

<b>Zeitschrift:</b>	Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale
<b>Herausgeber:</b>	Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner
<b>Band:</b>	- (1996)
<b>Heft:</b>	3
<b>Artikel:</b>	Verkehrsmanagement in alpinen Ferienregionen
<b>Autor:</b>	Bundi, Erwin
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-957485">https://doi.org/10.5169/seals-957485</a>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 24.01.2026

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

# Verkehrsmanagement in alpinen Ferienregionen

► Erwin Bundi

**Eine intakte Umwelt bildet das wichtigste Kapital des Tourismus. Ihr kommt im Konkurrenz- kampf unter den Feriendestinationen eine ständig steigende Bedeutung zu. Die Auswirkungen des Tourismus sind vielfältig und können mitunter auch negativer Art sein. So macht der mit Freizeit- und Ferienaktivitäten zusammenhängende motorisierte Individualverkehr einen grossen Teil des gesamten bündnerischen Verkehrsaufkommens aus und trägt damit wesentlich zu den heutigen Verkehrsproblemen bei.**

Mit der Studie «Tourismus- und Freizeitverkehr Graubünden», die im Auftrag des Departements des Innern und der Volkswirtschaft unter Projektleitung des Amts für Raumplanung und der Fachstelle öffentlicher Verkehr erarbeitet wurde, konnten wichtige Grundlagen und wertvolle Kenntnisse für die Umsetzung von planerischen und gesetzlichen Aufträgen (Richt- planung, Luftreinhaltung etc.) gewonnen werden.

## Verkehrsaufkommen in Graubünden

Das gesamte Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs auf dem Gebiet des Kantons Graubünden beläuft sich auf durchschnittlich 360'000 Personenwagenfahrten pro Tag. Davon entfallen 83 Prozent auf innerkantonalen Binnenverkehr, 15 Prozent auf Ziel- und Quellverkehr nach und von Graubünden und lediglich 2 Prozent auf Transitverkehr. Bezogen auf die jährliche Fahrleistung stellen von den 1'970 Mio. Personenwagen-km 66 Prozent Binnenverkehr, 18 Prozent Ziel- und Quellverkehr und 16 Prozent Transitverkehr dar. Bezuglich des Fahrtzweckes verursacht der Tourismus- und Freizeitverkehr mit 44 Prozent den weitaus grössten Anteil des bündnerischen Verkehrsaufkommens. 29 Prozent entfallen auf den Einkaufs- und Geschäftsverkehr und 27 Prozent auf den Pendlerverkehr.

## Tourismus- und Freizeitverkehr

Vom Tourismus- und Freizeitverkehr auf Kantonsgebiet entfällt mit 73 Prozent der grösste Teil auf Binnenfahrten. 23 Prozent sind Ziel- und Quellfahrten, 4 Prozent sind Transitfahrten. Typische Merkmale des Tourismus- und Freizeitverkehrs sind einerseits seine jahreszeitlichen Schwankungen mit dem ausgeprägten Saisonverkehr im Winter und Sommer und andererseits die dem Saisonverkehr überlagerten Verkehrsspitzen, insbesondere an den Wochenenden.

Im Tourismus- und Freizeitverkehr wird zum überwiegenden Teil das eigene Auto benutzt. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am gesamten touristischen und freizeitbedingten Verkehrsaufkommen liegt bei 70 bis 80 Prozent. Der Hauptgrund für die überwiegende Verwendung des Autos liegt darin, dass sich mit dem Auto die einzelnen Verkehrsbedürfnisse des Gastes und des Einheimischen zum heutigen Zeitpunkt weit- aus besser erfüllen lassen als mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Während das Auto einen jederzeitigen und raschen «Haustür zu Haustür Service» und viel Platz für den Transport von Gepäck und Sportausrüstungen bietet, zeichnet sich das öffentliche Verkehrsmittel oftmals durch eine mangelfache örtliche und zeitliche Verfügbarkeit, lange Reisezeiten, unattraktives Umsteigen und einen mühsamen Gepäcktransport aus. Zudem bewirkt die ungenügende Erfüllung der Kostenwahrheit im Verkehr eine Bevorteilung des motorisierten Individualverkehrs.

## Verkehr innerhalb der Tourismusorte

Den allermeisten Ferienorten gemeinsam ist die überragende Bedeutung des ortsinternen Binnenverkehrs. Die Hälfte und mehr aller Autofahrten sind üblicherweise Binnenfahrten zwischen ortsinternen Quellen und Zielen. Ausnahmen davon betreffen einzelne Tourismusorte, die an Durchgangsachsen liegen. Während beim Ziel- und Quellverkehr nach und von den Ferienorten der öffentliche Verkehr nur eine untergeordnete Rolle spielt, vermag er beim innerörtlichen Verkehr eine wesentlich grösere Rolle zu spielen.

## Gestion du trafic dans les régions touristiques alpines

*Un paysage intact constitue le meilleur capital touristique et cet aspect joue un rôle toujours plus important au sein de la concurrence que se livrent les différentes destinations de vacances. Les effets du tourisme sont multiples et peuvent s'avérer néfastes. Ainsi, le trafic individuel généré par les activités de loisirs et de vacances représente une grande part des charges liées à l'ensemble du trafic dans les Grisons et contribue par là aux problèmes de circulation actuels.*

*L'étude "Trafic généré par le tourisme et les activités de loisirs dans les Grisons", projet réalisé à la demande du Département de l'Intérieur et de l'Economie publique, et dirigé par l'Office pour l'Aménagement du Territoire et la Direction des transports publics, a permis de réunir des données de base importantes de même que des connaissances précieuses pour la réalisation de tâches d'aménagement prévues par la loi (plan directeur, propriété de l'air, etc.).*

► Erwin Bundi, dipl.

Arch. ETH,  
Chef des Amtes für  
Raumplanung  
Graubünden

### **Massnahmen zur Bewältigung des zukünftigen Verkehrsaufkommens**

Heutzutage ist es nur noch in den allerseltesten Fällen «die grosse Einzelmassnahme», welche unsere Verkehrsprobleme löst, dazu noch billig ist und erst noch ungeteilte Zustimmung findet. In den allermeisten Fällen können grössere Verkehrsprobleme nur im Zusammenspiel eines ganzen Bündels von Massnahmen effizient gelöst werden. Im weiteren ist anzumerken, dass bei alleiniger Förderung alternativer Verkehrsmittel ein viel zu kleiner Umsteigeeffekt vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr und zu den langsamen Verkehrsarten resultiert. Die persönlichen Vorteile des Gebrauchs des eigenen Autos sind in den meisten Fällen derart gross, dass Förderungsmassnahmen alleine nicht genügen. Eine fortschrittliche Verkehrspolitik stützt sich daher immer auf zwei tragende Säulen, auf die Förderung alternativer Verkehrsmittel einerseits und auf gezielte Restriktionen beim motorisierten Individualverkehr andererseits. Dabei sind unter Restriktionen nicht etwa Schikanen zulässig der Autofahrer zu verstehen, sondern gezielte Verkehrsbeschränkungen sowie finanzielle Massnahmen, die zusätzliche Anreize für das Umsteigen vermitteln. Aus diesen Überlegungen heraus wurde folgendes verkehrspolitisches Zielsystem mit vier Oberzielen entwickelt:

- Vermeidung von unnötigem Verkehrsaufkommen innerhalb der touristischen Destination.

- Verlagerung eines Teils des motorisierten Individualverkehrs auf andere Verkehrsträger.
- Verträgliche Führung und Verlangsamung des verbleibenden Autoverkehrs.
- Bevorzugung des wertschöpfungsstarken Tourismus gegenüber anderen Tourismusarten.

Im Bericht «Tourismus- und Freizeitverkehr Graubünden» sind 19 Massnahmenvorschläge mit den wichtigsten Auswirkungen und den Zuständigkeiten aufgeführt. Massnahmen, die in starker Masse die Raumplanung betreffen, sind:

- Zweckmässige Lage von touristischen Anlagen und Freizeiteinrichtungen.
- Sicherung bestehender und Angebot neuer Talabfahrtspisten bis ins Siedlungsgebiet.
- Ausbau des regionalen und kommunalen öffentlichen Verkehrs.
- Ausbau der regionalen und kommunalen Angebote für Radfahrer und Fussgänger.
- Gestaltung des Strassenraums von Ortsdurchfahrten.
- Verkehrsberuhigte Gestaltung der Wohnquartiere in touristischen Orten.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass eine wichtige Aufgabe der Raumplanung in unserem Kanton darin besteht, die tieferen Zusammenhänge zwischen den Sachbereichen Siedlung, Erholung und Infrastruktur aufzuzeigen und diese Bereiche innerhalb der Tourismusorte und -regionen aufeinander abzustimmen (Vgl. Abb.).

# **Verkehrsberuhigungskonzept Sils im Engadin**

### **Ausgangslage**

Die Ortsteile Sils Maria und Sils Baselgia litten vor Realisierung des Verkehrsberuhigungskonzeptes nicht nur unter dem ortsbezogenen Verkehr nach und von sowie innerhalb von Sils, sondern auch in beträchtlichem Masse unter dem Durchgangsverkehr zur Furtschellasbahn und zum Parkplatz eingangs des Fextals.

### **Zielsetzungen**

Mit der Erarbeitung des Verkehrsberuhigungs-konzeptes sollten folgende Ziele verfolgt werden:

- Elimination des Durchgangsverkehrs nach und von der Furtschellasbahn und nach und vom Fextal.
- Reduktion des ortsbezogenen Verkehrs auf das absolute Minimum.
- Verlangsamung des verbleibenden Autoverkehrs und Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fuss-

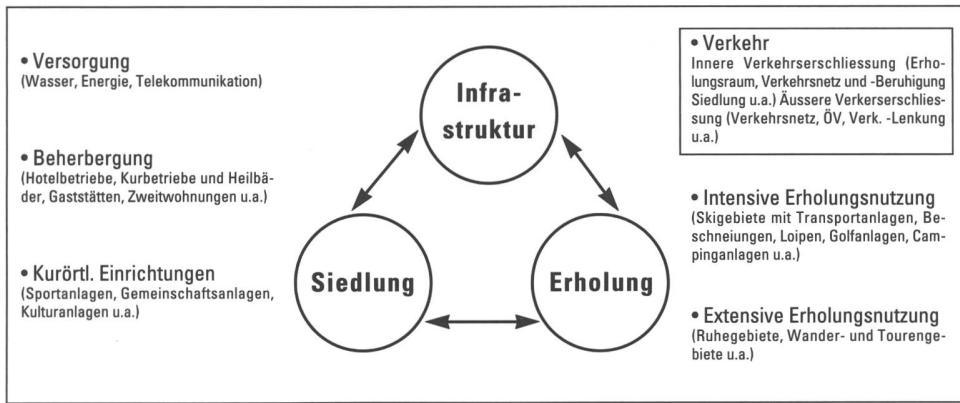
gänger und Velofahrer sowie Reduktion der Behinderung der Postautos.

Das Ergebnis sollte schlussendlich eine flächen-deckende Verkehrsberuhigung im Ort sein.

### **Massnahmen**

Um die obengenannten Ziele anzustreben wurden nachfolgende Massnahmen ergriffen:

- Unterbrechung der Verbindungsstrasse zwischen Sils Maria und Sils Baselgia mittels einer Barriere. Freie Bedienung der Barriere durch berechtigte Einheimische sowie durch Postautos und öffentliche Dienste.
- Bau einer neuen Tiefgarage in möglichst zentraler Lage, jedoch mit peripherer Erschliessung.
- Aufhebung der allermeisten öffentlichen Parkplätze im Ortszentrum und eingangs des Fextals.
- Neugestaltung des innerörtlichen Strassenraums als verkehrsberuhigte Sammelstrasse.



## Räumliche Abstimmung in Tourismusorten und -regionen

23

### Flims Verkehrstagung

An der 1. Flims Verkehrstagung - durchgeführt vom Tourismusberatungsunternehmen Grisch-consult AG - wurden einem interessierten Publikum nebst der erwähnten Studie verschiedenste Beispiele zum Verkehrsmanagement in alpinen Ferienregionen nähergebracht. Sowohl Erfahrungen aus den bayrischen autofreien Kur- und Fremdenverkehrsorten als auch das Verkehrsberuhigungskonzept von Serfaus (A) wurden vorgestellt. Ebenso kam die Ökotaxe Oberengadin («Engadin Card») zur Sprache, die jedoch anlässlich einer Volksabstimmung keine Mehrheit fand. Hauptziel dieses Projektes war die Erhaltung und Verbesserung der Attraktivität des Oberengadins als Ferienregion durch eine Reduktion der Verkehrs-

und Umweltbelastungen, die Bevorzugung des Aufenthaltsgastes gegenüber dem Tagesgast, die vermehrte Benutzung des öffentlichen Verkehrs durch Einheimische und Gäste sowie die Realisierung eines Tarifverbundes. Als flankierende Massnahme war u.a. die Parkplatzbewirtschaftung bei den Bergbahnen vorgesehen. Mögliche Gründe für die ablehnende Haltung der Bevölkerung könnten die Finanzierung, die verschlechterten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen (Einbruch im Tourismus, Einführung MwSt.), die Parkplatzbewirtschaftung (Gebühren) bei den Bergbahnen und die mangelnde Identifikation der Einheimischen mit dem öffentlichen Verkehr gewesen sein. ■

### Realisierung

Nach Inbetriebnahme der Tiefgarage vor dem Winter 94/95 wurden die Barriere zwischen Sils Maria und Sils Baselgia, vorerst im Sinne eines Versuchs, in Betrieb genommen und die öffentlichen Parkplätze im Zentrum und eingangs Fextals weitestgehend aufgehoben.

### Auswirkungen

Es konnte eine ausgeprägte Reduktion des innerörtlichen Autoverkehrs mit entsprechender Erhöhung der Wohnqualität in Sils Maria und Sils Baselgia erreicht werden. Die neue Tiefgarage als Alternative zur Parkierung im Ortszentrum fand weitestgehend Akzeptanz. Im weiteren konnte ein unbehindertes Zirkulieren der Postautos zwischen Sils Baselgia und Furtschellasbahn erwirkt werden.

### Beurteilung

Die bisherigen fast ausschliesslich positiven Reaktionen sowohl seitens der einheimischen Bevölkerung als auch seitens der Gäste von Sils i.E. bestätigen die Wirksamkeit verkehrsberuhigender Massnahmen in Zentren touristischer Orte. Von grosser Bedeutung ist dabei, dass weniger

Einzelmaßnahmen getroffen werden, sondern dass ein, auf einem Gesamtkonzept beruhendes, Massnahmenpaket umfassend und möglichst gleichzeitig realisiert wird.

Quelle: Tourismus- und Freizeitverkehr Graubünden, Fachstelle öffentlicher Verkehr und Amt für Raumplanung Graubünden, Dezember 1995

