

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 59 (1972)
Heft: 5: Fussgängerbereiche in der Altstadt - Öffentlicher Verkehr

Artikel: Perugia : Reorganisation des Verkehrs und des Parksystems im Stadtzentrum
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-45835>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Perugia: Reorganisation des Verkehrs und des Parksystems im Stadtzentrum

Phasen der Realisierung

Auszüge aus den Dokumenten der Stadtverwaltung

Die Studien zur Neustrukturierung des Verkehrs im Stadtzentrum von Perugia gingen von folgenden Überlegungen aus:

- Die Stadt und vor allem das Centro Storico vertragen keinen weiteren schrankenlosen Privatverkehr.

- Das städtische Straßensystem kann aus Gründen des Ambiente und des Denkmalschutzes und wegen ökonomischer Überlegungen nicht an die Bedürfnisse des Privatverkehrs angepaßt werden.

- Der Zugang zum Centro Storico und die Teilhabe an ihm sollen verbessert werden, um dessen Degradation zu einer musealen Stadt aufzuhalten.

- Aus diesen Gründen muß die Mobilität des privaten Verkehrsmittels eingeschränkt und umgekehrt die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrsmittels erhöht werden.

- Hieraus folgt die Notwendigkeit neuer Parkplätze um das Centro Storico und an der Peripherie.

- Es wird nützlich sein, auch kurzfristig öffentliche Verkehrsmittel einzuführen, die sich von den traditionellen unterscheiden (Lifte, Rolltreppen, Rollbänder usw.).

Die Reorganisation von Verkehr und Parksysteem im Centro Storico von Perugia vollzog sich in drei aufeinanderfolgenden Phasen und repräsentiert das Arbeitsresultat einer Kommis-

sion, die aus Beamten und Technikern der Stadtverwaltung und der ATAM (Azienda Trasporti Autonoma Municipale), aus Technikern des Verkehrsinspektorates und aus freiberuflich Tätigen zusammengesetzt war.

1. Phase

Mit der ersten Phase, die am 15. Juni 1971 in Kraft trat, setzten wir uns die Einhaltung der bestehenden Verkehrsregelung zum Ziel, deren mangelnde Befolgung beträchtliche Verkehrsstörungen, Zeitverlust und auch Gefahrenmomente für die Personen verursachte.

Schon in dieser Phase wurden einige weitergehende Maßnahmen getroffen, hauptsächlich Parkverbote an einigen Straßen und Plätzen im Zentrum. Im übrigen wurden die öffentlichen Verkehrsmittel mit einem Rechts-Links-Zirkulationsrecht bereichert; damit konnten sämtliche Quartiere um das Centro Storico mit einer Linie verbunden werden.

2. Phase

Mit der zweiten Phase, die Anfang Juli 1971 in Kraft trat, wurde eine neue Regelung des Privatverkehrs auf dem Hauptstraßensystem unmittelbar um das Centro Storico verwirklicht. Dieses System beruht auf einem Verkehrsring, der von der Via Marconi, der Crocevia Tre Archi, der Via XIV Settembre, dem Tunnel, dem Viale Pellini, der

Via Fiorenzo di Lorenzo, dem Largo Cacciatori delle Alpi und den beiden Straßenzweigen gebildet wird, die diesen Ring mit der Porta Pesa verbinden. In dieses System münden die Straßen, die von der Umgebung und von den angrenzenden Stadtquartieren herkommen.

Um den Verkehr auf dem Umfahrungsring möglichst flüssig zu gestalten, wurde vom Largo Cacciatori delle Alpi bis zum Tunnel, also auf der Via Marconi und der Via XIV Settembre, das Einbahnsystem eingeführt; so wurden die Verkehrsknoten auf dem Largo Cacciatori delle Alpi, der Crocevia und beim Tunnel entlastet.

Im Nordteil des Centro Storico gestatteten die bestehenden Straßen (Via Pinturicchio und Via Fabretti) keinen gleichzeitigen Durchgangs- und Zuleitungsverkehr zum Centro Storico. Deswegen wurde die Durchquerung Ost-West (von der Porta Pesa zur Porta Conca-Elce) verunmöglicht. Ein neues Verbindungssystem zum Centro Storico auf der Grundlage des eingeführten Einbahnsystems (siehe Plan) gestattete eine schnelle Zirkulation der öffentlichen Verkehrsmittel zwischen den Quartieren von Montelupe und Elce und, zwischen diesen, dem Centro Storico und den anderen Quartieren der Stadt.

Parallel dazu wurde eine Neuregelung der Zirkulation und des Parksystems der Verkehrsmittel von öffentlichem Interesse ausgearbeitet (Polizei, Feuerwehr, Erste Hilfe, Totenwagen, Fleischtransport usw.). Auch die Parkmöglichkeiten für den Gütertransport im allgemeinen wur-

- 1 Verkehrsregelung zweite Phase
- 2 Verkehrsregelung dritte Phase. Schraffur: Fußgängerzone
- 3 Corso Vannucci nach Einführung der Fußgängerzone



den einbezogen. Schließlich wurden neue Parkflächen verfügbar gemacht: Piazzale della Cupa, Via Ripa di Meana und Piazza Partigiani, die so strukturiert wurden, daß sie außer den begrenzten Haltestellen für die Überlandlinien etwa 200 Parkplätze ergaben (siehe Plan 1).

3. Phase

Mit der dritten Phase, die in der zweiten Julihälfte 1971 in Kraft trat, wurde eine Neuordnung des Verkehrs im Gebiet des Centro Storico verwirklicht.

Diese Regelung bestand in der Ausarbeitung von zwei grundlegenden Umfahrungsstraßen, die miteinander nicht verbunden sind, um den Querverkehr und den Verkehr innerhalb des Zentrums auszuschließen. Die erste Umfahrungsstraße baut auf dem Hauptstraßensystem in Verbindung mit dem Largo Cacciatori delle Alpi auf und wird von der Via Masi, dem Viale Indipendenza, der Via Baglioni und der Piazza Matteotti gebildet. Die Ausfahrten in Richtung Porta Conca führen über die Via Calderini und die Via Bartolo. Die zweite Umfahrungsstraße baut auf dem Hauptstraßensystem in Verbindung mit der Porta Pesa auf und wird von der Via Pinturicchio, der Via Battisti und der Via della Stella gebildet. Die Ausfahrten in Richtung Porta Eburnea führen über die Via della Cupa (siehe Plan 2).

Die genannten Durchgänge sind Einbahnen, Via Masi und Via Indipendenza ausgenommen. Längs der beschriebenen Verkehrswege finden sich in konzentrierter Anzahl Parkflächen für etwa 500 Autos.

Die Kanalisierung des Privatverkehrs auf diese genannten Straßen gestattete es, dem Fußgängerverkehr zahlreiche Straßen zu reservieren, die wegen ihres geschichtlich-kulturellen Charakters und wegen ihres Reichtums an Begegnungsmöglichkeiten hervorrangen: so zum Beispiel Corso Vannucci, Piazza IV Novembre, Via Oberdan, Via Bonazzi, Via Priori (zum Teil), Via Ulisse Rocchi, Via della Viola, die Zone des Verzarò. Analog zu dem, was für die Verwirklichung der zweiten Phase vorgesehen war, wurde auf den Linien der öffentlichen und privaten Verkehrsmittel und in den Fußgängerzonen Zirkulation und Parken auf Grund der Hinweise aus den Einwohnerversammlungen und von seiten der Berufsgruppen neu geregelt.

Bemerkungen zum Ergebnis der Neustrukturierung des Verkehrs im Stadtzentrum von Perugia

Vom Stadtplanungsamt Perugia

Wie hat sich das verwirklichte Verkehrsschema bewährt?

Den größten Schwierigkeiten begegnete die Verwirklichung des neuen Verkehrsschemas vor allem zu Beginn der zweiten Phase, mit der die neue Regelung des Privatverkehrs im Hauptstraßennetz, das das Centro Storico berührt, in Kraft gesetzt wurde.

Tatsächlich lastete von diesem Moment an auf diesem ein beträchtlicher Verkehr, der zum guten Teil aus dem Centro Storico verbannt worden war. Darüber hinaus verursachte die Einführung von Einbahnen und das Fahrverbot auf der Via





4

4, 5

Corso Vannucci vor und nach Einführung der Fußgängerzone

Photos: Stadtplanungsamt Perugia



5

Fabretti für den Automobilisten eine gewisse Desorientierung; denn nun sah er die bisherigen Verkehrswege gesperrt; die neuen erwiesen sich als länger. Die kritischste Situation bestand an den Endpunkten des Tunnels, der unter dem Centro Storico durchführt; hier zeigten sich zahlreiche Überlastungsphänomene.

Die wachsende Erfahrung der Automobilisten und die im folgenden aufgeführten Verbesserungen normalisierten diese Situation zunehmend. Bei den Verbesserungen handelte es sich um:

- Anpassung der Bodenmarkierungen in Verbindung mit der Einführung von Doppelspuren auf den verkehrsintensivsten Straßen;
- Sanierung einiger Verkehrsknoten durch Straßenverbreiterung;
- Einsetzung von neuen Umfahungsstraßen;
- kleinere Verbesserungen auf der Ebene der Verkehrsregelung.

Umgekehrt stieß mit der dritten Phase die Verwirklichung des Verkehrsschemas im Inneren des Centro Storico auf keinerlei Schwierigkeiten. Tatsächlich paßte sich der Verkehr in sehr kurzer Zeit an die neue Lage an. Wie vorausgesehen war, nahm der Verkehr in Richtung Centro Storico erheblich ab, da ja der Großteil des Durchgangsverkehrs eliminiert blieb.

Was das Parken in Blauzonen oder mit der Parkscheibe innerhalb der Zone der Neuordnung betrifft, stellte man trotz kleinerer Parkflächen erhöhte Parkmöglichkeiten fest. Die Neuordnung bringt jedoch die Notwendigkeit einer beschwerlichen ständigen Überwachung mit sich. Die neuen Parkplätze am Hauptverkehrsring wurden

anfanglich wenig benutzt, während sie heute beinahe ausgelastet sind.

Anpassung der öffentlichen Transportmittel

Gleichzeitig mit der Neuordnung des Verkehrs wurde zu Beginn ein Plan zur Neustrukturierung der öffentlichen Verkehrsmittel ausgearbeitet, der eine radikale Neuordnung der Verkehrslinien, eine bessere Verwendung der bestehenden Einrichtungen und den stufenweisen Ausbau des Wagenparks vorsah.

Für die Einwohner war von besonderem Interesse:

- a) der «Circolare» in beide Richtungen, der alle Quartiere um das Centro Storico miteinander verbindet, jedoch keine seiner Straßen benützt;
- b) der zweite, innere «Circolare», der in einem Schnellkurs die größeren Parkplätze am Hauptverkehrsring mit dem Centro Storico verbindet.

Gleichzeitig ist die Einrichtung eines Lifts für 20 Personen im Gange, der den Tunnel mit dem Quartier unmittelbar hinter der zentralen Piazza Matteotti verbindet; diesem Lift wird die Funktion zukommen, diejenigen Bewohner ins Zentrum zu bringen, die die Parkplätze am Hauptverkehrsring und die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen, die nicht unmittelbar ins Centro Storico führen.

Als Effekt der beschnittenen Bewegungsmöglichkeiten der privaten und in Relation zum Ausbau und zur qualitativen und quantitativen Verbesserung der öffentlichen Verkehrsmittel er-

gab sich ein beträchtlicher Anstieg der Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel. Nach der Neuordnung erhöhte sich die Zahl der Passagiere von 22000 auf 33000 täglich. Im übrigen wurden weitere Initiativen ergriffen, um das öffentliche Verkehrsmittel als ideale Lösung innerhalb des Stadtzentrums zu propagieren.

Die beiden wichtigsten dieser Initiativen waren:

- Unentgeltliche Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel über die Weihnachtstage. Sie wurden von bis zu 50000 Passagieren stündlich benutzt. Sehr wichtig dabei ist, daß auch in dieser Periode besonders hohen Zustroms zum Centro Storico keine Verkehrsstörungen zu verzeichnen waren.
- Die Verkehrsmittel auf den Vorortslinien wurden autorisiert, bis zum Stadtzentrum zu fahren, um den Benützern aus der Umgebung das Umsteigen zu ersparen. Dies bildete für die Benutzer aus der Umgebung einen weiteren Beweggrund, dem privaten das öffentliche Verkehrsmittel vorzuziehen.

Probleme im Zusammenhang mit den eingeführten Fußgängerzonen

Die Fußgängerzonen, die mit der Verwirklichung der erwähnten Vorkehrungen geschaffen wurden, hatten die eigentliche Funktion von Mittelpunkt des öffentlichen Lebens zu übernehmen.

In der Tat wurden hauptsächlich von seiten der Geschäftsleute her Besorgnisse laut, daß mit dem Ausfall des Automobilverkehrs diese Zonen

von den Einwohnern nicht mehr aufgesucht würden oder daß ein solches Vorhaben geradewegs zu einer Erlahmung des Interesses der Einwohner am Centro Storico führe.

Unmittelbar nach der Schließung dieser Zonen für den Verkehr plante die Stadtverwaltung deshalb zusammen mit einem Einwohnerkomitee, Anlässe kulturellen Charakters (Konzerte, Theateraufführungen, Ausstellungen usw.) zu organisieren, um das Interesse der Einwohner an diesen Zonen und besonders am Corso Vannucci, dem traditionellen Treffpunkt, wachzuhalten.

Die Geschäftsleute wurden angehalten, die Vorplätze auf der Straße mit Ausstellungen und Tischen zu belegen, um den Wiedergewinn dieser Zonen für den Fußgänger zu unterstreichen.

Der große Zustrom der Einwohner und das gleichbleibende Ertragsniveau der Geschäftshäuser und Hotels bestätigte die Gültigkeit der getroffenen Maßnahmen.

Reaktion der Einwohner auf die neue Situation

Vor der Verwirklichung dieser verschiedenen Phasen der Neustrukturierung des Verkehrs organisierte die Stadtverwaltung in den verschiedenen interessierten Quartieren zahlreiche Versammlungen. Solche Versammlungen fanden auch nach der Verwirklichung statt, um nützliche Anregungen für nachträgliche Verbesserungen entgegenzunehmen.

Die Einwohner hatten ebenfalls Gelegenheit, auf besonderen Registern, die beim Eingang des Palazzo Comunale auflagen, ihre Meinung bekanntzugeben. Die Presse wurde von der Stadtverwaltung frühzeitig herangezogen: die Journa-

listen verfolgten fortlaufend die vorbereitenden Studien, die Verwirklichung der verschiedenen Phasen, alle Arbeiten, die mit der Eröffnung neuer oder der Verbesserung bestehender Straßen verknüpft waren, ferner auch das Anbringen neuer Straßenmarkierungen. Dadurch konnten sie die Einwohner vollständig über die Motive informieren, die die Stadtverwaltung bewogen hatten, das Problem der Neustrukturierung des Verkehrs in Angriff zu nehmen; die Einwohnerschaft erhielt ebenfalls Einsicht in die zugrunde liegenden Kriterien und in die Werke, die im Entstehen begriffen waren. Die Stadtverwaltung blieb auch über die Presse mit den Einwohnern in Kontakt, indem sie auf die Fragen antwortete, die im Verlaufe der Zeit gestellt wurden.

Die Planungskommission, der auch auswärtige Spezialisten angehörten, erreichte, einige Einwohnergruppen für das Problem zu sensibilisieren.

Schließlich sorgte die Stadtverwaltung dafür, daß verschiedene Voranzeigen und andere Erklärungen der getroffenen Maßnahmen angebracht wurden. Dies geschah durch Beschreibungen der neuen Verkehrsordnung oder durch graphische Skizzen, die die neuen Verkehrswege für den privaten und öffentlichen Verkehr angaben. Diese Skizzen in verkleinertem Maßstabe wurden möglichst allen Einwohnern zugänglich gemacht.

Die Reaktion der Einwohnerschaft auf die getroffenen Maßnahmen war im großen und ganzen gut in dem Sinne, daß keine substanziellen Oppositionen zu verzeichnen waren; es bildete sich im Gegenteil eine öffentliche Meinung zugunsten der Neustrukturierung des Verkehrs. Diese zustimmenden Ansichten vermehrten sich im Laufe der Zeit. Schwieriger gestaltete sich die

Diskussion mit den verschiedenen Berufsgruppen, so zum Beispiel mit den Hoteliers, den Geschäftsleuten, Medizinern, Taxiunternehmen usw., die nicht den Plan kritisierten, sondern für ihre eigene Berufstätigkeit besondere Erleichterungen in bezug auf Parkplätze in der Blau- und Fußgängerzone oder in bezug auf die Verwendung der Vorzugsfahrspuren verlangten. Mit allen Berufsgruppen konnte jedoch eine befriedigende Lösung gefunden werden, ohne den ausgearbeiteten Plan zu gefährden.

Zukunftsansichten

Die hügelige Gestalt der Stadt Perugia mit ihrem interessantesten Punkt auf der Anhöhe des Hügels (Centro Storico) und die Eigenart des städtischen Straßensystems, das von engen und gewundenen Straßen gekennzeichnet ist und somit lange Verkehrswege zur Folge hat, tragen dazu bei, das traditionelle öffentliche Verkehrsmittel, das heißt den Autobus, inadäquat und kostspielig erscheinen zu lassen.

Man ist der Ansicht, daß das angemessenste Mittel für diese Verhältnisse in mechanisierten Fußgängerpassagen besteht (Lift, Rolltreppe oder -teppich).

Dies würde es erlauben, schnell und ohne Unterbruch auf besonderen unter- und oberirdischen Verbindungswegen zum Centro Storico zu gelangen. Die Verwaltung orientierte sich über diese Wahl. Man ist daran, in dieser Richtung Projekte auszuarbeiten. Das Modell, von dem man jetzt ausgeht, ist dasjenige mit mechanisierten Fußgängerverbindungen, die vom Hauptverkehrsring und den Parkplätzen ausgehen und sich gegen das Zentrum zu bewegen.

Siena: Regelung des Verkehrs im Stadtzentrum

Auszüge aus den Dokumenten der Stadtverwaltung

Im Stadtzentrum von Siena war der Verkehr derart stockend geworden, daß sich zu manchen Tagesstunden an den wichtigsten Kreuzungen lange Autoschlangen bildeten, die oft mehrmals halten mußten und jedenfalls äußerst langsam vorwärts kamen. Dies beruhte auf der strukturellen Eigenart der Straßen im Stadtzentrum und auf der Anzahl der zirkulierenden Autos, die ständig zunahm und bereits ein Ausmaß erreicht hatte, das in den genannten Straßen eine genügend flüssige Verkehrsregelung verunmöglichte.

Die mißlichen Verhältnisse wurden durch die engen und trottoirlosen Straßen noch verschlimmert; denn so beanspruchten die Fußgänger fast die ganze Straßenbreite, wodurch die Zirkulation auch gefährlich wurde. Große Hindernisse bildeten diese Verkehrsverhältnisse ferner für alle öffentlichen oder in öffentlichem Interesse stehenden Verkehrsmittel (städtische Autobusse, Taxis, Feuerwehr, Ambulanz usw.).

Um all diesem entgegenzuwirken und die damit verbundenen hygienischen, sanitären, touristischen Probleme usw. (Abgase, Lärm, Staub, verunmöglichte ruhige Stadtbesichtigung) lösen zu können, hat die Stadt 1966 ein neues Projekt für die Verkehrsordnung im Stadtzentrum ausgear-

1

1
Piazza del Campo in Siena nach Einführung der Fußgängerzone

