

Tourismus ja - Verkehr nein, danke

Arosa und Davos haben gute Lösungswege für das Verkehrsproblem gefunden

Der Verkehr stellt für viele Ferienorte ein Dilemma dar: Man lebt von ihm und wird von ihm bedroht. Verkehrsplanung wird notwendig. Eine nationale Studie zeigt anhand von Fallbeispielen Wege zur Lösungsfindung - gute Noten gibt's dabei für Arosa und Davos.

Verkehr und Tourismus hängen eng zusammen: ohne Verkehr kein Tourismus. Je länger je mehr wird der Verkehr aber zum Problem Nummer eins touristischer Destinationen. Das wachsende Verkehrsaufkommen beeinträchtigt die touristische Attraktivität. Verkehrsmassnahmen sind gefragt.

Eine im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms «Verkehr und Umwelt» (NFP 41) von der Universität Bern und der Metron AG gemeinsam erstellte Studie hat die Verkehrsplanung von acht Ferienorten - Arosa, Davos, Ascona, Engelberg, Gstaad, Leukerbad, Bad Hofgastein, Oberstdorf - unter die Lupe genommen.

Die Studie kommt zum Schluss, dass es keinen Ferienort mit idealen Voraussetzungen für Verkehrsmassnahmen gibt. Jeder Ort hat sein eigenes Gesicht, das geographisch, historisch und kulturell geprägt ist. Vorteile haben Orte ohne Durchgangsverkehr, mit einem kompakten Ortskern in Fussdistanz und ohne grössere Steigerungen. Hier sind mutige Gesamtlösungen gefordert, die sich auch für die touristische Profilierung eignen.

Perfektes Timing und gute Kommunikation in Arosa

In Orten mit weniger günstigen Voraussetzungen drängen sich eher defensive Einzellösungen auf: Buskonzepte, Nacht- oder Durchfahrverbote, Temporeduktion sowie Parkplatzbewirtschaftung. Laut der Studie sind verkehrslenkende Massnahmen überall möglich. Ein zukunftsfähiges Verkehrsmanagement strebe sowohl auf der An- und Rückreise wie auch vor Ort eine attraktive autounabhängige Mobilität an.

Laut Studie ist die Umsetzung von Verkehrsmassnahmen in Ferienorten dann erfolgreich, wenn sie sorgfältig und gemeinsam mit der Bevölkerung geplant werden. Dies war beispielsweise in Arosa der Fall. Auf dem Weg zur Einführung des Gratisbusses hat zwischen dem Gemeinderat und der Bevölkerung eine intensive Zusammenarbeit stattgefunden.

Das hohe Problembewusstsein, die gute Finanzlage der Trägerschaft sowie ein günstiges politisches Umfeld - die Einführung des Gratisbusses stellte eine Profilierungsmöglichkeit für den neu gewählten Gemeindepräsidenten dar - waren positive «Schlüsselvoraussetzungen». Dank des aktiven Einbezugs der Betroffenen, konstanter Information, zügiger Umsetzung und flexible Anpassungen - in der Studie als «Schlüsselprozesse» bezeichnet - konnte der Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots ohne einschneidende Nachteile vonstatten gehen. Gelobt werden in der Studie auch «Schlüsselereignisse» wie beispielsweise die Vernehmlassung vor der Abstimmung und letztlich auch das engagierte Leadership des Gemeindepräsidenten, das zur schnellen Entscheidungsfindung beigetragen hat.

Davos: Viel Information vorab

Auch in Davos war eine offene Informationspolitik sowie eine intensive informelle Informationsverbreitung Grundstein des Erfolgs. Dank ihnen konnten die Verkehrsbetriebe der Landschaft Davos umgewandelt und neu organisiert werden. Durch den Ausbau des Busangebots verknüpft mit dem Tarifverbund konnten die Verkehrsprobleme an der Promenade entschärft werden. Doch auf den Lorbeeren ausruhen, dürfen sich die Davoser nicht: Ohne zusätzliche Massnahmen im Bereich des Anreiseverkehrs werden die positiven Auswirkungen - die Fahrgastzahlen des Davoser Busses nahmen von 1,5 Millionen 1991 auf 6,5 Millionen im Jahr 1995 zu - gemäss Studie mittel- bis längerfristig durch den Mehrverkehr zunichte gemacht.

Städtische Raumverhältnisse

Mit der Plafonierung der Parkplatzkapazitäten - durch das Grischuna-Parkhaus zumindest teilweise umgesetzt - wurde eine weitere Massnahme lanciert, deren Auswirkungen sich bis anhin noch nicht nachweisen lassen.

Davos musste - und muss auch künftig - auf Einzellösungen setzen. Für die «Stadt in den Bergen» erschweren ungünstige räumliche Voraussetzungen Zusatzmassnahmen wie beispielsweise Entlastungsstrassen oder Fussgängerzonen.

Quelle:

Tourismus ja - Verkehr nein, danke - Arosa und Davos haben gute Lösungswege für das Verkehrsproblem gefunden - Zeitungsartikel - Die Südostschweiz, 11. März 1999

