

# Endlich autofrei : ihr Ferienort

Autor(en): **Dieffenbacher, Christoph**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Horizonte : Schweizer Forschungsmagazin**

Band (Jahr): - **(1998)**

Heft 39

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-967761>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Endlich autofrei.

## Ihr Ferienort.

VON CHRISTOPH DIEFFENBACHER  
FOTO DANIEL ZAUGG

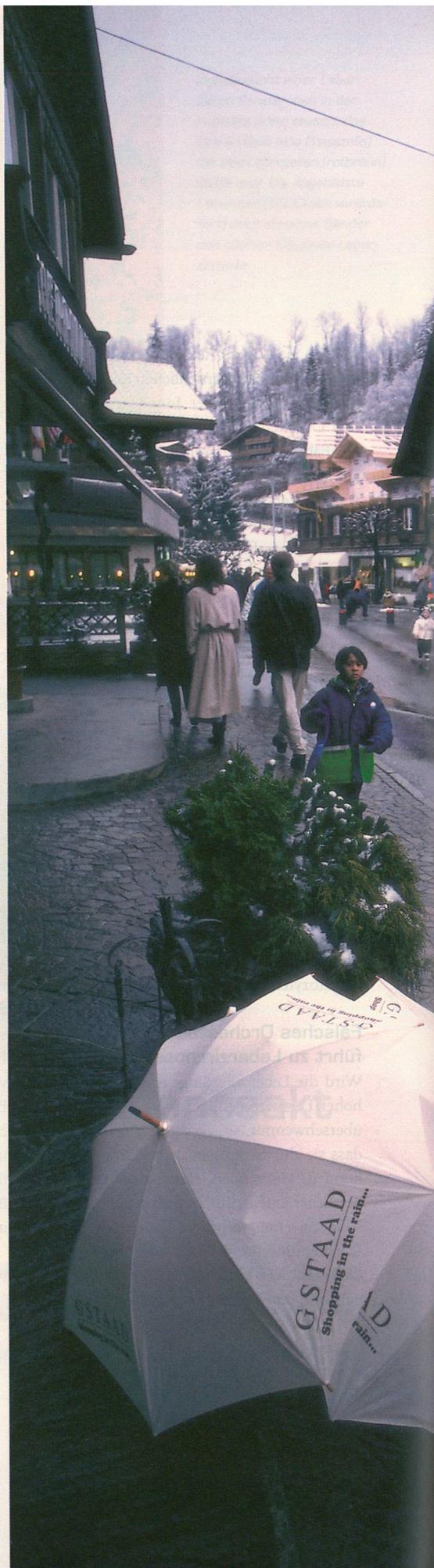
Der Autoverkehr in Ferienorten könnte für den Tourismus mittelfristig zu einem ernsthaften Problem werden. Wie eine neue Studie zeigt, finden verkehrseinschränkende Massnahmen aber eine sehr hohe Zustimmung – nicht nur bei den Feriengästen, sondern auch bei der Bevölkerung und dem Gewerbe.

**G**staad im Berner Oberland: Noch vor etwas über einem Jahr quälten sich täglich bis zu 11 000 Fahrzeuge durch die mondäne Dorfstrasse, vorbei an Hotels im Chaletstil, Bankfilialen, Juweliengeschäften und Modeboutiquen. Aufatmen konnten die Einheimischen wie auch die Touristen aus aller Welt erst im Herbst 1997, als die kurze Umfahrungsstrasse und ein zentrales Parkhaus fertig gebaut waren – nun wandelte sich der Dorfkern, vom lästigen Durchgangsverkehr befreit, zur Fussgängerzone.

Der Plan, den mondänen Ferienort im Saanenland vom motorisierten Verkehr zu entlasten, reicht Jahrzehnte zurück und hatte etliche Hindernisse zu überwinden.

Doch heute sind fast 90 Prozent der Bevölkerung mit dem umgestalteten und autofreien Ortszentrum zufrieden – vor einem Jahr war es noch erst ein Fünftel. Am meisten geschätzt wird die neue Fussgängerfreundlichkeit und die damit verbundene Steigerung der touristischen Attraktivität und der Lebensqualität.

Etwas zurückhaltender beurteilte das Gewerbe die verkehrseinschränkenden Massnahmen, aber auch hier fiel die Gesamteinschätzung mit einer Zustimmung von 85 Prozent äusserst positiv aus. Dass in Gstaad punkto Durchgangsverkehr etwas geschehen musste, zeigte die Meinung der befragten Gäste: 70 Prozent von ihnen beurteilten die frühere Verkehrssituation als schlecht oder eher schlecht.





Die Befragungen in Gstaad sind ein Teil des Forschungsprojekts «Umweltverantwortliches Verkehrsmanagement in Ferienorten» innerhalb des Nationalen Forschungsprogramms «Verkehr und Umwelt» (NFP 41). Auch im Walliser Ferienort Leukerbad, wo ein umfassendes Verkehrskonzept mit Ringstrasse, Verkehrsberuhigung und Parkplatzbewirtschaftung durchgesetzt wurde, haben die Forscher Erhebungen durchgeführt: Hier schätzte ebenfalls eine Mehrheit der befragten Bevölkerung die neue Verkehrssituation positiv ein. Andere untersuchte Fallbeispiele waren Ascona, Arosa, Davos, Engelberg sowie Oberstdorf (D), Bad Hofgastein (A) und Hochpustertal (I).

### Neun Tourismusorte untersucht

«Wir stellen überall fest, dass die Zustimmung zu Massnahmen gegen den übermässigen Verkehr im Lauf der Zeit gewachsen ist», sagt Projektleiter Prof. Hansruedi Müller, Direktor des Forschungsinstituts für Freizeit und Tourismus der Universität Bern. Ängste gegenüber Neuerungen seien zwar vielerorts nach wie vor verbreitet, sie hätten sich aber in den letzten zehn, fünfzehn Jahren abgeschwächt. Und sein Mitarbeiter Martin Flügel ergänzt zum Fall Gstaad: «Die negativen Stimmen gegen die Verkehrsmassnahmen verstummten zwar nicht ganz. Doch wirkte sich das konkrete Erlebnis – das zum Flanieren einladende Dorfzentrum – schliesslich positiv auf die Meinungen aus.»

### «Fuder nicht überladen»

Die Forscher versuchten herauszufinden, wie Verkehrsmassnahmen in Ferienorten mit der nötigen Akzeptanz eingeführt

*Verkehrsmassnahmen finden bei den Gästen wie bei der einheimischen Bevölkerung Gefallen: Autofreies Dorfzentrum von Gstaad, kurz nach der Eröffnung für Fussgängerinnen und Fussgänger.*

werden können. Wo liegt der Schlüssel zum Erfolg? Die örtliche Situation sei zwar jedesmal wieder anders, meint Müller, und das mache allgemeine Aussagen schwierig. Einen ersten Tipp hält der Tourismusforscher aber trotzdem bereit: «Wer in seinem Ort den Autoverkehr reduzieren will, sollte das Fuder nicht überladen. Besser ist es, eine Gesamtvision im Kopf zu haben und dann Schritt für Schritt vorzugehen.»

Konkret hat das Forschungsteam ein paar Punkte erarbeitet, wie am besten vorzugehen ist. Auf Ortsebene sind drei Arten von Verkehrsmassnahmen möglich: Signalisationen (Fahrverbote, Temporeduktionen), erweitertes Angebot des öffentlichen Verkehrs (Orts- und Skibusse) und bauliche Veränderungen (Umfahrungsstrassen, Schwellen, Absperrungen). Wichtig sei dabei, so die Forschenden, dass der jeweilige Gemeinderat die klare Führung übernimmt. Bevölkerung und Direktbetroffene müssten rechtzeitig einbezogen werden, wobei Information, Mitsprache- und Mitwirkungsmöglichkeiten eine grosse Rolle spielen. Und da viele Massnahmen im Verkehrsbereich bewilligungspflichtig sind, hat auch der Kanton ein Wort mitzureden.

### Verkehr mit Unterhaltungswert?

In Gstaad lädt heute die inzwischen mit Natursteinen gepflasterte Fussgängerzone mit Märkten, Promenadenkonzerten und Strassencafés zum Verweilen ein – Einheimische wie Touristen geniessen das autofreie Dorfzentrum. Noch vor einem Jahr hatten kritische Gewerbetreibende befürchtet, der Touristenort ohne Autoverkehr könnte wie ausgestorben wirken. Denn neben seinen lästigen Einwirkungen, hiess es damals, habe der Strassenverkehr auch einen gewissen Unterhaltungswert: Das Sehen-und-gesehen-Werden, «gerade auch mit den noblen Autos», stehe eben bei den Gstaader Gästen hoch im Kurs. ■