

**Zeitschrift:** Heimatschutz = Patrimoine  
**Herausgeber:** Schweizer Heimatschutz  
**Band:** 78 (1983)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Ziel : autofrei!  
**Autor:** Schmidt, Christian  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-175088>

#### **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:** 29.01.2026

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

## Villages sans voitures!

Les stations suisses de sports d'hiver pâtissent d'un énorme trafic automobile: à l'intérieur des localités, il porte atteinte aux quartiers d'habitation; à l'extérieur, aux terres destinées à l'agriculture. Cependant, on continue à encourager le développement du tourisme. De nouvelles artères, de nouvelles places de parc, de nouvelles installations de transport sont construites. Certaines stations cherchent à maîtriser le trafic. – La revue «Heimatschutz/Sauvegarde» s'est occupée de ce problème et a jeté un coup d'œil dans des stations libérées des voitures.

Pour leurs excursions de fin de semaine, 80% de la population utilisent la voiture privée et 18% les transports publics. Ces derniers ont une bonne part des arrivants dans les lieux de sports d'hiver où les stations de départ des remontées mécaniques se trouvent dans l'immédiate proximité des gares de chemin de fer ou des arrêts d'autobus. Dans de nombreuses stations touristiques, la surabondance des véhicules privés a conduit à cette situation: la proportion des surfaces sacrifiées au trafic atteint plus de 50% de la surface totale de la localité!

Le fait que le tourisme se détruit lui-même par son développement a décidé quelques communes conscientes du problème à prendre des mesures: le but est d'interdire la circulation à l'intérieur des localités. Les autorités sont arrivées à la constatation que le bruit et les émanations rendent la vie insupportable aux habitants comme aux touristes. De plus, le trafic crée des impasses dans les sites historiques; l'assainissement de telles situations oblige à décentrer les villages, et à détruire ainsi leur caractère. Des conséquences semblables résultent de la transformation des places, jardins et avant-cours en parcs à voitures: plus un village s'adapte à l'automobile, plus il perd de son attrait.



## Ziel: autofrei!

**Die Kurorte in den Schweizer Wintersportgebieten leiden unter starkem Autoverkehr: innerorts zerstört er den Siedlungsraum, ausserorts landwirtschaftlich nutzbaren Boden. Trotzdem wird der Fremdenverkehr weiter gefördert. Neue Strassen, neue Parkplätze und neue Transportanlagen werden erstellt. Verschiedene Kurorte versuchen dem Verkehr Herr zu werden. – Der «Heimatschutz» hat sich mit dem Problem befasst und einen Augenschein in autofreien Orten genommen.**

Für ihre Wochenendausflüge benutzen 80 Prozent der Bevölkerung das private Auto und 18 Prozent öffentliche Verkehrsmittel. Einen grösseren Anteil an Fahrgästen haben die öffentlichen Verkehrsmittel in Wintersportorten, die die Talstation ihrer Transportanlagen in unmittelbarer Nähe der Eisenbahn- und Postautohaltestellen haben. Das Übergewicht der privaten Transportmittel hat in manchen Fremdenverkehrsorten dazu geführt, dass der Anteil der Verkehrsfläche an der gesamten Siedlungsfläche bereits über 50 Prozent liegt.

### Fahrverbot für Eintags-Touristen

Dass sich der Fremdenverkehr durch seine Entwicklung selber zu zerstören droht, hat einige problembewusste Gemeinden aktiv werden lassen:

Ziel ist es, den überbordenden Autoverkehr innerorts zu unterbinden. Die Behörden sind zur Einsicht gekommen, dass Lärm und Abgase die Einheimischen wie die Gäste unzumutbar belasten. Zudem führt der Verkehr in den historisch gewachsenen, dicht bebauten Siedlungen zu Engpässen; die Sanierung solcher Gefahrenstellen zwingt zur Auskernung der Dörfer und beeinträchtigt somit auch das Ortsbild. Die gleichen Folgen zieht die Umwandlung von Dorfplätzen, Gärten und Vorgärten in Abstellplätze nach sich: je autogerechter sich ein Dorf gibt, desto mehr verliert es an Ausstrahlung.

Aus diesen Gründen sind im bündnerischen Falera nur die Einheimischen sowie die über einen eigenen Parkplatz verfügenden Feriengäste zur Fahrt ins Ortsinnere berechtigt. Wer

Der Preis für das Sportbahnenvergnügen ist hoch: Plätze im «Grünen». (Bild Schmidt)

Le prix des plaisirs mécaniques est élevé: parage dans la «verdure».

in Falera nur skifahren will, hat sein Fahrzeug ausserhalb des Dorfes auf einem Sammelparkplatz abzustellen. Diese Beschränkung fordert von den Skifahrern einen zehnminütigen Fussmarsch bis zur Talstation der Seilbahn. Das Konzept habe, so die Auskunft des Verkehrs-Vereins Falera, «sehr positive Auswirkungen». Es halte einen Teil der Eintags-Touristen fern, fördere dafür die Gäste mit längerer Aufenthaltsdauer und mache das Ortsinnere zur Fussgängerzone.

### Werbekräfte

Nachdem in Adelboden schon seit 20 Jahren die Skifahrer mit Cars von den Parkplätzen zu den Bahnen geführt werden – und damit den Ort vom übermässigen Durchgangsverkehr entlasten –, hat die Gemeinde nun nach Möglichkeiten gesucht, um auch die Autobusse zu eliminieren. Ende 1982 wurde in einer Volksabstimmung der Bau einer Gondelbahn beschlossen: Sie wird die Skifahrer von den Parkplätzen weg, ohne Umweg über das Dorf, ins Skigebiet führen. Den Bau einer Umfahrungsstrasse als andere verkehrsberuhigende Massnahme lehnte die Bevölkerung deutlich ab: der Kurort würde dadurch an Anziehungskraft verlieren. Bereits gänzlich autofrei – oder dies schon immer gewesen – sind Ferienorte wie Braunwald, Mürren, Wengen und Saas Fee. Annähernd autofrei ist auch Zermatt: hier verkehren nur Elektromobile. Eine Umfrage bei diesen Orten zeigte, dass die Autofreiheit eine überdurchschnittliche Lebensqualität erhalten hilft. «Autofrei» ist heute ein wirksames Werbeargument



## Kapellen-Streich

Im luzernischen St. Erhard ist in einer handstreicheartigen Aktion die Dorfkapelle abgebrochen worden. Der Kirchenrat hatte dazu grünes Licht gegeben, um der rund dreijährigen Diskussion um Erhalt oder Abbruch des Gebäudes ein Ende zu bereiten. Die Kapelle muss dem Ausbau der Kantonsstrasse weichen. Auch das eine Methode, um unbequeme Probleme bequem zu lösen... (Bild & News)

und sichert eine gute Auslastung der Fremdenverkehrsbediensteten. Für die einheimische Bevölkerung ist die Autofreiheit jedoch nicht nur von Vorteil. Eine Untersuchung über Sinn und Zweck einer Autostrasse nach Wengen führt deshalb an, dass der Bau einer Strasse *wirtschaftliche Vorteile* und entsprechenden Aufschwung bringen würde. Allerdings sei es aber angesichts des derzeitigen tiefen Umbruchs im gesellschaftspolitischen Zielenmpfinden denkbar, «dass in zehn Jahren die ökologischen Schattenseiten einer Autostrasse in einem reinen Erholungsgebiet als gewichtiger eingeschätzt werden als die ökonomischen Lichtblicke».

## Neue Parkplätze

Können sich diese Kurorte selbst wohl autofrei nennen, so reist ein grosser Teil ihrer Gäste dennoch mit dem Auto an. Saas Fee beispielsweise

baute sich ein Parkhaus für 1000 Fahrzeuge. Und die Mürren oder Wengen aufsuchenden Touristen lassen ihre Fahrzeuge im Parkhaus Lauterbrunnen stehen: die Autofreiheit einiger Orte schliesst nicht aus, dass andere Gemeinden dafür zusätzlich mit Verkehr belastet werden. Baut ein Kurort aus finanziellen Gründen ebenerdige *Sammelparkplätze* anstelle eines Parkhauses, so geht hier viel landwirtschaftlich nutzbarer Boden verloren. Dieser Umstand fällt besonders ins Gewicht, da die Abstellflächen im Jahresdurchschnitt schlecht ausgelastet sind. Die einstige Heuwiese – jetzt ein steiniges Parkfeld – liegt somit die meiste Zeit brach.

Mit dem weiteren Ausbau des Strassennetzes wird das Verkehrsproblem in den Feriengebieten noch grösser werden. Allein der Ausbau der Walensee-Strasse wird in der Region Klosters/Davos 3000 neue Parkplätze zu je 30 Quadratmeter Fläche fordern. Diese Entwicklung wird in der Re-

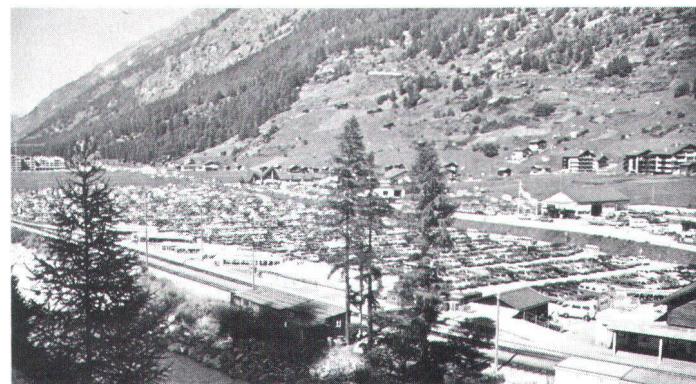
gion «grösste Schwierigkeiten» mit sich bringen, wie ein Expertenbericht des Eidgenössischen Oberforstinspektors dazu anführt. Ein grösserer Verkehrsapparat erhöht nur das *Verkehrsaufkommen* und ruft schon bald wieder nach neuen Sanierungsmassnahmen. Gelingt es einem Kurort, innerorts verkehrsbeschränkende Massnahmen zu erlassen, so sind diese nur örtlich wirksam und haben auf das *Ausmass des Privatverkehrs* zwischen Quell- und Zielgebiet keinen Einfluss. Einzige Alternative für ein umweltgerechteres Verkehrswesen sind daher die öffentlichen Verkehrsmittel. Doch die Anstrengungen von SBB und PTT, mittels Taktfahrplan, besonderen Sport- und Ferienzügen sowie durch vergünstigte Reisetaxen mehr Fahrgäste zu gewinnen, können erst zum Tragen kommen, wenn der private Verkehr nicht mehr bevorzugt wird und ihm seine *sozialen Kosten* vollumfänglich belastet werden.

Christian Schmidt



Um in Zermatt nur Elektromobile und Pferdetaxis zirkulieren lassen zu können, werden alle Autos in Täsch «abgefangen». (Bilder Badilatti)

Pour ne laisser circuler à Zermatt que des autos électriques et des taxis à chevaux, on «intercepte» les voitures à Täsch.



C'est pour ces raisons que le village grison de Falera n'autorise plus que les autochtones, et les séjournants qui disposent d'une place de parc particulière, à pénétrer dans la localité. Ceux qui ne viennent à Falera que pour skier doivent laisser leur voiture à l'extérieur du village, sur un parage commun. A Adelboden, où depuis vingt ans déjà les skieurs sont transportés en cars des places de stationnement aux remontées mécaniques – ce qui a libéré la localité d'un énorme trafic de transit –, la Commune a cherché la possibilité d'éliminer à leur tour ces autocars. A fin 1982, un scrutin populaire a décidé l'installation d'une télécabine, qui conduira les skieurs des parages aux champs de ski sans traverser le village. Des stations de vacances comme Braunwald, Mürren, Wengen et Saas-Fée sont – ou ont toujours été – complètement débarrassées des voitures. C'est presque le cas à Zermatt, où ne circulent que des autos électriques. Une enquête dans ces stations a montré que l'absence des voitures contribuait à maintenir une qualité de la vie supérieure à la moyenne. «Sans voitures» est aujourd'hui un efficace argument publicitaire et assure une bonne occupation des lits destinés aux touristes.

Avec l'extension continue du réseau routier, le problème du trafic dans les stations de vacances devient toujours plus aigu. Le seul élargissement de la route du lac de Walenstadt entraînera, dans la région Klosters/Davos, la construction de 3000 nouvelles places de parc de 30<sup>2</sup> chacune. Ce développement suscitera de «très grandes difficultés», selon un rapport d'experts de l'Inspection fédérale des forêts. Un plus grand réseau routier ne fait que grossir le trafic, et ne tarde pas à nécessiter de nouvelles mesures d'assainissement.