zunehmend umweltfreundlich stattfindet (zu Fuß, Rad, Bus, Zug oder auch Fahrgemeinschaften, Car-Sharing etc.). Das Mobilitätskonzept für Lana zielt darauf ab, die Voraussetzungen dafür zu schaffen.

ID RISPOSTA ANTWORD	TITOLO ARGOMENTO	CONTENUTO	THEMENTITEL	INHALT
		<p>traffico pesante e di transito dalle strade più congestionate e dalle zone sensibili. Anche la Convenzione delle Alpi richiede di minimizzare la realizzazione di nuove infrastrutture viarie. Nel prossimo PSCTP che il Comune di Lana predisporrà prossimamente saranno definiti i nuovi limiti di espansione dell'abitato sulla base della stima di nuovi abitanti. In quella sede, con le nuove aree edificabili definite, potrà essere ancora verificata la necessità di nuova viabilità o di adeguamento di quella esistente.</p> <p>5. Nell'ambito del Piano di Sviluppo Comunale del Territorio e del Paesaggio che, in base alla nuova legge provinciale, il Comune di Lana dovrà predisporre, sarà possibile raccordare la pianificazione urbanistica con quella dei trasporti e della mobilità, saranno definite le nuove aree edificabili e verificate le dotazioni di infrastrutture e sosta.</p>		<p>4. Die geplanten neuen Straßen sind das Minimum, das erforderlich ist, um den Schwer- und Durchgangsverkehr von den am stärksten belasteten Straßen und sensiblen Bereichen zu verlagern. Auch die Alpenkonvention fordert, den Bau neuer Straßeninfrastruktur zu minimieren. Im nächsten von der Gemeinde Lana in Kürze auszuarbeitenden Gemeindeentwicklungsprogramm für Raum und Landschaft werden auf Grundlage der Schätzung der neuen Einwohner die neuen Siedlungsgrenzen definiert. In diesem Rahmen kann dann mit den festgelegten neuen Baugebieten die Notwendigkeit neuer Verkehrsinfrastruktur oder der Anpassung der bestehenden noch einmal geprüft werden.</p> <p>5. Im Rahmen des gemäß dem neuen Landesgesetz von der Gemeinde Lana zu erstellenden Gemeindeentwicklungsplans für Raum, Landschaft und Energie wird es möglich sein, die Siedlungs- mit der Verkehrs- und Mobilitätsplanung abzustimmen. Die neuen Baugebiete und die erforderlichen Infrastrukturen und Stellplatzanlagen werden dort definiert.</p>
9	Sosta e parcheggi	<p>1. Ai parcheggi e alla sosta è interamente dedicato il Capitolo 7.5 della Relazione Generale, alla quale si rimanda. Si ricorda che per predisporre il concetto di mobilità è stato svolto un rilievo completo dell'offerta di sosta e dell'occupazione, dal quale è emerso che, a parte zone circoscritte, a Lana esiste una dotazione di posti auto più che sufficiente ma che vanno sfruttati meglio i parcheggi organizzati e interrati, che restano semivuoti mentre l'occupazione si concentra sulla sosta lungo le strade. Su questo punto viene costruita la politica per la sosta del concetto di mobilità. Più parcheggi significa più traffico, mentre attraverso la regolamentazione della sosta (es. disco orario) o la tariffazione si aumenta il turnover senza dover aumentare il numero dei posti auto per i negozi.</p> <p>2. Uno studio più puntuale che, a partire dagli indirizzi del concetto di mobilità, verifichi gli standard di sosta, l'accessibilità delle diverse parti dell'insediamento e definisca il destino e la regolamentazione delle singole aree di sosta potrà essere valutato come azione attuativa del concetto. L'occasione di stesura del nuovo Piano di Sviluppo Comunale del Territorio e del Paesaggio, integrando urbanistica, mobilità e altri settori, potrà rappresentare l'occasione per approfondire alcuni ragionamenti.</p>	Parken und Parkraum	<p>1. Den Parkplätzen und dem Parken ist das gesamte Kapitel 7.5 des Hauptberichts gewidmet, auf das verwiesen wird. Es wird daran erinnert, dass für die Erstellung des Mobilitätskonzepts eine vollständige Erhebung des Parkangebots und der Auslastung durchgeführt wurde. Daraus ging hervor, dass Lana - abgesehen von begrenzten Zonen - über mehr als ausreichend Parkplätze verfügt, die organisierten und unterirdischen Parkplätze aber besser genutzt werden müssen, da sie halb leer bleiben, während die Auslastung auf dem Straßenparken konzentriert ist. Auf diesem Punkt baut die Parkraumpolitik des Mobilitätskonzepts auf. Mehr Parkplätze bedeuten mehr Verkehr, während durch Regulierung (z.B. Parkscheibe) oder Gebührenpflicht der Turnover erhöht werden kann, ohne die Anzahl der Parkplätze für Geschäfte erhöhen zu müssen.</p> <p>2. Eine detailliertere Studie, die ausgehend von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts die Parkraumstandards, die Erreichbarkeit der verschiedenen Siedlungsbereiche überprüft und die Bestimmung und Regulierung der einzelnen Parkflächen festlegt, könnte als Umsetzungsmaßnahme des Konzepts geprüft werden. Die Gelegenheit der Erstellung des neuen Gemeindeentwicklungsplans für Raum, Landschaft und Energie unter Integration von Raumordnung, Mobilität und anderen Sektoren könnte die Chance bieten, einige Überlegungen zu vertiefen.</p>
10	Traffico turistico per passo Palade e val d'Ultimo	<p>Come hanno mostrato i rilievi del traffico invernali ed estivi, già oggi la stragrande maggioranza del traffico di attraversamento diretto o proveniente da passo Palade e da val d'Ultimo utilizza via Merano e via Max Valier e non via Hofer e via Bolzano.</p> <p>Il traffico turistico tra la MeBo e la montagna andrà sempre indirizzato su questo percorso di valenza provinciale e territoriale piuttosto che attraverso il paese. Per scaricare via Merano di traffico, turistico e non, andrà approfondita la fattibilità della circonvallazione.</p>	Touristenverkehr zum Gampenspass und ins Ultental	<p>nutzen bereits heute die überwiegende Mehrheit des Durchgangsverkehrs sowie des Verkehrs aus dem Gampenspass und dem Ultental die Meraner Straße und Max-Valier-Straße und nicht die Andreas-Hofer-Straße und Bozner Straße.</p> <p>Der touristische Verkehr zwischen der MeBo und den Bergen wird immer über diese Strecke von regionaler und territorialer Bedeutung fahren, anstatt durch die Ortschaft. Um die Meraner Straße vom Verkehr, sowohl</p>

ID RISPOSTA ANTWOORT	TITOLO ARGOMENTO	CONTENUTO	THEMENTITEL	INHALT
		Eventuali strategie per ridurre l'impatto del traffico veicolare dei turisti e studiare sistemi di mobilità sostenibile per i turisti vanno valutati a livello di comprensorio sovracomunale. I rilievi del traffico, eseguiti sia in autunno (settembre-ottobre) che in estate (agosto), hanno mostrato che comunque i flussi di traffico sono maggiori in autunno, quando prevalgono sicuramente i flussi sistematici per motivi di studio e lavoro e quelli generati dagli abitanti del luogo rispetto ai turisti.		touristisch als auch nicht-touristisch, zu entlasten, muss die Machbarkeit einer Umgehungsstraße genauer untersucht werden. Mögliche Strategien zur Reduzierung der Auswirkungen des touristischen Fahrzeugverkehrs und zur Untersuchung nachhaltiger Mobilitätssysteme für Touristen sollten auf überkommunaler Ebene bewertet werden. Die Verkehrserhebungen, sowohl im Herbst (September-Oktober) als auch im Sommer (August), haben gezeigt, dass die Verkehrsströme im Herbst größer sind, wenn vor allem die Pendler für Studium und Arbeit sowie diejenigen der Einheimischen im Vordergrund stehen im Vergleich zu den Touristen.
11	Città 30 e limite di velocità 30, 40, 50 km/h	Nel Capitolo 7.1 della Relazione Generale vengono illustrate le ragioni a sostegno del concetto di "Città 30" che serve a ridurre l'incidentalità, a ridurre le emissioni inquinanti e il rumore e a migliorare la sicurezza per biciclette e pedoni. Si ricorda che la maggior parte degli incidenti a Lana avvengono lungo gli assi principali di via Merano, via Madonna del Suffragio, via Hofer e via Bolzano. Il concetto propone di applicare delle misure di moderazione del traffico "leggere" sugli assi principali e più "forti" nelle Zone 30, davanti alle scuole e nelle zone residenziali. Gli elementi di moderazione del traffico (come restringimenti, pedane rialzate, ecc.) non devono essere localizzati per creare stop&go ma diffusi in modo che l'automobilista si convinca a mantenere una velocità costante ma bassa, senza continue accelerazioni e frenate. Nel Capitolo 10 della Relazione Generale viene proposta un'ipotesi di attuazione per gradi del concetto di mobilità che prevede nella prima fase del breve termine di limitare a 40 km/h la velocità sugli assi principali e di creare Zone 30 nel resto del centro abitato. Nella seconda fase nel medio termine il limite di 30 km/h potrà essere esteso a tutta la viabilità del centro abitato.	30kmh Ortschaft und Tempolimit 30, 40, 50 km/h	In Kapitel 7.1 des Hauptberichts werden die Gründe für das Konzept der "30kmh Ortschaft" dargelegt, das darauf abzielt, die Unfallhäufigkeit zu verringern, die Schadstoffemissionen und Lärm zu reduzieren und die Sicherheit für Fahrräder und Fußgänger zu verbessern. Es wird daran erinnert, dass die meisten Unfälle in Mitterlana entlang der Hauptachsen der Andreas-Hofer-Straße, Maria Hilf Straße, Andreas Hofer Straße und Bozner Straße passieren. Das Konzept schlägt vor, "leichte" Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf den Hauptachsen und "stärkere" in den 30er Zonen, vor Schulen und in Wohngebieten anzuwenden. Verkehrsberuhigungselemente (wie Verengungen, erhöhte Plattformen usw.) dürfen nicht so platziert werden, dass sie Stop-and-Go-Verkehr erzeugen, sondern müssen so verteilt sein, dass der Autofahrer überzeugt wird, eine konstante, aber niedrige Geschwindigkeit beizubehalten, ohne ständiges Beschleunigen und Bremsen. In Kapitel 10 des Generalberichts wird ein stufenweiser Umsetzungsvorschlag für das Mobilitätskonzept vorgestellt, der in der ersten, kurzfristigen Phase vorsieht, die Geschwindigkeit auf den Hauptachsen auf 40 km/h zu begrenzen und 30er Zonen im restlichen Siedlungsgebiet zu schaffen. In der zweiten, mittelfristigen Phase könnte das 30 km/h Limit auf die gesamte Verkehrsinfrastruktur des Siedlungsgebietes ausgedehnt werden.
12	Andare in bici a Lana non è pericoloso?	In base all'analisi dei dati sugli incidenti con feriti o morti, i pedoni e le biciclette sono coinvolte nel 30% degli incidenti che avvengono a Lana. Molti cittadini hanno inoltre segnalato attraverso il sondaggio diffuso a tutta la popolazione che in bicicletta non si sentono sicuri sulle strade e chiedono più percorsi ciclabili e moderazione della velocità dei veicoli.	Ist Radfahren in Lana nicht gefährlich?	Gemäß der Analyse der Unfalldaten mit Verletzten oder Toten sind Fußgänger und Fahrräder an 30% der Unfälle beteiligt, die in Mitterlana stattfinden. Viele Bürger haben außerdem über eine Umfrage, die an die gesamte Bevölkerung verteilt wurde, angegeben, dass sie sich auf den Straßen mit dem Fahrrad nicht sicher fühlen und fordern mehr Fahrradwege und eine Mäßigung der Fahrzeuggeschwindigkeit.
13	Eccessiva attenzione alla bicicletta	Il concetto di mobilità non parla solo di biciclette e non ragiona solo di percorsi ciclabili. Sono molteplici le misure e le proposte di intervento per il trasporto pubblico, per la sicurezza stradale (per tutti gli utenti), per la viabilità. A pedoni e biciclette è riservata una particolare attenzione, trattandosi delle "utenze deboli" più vulnerabili sulla strada. La richiesta di puntare maggiormente sulla bicicletta è emersa in modo chiaro anche dal percorso partecipativo. A Lana moltissimi spostamenti brevi (< 3-4 km), oggi fatti con	Übermäßige Aufmerksamkeit für das Fahrrad	Das Mobilitätskonzept spricht nicht nur von Fahrrädern und beschränkt sich nicht nur auf Fahrradwege. Es gibt zahlreiche Maßnahmen und Vorschläge für den öffentlichen Verkehr, für die Straßensicherheit (für alle Verkehrsteilnehmer) und für die Verkehrsinfrastruktur. Fußgängern und Fahrrädern wird besondere Aufmerksamkeit gewidmet, da sie als "schwächere Nutzer" auf der Straße am verwundbarsten sind. Der Bedarf, den Fahrradverkehr stärker zu betonen, wurde auch im Rahmen des Beteiligungsprozesses deutlich.

ID RISPOSTA ANTWORT	TITOLO ARGOMENTO	CONTENUTO	THEMENTITEL	INHALT
		l'automobile, potrebbero essere evitati se i cittadini si sentissero più sicuri o facilitati in diversi modi a muoversi in bicicletta.		In Mitterlana könnten viele kurze Wege (< 3-4 km), die heute mit dem Auto zurückgelegt werden, vermieden werden, wenn sich die Bürger sicherer fühlen würden oder auf verschiedene Weisen erleichtert sähen, das Fahrrad zu nutzen.
14	Impatto ambientale e acustico	<p>Nel concetto non sono considerati gli impatti ambientali e acustici, che potranno essere valutati eventualmente nella procedura di VAS (SUP) associata al nuovo Piano di Sviluppo Comunale del Territorio e del Paesaggio che il Comune predisporrà nei prossimi due anni.</p> <p>In modo del tutto qualitativo è comunque possibile affermare che il concetto punta a ridurre gli impatti ambientali e acustici. La riduzione attesa del traffico motorizzato privato determinerà anche riduzioni nelle emissioni di inquinanti e di gas climalteranti. Inoltre l'abbassamento dei limiti di velocità nel centro abitato ridurrà anche l'inquinamento acustico (passando da 50 km/h a 30 km/h si stima in generale che il rumore possa ridursi di 2-4 dB).</p> <p>Non è possibile al momento, con i dati a disposizione, fornire stime più precise associate all'eventuale attuazione di scenari viabilistici nè si ritiene che i numeri forniti da alcune osservazioni possano essere verificati scientificamente.</p>	Umwelt- und Lärmbelästigung	<p>Im Konzept werden Umwelt- und Lärmwirkungen nicht berücksichtigt, die gegebenenfalls im Rahmen der Umweltprüfung im Zusammenhang mit dem neuen Gemeindeentwicklungsplan für Raum und Landschaft, den die Gemeinde in den nächsten zwei Jahren vorbereiten wird, bewertet werden können.</p> <p>Es lässt sich jedoch qualitativ feststellen, dass das Konzept darauf abzielt, Umwelt- und Lärmbelastigungen zu verringern. Die erwartete Reduzierung des privaten motorisierten Verkehrs wird auch zu einer Verringerung der Emission von Schadstoffen und klimaschädlichen Gasen führen. Darüber hinaus wird die Senkung der Geschwindigkeitsbegrenzungen im Siedlungsgebiet auch die Lärmbelastung reduzieren (es wird allgemein geschätzt, dass der Lärm beim Wechsel von 50 km/h auf 30 km/h um 2-4 dB reduziert werden kann).</p> <p>Zum aktuellen Zeitpunkt ist es mit den verfügbaren Daten nicht möglich, genauere Schätzungen über die mögliche Umsetzung von Verkehrsszenarien zu liefern, noch wird angenommen, dass die Zahlen einiger Beobachtungen wissenschaftlich verifiziert werden können.</p>

ID RISPOSTA ANTWORT	TITOLO ARGOMENTO	CONTENUTO	THEMENTITEL	INHALT
15	Risultati delle simulazioni modellistiche in generale e per lo scenario dei sensi unici di via Bolzano e via Pascolo	<p>1. Il modello costruito e utilizzato per il concetto di mobilità di Lana è un modello di macroscale che considera solamente il traffico privato e lo fa rappresentando le condizioni della circolazione nell'ora di punta del mattino (7:30-8:30) quando il sistema viabilistico è sotto pressione. Lo stato attuale è stato calibrato facendo tendere a zero la differenza tra il dato stimato dal modello e quello effettivamente misurato su alcune strade con i rilievi del traffico autunnali (si veda il Capitolo 3.2 della Relazione Generale). Una volta calibrato, il modello è stato utilizzato per simulare diversi scenari e soluzioni (alcuni dei quali poi anche scartati nella versione finale del concetto ma comunque riportati). Il modello non ha la pretesa di essere "esatto" ma fornisce utili indicazioni di supporto alle decisioni, mostrando come si comporterebbe il traffico se venissero attuati gli interventi simulati.</p> <p>2. Come descritto nel Capitolo 9.2 della Relazione Generale, cautelativamente in tutti gli scenari relativi al test di un singolo intervento e negli scenari di breve termine non si è tenuto conto di nessuna variazione del modal split (nessuna riduzione del numero di spostamenti in auto). Per questo il traffico attuale viene solamente redistribuito in funzione degli interventi proposti per il breve termine (BT_01) e dell'eventuale attuazione di una grande Zona 30 nel paese (BT_02). Invece negli scenari di breve e medio termine si tiene conto di una stima di percentuale di riduzione del traffico veicolare secondo la tabella mostrata in funzione di diverse classi di distanza in cui sono stati aggregati gli spostamenti. In questi scenari il traffico diminuisce in modo generalizzato in tutto il paese (questo è uno degli obiettivi del concetto) e solo su alcune strade aumenta a causa della soluzione viabilistica scelta.</p> <p>3. Rispetto allo scenario con i sensi unici in via Bolzano e via Pascolo, nello scenario "finale" di lungo termine si possono leggere gli aumenti di traffico su via Pascolo e via Dogana, che in valore assoluto (veicoli/ora e veicoli/giorno) si traducono comunque in un traffico medio-basso (nell'ora di punta del mattino, in via Pascolo 435 ve/h contro i 220 ve/h attuali; in via Bolzano 500 ve/h contro gli 820 ve/h attuali; in via Dogana 423 ve/h contro i 272 ve/h attuali).</p>	<p>Ergebnisse der Modellsimulationen im Allgemeinen und für das Szenario der Einbahnstraßen in der Bozner Straße und Treibgasse</p>	<p>1. Das für das Mobilitätskonzept von Mitterlana erstellte und genutzte Modell ist ein Makroskalenmodell, das nur den privaten Verkehr berücksichtigt und dieses durch Darstellung der Verkehrsbedingungen in der morgendlichen Stoßzeit (7:30-8:30 Uhr) abbildet, wenn das Verkehrssystem unter Druck steht. Der aktuelle Zustand wurde kalibriert, indem die Differenz zwischen den vom Modell geschätzten Daten und den tatsächlich auf einigen Straßen im Herbst gemessenen Verkehrsdaten gegen null tendiert wurde (siehe Kapitel 3.2 des Generalberichts). Einmal kalibriert, wurde das Modell verwendet, um verschiedene Szenarien und Lösungen zu simulieren (einige davon wurden in der endgültigen Fassung des Konzepts verworfen, sind aber dennoch aufgeführt). Das Modell erhebt nicht den Anspruch, „exakt“ zu sein, sondern liefert nützliche Entscheidungshilfen, indem es aufzeigt, wie sich der Verkehr verhalten würde, wenn die simulierten Maßnahmen umgesetzt würden.</p> <p>2. Wie in Kapitel 9.2 des Generalberichts beschrieben, wurde vorsorglich in allen Szenarien, die den Test einer einzelnen Maßnahme und in kurzfristigen Szenarien betreffen, keine Veränderung der Modal Split (keine Reduzierung der Anzahl der Autofahrten) berücksichtigt. Deshalb wird der aktuelle Verkehr nur gemäß den vorgeschlagenen Maßnahmen für die kurzfristige Phase (BT_01) und der möglichen Umsetzung einer großen 30er Zone im Ort (BT_02) umverteilt. In den Szenarien der kurz- und mittelfristigen Phase wird jedoch eine geschätzte Prozentzahl der Verkehrsreduktion berücksichtigt, die gemäß der im Bericht gezeigten Tabelle und basierend auf verschiedenen Distanzklassen, in denen die Fahrten zusammengefasst wurden, variiert. In diesen Szenarien nimmt der Verkehr generell im ganzen Ort ab (dies ist eines der Ziele des Konzepts) und nur auf einigen Straßen nimmt er aufgrund der gewählten Verkehrslösung zu.</p> <p>3. Im Vergleich zum Szenario mit Einbahnstraßen in der Bozner Straße und Treibgasse zeigt das „finale“ langfristige Szenario Verkehrszunahmen auf der Treibgasse und Zollstraße, die sich jedoch in absoluten Zahlen (Fahrzeuge/Stunde und Fahrzeuge/Tag) immer noch in einem mittleren bis niedrigen Verkehrsbereich bewegen (in der morgendlichen Stoßzeit auf der Treibgasse 435 Fahrzeuge/Stunde gegenüber den aktuellen 220 Fahrzeuge/Stunde; auf der Bozner Straße 500 Fahrzeuge/Stunde gegenüber den aktuellen 820 Fahrzeuge/Stunde; auf der Zollstraße 423 Fahrzeuge/Stunde gegenüber den aktuellen 272 Fahrzeuge/Stunde).</p>
16	Attuazione per fasi e sperimentazione	<p>Il concetto di mobilità propone una visione di medio-lungo termine alla quale puntare, e propone nel Capitolo 10 una possibile attuazione per fasi suddivisa in breve, medio e lungo termine. Per alcuni interventi che lo rendono possibile potrà sicuramente essere utile proporre una sperimentazione accompagnata da un monitoraggio, in modo da poter poi "correggere" l'attuazione definitiva della misura in questione.</p>	<p>Umsetzung in Phasen und Testläufen</p>	<p>Das Mobilitätskonzept schlägt eine mittel- bis langfristige Vision vor, auf die hingearbeitet werden soll, und unterbreitet in Kapitel 10 einen möglichen stufenweisen Umsetzungsplan mit kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen. Für einige Vorhaben, die dies ermöglichen, könnte sicherlich ein begleiteter Testbetrieb mit Monitoring sinnvoll sein, um die endgültige Umsetzung der betreffenden Maßnahme dann "korrigieren" zu können.</p>

ID RISPOSTA ANTWORT	TITOLO ARGOMENTO	CONTENUTO	THEMENTITEL	INHALT
17	Modal shift / trasferimento modale	<p>1. I dati del censimento ISTAT 2011 sono gli ultimi disponibili per stimare la ripartizione modale ("modal split"), cioè il modo di trasporto, per gli spostamenti pendolari per motivi di studio e di lavoro. Successivamente sono stati aggiornati i dati del pendolarismo solo come relazioni tra Comuni ma senza il dettaglio del modo utilizzato. Il questionario somministrato alla popolazione ha consentito di ricostruire un modal split dei residenti di Lana abbastanza simile a quello ricavato dai dati ISTAT 2011 per spostamenti interni al Comune e in uscita dal Comune (55% mezzo privato motorizzato contro 62% ISTAT, 11% trasporto pubblico contro 14% ISTAT, 16% bici contro 9% ISTAT, 7% piedi contro 15% ISTAT).</p> <p>2. Al netto della baseline utilizzata, obiettivo del concetto è trasferire quote di mobilità dalla mobilità privata motorizzata a modi più sostenibili. Si ricorda che il Piano Clima Alto Adige 2040 predisposto dalla Provincia fissa degli obiettivi per il 2040 a cui tutti i territori devono orientarsi: -26% traffico extraurbano, -34% traffico urbano per un -30% di traffico complessivo a livello provinciale.</p> <p>3. Sulla base dell'analisi degli spostamenti di Lana (con forti quote di spostamenti brevi), di altri casi analoghi e delle strategie impostate del concetto, sono state stimate per il breve, medio e lungo termine delle riduzioni plausibili di traffico privato. Il Capitolo 6.3 fissa gli obiettivi mentre nel Capitolo 9.2 la tabella mostra le assunzioni fatte per le simulazioni modellistiche: le riduzioni del traffico privato in percentuale sono tanto più elevate quanto più bassa è la distanza dello spostamento in questione; sotto i 2 km gli spostamenti in auto possono essere abbattuti di molto spostandosi a piedi e in bicicletta; fino ai 5 km la bicicletta e il trasporto pubblico possono offrire valide alternative; eccetera. Si fa notare inoltre che queste percentuali di riduzione sono state applicate ai soli spostamenti interni a Lana nelle zone di valle, escludendo le frazioni di montagna.</p> <p>4. Come esplicitato nel Capitolo 6.3, si ritiene che nel giro di 10 anni (quindi non nell'immediato, ma gradualmente) il traffico privato interno possa abbassarsi dal 40% al 25%. Ciò significa che 3,5 su 10 degli attuali automobilisti rinunciano ad utilizzarla in favore soprattutto della mobilità ciclabile (che può crescere del 75% passando dal 14% al 24% del modal split interno) ma anche del trasporto pubblico (con una crescita del 10% degli attuali utenti dei bus) e degli spostamenti a piedi (stimando una crescita del 5% degli attuali pedoni). Si tratta di ipotesi credibili qualora vengano realmente attuate le politiche e gli interventi a favore della mobilità sostenibile individuati nel concetto di mobilità e messa in campo una adeguata campagna di comunicazione.</p>	Modalverschiebung / Verkehrsmittelwechsel	<p>1. Die Volkszählungsdaten des italienischen Statistikamtes (ISTAT) aus dem Jahr 2011 sind die aktuellsten, die wir haben, um die Verkehrsmittelaufteilung der Pendler für Arbeits- und Bildungswege zu schätzen. Neuere Daten geben nur die Anzahl der Pendler zwischen Gemeinden an, ohne die genutzten Verkehrsmittel zu spezifizieren. Eine Umfrage unter den Einwohnern von Mitterlana hat gezeigt, dass die Verkehrsmittelnutzung ähnlich ist wie die ISTAT-Daten von 2011: 55% nutzen private motorisierte Fahrzeuge im Vergleich zu 62% laut ISTAT, 11% nutzen öffentliche Verkehrsmittel im Vergleich zu 14% laut ISTAT, 16% fahren mit dem Fahrrad im Vergleich zu 9% laut ISTAT, und 7% gehen zu Fuß im Vergleich zu 15% laut ISTAT.</p> <p>2. Unabhängig von den Ausgangsdaten zielt das Konzept darauf ab, die Mobilität vom motorisierten Individualverkehr auf nachhaltigere Verkehrsmittel umzuleiten. Es ist zu beachten, dass der Klimaplan Südtirol 2040 der Provinz Ziele für das Jahr 2040 setzt, an die sich alle Gebiete halten müssen: eine Verringerung des Überlandverkehrs um 26%, des Stadtverkehrs um 34% und insgesamt eine Reduzierung des Verkehrs in der Provinz um 30%.</p> <p>3. Basierend auf der Analyse der Mobilität in Mitterlana, die viele kurze Wege aufzeigt, und in Anlehnung an ähnliche Fälle und die im Konzept festgelegten Strategien wurden mögliche Verringerungen des privaten Verkehrs für kurz-, mittel- und langfristige Zeiträume geschätzt. Kapitel 6.3 legt die Ziele fest, während Kapitel 9.2 in einer Tabelle die Annahmen für die Modellsimulationen zeigt: Je kürzer die Distanz einer Fahrt ist, desto größer ist die geschätzte Verringerung des Autoverkehrs; für Strecken unter 2 km können Autofahrten stark reduziert werden, indem man zu Fuß geht oder auf das Fahrrad wechselt; bis zu einer Entfernung von 5 km können das Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel gute Alternativen bieten. Es wird darauf hingewiesen, dass diese Reduzierungsraten nur auf interne Fahrten in Mitterlana in den Tallagen angewendet wurden, Berggemeinden wurden ausgenommen.</p> <p>4. Wie in Kapitel 6.3 dargelegt, wird erwartet, dass innerhalb von 10 Jahren (also nicht sofort, sondern schrittweise) der private Verkehr innerhalb des Ortes von 40% auf 25% fallen kann. Das bedeutet, dass 3,5 von 10 Autofahrern ihr Auto zugunsten des Fahrradverkehrs (der um 75% wachsen kann, von 14% auf 24% der Verkehrsmittelaufteilung) aufgeben könnten, aber auch für öffentliche Verkehrsmittel (mit einem Wachstum von 10% der aktuellen Busnutzer) und für Fußgänger (mit einer geschätzten Zunahme von 5% der derzeitigen Fußgänger). Dies sind glaubwürdige Annahmen, wenn die im Mobilitätskonzept identifizierten Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität tatsächlich umgesetzt und durch eine angemessene Kommunikationskampagne unterstützt werden.</p>

ID RISPOSTA ANTWORT	TITOLO ARGOMENTO	CONTENUTO	THEMENTITEL	INHALT
18	Soluzione viabilistica senso unici via Bolzano e via Pascolo - Traffico in Ifingerstrasse, Hirzerstrasse e Laugengasse	L'eventuale attuazione nel medio termine della soluzione che prevede i sensi unici su via Pascolo e via Bolzano può portare con sè un potenziale maggior utilizzo di Ifingerstrasse, Hirzerstrasse e Laugengasse. Le simulazioni modellistiche mostrano che questo potenziale aumento sarebbe molto contenuto. Nel concetto di mobilità questo potenziale aumento va comunque contrastato lavorando su queste strade per renderle delle Zone Residenziali con interventi di moderazione del traffico forti, dove la priorità va data, come previsto dal Codice della Strada, ai flussi pedonali e ciclabili. Di ispirazione per queste strade possono essere le esperienze dei woonerf olandesi o dei XXXX tedeschi.	Einbahnstraßenlösung in der Bozner Straße und Treibgasse - Verkehr in der Ifingerstraße, Hirzerstraße und Laugengasse	Die Einführung von Einbahnstraßen in der Bozner Straße und Treibgasse könnte mittelfristig zu einer vermehrten Nutzung der Ifingerstraße, Hirzerstraße und Laugengasse führen. Die Modellsimulationen zeigen, dass dieser Anstieg gering ausfallen würde. Im Mobilitätskonzept wird jedoch darauf hingewiesen, dass dieser mögliche Anstieg durch starke Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in diesen Straßen entgegengewirkt werden sollte. Ziel ist es, sie in Wohnzonen umzuwandeln, wo Fußgänger- und Fahrradverkehr gemäß der Straßenverkehrsordnung Vorrang haben. Als Vorbild für diese Straßen könnten die niederländischen Woonerfs oder die deutschen „Wohnstraßen“ dienen.
19	Valore degli schemi, delle tavole e delle bozze progettuali	Gli schemi, le bozze progettuali e soprattutto i segni (punti e linee) rappresentati in essi hanno valore puramente meta-progettuale, cioè servono a rappresentare in modo graficamente chiaro i punti e i tratti di intervento. Non hanno valore di progetto. Saranno i progetti in fase attuativa a definire i dettagli esecutivi delle opere.	Wert der Diagramme, Pläne und Entwurfszeichnungen	Die Diagramme, Entwurfszeichnungen und vor allem die darin enthaltenen Zeichen (Punkte und Linien) haben einen rein meta-projektuellen Wert, das heißt, sie dienen dazu, die Eingriffspunkte und -bereiche grafisch klar darzustellen. Sie stellen keinen eigentlichen Entwurf dar. Die Details der Bauausführung werden erst in der Ausführungsphase der Projekte definiert.

RISPOSTE A OSSERVAZIONI SPECIFICHE O PUNTUALI

ID RISPOSTA ANTWORT	TITOLO ARGOMENTO	CONTENUTO	THEMENTITEL	INHALT
101	Trasporto pubblico in via Monte Luco e in via Monte Cervina	<p>L'ipotesi del concetto (non ancora diventata esecutiva ma solo proposta!) prevede che solo la linea 211 e quindi gli autobus lunghi e autoarticolati non passeranno da via Monte Luco e via Monte Cervina. In questo modo si possono realizzare lungo la strada degli interventi di moderazione del traffico più efficaci che renderanno più vivibile la zona.</p> <p>Chi deve prendere il 211 dovrà spostarsi a piedi alle fermate di via Pascolo o via Bolzano, percorrendo al massimo 200 m in più rispetto ad oggi.</p> <p>In via Monte Luco e via Monte Cervina continuerà comunque a passare il Citybus e/o altri mezzi più piccoli e meno impattanti per la strada, che ha caratteristiche di strada locale / residenziale.</p> <p>In questo modo la linea 211 potrà collegare con ogni corsa Lana con gli impianti sportivi e la stazione di Postal.</p>	Öffentlicher Verkehr in der Laugengasse und in der Hirzerstraße	<p>Die vorläufige Annahme des Konzepts (das keine Ausführungsplanung ist, sondern nur ein Vorschlag!) sieht vor, dass nur die Linie 211, also die langen Busse und Gelenkbusse, nicht durch die Laugengasse und die Hirzerstraße fahren werden. Dadurch lassen sich entlang der Straße wirksamere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen umsetzen, die die Wohnqualität der Gegend erhöhen.</p> <p>Wer den 211er Bus nehmen muss, wird zu den Haltestellen in der Treibgasse oder der Bozner Straße zu Fuß gehen müssen, wobei die Strecke maximal 200 Meter länger ist als bisher.</p> <p>In der Laugengasse und der Hirzerstraße wird weiterhin der Citybus und/oder andere kleinere, weniger beeinträchtigende Fahrzeuge verkehren, die für eine Wohnstraße geeignet sind.</p> <p>Auf diese Weise kann die Linie 211 mit jeder Fahrt Mitterlana mit den Sportanlagen und dem Bahnhof von Burgstall verbinden.</p>
102	Distribuzione merci - city logistic	<p>L'idea è sicuramente interessante, ma in un centro abitato di piccole dimensioni di Lana è molto difficile organizzare un sistema di "city logistic" che preveda un punto di raccolta e smistamento, dal momento che il servizio dell'ultimo miglio risulterebbe molto costoso e organizzativamente molto complicato per i tantissimi operatori privati del settore.</p> <p>Per questo i sistemi di city logistic sono utilizzati in città di medie e grandi dimensioni, con Zone a Traffico Limitato molto estese.</p>	Warenverteilung – Citylogistik	<p>Die Idee ist sicherlich interessant, allerdings ist es in einem kleinen Ort in Lana sehr schwierig, ein „City-Logistik“-System mit Sammel- und Sortierstelle zu organisieren, da der Last-Mile-Service für die vielen Privatpersonen sehr aufwändig und organisatorisch sehr aufwändig wäre Betreiber der Branche.</p> <p>Aus diesem Grund werden City-Logistik-Systeme in mittleren und großen Städten mit sehr großen verkehrsberuhigten Zonen eingesetzt.</p>
103	Collegamento vicolo Ospizio, via delle Rogazioni, via S.Agata	<p>La realizzazione di un tratto di strada aperto al traffico tra vicolo Ospizio, via delle Rogazioni e via S.Agata punta a ridurre il numero di veicoli che transitano su via S.Agata, offrendo un'alternativa per i residenti che permetta di immettersi in via Hofer in un punto meno problematico rispetto allo sbocco di via S.Agata in un punto vicino a piazza Tribus dove si verificano di frequente accodamenti.</p> <p>Qualora si realizzasse la strada, occorrerà progettare in modo da garantire la sicurezza ai pedoni e alle biciclette che già oggi utilizzano il passaggio.</p>	Verbindung Spitalgasse, Alter Wallfahrtsweg, St.-Agatha-Weg	<p>Die Realisierung eines für den Verkehr geöffneten Straßenabschnitts zwischen der Spitalgasse, dem Alten Wallfahrtsweg und dem St. Agathaweg zielt darauf ab, die Anzahl der Fahrzeuge zu reduzieren, die den St. Agathaweg befahren. Sie soll den Anwohnern eine Alternative bieten, um in einem weniger problematischen Bereich als der Einmündung des St. Agathawegs nahe dem Tribusplatz, wo häufig Rückstaus auftreten, in die Andreas-Hofer-Straße einzubiegen. Sollte die Straße realisiert werden, muss sie so geplant werden, dass die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer gewährleistet ist, die diesen Durchgang schon heute nutzen.</p>
104	Incrocio vicolo Ospizio - via Ausserdorfer	<p>L'ambito dell'incrocio tra vicolo Ospizio e via Ausserdorfer può essere migliorato sia con dispositivi di moderazione del traffico sia organizzando meglio attraversamenti e percorsi pedonali.</p> <p>Nella Tavola "Interventi viabilità" in formato A0 verrà aggiunta questa ipotesi.</p>	Kreuzung zwischen der Spitalgasse und der Ausserdorfer Straße	<p>Der Bereich der Kreuzung zwischen der Spitalgasse und der Ausserdorfer Straße kann sowohl durch Verkehrsberuhigungsanlagen als auch durch eine bessere Gestaltung von Kreuzungen und Fußgängerwegen verbessert werden. Dieser Vorschlag wird der Tabelle "Verkehrseingriffe" im A0-Format hinzugefügt.</p>
105	Restringimenti via Dogana	<p>Dai rilevamenti eseguiti dal Comune, risulta che la velocità su via Dogana sia diminuita con l'installazione delle isole laterali (da 49 a 41 km/h). Si intende pertanto al momento mantenerle.</p> <p>Questa soluzione è stata preferita a quella delle pedane rialzate per evitare di arrecare disagio ai mezzi agricoli. In futuro si potranno inserire</p>	Fahrbahnverengungen in der Zollstraße	<p>Aus den von der Gemeinde durchgeführten Erhebungen geht hervor, dass sich die Geschwindigkeit in der Zollstraße durch die Installation der Seiteninseln von 49 auf 41 km/h verringert hat. Daher ist beabsichtigt, diese vorerst beizubehalten.</p>

ID RISPOSTA ANTWORT	TITOLO ARGOMENTO	CONTENUTO	THEMENTITEL	INHALT
		elementi di moderazione diversi ma sempre orientati a ridurre la velocità.		Diese Lösung wurde der Variante mit erhöhten Aufpflasterungen vorgezogen, um landwirtschaftliche Fahrzeuge nicht zu behindern. In Zukunft können andere Arten von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen eingeführt werden, die aber immer auf eine Reduzierung der Geschwindigkeit ausgerichtet sein müssen.
106	Progetto piazza Kreuzkirche	Il concetto prevede che il tratto di via Hofer che affianca il sagrato della chiesa sia trattato con pavimentazione differenziata. Si concorda sulla necessità di raccordare il progetto di riqualificazione della piazza con quello della viabilità e sull'inserimento del verde come elemento di riqualificazione e miglioramento dello spazio pubblico.	Projekt Kreuzkirchen-platz	Das Konzept sieht vor, dass der entlang des Kirchhofs verlaufende Abschnitt der Hoferstraße mit einer differenzierten Pflasterung versehen wird. Wir sind uns einig über die Notwendigkeit, das Sanierungsprojekt des Platzes mit dem des Straßennetzes zu verknüpfen und über die Einbeziehung von Grünflächen als Element der Sanierung und Verbesserung des öffentlichen Raums.
107	Verde lungo le strade e le ciclabili	La presenza del verde è di fondamentale importanza in una città. Più che il concetto di mobilità, saranno i progetti degli interventi a dover prevedere l'inserimento del verde anche per l'ombreggiamento.	Grünflächen entlang der Straßen und Radwege.	Die Präsenz von Grünflächen ist in einer Ortschaft von grundlegender Bedeutung. Mehr als das Mobilitätskonzept selbst, müssen die Maßnahmenprojekte auch die Integration von Grünflächen, auch zur Beschattung, vorsehen.
108	Via Goldegg	L'immissione da via Goldegg in direzione nord verso la rotonda di piazza Tribus resta possibile come nello stato attuale. Il concetto prevede anche che si migliori la rotatoria di piazza Tribus, allargandola, per far fluire meglio il traffico e che l'intervento possa estendersi anche all'intersezione con via Goldegg. Solo se si valuterà di applicare la soluzione dei sensi unici in via Bolzano e via Pascolo si avrà un aumento dei flussi che transitano davanti a via Goldegg, ma le maggiori difficoltà interesseranno un numero basso di veicoli a fronte di benefici generalizzati a tutta Lana.	Goldeggstraße	Die Einmündung von der Goldegg Straße in nördlicher Richtung zur Kreisverkehrsanlage am Tribusplatz bleibt wie im derzeitigen Zustand möglich. Das Konzept sieht auch vor, die Kreisverkehrsanlage am Tribusplatz durch Verbreiterung zu verbessern, um den Verkehrsfluss zu optimieren. Die Maßnahme könnte sich auch auf die Einmündung der Goldegg Straße erstrecken. Nur wenn die Einbahnstraßen-Lösung in der Bozner Straße und Treibgasse umgesetzt wird, werden die Verkehrsströme vor der Goldegg Straße zunehmen. Aber die größeren Schwierigkeiten betreffen dann eine geringe Anzahl von Fahrzeugen bei gleichzeitigen allgemeinen Vorteilen für ganz Lana.
109	Pavimentazioni differenziate	Il concetto non entra nel dettaglio esecutivo delle soluzioni proposte. Saranno i progetti degli interventi a stabilire quali materiali e soluzioni di dettaglio utilizzare. Le pavimentazioni differenziate possono essere realizzate anche senza utilizzare la pietra, ma altri materiali e tecnologie di applicazione.	Differenzierter Bodenbelag	Das Konzept geht nicht auf die Ausführungsdetails der vorgeschlagenen Lösungen ein. Die Projekte der Interventionen legen fest, welche Materialien und Detaillösungen verwendet werden sollen. Auch ohne den Einsatz von Stein, dafür aber mit anderen Materialien und Anwendungstechniken lassen sich differenzierte Bodenbeläge realisieren.
110	Collegamento ciclabile e pedonale lungo via Max Valier tra rotatoria e via Valsura	L'idea di collegare la rotatoria con via Valsura con un percorso pedonale e/o ciclabile viene accolta nel Piano e inserita nella Tavola "Infrastrutture per la mobilità lenta" e nello schema a pag. 46 della Relazione Generale.	Fahrrad- und Fußgänger Verbindung entlang der Max-Valier-Straße zwischen dem Kreisverkehr und dem Falschauerdamm.	Die Idee, eine Fußgänger- und/oder Fahrradverbindung zwischen dem Kreisverkehr und dem Falschauerdamm herzustellen, wird im Konzept aufgenommen und in der Tabelle "Infrastrukturen für die langsame Mobilität" sowie im Schema auf Seite 46 des Allgemeinen Berichts eingefügt.
111	Accessibilità campeggio via Feldgatter	L'accessibilità dalla MeBo attraverso via Bolzano minimizza l'impatto sul paese. I mezzi che devono accedere al campeggio percorrono via Bolzano, svoltano a destra in via Feldgatter e da lì raggiungono il campeggio. In uscita svoltano a destra in via Feldgatter, proseguono in via Zuegg fino a giungere alla rotatoria su via Bolzano. Tuttavia poiché i veicoli ingombranti in uscita dal campeggio sono costretti a svoltare verso nord e piazza Tribus, andrà cercata una soluzione	Camping-Erreichbarkeit über Feldgatterweg	Die Erreichbarkeit von der MeBo über die Bozner Straße minimiert die Auswirkungen auf den Ort. Die Fahrzeuge, die zum Campingplatz müssen, fahren die Bozner Straße entlang, biegen rechts in den Feldgatterweg ein und erreichen von dort aus den Campingplatz. Beim Verlassen biegen sie rechts in den Feldgatterweg ein, fahren weiter die Zueggstraße entlang bis zur Kreisverkehrsanlage an der Bozner Straße.

ID RISPOSTA ANTWORT	TITOLO ARGOMENTO	CONTENUTO	THEMENTITEL	INHALT
		puntuale perchè questo non avvenga allargando l'accesso al campeggio di comune accordo con la proprietà. L'Amministrazione è al corrente di questa problematica ed è già in contatto con la proprietà del campeggio.		Da jedoch sperrige Fahrzeuge, die den Campingplatz verlassen, gezwungen sind, in Richtung Norden und zur Piazza Tribus abzubiegen, muss nach einer spezifischen Lösung gesucht werden, um sicherzustellen, dass dies nicht geschieht, indem die Zufahrt zum Campingplatz im gegenseitigen Einvernehmen mit den Eigentümern erweitert wird. Der Verwaltung ist dieses Problem bekannt und sie steht bereits in Kontakt mit den Campingplatzbesitzern.
112	Intersezione via Bolzano - via Dogana	L'ipotesi di una rotatoria all'intersezione tra via Bolzano e via Dogana è stata studiata ma non risulta praticabile perchè lo spazio a disposizione è troppo ristretto. Per realizzarla occorrerebbe espropriare aree private delle ditte Tophaus e/o Hermes. Visti gli spazi a disposizione, anche qualsiasi altra soluzione di riorganizzazione e messa in sicurezza risulta oggi complicata e richiederebbe l'occupazione di aree private su un lato o su entrambi i lati della strada (Tophaus e Hermes). Solo con un accordo con le proprietà è possibile trovare soluzioni più sicure per pedoni e biciclette, anche attraverso la riorganizzazione dei parcheggi oggi pericolosi perchè affacciano direttamente sull'area di intersezione. Nel Capitolo 8.2 viene proposta una riorganizzazione funzionale all'attuazione dello scenario con i sensi unici in via Bolzano e via Pascolo, che porterebbe a una forte riduzione del flusso che scende in via Bolzano da nord.	Kreuzung Boznerstraße - Zollstraße	Der Vorschlag für eine Kreisverkehrsanlage an der Kreuzung Bozner Straße/Zollstraße wurde geprüft, ist aber nicht umsetzbar, da der verfügbare Raum zu beengt ist. Für die Realisierung müssten private Flächen der Firmen Tophaus und/oder Hermes enteignet werden. Angesichts der räumlichen Gegebenheiten ist auch jede andere Lösung zur Neuorganisation und Sicherheitsverbesserung derzeit kompliziert und würde die Inanspruchnahme privater Flächen auf einer oder beiden Straßenseiten (Tophaus und Hermes) erfordern. In Kapitel 8.2 wird eine funktionale Neuorganisation im Hinblick auf das Szenario mit Einbahnstraßen in der Bozner Straße und Treibgasse vorgeschlagen, die zu einer starken Reduzierung des von Norden in die Bozner Straße abfließenden Verkehrsstroms führen würde. Die Realisierung eines Gehwegs auf der Nordseite der Bozner Straße entlang des Tophaus-Parkplatzes wäre auch kurzfristig umsetzbar.
113	Marciapiedi e ciclabile su via Hofer	Per quel che riguarda i marciapiedi di via Hofer e non solo, in fase di progetto andrà verificata la possibilità di allargamenti puntuali, che sono sempre resi difficili dalla larghezza già ridotta della carreggiata. Il Codice della Strada vieta il transito dei velocipedi (biciclette) sui marciapiedi, a meno che il marciapiede non sia indicato come ciclopedonale apponendo l'apposita segnaletica verticale e verificando che abbia una sezione minima a norma.	Geh- und Radweg Hoferstraße	Bezüglich der Gehwege in der Andreas-Hofer-Straße und anderen Straßen muss in der Planungsphase die Möglichkeit punktueller Verbreiterungen geprüft werden, was aufgrund der bereits geringen Fahrbahnbreite immer schwierig ist. Die Straßenverkehrsordnung verbietet den Verkehr von Fahrrädern auf Gehwegen, es sei denn, der Gehweg ist durch entsprechende vertikale Beschilderung als Fuß- und Radweg ausgewiesen und hat einen normengerechten Mindestquerschnitt.
114	Trasporto pubblico fermate in golfo	Le fermate degli autobus "in golfo" richiedono spazio e costringono gli autobus che devono ripartire dopo la fermata a reimmettersi nel traffico con questioni di sicurezza e di rallentamento del servizio. Ciò che il concetto promuove è invece la priorità del trasporto pubblico con corsie preferenziali e fermate in carreggiata, in modo che le operazioni di salita e discesa degli utenti e di fermata e ripartenza dei bus siano il più agevoli possibile.	Öffentliche Verkehrsmittel - Buchthaltstellen	„Buchthaltstellen“ benötigen Platz und zwingen die Busse, die nach der Haltestelle weiterfahren müssen, wieder in den Verkehr einzuscheren, was Sicherheits- und Betriebsverzögerungsprobleme mit sich bringt. Was das Konzept stattdessen fördert, ist die Priorisierung des öffentlichen Nahverkehrs mit bevorzugten Busfahrstreifen und Haltestellen auf der Fahrbahn, damit Ein- und Aussteigen der Fahrgäste sowie das Anhalten und Weiterfahren der Busse so reibungslos wie möglich verlaufen können.
115	Svincolo via Bolzano MeBo	Il concetto propone una soluzione per la messa in sicurezza dello svincolo sulla MeBo di via Bolzano (Capitoli 8.1.2 e 8.1.3 della Relazione Generale). Le proposte devono tuttavia essere vagliate e valutate dalla Provincia che ha la competenza amministrativa sullo svincolo. L'Amministrazione è già in contatto su questo fronte con gli Uffici Provinciali competenti.	Ausfahrt Bozner Straße MeBo	Das Konzept schlägt eine Lösung zur Sicherung des MeBo-Anschlusses in der Bozner Straße vor (Kapitel 8.1.2 und 8.1.3 des Gesamtberichts). Die Vorschläge müssen jedoch von der Provinz geprüft und bewertet werden, die für die Kreuzung zuständig ist. Die Verwaltung steht diesbezüglich bereits in Kontakt mit den zuständigen Landesämtern.

ID RISPOSTA ANTWORT	TITOLO ARGOMENTO	CONTENUTO	THEMENTITEL	INHALT
116	Incrocio Hirzerstrasse - Laugengasse	Il concetto propone di realizzare una zona residenziale lungo via Monte Luco e via Monte Cervina con interventi di moderazione del traffico diffusi, anche nel tratto dell'incrocio tra le due vie. Dovrà essere un progetto esecutivo a definire i dettagli ma sicuramente dovrà essere presa in esame la sicurezza del marciapiede e dell'attraversamento pedonale all'angolo tra le due vie come suggerito.	Kreuzung Hirzerstraße – Laugengasse	Das Konzept schlägt vor, entlang der Laugengasse und der Hirzerstraße eine Wohnstraße zu errichten, mit umfassenden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, einschließlich im Bereich der Kreuzung zwischen den beiden Straßen. Ein Ausführungsprojekt wird die Details definieren müssen, aber sicherlich muss die Sicherheit der Gehwege und der Fußgängerüberwege an der Ecke zwischen den beiden Straßen berücksichtigt werden, wie vorgeschlagen.
117	Segnalamento dei 30 km/h	Nell'applicazione del concetto potranno essere studiati i sistemi segnaletici verticali e orizzontali più efficaci, che devono comunque sempre usare simboli e dimensioni a norma del Codice della Strada.	30 km/h-Schild	Bei der Anwendung des Konzepts können die effektivsten vertikalen und horizontalen Beschilderungssysteme untersucht werden, die stets Symbole und Abmessungen gemäß der Straßenverkehrsordnung verwenden müssen.
118	Informazioni alle fermate e sugli autobus	L'informazione all'utenza è fondamentale per il trasporto pubblico. Nonostante non sia di competenza del Comune, l'Amministrazione si farà promotrice del miglioramento delle tabelle informative alle fermate. Su proposta dell'Amministrazione, la Provincia, proprietaria dell'area, sta progettando la sistemazione dell'edificio che prevede anche la riattivazione di uno sportello informativo presso l'autostazione.	Informationen an Haltestellen und in Bussen	Benutzerinformationen sind für den öffentlichen Verkehr von grundlegender Bedeutung. Obwohl es nicht in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinde fällt, wird die Verwaltung die Initiative ergreifen, um die Informationsanzeigen an den Haltestellen zu verbessern. Auf Vorschlag der Verwaltung plant die Provinz, die Eigentümerin des Gebiets, die Umgestaltung des Gebäudes, die auch die Wiedereröffnung eines Informationsbüros am Busbahnhof beinhaltet.
119	Ciclopoteggi strutturati	Il Capitolo 7.3 della Relazione Generale del concetto dedica un'attenzione particolare alla sosta per biciclette, ipotizzando di realizzare anche velostazioni nei punti di interscambio e bike-box (già previsti nella sistemazione dell'autostazione) oltre che rastrelliere e ciclopoteggi coperti diffusi. L'idea di utilizzare in parte i parcheggi interrati potrà essere valutata in fase attuativa del concetto.	Strukturierte Fahrradstellplätze	Kapitel 7.3 des Gesamtberichts des Konzepts widmet dem Abstellen von Fahrrädern besondere Aufmerksamkeit und geht von der Schaffung von Fahrradstationen an Umsteigepunkten und Fahrradboxen (bereits im Grundriss des Busbahnhofs vorgesehen) sowie von großflächigen überdachten Fahrradständern und Parkplätzen aus. Die Idee einer Teilnutzung der Tiefgaragen kann in der Umsetzungsphase des Konzepts evaluiert werden.
120	Ponte Falschauerdamm - Max Valier Strasse	Il ponte è chiuso per manutenzione e verrà rifatto la prossima estate come ponte ciclopedonale. Il concetto di mobilità dà molta attenzione ai collegamenti ciclabili e pedonali tra Oberlana e il centro di Lana, proponendo che, oltre al ponte da riaprire, venga realizzata un'altra passerella più a monte e venga individuato un percorso lungo via Merano, l'autostazione fino all'attuale ponte carrabile.	Brücke Falschauerdamm - Max Valier Straße	Die Brücke ist wegen Wartungsarbeiten geschlossen und wird im nächsten Sommer als Rad-/Fußgängerbrücke umgebaut. Das Mobilitätskonzept achtet besonders auf die Rad- und Fußgängeranbindung zwischen Oberlana und dem Zentrum von Lana und sieht neben der Wiedereröffnung der Brücke den Bau eines weiteren Gehwegs weiter flussaufwärts sowie eine Trasse entlang der Meraner Straße, dem Busbahnhof, vor bis zur aktuellen Fahrzeugbrücke identifiziert.
121	Collegamento ciclabile con zona industriale Max Valier - via S.Agata	Nello schema del Capitolo 7.3 e nella Tavola 16 Itinerari ciclabili, vengono rappresentati i collegamenti con la zona industriale di via Max Valier. L'idea è di istituire delle limitazioni al traffico veicolare (divieti di transito eccetto frontisti e autorizzati oppure strade Fbis con priorità alle biciclette) su via delle Querce e via S.Agata per collegare le diverse parti del paese al percorso ciclopedonale lungo via Max Valier da cui è possibile raggiungere la zona industriale. Sarà importante facilitare la ciclabilità lungo via S.Agata anche perchè la strada fa parte di un itinerario ciclabile Lana-Merano di interesse provinciale. L'idea della limitazione al traffico è, al momento, preferita a quella che prevede di realizzare un percorso pedonale e ciclabile separato dalla strada, dal momento che questo richiederebbe di espropriare una larga fascia di terreni privati (la strada è già stretta) e di eseguire opere consistenti.	Radweg-Verbindung mit dem Industriegebiet Max Valier - St. Agathaweg	In der Darstellung von Kapitel 7.3 und Tabelle 16, Radwege, werden die Verbindungen zur Industriezone an der Max Valier Straße dargestellt. Die Idee ist, Verkehrsbeschränkungen (Durchfahrtsverbote außer für Anlieger und Berechtigte oder Fbis-Straßen mit Priorität für Fahrräder) auf dem Aichweg und St. Agathaweg einzuführen, um die verschiedenen Teile des Dorfes mit dem Rad- und Fußweg entlang der Max Valier Straße zu verbinden, von wo aus die Industriezone erreichbar ist. Es wird wichtig sein, die Befahrbarkeit mit dem Rad entlang des St. Agathawegs zu erleichtern, da diese Straße Teil einer Landesradroute von Lana nach Meran ist. Derzeit wird die Idee der Verkehrsbeschränkung derjenigen vorgezogen, die die Schaffung eines separaten Fuß- und Radwegs abseits der Straße vorsieht, da dies die Enteignung eines breiten Streifens privater Grundstücke erfordern würde (die Straße ist bereits schmal) und erhebliche Bauarbeiten nach sich ziehen würde.

ID RISPOSTA ANTWORT	TITOLO ARGOMENTO	CONTENUTO	THEMENTITEL	INHALT
122	Via Valsura misure per pedoni e ciclisti e moderazione del traffico	Via Valsura è già oggi una via con divieto di transito ai veicoli eccetto confinanti e biciclette. Lungo la via inoltre sono installati dei dossi. Potranno essere valutati ulteriori piccoli interventi migliorativi di situazioni puntuali.	Falschauerdamm: Maßnahmen für Fußgänger und Radfahrer sowie Verkehrsberuhigung	Der Falschauerdamm ist bereits heute eine Straße mit Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge, ausgenommen Anlieger und Fahrräder. Entlang der Straße sind zudem Bremsschwellen installiert. Es können weitere kleine Verbesserungsmaßnahmen für spezifische Situationen in Betracht gezogen werden.
123	Sicurezza asilo Laurin via Feldgatter	Lungo via Feldgatter esiste un marciapiede che arriva anche davanti all'asilo Laurin. Il parcheggio sul marciapiede è vietato ma il marciapiede può essere attraversato dai veicoli che parcheggiano sugli stalli di sosta a pettine. Problematiche di sicurezza puntuali potranno essere affrontate. Con il nuovo asilo in fase di progettazione saranno realizzati nuovi parcheggi e potranno essere eliminati i posti auto davanti all'asilo e sarà più facile arrivare in bici attraverso via Resia.	Sicherheit des Laurin Kindergartens, Feldgatterweg	Entlang des Feldgatterwegs gibt es einen Gehweg, der auch vor dem Kindergarten Laurin verläuft. Das Parken auf dem Gehweg ist verboten, jedoch können Fahrzeuge den Gehweg überqueren, um auf den schrägen Parkplätzen zu parken. Spezifische Sicherheitsprobleme können angegangen werden. Mit dem in Planung befindlichen neuen Kindergarten werden neue Parkplätze geschaffen, und die Parkplätze vor dem Kindergarten können entfernt werden, wodurch es einfacher wird, über die Reschenstraße mit dem Fahrrad zu kommen.
124	Sensi unici eccetto bici in Metzgergasse, Am Gries e Kirchweg (in orario di ingresso a scuola)	Di recente nel Codice della Strada è stata introdotta la definizione di "doppio senso ciclabile", attuabile nei sensi unici per consentire il transito in senso opposto alle biciclette a determinate condizioni (strade locali o di quartiere con limite massimo di 30 km/h o in Zone a Traffico Limitato) con il tracciamento di una corsia ciclabile delimitata da linea tratteggiata a terra e pittogrammi bici al suo interno. Può essere valutato anche di inserire le biciclette nella tabella integrativa dei divieti di accesso. Nei tratti indicati potrà quindi essere approfondita l'adozione di provvedimenti e interventi di segnaletica per consentire alle biciclette di muoversi anche in senso opposto alle auto	Einbahnstraßen ausgenommen Fahrräder in der Metzgergasse, Am Gries und Kirchweg (während der Schulleinfahrtszeiten)	Kürzlich wurde im Straßenverkehrsgesetz die Definition einer "Einbahnstraße mit Fahrradverkehr in Gegenrichtung" eingeführt. Diese Regelung kann für Einbahnstraßen angewendet werden, um unter bestimmten Bedingungen (lokale oder Quartierstraßen mit einem Geschwindigkeitslimit von maximal 30 km/h oder in verkehrsberuhigten Zonen) Fahrradverkehr in entgegengesetzter Richtung zu ermöglichen. Dies erfolgt durch Markieren eines Radweges, der durch eine gestrichelte Linie und Fahrradsymbole auf dem Boden begrenzt ist. Es kann auch erwogen werden, Fahrräder in die ergänzende Tabelle der Zugangsverbote aufzunehmen. In den angegebenen Abschnitten kann daher die Einführung von Maßnahmen und Verkehrszeichen weiter geprüft werden, um es Fahrrädern zu ermöglichen, auch in entgegengesetzter Richtung zu den Autos zu fahren.
125	Attraversamento ciclabile proposto in via Dogana (Capitolo 8.1.1 pag. 55)	L'attraversamento è stato proposto in quella posizione perchè più sicura rispetto ad altre valutate, anche in funzione della presenza delle fermate bus lungo via Dogana. Esso consente un agevole e sicuro collegamento con il percorso ciclopedonale in sede propria che prosegue verso la zona artigianale. Il nuovo percorso ciclopedonale di via Dogana proseguirà anche fino a via Bolzano e sull'intersezione tra via Bolzano e via Dogana occorrerà individuare con apposito progetto il punto più sicuro per attraversare via Bolzano.	Vorgeschlagener Radübergang in der Zollstraße (Kapitel 8.1.1, Seite 55)	Der Übergang wurde an dieser Stelle vorgeschlagen, da er sicherer ist als andere bewertete Wege, auch aufgrund der Anwesenheit von Bushaltestellen entlang der Zollstraße. Er ermöglicht eine bequeme und sichere Verbindung zum Rad- und Fußweg, der weiter ins Gewerbegebiet führt. Der neue Rad- und Fußweg entlang der Zollstraße wird auch bis zur Bozner Straße fortgesetzt, und an der Kreuzung zwischen der Bozner Straße und der Zollstraße muss durch ein spezielles Projekt der sicherste Überquerungspunkt der Bozner Straße festgelegt werden.
126	Fotosimulazioni via Bolzano e via Hofer	Le fotosimulazioni hanno come unico obiettivo quello di facilitare la visualizzazione degli interventi proposti. Al netto delle proporzioni utilizzate per le sagome di pedoni e bici, in nessuno dei due tratti visualizzati è stata modificata l'ampiezza del percorso pedonale/marciapiede.	Fotosimulationen Bozner Straße und Hofer Straße	Die Fotosimulationen dienen ausschließlich dazu, die Visualisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen zu erleichtern. Abgesehen von den für die Silhouetten von Fußgängern und Fahrrädern verwendeten Proportionen wurde die Breite der Fußwege/Gehwege in keinem der beiden dargestellten Abschnitte verändert.

ID RISPOSTA ANTWORT	TITOLO ARGOMENTO	CONTENUTO	THEMENTITEL	INHALT
127	Bici e corsie preferenziali bus	<p>Come già spiegato nella Risposta n.5, su via Bolzano e via Pascolo non risulta possibile realizzare percorsi ciclabili separati per mancanza dello spazio sufficiente.</p> <p>La convivenza bus e bici è possibile dal momento che la frequenza degli autobus sulle strade interessate non è così alta. Si tenga conto che oggi sia biciclette che autobus devono convivere con un traffico automobilistico piuttosto significativo e che quindi comunque la creazione di corsie preferenziali faciliterà sia i bus che le bici rispetto ad oggi. Le fermate sulle corsie preferenziali proposte per via Bolzano e via Pascolo sarebbero probabilmente solamente due per ogni strada.</p> <p>Su tutte le altre strade (ad esempio via Hofer) la convivenza tra auto, bus e bici dovrà forzatamente mantenersi. Il concetto include anche la proposta di creare due assi ciclabili in sede propria lontani dalla strada a nord e a sud dell'asse principale, ma comunque in alcuni tratti le biciclette dovranno continuare a convivere con i bus su via Hofer, via Bolzano, ecc.</p>	Fahrräder und Vorzugsspuren für Busse	<p>Wie bereits in Antwort Nr. 5 erklärt, ist es auf der Bozner Straße und der Treibgasse nicht möglich, separate Radwege aufgrund von Platzmangel zu realisieren. Das Zusammenleben von Bussen und Fahrrädern ist möglich, da die Busfrequenz auf den betroffenen Straßen nicht so hoch ist. Es ist zu berücksichtigen, dass heute sowohl Fahrräder als auch Busse mit einem ziemlich signifikanten Autoverkehr koexistieren müssen und dass die Schaffung von bevorzugten Fahrspuren sowohl den Bussen als auch den Fahrrädern im Vergleich zu heute Vorteile bieten wird. Die Haltestellen auf den vorgeschlagenen bevorzugten Fahrspuren für die Bozner Straße und Treibgasse würden wahrscheinlich nur zwei pro Straße sein.</p> <p>Auf allen anderen Straßen (zum Beispiel Andreas-Hofer-Straße) muss das Zusammenleben von Autos, Bussen und Fahrrädern zwangsläufig erhalten bleiben. Das Konzept beinhaltet auch den Vorschlag, zwei Radwege abseits der Hauptstraße im Norden und Süden des Hauptverkehrsstrangs zu schaffen, aber in einigen Abschnitten müssen Fahrräder weiterhin mit den Bussen auf der Andreas-Hofer-Straße, Bozner Straße usw. koexistieren.</p>
128	Aumento del traffico in via Merano nelle simulazioni modellistiche	<p>Il modello mostra per gli scenari di breve e medio termine un possibile aumento dei flussi veicolari su via Merano. Questo aumento non è determinato dalla soluzione dei sensi unici di via Bolzano e via Pascolo ma dalla "chiusura" al traffico di via delle Querce e via S.Agata che è stata testata in quegli scenari. E' noto infatti che allo stato attuale queste strade siano utilizzate come "by-pass" di via Merano per raggiungere la zona industriale di via Max Valier e la MeBo. Dalle rappresentazioni dei risultati del modello si nota chiaramente come il numero di veicoli in più su via Merano corrisponde a quelli eliminati da via S.Agata e via delle Querce.</p> <p>Il traffico stimato riguarda l'ora di punta del mattino, quindi la fascia oraria peggiore durante un giorno feriale tipo.</p> <p>Per risolvere le problematiche di via Merano il concetto di mobilità propone la circonvallazione per il medio-lungo termine e una soluzione migliorativa per la mobilità lenta nel breve (v. Risposto n. 1).</p>	Anstieg des Verkehrs in der Meraner Straße in Modellsimulationen	<p>Das Modell zeigt für die kurz- und mittelfristigen Szenarien einen möglichen Anstieg des Fahrzeugverkehrs auf der Meraner Straße. Dieser Anstieg ist nicht durch die Einbahnstraßenregelung der Bozner Straße und Treibgasse bedingt, sondern durch die "Schließung" des Aichwegs und St. Agathawegs für den Verkehr, die in diesen Szenarien getestet wurde. Es ist bekannt, dass diese Straßen derzeit als "Umgehungsstraßen" der Meraner Straße genutzt werden, um die Industriezone an der Max Valier Straße und die MeBo zu erreichen. Aus den Darstellungen der Modellergebnisse wird deutlich, dass die Zunahme der Fahrzeuge auf der Meraner Straße denjenigen entspricht, die von St. Agathaweg und Aichweg entfernt wurden.</p> <p>Der geschätzte Verkehr bezieht sich auf die morgendliche Stoßzeit, also die schlimmste Zeit während eines typischen Wochentages.</p> <p>Um die Probleme der Meraner Straße zu lösen, schlägt das Mobilitätskonzept eine Umgehungsstraße für den mittel- bis langfristigen Zeitraum und eine Verbesserungslösung für die langsame Mobilität kurzfristig vor (siehe Antwort Nr. 1).</p>
129	Riorganizzazione autostazione	Insieme alla Provincia di Bolzano e ai gestori del trasporto pubblico, il Comune potrà approfondire la possibilità di semplificare i percorsi dei bus nella zona dell'autostazione per alleggerire il traffico veicolare sulla strada e sulla rotatoria.	Neuordnung des Busbahnhofs	Gemeinsam mit der Provinz Bozen und den Betreibern des öffentlichen Verkehrs kann die Gemeinde die Möglichkeit prüfen, die Busstrecken im Bereich des Busbahnhofs zu vereinfachen, um den Fahrzeugverkehr auf der Straße und am Kreisverkehr zu verringern.

ID RISPOSTA ANTWOORT	TITOLO ARGOMENTO	CONTENUTO	THEMENTITEL	INHALT
130	Via della Chiesa - corsie ciclabili e restringimenti	La proposta di riorganizzazione di via Chiesa e via dei Cappuccini è mirata a offrire ai ciclisti una corsia per ogni senso di marcia. Le automobili sono invitate ad utilizzare la corsia centrale e a invadere quella dedicata ai ciclisti solo nel caso si debbano incrociare con un veicolo proveniente nella direzione opposta. L'eventuale inserimento di restringimenti laterali andrà valutato puntualmente in fase di progetto. Esso ha lo scopo di togliere la visuale rettilinea ai conducenti dei veicoli e ad alzare la loro soglia di attenzione rallentando in modo costante lungo la strada. E' possibile fare questo in via Chiesa, e non in altre strade, perchè in via Chiesa transitano in un giorno medio feriale meno di 2.200 auto (nelle ore di punta sono 150-180 auto/h, e quindi 2-3 auto/min) e quindi il livello di conflitto è molto basso. Si ribadisce comunque che l'eventuale installazione degli elementi per i restringimenti o di altri elementi di moderazione del traffico andrà comunque studiata con apposito progetto.	Kirchstraße - Radwege und Fahrbahnverengungen	Der Vorschlag zur Neugestaltung des Kirchwegs und der Kapuzinerstraße zielt darauf ab, Radfahrern einen Radweg für jede Fahrtrichtung zur Verfügung zu stellen. Autos werden dazu angehalten, die mittlere Fahrspur zu nutzen und die Radfahrspur nur dann zu überqueren, wenn sie einem Fahrzeug aus der entgegengesetzten Richtung ausweichen müssen. Die mögliche Einführung von Fahrbahnverengungen wird im Rahmen des Projekts genau geprüft werden. Der Zweck besteht darin, die Sichtlinie der Fahrzeugführer zu unterbrechen und ihre Aufmerksamkeitschwelle zu erhöhen, indem die Geschwindigkeit entlang der Straße konstant reduziert wird. Dies ist auf dem Kirchweg möglich, und nicht auf anderen Straßen, weil an einem durchschnittlichen Werktag weniger als 2.200 Autos den Kirchweg passieren (in der Stoßzeit sind es 150-180 Autos pro Stunde, also 2-3 Autos pro Minute), und somit der Konfliktpegel sehr niedrig ist. Es wird jedoch betont, dass die mögliche Installation von Fahrbahnverengungen oder anderen Verkehrsberuhigungselementen dennoch mit einem speziellen Projekt sorgfältig geplant werden muss.
131	Parcheggi di interscambio	L'idea di potenziare i parcheggi di attestamento sulla cintura del centro abitato anche con funzione di interscambio / P+R e di collegarli con ciclabili e trasporto pubblico è inserita nel concetto di mobilità al Capitolo 7.5. Si ritiene che Lana sia un paese piccolo per far funzionare da subito un sistema P+R ma esso potrà essere implementato nel tempo, andando prima a disincentivare (con regolamentazione o tariffa o eliminazione di posti auto) la sosta nelle aree centrali.	Umsteigeparkplätze	Die Idee, Park-and-Ride-Parkplätze (P+R) am Rand des Stadtzentrums zu verstärken und diese mit Radwegen und öffentlichem Verkehr zu verbinden, ist im Mobilitätskonzept im Kapitel 7.5 enthalten. Es wird angenommen, dass Lana zu klein ist, um sofort ein funktionierendes P+R-System einzuführen, aber es kann über die Zeit implementiert werden, indem zunächst (durch Regulierung, Tarifierung oder die Entfernung von Parkplätzen) das Parken in den zentralen Bereichen entmutigt wird.
132	Rotatorie proposte lungo via Bolzano in zona artigianale	Le due rotatorie proposte per via Bolzano sono solo rappresentate in bozza. La loro fattibilità andrà verificata con un apposito progetto. Esse comunque sono state disegnate con diametri sufficienti a far transitare qualsiasi tipo di mezzo, inclusi trattori e mezzi autoarticolati che, ovviamente, dovranno transitare alla velocità adeguata per evitare il loro ribaltamento. La situazione delle due intersezioni attuale è altamente insicura e, in alcuni casi, anche fuori norma: è cosa nota che i mezzi pesanti compiano manovre pericolose che invadono le corsie opposte a quelle nelle quali devono immettersi e che mettono in pericolo, a causa degli angoli morti delle visuali, i pedoni e i ciclisti che attraversano sul percorso esistente (percorso molto importante per Lana per collegare impianti sportivi e stazione di Postal).	Vorgeschlagene Kreisverkehre entlang der Bozner Straße der Handwerkerzone	Le due rotatorie proposte per via Bolzano sono solo rappresentate in bozza. La loro fattibilità andrà verificata con un apposito progetto. Esse comunque sono state disegnate con diametri sufficienti a far transitare qualsiasi tipo di mezzo, inclusi trattori e mezzi autoarticolati che, ovviamente, dovranno transitare alla velocità adeguata per evitare il loro ribaltamento. La situazione delle due intersezioni attuale è altamente insicura e, in alcuni casi, anche fuori norma: è cosa nota che i mezzi pesanti compiano manovre pericolose che invadono le corsie opposte a quelle nelle quali devono immettersi e che mettono in pericolo, a causa degli angoli morti delle visuali, i pedoni e i ciclisti che attraversano sul percorso esistente (percorso molto importante per Lana per collegare impianti sportivi e stazione di Postal).
133	Trasporto pubblico per la stazione di Postal e per Bolzano	Le proposte del concetto di mobilità per il trasporto pubblico sono contenute nel Capitolo 7.2. Modifiche sostanziali come alcune di quelle proposte nell'osservazione richiedono uno studio specifico su scala sovracomunale e potranno eventualmente essere portate sul tavolo di discussione con la Provincia di Bolzano e il comprensorio.	Öffentlicher Verkehr zum Bahnhof Burgstall und nach Bozen	Vorschläge des Mobilitätskonzepts für den öffentlichen Verkehr finden sich im Kapitel 7.2. Wesentliche Änderungen wie einige der in der Anmerkung vorgeschlagenen erfordern eine spezifische Studie auf überkommunaler Ebene und können gegebenenfalls zur Diskussion mit der Provinz Bozen und der Bezirksgemeinschaft gebracht werden.

ID RISPOSTA ANTWORT	TITOLO ARGOMENTO	CONTENUTO	THEMENTITEL	INHALT
134	Sondaggio alla popolazione	Il sondaggio alla popolazione, al quale è stata data ampia diffusione, ha ottenuto un buon riscontro con circa il 5% degli abitanti che hanno risposto. Esso ha fatto parte delle attività di ascolto sociale e partecipazione durante la stesura del quadro conoscitivo e del quadro diagnostico del concetto di mobilità, prima della fase di individuazione delle strategie e degli interventi. In quel periodo non era ancora stata formulata la proposta dei sensi unici in via Bolzano e via Pascolo. La raccolta firme dei cittadini è stata organizzata prima che l'Amministrazione abbia potuto presentare in pubblico i risultati del lavoro svolto e senza quindi che i cittadini fossero informati di tutta la strategia e di tutto il complesso articolato di misure e interventi contenuto nel concetto di mobilità (che non si riduce sicuramente alla sola proposta dei sensi unici di via Bolzano e via Pascolo, che rappresentano solo una delle decine di misure proposte).	Öffentliche Umfrage	Die Bürgerumfrage, die breit gestreut wurde, erhielt eine gute Resonanz mit etwa 5% der Einwohner, die geantwortet haben. Sie war Teil der sozialen Zuhör- und Beteiligungsaktivitäten während der Erstellung des Kenntnis- und Diagnoserahmens des Mobilitätskonzepts, bevor die Strategien und Maßnahmen identifiziert wurden. Zu dieser Zeit war der Vorschlag für Einbahnstraßen in der Bozner Straße und der Treibgasse noch nicht formuliert worden. Die Unterschriftensammlung der Bürger wurde organisiert, bevor die Verwaltung die Ergebnisse der geleisteten Arbeit öffentlich präsentieren konnte, und daher waren die Bürger nicht über die gesamte Strategie und den umfassenden Maßnahmenkomplex informiert, der im Mobilitätskonzept enthalten ist (das sich sicherlich nicht nur auf den Vorschlag der Einbahnstraßen in der Bozner Straße und der Treibgasse beschränkt, die nur eine von Dutzenden vorgeschlagenen Maßnahmen darstellen).
135	Inquinamento acustico	Al momento mancano dati per fare delle stime specifiche del livello acustico associato a singole strade. Per considerazioni generali si rimanda alla Risposta n. 14.	Lärmbelästigung	Derzeit fehlen Daten, um den Lärmpegel einzelner Straßen konkret abschätzen zu können. Allgemeine Überlegungen finden Sie in der Antwort Nr. 14.
136	Intersezione Treibgasse-Schnatterpeckstrasse-Zollstrasse	L'incrocio merita una sistemazione già nel breve termine. Qualora nel medio termine si attuasse lo scenario dei sensi unici di via Pascolo e via Bolzano, la fase di progettazione dovrà curare con attenzione i vari elementi e valutare un ulteriore intervento di miglioramento dell'intersezione, anche in funzione delle scelte sul trasporto pubblico e del destino della Pomus.	Kreuzung Treibgasse-Schnatterpeckstraße-Zollstraße	Die Kreuzung verdient bereits im Kurzfristigen eine Überarbeitung. Sollte im mittelfristigen Zeitraum das Szenario der Einbahnstraßen in der Treibgasse und der Bozner Straße umgesetzt werden, muss die Planungsphase sorgfältig die verschiedenen Elemente berücksichtigen und eine zusätzliche Verbesserung der Kreuzung in Betracht ziehen, auch in Bezug auf Entscheidungen zum öffentlichen Verkehr und zum Schicksal des Pomus-Geländes.
137	Simulazione modellistica per ampliamento scuola	Le simulazioni modellistiche non tengono conto dell'ampliamento della scuola di Zollstrasse. Il concetto punta a creare le condizioni perchè si riduca il fenomeno dell'accompagnamento degli scolari a scuola in auto.	Modellsimulation zur Schulerweiterung	Die Modellierungssimulationen berücksichtigen nicht die Erweiterung der Schule in der Zollstraße. Das Konzept zielt darauf ab, Bedingungen zu schaffen, um das Phänomen des Begleitens von Schülern zur Schule mit dem Auto zu reduzieren.
138	Risultati modello per via Franz-Höfler-Straße	Il modello crea un aumento di traffico in via Höfler determinato dall'inserimento dei 30 km/h su via Hofer e via Madonna del Suffragio e dalla chiusura al traffico di via S. Agata e via delle Querce che impedisce ai veicoli di utilizzarle come by-pass per raggiungere via Max Valier, obbligandole e utilizzare via Merano. Lo scenario è stato testato proprio per verificare i potenziali impatti congiunti di queste soluzioni. Il concetto di mobilità per questo propone soluzioni di moderazione del traffico "forte" davanti alle scuole, proprio per creare un effetto di dissuasione rispetto a potenziali aumenti di traffico derivanti da altri interventi. Nel caso specifico di via Höfler, si è visto che il modello, sottoposto a dei test specifici, tende a sovrastimare lo spostamento di traffico da via Madonna del Suffragio a via Höfler. Come meglio specificato nella Risposta n. 15, il modello di macrosimulazione serve a leggere nel complesso del paese le possibili dinamiche della circolazione nei vari scenari mentre non può essere lo strumento adatto per stimare con precisione le variazioni in ogni singola strada.	Ergebnisse der Modellierungssimulationen für die Franz-Höfler-Straße	Das Modell zeigt, dass sich der Verkehr auf der Höfler-Straße erhöht, wenn in der Hofer-Straße und der Maria Hilf Straße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h eingeführt wird und die Straßen St. Agatha Weg und Aichweg für den Verkehr gesperrt werden, was Fahrzeugen den Umweg über diese Straßen zur Erreichung der Max-Valier-Straße verwehrt und sie stattdessen die Merano-Straße nutzen müssen. Dieses Szenario wurde genau untersucht, um potenzielle kombinierte Auswirkungen dieser Lösungen zu überprüfen. Der Mobilitätskonzept sieht daher starke Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vor, insbesondere vor Schulen, um potenzielle Verkehrszunahmen durch andere Maßnahmen zu vermeiden. Im speziellen Fall der Höfler-Straße zeigt sich, dass das Modell dazu neigt, den Verkehrsfluss von der Maria-Hilf-Straße zur Höfler-Straße überzubewerten. Wie bereits in Antwort Nr. 15 näher erläutert wurde, dient das Makrosimulationsmodell dazu, die möglichen Verkehrsströme im gesamten Ort in verschiedenen Szenarien zu analysieren, kann aber nicht genau die Veränderungen auf jeder einzelnen Straße vorhersagen.

ID RISPOSTA ANTWORT	TITOLO ARGOMENTO	CONTENUTO	THEMENTITEL	INHALT
139	Ciclabile di via Pascolo	Nell'ipotesi del senso unico in via Pascolo, da attuare eventualmente nel medio termine, la corsia ciclabile a salire da via Dogana verso piazza Tribus viene eliminata perchè si crea una corsia preferenziale bus utilizzabile anche dalle biciclette. In questo modo si può ricavare lo spazio anche per un marciapiede che su quel lato della strada sarebbe molto utile a mettere in sicurezza gli accessi carrai e pedonali alle abitazioni.	Radweg Treibgasse	In dem Vorschlag für eine Einbahnregelung in der Treibgasse, der möglicherweise mittelfristig umgesetzt wird, wird der Radweg bergauf von der Zollstraße Richtung Tribusplatz entfernt, da eine bevorzugte Busspur geschaffen wird, die auch von Fahrrädern genutzt werden kann. Auf diese Weise kann Platz für einen Gehweg geschaffen werden, der auf dieser Straßenseite sehr nützlich wäre, um die Zufahrten zu den Häusern für Fußgänger und Fahrzeuge sicherer zu machen
140	Incroci Treibgasse - Laugen-gasse e maso "Hubner"	Il concetto di mobilità lavora a livello metaprogettuale, offrendo, per alcuni spunti specifici, degli approfondimenti progettuali di massima. Le intersezioni segnalate meritano sicuramente attenzione ma saranno i progetti attuativi ad occuparsi di definire i dettagli. In generale il concetto propone di dare continuità ai marciapiedi lungo via Pascolo rialzando le intersezioni laterali e/o di creare pedane rialzata e elementi di moderazione del traffico e di segnaletica che rendano più chiare, visibili e sicure le aree di intersezione.	Kreuzung Treibgasse - Laugen-gasse und Hubnerhof	Das Mobilitätskonzept arbeitet auf überprojektualer Ebene und bietet für bestimmte spezifische Aspekte grobe Planungsansätze. Die genannten Kreuzungen verdienen sicherlich Aufmerksamkeit, aber die ausführenden Projekte werden sich mit der Festlegung der Details befassen. Im Allgemeinen schlägt das Konzept vor, die Gehwege entlang der Treibgasse fortzusetzen, indem die Seitenkreuzungen angehoben werden und/oder erhöhte Gehwege und Elemente der Verkehrsberuhigung und Beschilderung geschaffen werden, um die Kreuzungsbereiche klarer, sichtbarer und sicherer zu machen.
141	Risultati simulazioni modellistiche per senso unico Zollstraße	Della parte dell'osservazione che fa riferimento alla planimetria a pagina 4, allegato 2 non si trova riscontro. Gli aumenti di traffico stimati dal modello in via Pascolo sono riportati nella tabella a pag. 3 dell'Allegato 2 e nel Capitolo 9.2 della Relazione Generale. A pag. 83 della Relazione Generale, con il punto nero n. 10, è indicato il punto in cui è stato rilevato il dato del modello riportato in tabella per via Pascolo. Passando da breve a medio a lungo termine i potenziali aumenti di traffico su via Pascolo, via Bolzano e via Dogana vanno diminuendo perchè aumenteranno gli effetti positivi dell'attuazione del concetto di mobilità sostenibile, che porteranno più persone a rinunciare all'auto e a spostarsi a piedi, in bici o con il trasporto pubblico, come previsto dagli obiettivi del concetto e dai piani della mobilità e del clima dell'Alto Adige (v. Risposte n. 8 e 17).	Modellsimulationsergebnisse für die Einbahnregelung Zollstraße	Der Teil der Anmerkung, der sich auf den Plan auf Seite 4 im Anhang 2 bezieht, findet keine Entsprechung. Die vom Modell geschätzten Verkehrszunahmen auf der Treibgasse sind in der Tabelle auf Seite 3 des Anhangs 2 und im Abschnitt 9.2 des Allgemeinen Berichts aufgeführt. Auf Seite 83 des Allgemeinen Berichts ist mit dem schwarzen Punkt Nr. 10 der Punkt markiert, an dem die Daten für das Simulationsmodell für die Treibgasse erfasst wurden. Wenn man vom kurz- zum mittel- und langfristigen Zeitraum übergeht, nimmt das potenzielle Verkehrsaufkommen auf der Treibgasse, der Bozner Straße und der Zollstraße ab, da die positiven Auswirkungen der Umsetzung des Konzepts für nachhaltige Mobilität zunehmen, was dazu führt, dass mehr Menschen auf das Auto verzichten und sich zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewegen, wie es in den Zielen des Konzepts und den Mobilitäts- und Klimaplänen Südtirols vorgesehen ist (siehe Antworten Nr. 8 und 17)
142	Moderazione del traffico in via Bolzano tra Ultner Beck e Tribusplatz	Come descritto nel Capitolo 8.2.2, in via Bolzano sono previsti diversi interventi di messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali e di moderazione del traffico volti a ridurre la velocità dei veicoli.	Verkehrsberuhigung in der Bozner Straße zwischen Ultner Beck und Tribusplatz	Wie im Abschnitt 8.2.2 beschrieben, sind auf der Bozner Straße verschiedene Maßnahmen zur Sicherung von Fußgängerüberwegen und zur Verkehrsberuhigung vorgesehen, um die Geschwindigkeit der Fahrzeuge zu reduzieren.
143	Nel lungo termine miglioramenti solo da circonvallazione di via Merano	I miglioramenti nella circolazione del traffico a Lana nel lungo termine non sono legati solo alla circonvallazione di via Merano (che comunque toglie quasi la metà del traffico da via Merano, migliorando la vivibilità lungo la strada e creando le condizioni per interventi sulla via che a quel punto sarebbe declassata a strada comunale). I miglioramenti sono legati all'insieme di tutti gli interventi previsti dal concetto di mobilità e al trasferimento di quote di mobilità dall'uso dell'auto all'aumento di spostamenti a piedi, in bicicletta e con il trasporto pubblico, che rappresenta l'obiettivo principale del piano.	Langfristige Verbesserungen gibt es nur mit der Umfahrung für die Meraner Straße /Oberlana	Die Verbesserungen im Verkehr in Lana auf lange Sicht hängen nicht nur mit der Umgehungsstraße von der Meraner Straße zusammen (die jedoch fast die Hälfte des Verkehrs von der Meraner Straße abzieht, die Lebensqualität entlang der Straße verbessert und die Bedingungen für Eingriffe auf der Straße schafft, die dann zu einer Gemeindestraße abgestuft würde). Die Verbesserungen sind mit allen im Mobilitätskonzept vorgesehenen Maßnahmen und dem Transfer von Mobilitätsanteilen vom Autofahren zu vermehrtem Gehen, Radfahren und öffentlichen Verkehr verbunden, was das Hauptziel des Plans darstellt.
144	Speedcheck	Gli speedcheck o autovelox in centro abitato possono essere messi in funzione solo se abbinati alla presenza di una pattuglia della Polizia Locale.	Geschwindigkeitskontrolle	Geschwindigkeitskontrollen oder Radarkameras in Siedlungsgebieten können nur in Verbindung mit der Anwesenheit einer Ortspolizeistreife in Betrieb genommen werden.

ID RISPOSTA ANTWORT	TITOLO ARGOMENTO	CONTENUTO	THEMENTITEL	INHALT
145	Previsione nuovi alloggi	Il concetto di mobilità non è un piano urbanistico ma si preoccupa di definire una visione per la mobilità sostenibile di Lana tra 10 anni. Prossimamente l'Amministrazione dovrà predisporre il nuovo Piano di Sviluppo Comunale del Territorio e del Paesaggio. In quella sede si studierà il dimensionamento urbanistico e si potrà tornare a verificare le dotazioni dei trasporti e della mobilità di conseguenza. Per la filosofia generale del concetto in questo senso si veda anche la Risposta n.8.	Prognose neue Wohnungen	Das Mobilitätskonzept ist kein städtebaulicher Plan, sondern es zielt darauf ab, eine Vision für nachhaltige Mobilität in Lana in 10 Jahren zu definieren. In Zukunft wird die Verwaltung das Gemeindeentwicklungsprogramm für Raum und Landschaft vorbereiten müssen. In diesem Rahmen wird die städtebauliche Dimensionierung untersucht und es wird möglich sein, die Verkehrs- und Mobilitätsausstattung entsprechend zu überprüfen. Für die allgemeinen Überlegungen des Konzepts in dieser Hinsicht siehe auch Antwort Nr. 8.
146	Traffico indotto dalle scuole	Il concetto di mobilità mette un focus sulle scuole cercando di creare le condizioni per un'accessibilità più sicura e confortevole a piedi e in bicicletta. Il fenomeno dell'accompagnamento a scuola degli scolari in automobile è uno dei motivi per cui il traffico diventa critico nell'ora di punta del mattino. Occorre quindi lavorare creando percorsi pedonali e ciclabili sicuri, organizzando in modo più sicuro i fronti scolastici e supportando un costante lavoro di sensibilizzazione e comunicazione con le scuole e le famiglie.	Schulbedingter Verkehr	Das Mobilitätskonzept konzentriert sich auf Schulen und versucht, Bedingungen für eine sicherere und komfortablere Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad zu schaffen. Die Praxis, Schulkinder mit dem Auto zur Schule zu bringen, ist einer der Gründe, warum der Verkehr während des morgendlichen Berufsverkehrs kritisch wird. Daher ist es wichtig, sichere Fuß- und Radwege zu schaffen, die Schulbereiche sicherer zu gestalten und kontinuierlich mit Schulen und Familien zusammenzuarbeiten, um das Bewusstsein zu schärfen und zu kommunizieren
147	Trasporto pubblico a Niederlana	Il trasporto pubblico non viene "tagliato" a Niederlana. Anzi, il concetto di mobilità punta a potenziare e incrementare i servizi di trasporto pubblico su gomma nel paese, come illustrato nel Capitolo 7.2 della Relazione Generale.	Öffentliche Verkehrsmittel in Niederlana	Der öffentliche Nahverkehr wird in Niederlana nicht "gekürzt". Im Gegenteil, das Mobilitätskonzept zielt darauf ab, die Busverbindungen im Dorf zu verbessern und auszubauen, wie im Kapitel 7.2 des allgemeinen Berichts dargelegt
148	Corsie riservate bus in via Bolzano, via Hofer e via Dogana	Sulla viabilità di Lana, costituita integralmente da strade con una sola corsia per senso di marcia, risulta difficile proporre delle corsie preferenziali. Con la proposta assegnata al medio termine di istituire dei sensi unici per gli autoveicoli in via Bozano e via Pascolo si apre l'opportunità per realizzare nel verso opposto due corsie preferenziali riservate ai bus. In via Hofer e via Dogana non si ritiene fattibile realizzare corsie preferenziali per l'impossibilità di trovare alternative al traffico privato.	Vorzugsspuren für Busse in der Bozner Straße, der Hofer Straße und der Zollstraße	Aufgrund der Verkehrsinfrastruktur in Lana, die ausschließlich aus Straßen mit einer Fahrspur pro Fahrtrichtung besteht, ist es schwierig, bevorzugte Fahrspuren vorzuschlagen. Das mittelfristige Szenario des Konzeptes sieht Einbahnstraßen für Kraftfahrzeuge in der Bozner Straße und der Treibgasse vor. In diesem Zusammenhang bietet sich die Möglichkeit, in entgegengesetzter Richtung zwei bevorzugte Busfahrspuren einzurichten. Für die Hofer Straße und die Maria-Hilf-Straße wird es als nicht machbar angesehen, bevorzugte Busfahrspuren einzurichten, da es keine Alternativen zum privaten Verkehr gibt.
149	Pedonalizzazione di piazza Tribus	La proposta di pedonalizzazione di piazza Tribus è suggestiva e interessante. Da un punto di vista viabilistico, tuttavia, interrompe via Pascolo e via Goldegg, obbligando chi ha un'origine o una destinazione in quelle strade e proviene o è diretto a nord a spostarsi sull'asse di via Chiesa e via Cappuccini, che è stato individuato dal concetto come asse a preferenza ciclabile tra Lana di Sotto e Lana di Sopra. All'interno del concetto si condivide la necessità di alzare la qualità dello spazio pubblico di piazza Tribus e di aumentare gli spazi pedonali, più che altro lavorando sui bordi e sugli spazi di sosta. Tuttavia, visto che Tribusplatz è il fulcro della viabilità di Niederlana e che in alcuni momenti e per alcuni mezzi ingombranti si crea un forte rallentamento, si ritiene importante anche migliorare l'intersezione per gli autoveicoli. La proposta sepecifica di pedonalizzazione potrà essere eventualmente riconsiderata nel lungo termine	Fußgängerzone am Tribus-Platz	Die Idee der Fußgängerzone am Tribusplatz ist ansprechend und interessant. Aus verkehrstechnischer Sicht unterbricht sie jedoch die Treibgasse und die Goldeggstraße, was diejenigen betrifft, die von oder nach Norden in diesen Straßen unterwegs sind und sie nutzen oder von ihnen abfahren möchten. Sie müssten dann auf den Kirchweg und die Kapuzinerstraße ausweichen, die im Konzept als bevorzugte Fahrradachse zwischen Nieder- und Oberlana identifiziert wurden. Innerhalb des Konzepts wird die Notwendigkeit anerkannt, die Qualität des öffentlichen Raums am Tribusplatz zu verbessern und die Fußgängerzonen zu erweitern, hauptsächlich durch Arbeit an den Rändern und den Parkplätzen. Da der Tribusplatz jedoch das Zentrum der Verkehrsinfrastruktur von Niederlana ist und zu bestimmten Zeiten und für bestimmte Fahrzeuge ein starker Verkehrsstau entsteht, ist es auch wichtig, die Kreuzung für Kraftfahrzeuge zu verbessern. Die spezifische Idee der Fußgängerzone könnte langfristig erneut in Betracht gezogen werden

ID RISPOSTA ANTWORT	TITOLO ARGOMENTO	CONTENUTO	THEMENTITEL	INHALT
150	Laugengasse - restringimenti	La localizzazione puntuale degli elementi per la moderazione del traffico non è oggetto del concetto di mobilità ma di un progetto specifico a parte. Segnalazioni possono essere rivolte in Comune.	Laugengasse - Fahrbahnverengungen	Die genaue Platzierung der Elemente zur Verkehrsberuhigung ist nicht Bestandteil des Mobilitätskonzepts, sondern eines separaten spezifischen Projekts. Anfragen können an die Gemeinde gerichtet werden
151	Pianificazione delle piste ciclabili dispendiosa e complicata	Il concetto di mobilità punta molto sulla promozione della mobilità ciclabile. L'obiettivo è avere più ciclisti e non solo più percorsi ciclabili. Per avere più ciclisti si è impostata la strategia del "modello misto" in modo che i diversi tipi di ciclisti trovino soddisfatte le proprie esigenze sulla viabilità e sulla rete loro dedicata. Le migliori esperienze europee ed italiane hanno dimostrato che per ottenere più ciclisti e uno sviluppo pieno della ciclabilità occorrono costanti investimenti economici. Sotto il profilo tecnico risulta sempre difficile realizzare nuovi percorsi all'interno di centri edificati perchè lo spazio a disposizione è spesso ridotto e conteso tra diversi usi (transito delle auto, sosta, verde, pedoni, ecc.)	Radwegeplanung teuer und kompliziert	Das Mobilitätskonzept konzentriert sich stark auf die Förderung des Fahrradverkehrs. Das Ziel ist es, mehr Radfahrer zu haben und nicht nur mehr Radwege. Um mehr Radfahrer zu gewinnen, wurde die Strategie des "gemischten Modells" verfolgt, damit die verschiedenen Arten von Radfahrern ihre Bedürfnisse auf der Straße und im ihnen gewidmeten Netzwerk erfüllt finden. Die besten Erfahrungen in Europa und Italien haben gezeigt, dass ständige finanzielle Investitionen erforderlich sind, um mehr Radfahrer zu gewinnen und die Radfahrbedingungen vollständig zu entwickeln. Aus technischer Sicht ist es immer schwierig, neue Radwege in bebauten Gebieten zu realisieren, da der verfügbare Platz oft begrenzt und zwischen verschiedenen Nutzungen (Autoverkehr, Parken, Grünflächen, Fußgänger usw.) umkämpft ist.
152	Moderazione del traffico e controllo della velocità in Bozenstrasse	Le misure richieste di una maggior moderazione del traffico e di dispositivi efficaci di controllo sono in linea con la visione del concetto di mobilità per il centro abitato di Lana. I dettagli andranno definiti con i progetti attuativi.	Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitskontrolle in der Bozner Straße	Die geforderten Maßnahmen zur verstärkten Verkehrsberuhigung und wirksamen Kontrolle entsprechen der Vision des Mobilitätskonzepts für das Wohngebiet von Lana. Die Details werden in den Umsetzungsprojekten festgelegt
153	via Kravogl	Su via Kravogl il concetto di mobilità prevede di realizzare il "doppio senso ciclabile", cioè di inserire una corsia ciclabile che consente alle biciclette di percorrere la strada anche in senso opposto a quello consentito agli autoveicoli (si veda il Capitolo 8.8 della Relazione Generale).	Kravogl Straße	Auf der Kravoglstraße sieht das Mobilitätskonzept die Einrichtung eines "Gegenverkehrs für Fahrräder" vor, was bedeutet, dass eine Fahrradspur eingerichtet wird, die es Fahrrädern ermöglicht, die Straße auch entgegen der Fahrtrichtung von Kraftfahrzeugen zu befahren (siehe Kapitel 8.8 des allgemeinen Berichts)
154	via Greiten	Via Greiten potrà essere trattata come una Zona Residenziale a 30 km/h. Interventi per modificare lo spazio fisico della carreggiata potranno essere pianificati e progettati in fase attuativa del concetto.	Greitenweg	Der Greitenweg könnte als Wohnzone mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h behandelt werden. Maßnahmen zur Veränderung des Straßenraums könnten in der Umsetzungsphase des Konzepts geplant und entworfen werden
155	via Max Valier	Via Max Valier è e continuerà ad essere una via ad alto traffico, dovendo servire da connessione tra la MeBo e le strade provinciali per la val d'Ultimo e passo Palade. Sul lato sud di via Valier è presente un marciapiede pedonale nel tratto ovest e ciclopedonale nel tratto a est del sottopasso. Per gli spostamenti in bici dal paese alla zona industriale e viceversa è più opportuno spostarsi su via delle Querce utilizzando i ponti e passaggi esistenti a sud del rio Valsura.	Max Valier Straße	Die Max-Valier-Straße ist und bleibt eine stark befahrene Straße, da sie als Verbindung zwischen der MeBo und den Landstraßen zum Ultental und zum Gampenpass dient. Auf der südlichen Seite der Valier Straße gibt es einen Fußgängerweg im westlichen Abschnitt und einen kombinierten Rad- und Fußgängerweg im östlichen Abschnitt unterhalb der Unterführung. Für Radfahrer, die zwischen der Stadt und dem Industriegebiet pendeln, ist es günstiger, den Aichweg zu nutzen und dabei die vorhandenen Brücken und Durchgänge südlich der Falschauer zu verwenden
156	Plateider - miglioramento e sicurezza dei collegamenti con Lana e Foiana	L'Amministrazione è al corrente della necessità di migliorare il marciapiede per Plateider. L'intervento sarà eseguito tenendo conto di tutte le priorità.	Plateider - Verbesserung und Sicherheit der Verbindungen mit Lana und Völlan	Die Verwaltung ist sich der Notwendigkeit bewusst, den Gehweg nach Plateider zu verbessern. Der Eingriff wird unter Berücksichtigung aller Prioritäten durchgeführt.
157	Corsia preferenziale per autobus centrale in via Bolzano e via Hofer	L'ipotesi proposta di realizzare una corsia preferenziale per autobus in una sola direzione (quella più trafficata) lungo via Bolzano è interessante, ma gli spazi a disposizione non sono necessari. Visto il traffico in transito, il tracciato tortuoso della strada e il passaggio dei bus, le corsie	Mittige Vorzugspur für Busse in der Bozner Straße- und Hofer Straße	Die vorgeschlagene Lösung, eine bevorzugte Busspur in nur eine Richtung (die am stärksten befahrene) entlang der Bozner Straße einzurichten, ist interessant, aber die verfügbaren Flächen sind nicht ausreichend. Aufgrund des Durchgangsverkehrs, des kurvenreichen Straßenverlaufs und des Durchgangs der Busse können die seitlichen

ID RISPOSTA ANTWORT	TITOLO ARGOMENTO	CONTENUTO	THEMENTITEL	INHALT
		lateralali non possono essere larghe solamente 2,60 m, così come la corsia centrale bus dovrebbe essere larga almeno 3,50 m.		Fahrspuren nicht nur 2,60 m breit sein, ebenso sollte die mittlere Busspur mindestens 3,50 m breit sein.
158	Obiettivi di modal shift	<p>1. I dati citati riguardano il modal split utilizzato per gli spostamenti pendolari per motivi di studio e di lavoro. Esiste poi una larga parte di traffico generata dagli spostamenti per altri motivi e dagli spostamenti occasionali, per i quali i principi e le strategie del concetto di mobilità restano valide. Molti degli spostamenti brevi interni al paese eseguiti in macchina sono infatti eseguiti anche per motivi diversi dal lavoro e dallo studio.</p> <p>2. Il concetto si concentra in particolare sugli spostamenti interni perché sono quelli sui quali i provvedimenti del Comune di Lana possono essere più efficaci. Il concetto, tuttavia, avanza proposte anche sul fronte dell'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico a livello territoriale, che andranno discussi con gli Enti competenti, dell'organizzazione e regolamentazione della sosta, dei collegamenti ciclabili con i Comuni limitrofi e la stazione di Postal. Tutte le misure che potranno cambiare le abitudini anche dei pendolari provenienti da fuori Lana.</p>	Ziele der Verkehrsverlagerung	<p>Die zitierten Daten betreffen die modale Verteilung für Pendlerbewegungen aus Gründen von Ausbildung und Arbeit. Es gibt dann einen großen Anteil des Verkehrs, der durch Bewegungen aus anderen Gründen und gelegentliche Bewegungen erzeugt wird, für die die Prinzipien und Strategien des Mobilitätskonzepts gültig bleiben. Viele der kurzen innerörtlichen Bewegungen, die mit dem Auto durchgeführt werden, erfolgen tatsächlich auch aus anderen Gründen als Arbeit und Ausbildung.</p> <p>Das Konzept konzentriert sich insbesondere auf die ortsinternen Bewegungen, da die Maßnahmen der Gemeinde Lana hier am wirksamsten sein können. Das Konzept unterbreitet jedoch auch Vorschläge zur Organisation des öffentlichen Verkehrs auf übergemeindlicher Ebene, die mit den zuständigen Einrichtungen diskutiert werden müssen, zur Organisation und Regulierung des Parkens, zu Radverbindungen mit den Nachbargemeinden und dem Bahnhof Burgstall. All diese Maßnahmen könnten die Gewohnheiten auch der Pendler, die von außerhalb nach Lana kommen, verändern.</p>
159	Esigenze delle imprese e dei lavoratori agricoli	L'osservazione presentata propone delle considerazioni ragionevoli, vista l'importanza del settore agricolo e della produzione delle mele per Lana. Di tutti gli elementi, generali e specifici, inseriti nell'osservazione si terrà conto nel processo di attuazione del concetto, quando, attraverso specifici progetti, verranno definite le fasi di intervento.	Bedürfnisse von Unternehmen und Landwirtschaft	Die eingereichte Stellungnahme enthält angesichts der Bedeutung des landwirtschaftlichen Sektors und der Apfelproduktion für Lana vernünftige Überlegungen. Bei der Umsetzung des Konzepts wird allen in der Stellungnahme enthaltenen allgemeinen und spezifischen Elementen durch konkrete Projekte, in denen die Interventionsphasen definiert werden, Rechnung getragen werden
160	Costi del piano	I costi del piano riportati nel Capitolo 10 sono solo stime prodotte in modo parametrico in base alle superfici e alle lunghezze dei tratti interessati dagli interventi e usando come riferimento costi di opere analoghe realizzate di recente. A questo livello strategico di pianificazione, avere un'idea sommaria dei costi è importante per capire se le opere sono sostenibili finanziariamente per il Comune e per consentire all'Amministrazione di reperire le risorse da mettere a bilancio. Saranno tuttavia necessariamente i singoli progetti attuativi a determinare con esattezza i costi reali degli interventi.	Kosten der Umsetzung	Die in Kapitel 10 angeführten Kosten des Plans sind nur parametrische Schätzungen, die auf Grundlage der von den Maßnahmen betroffenen Flächen und Streckenlängen sowie unter Verwendung der Kosten für kürzlich realisierte ähnliche Vorhaben als Referenz erstellt wurden. Auf dieser strategischen Planungsebene ist eine überschlägige Kostenvorstellung wichtig, um zu beurteilen, ob die Vorhaben für die Gemeinde finanziell tragbar sind und der Verwaltung die Beschaffung der erforderlichen haushaltsmäßigen Mittel zu ermöglichen. Die genauen tatsächlichen Kosten der Maßnahmen werden jedoch zwingend in den einzelnen Umsetzungsprojekten ermittelt werden müssen.
161	Trasporto pubblico Lana di Sotto	Il Capitolo 7.2 della Relazione Generale è dedicato alle misure proposte per il trasporto pubblico. La maggior parte di queste andrà discussa con la Provincia e i gestori per verificare la fattibilità. Lana di Sotto sarà sempre servita dal Lanabus. La linea 211 viene modificata perché passi ogni mezzora alla Pomus (via Pascolo e via Dogana) sia in direzione di Oberlana sia in direzione della zona artigianale e della stazione dei treni di Postal.	Öffentliche Verkehrsmittel Niederlana	Kapitel 7.2 des Hauptberichts ist den vorgeschlagenen Maßnahmen für den öffentlichen Verkehr gewidmet. Der Großteil davon muss mit der Provinz und den Betreibern diskutiert werden, um die Machbarkeit zu prüfen. Unterlana wird weiterhin vom Lanabus bedient. Die Linie 211 wird so geändert, dass sie alle 30 Minuten sowohl in Richtung Oberlana als auch in Richtung Gewerbegebiet und Bahnhof Burgstall an der Pomus (Treibgasse und Zollstraße) hält.
162	Scuole via Hofer - accessibilità sicura	Per la Knabenschule di via Hofer potranno essere discussi con la scuola alcuni provvedimenti mirati a facilitare l'accesso alla scuola sicuro, sia sul fronte di via Hofer sia aprendo alla possibilità di entrare dal retro per utilizzare i percorsi pedonali di vicolo del Convento.	Schulen Hofer Straße - sichere Erreichbarkeit	Für die Knabenschule in der Andreas Hofer Straße können mit der Schule einige gezielte Maßnahmen diskutiert werden, um einen sicheren Zugang zur Schule sowohl von der Andreas Hofer Straße als auch

ID RISPOSTA ANTWORT	TITOLO ARGOMENTO	CONTENUTO	THEMENTITEL	INHALT
				durch eine mögliche Öffnung von hinten über die Fußwege im Konventsteig zu erleichtern.
163	Car-pooling	Il carpooling è sicuramente uno degli strumenti che possono contribuire a rendere più sostenibile la mobilità. Le app funzionano se sono create e promosse a livello territoriale (spostamenti medio-lunghi) più che comunale. In alcune realtà app con funzionalità specifiche sono state create per le singole aziende o i comparti produttivi. La promozione del carpooling potrà far parte delle attività di mobility management che il Comune potrà incentivare in futuro.	Fahrgemeinschaften	Fahrgemeinschaften sind sicherlich eines der Instrumente, die zu einer nachhaltigeren Mobilität beitragen können. Apps funktionieren, wenn sie auf überörtlicher (mittel- bis langstreckige Bewegungen) statt kommunaler Ebene erstellt und beworben werden. In einigen Fällen wurden Apps mit spezifischen Funktionen für einzelne Unternehmen oder Branchen erstellt. Die Förderung von Fahrgemeinschaften könnte Teil der Mobilitätsmanagement-Aktivitäten sein, die die Gemeinde in Zukunft unterstützen kann.
164	Mezzi agricoli e accesso alla zona artigianale.	Per gli spostamenti dei mezzi agricoli non è stato sviluppato un concetto dedicato, ma le esigenze del mondo agricolo sono state prese sicuramente in considerazione per diversi aspetti e proposte di intervento. Ad esempio i suggerimenti su quali elementi di moderazione del traffico utilizzare per non arrecare disagio ai mezzi agricoli (in via Dogana sono stati installati i restringimenti e non le pedane rialzate proprio per non arrecare disturbo ai trattori ma la velocità andava assolutamente ridotta), le soluzioni per la promiscuità con le biciclette su via S.Agata e via delle Querce, gli interventi per migliorare le condizioni di totale insicurezza degli accessi alle aziende lungo via Bolzano che mettono in pericolo pedoni, ciclisti ma anche le automobili che circolano in via Bolzano, le rotatorie, le proposte di realizzazione di una nuova strada per la zona artigianale che, nel lungo termine, possa consentire di evitare il passaggio da via Bolzano e via Dogana a gran parte dei mezzi pesanti. Su questo fronte sarà fondamentale il dialogo tra l'Amministrazione e le imprese del settore, in modo da condividere le proposte e contribuire congiuntamente a migliorare le condizioni per il tessuto economico e le imprese sempre tenendo in conto anche le sfide fondamentali della sicurezza stradale e della riduzione degli impatti ambientali.	Landwirtschaftliche Fahrzeuge und Zugang zur Handwerkerzone	Das Konzept enthält keine gesonderte Ausarbeitung für die Bewegungen landwirtschaftlicher Fahrzeuge, aber die Bedürfnisse der Landwirtschaft wurden bei verschiedenen Aspekten und Maßnahmenvorschlägen sicherlich berücksichtigt. Beispiele sind die Empfehlungen, welche Arten von Verkehrsberuhigungselementen eingesetzt werden sollten, um landwirtschaftliche Fahrzeuge nicht zu behindern (in der Zollstraße wurden Fahrbahnverengungen statt Aufpflasterungen installiert, um Traktoren nicht zu beeinträchtigen, die Geschwindigkeit musste aber unbedingt reduziert werden), Lösungen für den Mischverkehr mit Fahrrädern im St. Agathaweg und Aichweg, Maßnahmen zur Verbesserung der völlig unsicheren Zufahrten zu Betrieben entlang der Bozner Straße, die Fußgänger, Radfahrer aber auch Autos auf der Bozner Straße gefährden, Kreisverkehrsanlagen und der Vorschlag für eine neue Straße zum Gewerbegebiet, die langfristig den Großteil des Schwerverkehrs von der Bozner und Zollstraße fernhalten könnte. In diesem Bereich wird der Dialog zwischen Verwaltung und Unternehmen des Sektors entscheidend sein, um die Vorschläge gemeinsam abzustimmen und zur Verbesserung der Bedingungen für die Wirtschaft und Betriebe unter Berücksichtigung der zentralen Herausforderungen der Verkehrssicherheit und Reduzierung der Umweltbelastungen beizutragen.
165	Sosta su strada, segnaletica di indirizzamento	Le politiche per la sosta descritte nel Capitolo 7.5 della Relazione Generale includono la possibilità di eliminare alcuni dei posti auto su strada, là dove questo è necessario o utile per realizzare percorsi ciclabili o pedonali assenti o per migliorare e ampliare quelli esistenti o anche solo per riqualificare lo spazio pubblico in corrispondenza di luoghi sensibili e centralità urbane, come le scuole e i servizi.	Parken auf der Straße, Beschilderung Parkplätze	Die im Kapitel 7.5 des Hauptberichts beschriebenen Maßnahmen zum Parkraummanagement beinhalten die Möglichkeit, einige Straßenparkplätze zu beseitigen, wo dies erforderlich oder nützlich ist, um fehlende Rad- oder Fußwege zu realisieren oder bestehende zu verbessern und zu erweitern oder auch nur um den öffentlichen Raum in der Umgebung sensibler Bereiche und städtischer Zentren wie Schulen und Einrichtungen aufzuwerten.
166	Perorsi casa-scuola in bici per Knabenschule di via Hofer	La realizzazione di un doppio senso ciclabile in Pfefferlechner (St. Martinstrasse) da vicolo Ospizio fino al passaggio dietro Sader potrà essere valutata per facilitare il percorso casa-scuola verso la scuola maschile di via Hofer. Allo stesso tempo, studiando di spostare sul retro l'ingresso principale a scuola per gli scolari, si potrà approfondire la fattibilità dell'ipotesi di chiudere al traffico via Arciduca Eugenio (Herzerzog Eugenstrasse) negli orari di entrata e uscita a scuola, in modo da incentivare l'uso di vicolo Convento.	Haus-Schule-Wege mit dem Fahrrad zur Knabenschule in der Andres Hofer Sstraße	Die Umsetzung eines "Gegenverkehrs für Fahrräder" beim Pfefferlechner (St. Martin Straße) von der Spitalgasse bis zum Durchgang hinter dem Sader-Haus könnte in Betracht gezogen werden, um den Schulweg zur Knabenschule in der Hofer Straße zu erleichtern. Gleichzeitig könnte durch die Überlegung, den Haupteingang der Schule für die Schüler auf die Rückseite zu verlegen, die Machbarkeit in Betracht gezogen werden, die Herzog-Eugen-Straße zu den Ein- und Ausgangszeiten der Schule für den Verkehr zu sperren, um die Nutzung des Klosterwegs zu fördern.

ID RISPOSTA ANTWORT	TITOLO ARGOMENTO	CONTENUTO	THEMENTITEL	INHALT
167	ZTL nei weekend	L'idea di una ZTL estesa a una parte più ampia di centro abitato di Lana potrà essere valutata in futuro in occasione di eventi o periodi particolari.	Verkehrsberuhigte Zone (ZTL) am Wochenende	Die Idee einer Ausweitung der ZTL auf einen größeren Teil des Lanaer Siedlungsgebietes könnte in Zukunft zu bestimmten Anlässen oder Zeitpunkten evaluiert werden.