

Befreit vom Abgas sind Almen und Gemeinden

von Gerhard Fitzthum

*Doch ist ein Ferienort autofrei, wenn fünfhundert Elektromobile durch die Gassen rollen?
Erfahrungen aus dem Oberwallis*

Die Rückseite der entfesselten Mobilität ist die Sehnsucht nach Orten, an denen man keinem Auto begegnet. Es überrascht deshalb niemanden, dass Tourismusgemeinden aus diesem Bedürfnis Kapital schlagen wollen. Verwunderlich ist Vielmehr, dass es so wenige versuchen. Selbst im Alpenraum werben nur etwa drei Dutzend Ferienorte mit dem Markenzeichen der „Autofreiheit“ - jene Gemeinden, die diesen Namen zu Recht tragen, liegen fast alle in der Schweiz, vier davon im Oberwallis: Saas Fee, Zermatt, Riederalp und Bettmeralp. Sie haben sich mit der Verbannung des Privatverkehrs, einen klaren Standortvorteil verschaffen können.

Dabei ist die Abwesenheit von Motorenlärm und Auspuffgasen in all diesen Orten weniger das Verdienst einer weitsichtigen Kommunalpolitik als das der topographischen Lage, mithin zufällig: Rieder- und Bettmeralp liegen so, dass sie mit dem eigenen Auto gar nicht erreichbar sind, Zermatt und Saas Fee am Ende eines Sacktales, wo kein Durchgangsverkehr herrscht.

Zur Bettmeralp gab es noch nie eine Strasse hinauf. Der strukturschwache Kanton Wallis hatte kein Geld, das abgelegene Betten und seine Sommersiedlung an das Strassennetz anzuschliessen. Im Ort gründete sich 1949 ein Initiativkomitee, das wenigstens den Bau einer Luftseilbahn durchsetzte. Ähnlich war es auf der nahen Riederalp, wo man schon ein Jahr früher eine Bergbahn erhalten hatte. Beide Almdörfer liegen auf einem weiten Sonnenbalkon elfhundert Meter über der engen Talsohle des Rotten, der weiter talabwärts Rhone heisst. Man steigt aus der Kabinenbahn aus und spürt neben dem seltsamen Geruch abgasfreier Luft eine kaum mehr für möglich gehaltene Ruhe. Der Lärmteppich der Talsohlen ist mit einem mal nur noch ein böser Traum, der Alltag zwischen Ampeln und Parkhäusern schnell vergessen. Zudem bietet sich schon wenige Schritte vom Bergbahngebäude entfernt eine atemberaubende Aussicht: Die ganze Kette der schneebedeckten Walliser Alpen ist vor dem Auge aufgereiht, vierzehn Viertausender sind darunter, im Mittelpunkt stehen die Giganten der Mischabelgruppe und das Matterhorn. Auch der Blick in die Tiefe hat es in sich: Dort unten spannt sich der grüne Talgrund des Oberwallis - eine anheimelnde Spielzeuglandschaft mit winzigen Dörfern, Miniaturstrassen und roten Modelleisenbahnen.

Wer glaubt, das Privileg der Autofreiheit garantiere höchste Belegungszahlen, ist allerdings getäuscht. Auch auf der einst erfolgsverwöhnten Bettmeralp ringt man um Gäste, vor allem in der warmen Jahreszeit.

Das Verhältnis zwischen Winter- und Sommersaison, das in den siebziger Jahren noch ausgeglichen war, liegt mittlerweile bei fast vier zu eins. Die Auslastung im Sommer sinkt ständig und ist in der Hotellerie inzwischen bei zweiunddreissig, in der Parahotellerie gar bei vierzehn Prozent angelangt.

Ursachen für das Ausbleiben der Gäste gibt es viele. Ein Grund dürfte die grössere Nüchternheit sein, die von den beiden ehemaligen Almweilern im Sommer ausgeht.

Wenn sie nicht in eine romantische Schneelandschaft eingebettet sind, wird unübersehbar, welch kapitaler Fehler es war, dem Zweitwohnungsbau nicht rechtzeitig einen Riegel vorgeschoben zu haben. Die Dörfer sind Chalet-Agglomerationen geworden, in denen monatelang die Fensterläden geschlossen sind. Und was wirkt befremdlicher als die Abwesenheit von Menschen an Orten, die so offensichtlich für deren Anwesenheit ausgelegt sind?

Das Problem der Konzentration des Tourismus auf den Winter haben fast alle autofreien Orte der Schweiz. Um ihre Vorzüge besser zu verbreiten, haben sie sich deshalb schon vor mehr als zehn Jahren zu dem Zweckbündnis „Gemeinschaft Autofreier Schweizer Tourismusorte“ (Gast) zusammengeschlossen. Ziel der Vereinigung, zu der ausser den Walliser Gemeinden auch Wengen, Mürren, Stoos, Rigi-Kaltbad und Braunwald gehören, war es, den Begriff „autofrei“ unter Schutz zu stellen und zu einer Qualitätsgarantie zu erklären. Vorausgegangen waren langwierige Diskussionen, in denen festgelegt wurde, welche Minimalbedingungen erfüllt sein müssen. Im Unterschied zu den sogenannten „autofreien“ Orten in Bayern wird der Begriff hier sehr restriktiv gebraucht und wird übersetzt mit dem „totalen Verzicht auf individuellen Personenwagenverkehr im Ort und grösstmöglichen Verzicht auf Verkehrsmittel mit Verbrennungsmotoren“. Ausnahmen von der Regel gibt es allein für Rettungsdienste, Mülltransporter, Schneeräumgerät, landwirtschaftliche Fahrzeuge und - zeitlich befristet - für Lastwagen, die Baustellen anfahren. Erlaubt sind Pferdekutschen und mit Elektromotoren ausgerüstete Fahrzeuge - sofern sie, nicht wie gewöhnliche Autos aussehen.

Riederalp und Bettmeralp sind nur „assozierte Mitglieder“ von „Gast“. Im Winter nämlich setzt man benzingetriebene Kettenfahrzeuge zum Personen- und Gepäcktransport ein. Auf den Dorfstrassen, aber auch auf den schönen Winterwanderwegen muss der Gast diesen Monstern immer wieder ausweichen. Ihre Dieselfahrten lassen bei Gästebefragungen regelmässig den Ruf nach Verkehrsberuhigung laut werden.

Freilich stecken die Verantwortlichen in einer Zwickmühle: Die Elektromobile, mit denen man im Sommer unterwegs ist, können im hohen Schnee nicht eingesetzt werden, und der Gepäcktransport gehört heute zu den Selbstverständlichkeiten autofreier Orte. Alles mit Kutschen zu erledigen wäre zwar schön, ist aber kaum zu bezahlen. Die Gäste von einst, die sich diesen Luxus leisten konnten, sind rar geworden, und es bewerben sich inzwischen zu viele Orte um die Wohlhabenden Schweiz-Reisenden, die es hie und da noch gibt.

Eine gewisse Mitschuld an der vertrackten Lage tragen die Kommunen. Sie haben es nicht zu verhindern gewusst, dass die Raupenfahrzeuge der Hotels und Restaurants im Laufe der Jahre immer grösser wurden.

Mit ihrer enormen Breite nehmen sie jetzt fast die ganze Strasse ein und wühlen mit ihren Ketten die Schneeoberfläche so weit auf, dass der Fussgänger bei jedem Schritt in ihrer Spur einsinkt. Verlangte man von den Besitzern, sich von den teuren Ungetümen zu trennen, man würde vermutlich einen Aufstand provozieren.

In Zermatt hat man das Versprechen auf Autofreiheit konsequenter eingelöst. Die Richtung gab der ortsansässige Karl Graven vor, der sich 1947 als erster ein Elektroauto kaufte. Im Laufe der Zeit wurde es mehr und mehr dieser ebenso umweltfreundlichen wie kostspieligen Gefährte. Seit etwa zwanzig Jahren gibt es im Ort gar einen Familienbetrieb, der sich der Herstellung und Umgestaltung solcher Fahrzeuge widmet. Ausser diesen Elektrowägelchen verkehren in Zermatt ausschliesslich batteriebetriebene Busse und einige Pferdekutschen. Einziger Nachteil der Elektrofahrzeuge ist, was sie ansonsten auszeichnet: die Geräuschlosigkeit. Weil man sie erst im letzten Moment hört, erschrickt man immer wieder, zumal in Zermatt alle Strassen so sorgfältig geteert sind, dass die Wägelchen auch bei höherem Tempo vibrationsfrei rollen. Inzwischen nähert sich dieses alternative Verkehrsmittel aber ohnehin seinem Grenznutzen: Im Sommer und um Weihnachten scheinen alle fünfhundert Elektromobile gleichzeitig im Einsatz. Dem Fussgänger kommt der Gedanke, die versprochene Autofreiheit könnte eine Igelpackung sein.

Ein anderes Problem wird im jüngsten Geschäftsbericht angesprochen. Es ist die schleichende „Verstädterung“, der man jetzt „vorbeugen“ will. Wie das geschehen soll, wird nicht verraten. Obwohl der Talkessel von Zermatt zu einem Siedlungsbrei mit austauschbaren Grosschalets geworden ist, sind erst fünfundfünfzig Prozent des ausgewiesenen Baulandes bebaut. Immer steht ein halbes Dutzend Kräne im Dorf, und das, obwohl das Bauen durch den umständlichen Transport des Materials um ein Drittel teurer ist als

anderswo - und das Anfahren mit konventionellen Lastwagen nur drei Wochen im Jahr gestattet ist.

Negative Auswirkungen auf die Gästezahlen scheint das ungebremsste Wachstum der Gemeinde indes nicht zu haben. Sie stiegen im vorigen Jahr ein weiteres Mal auf Rekordhöhe, die Auslastung der jeweils sechseinhalbtausend Betten in Hotels und Ferienwohnungen liegt mit dreiundsechzig Prozent weit über dem Durchschnitt der Schweiz. Im Sommer wird das vermeintliche Dorf geradezu überrannt von Besuchern aus Japan und den Vereinigten Staaten.

Für internationale Schnelltouristen ist der Ort tatsächlich ideal: Die Hauptsehenswürdigkeit, das Matterhorn, ist omnipräsent. Man muss es nicht erst mühsam suchen, muss keine langen Fussmärsche auf sich nehmen, kann sich in der grosstädtisch wirkenden Einkaufsstrasse etwas die Beine vertreten oder auf der Bahnfahrt zu Gornergrat oder Kleinem Matterhorn ein paar Fotos von der Gletscherwelt machen - und wieder verschwinden.

Ausserhalb der Hauptsaison hat der Ort mit nur fünftausend Einwohnern seinen ganz eigenen Charme keineswegs eingebüsst. Vor allem die auf schönen Wanderwegen erreichbaren Weiler wecken Erinnerungen an den klassischen Bergsommer.

Allerdings zeigt sich im hochverschuldeten Zermatt auch der Hauptwiderspruch der „Gast“-Philosophie: Nach Paragraph 1 der Statuten wird dem Urlauber die An- und Abreise mit dem öffentlichen Verkehr empfohlen, Paragraph 2 enthält dagegen das Versprechen einer „hohen Parkqualität“. Wer keine Umstände beim Parken befürchten muss, reist also mit dem Auto an, und so stehen fünf Kilometer talabwärts in Täsch zur Hauptsaison drei- bis viertausend Blechkarossen, so dass man bereits an den Bau eines unterirdischen Parkhauses denkt.

Darin liegt ein gravierendes Problem der „Gast“-Gemeinden: Sie erkaufen sich die Abwesenheit von Lärm und Gestank um den wahrlich hohen Preis, dass der letzte befahrbare Ort zum Grossparkplatz verkommt. Von Autofreiheit in einem emphatischen Sinn kann deshalb keine Rede sein, es ist nur eine Autofreiheit der letzten Meter. Bislang kommen im Durchschnitt allenfalls dreissig Prozent der „Gast“-Gäste mit öffentlichen Verkehrsmitteln - obwohl die Anbindung an das schweizerische Bahn- und Busnetz nichts zu wünschen übriglässt.

Saas Fee löst das Parkproblem wenigstens auf eigenem Gemeindegebiet. Trotz heftiger Einsprüche der Naturschützer hat man ein zehnstöckiges Parkhaus in den Steilhang gebaut. An diesem „Terminal“ steht auch denen, die mit dem Bus anreisen, ein kostenloser Handwagen zur Verfügung, um das Gepäck zum Hotel zu schaffen. Trotz dieses vorbildlichen Service und der restriktiven Haltung gegenüber Baustellentransporten leidet aber auch dieses Gletscherdorf unter Verkehrsproblemen. Inzwischen gibt es dreihundertzwanzig Elektromobile, die immer wieder die engen Gassen verstopfen. Besonders chaotisch ist die Lage an Wintervormittagen, wenn sich alles in Richtung Seilbahn bewegt und zudem die Hotels und Restaurants beliefert werden. Unter den Anwohnern ist der Leidensdruck so gross, dass bei einem Bürgerentscheid achtzig Prozent für eine Verkehrsberuhigung votierten. Bei den Vorschlägen konkreter Massnahmen nahm die Zustimmung allerdings deutlich ab. Beinahe wäre sogar ein sogenanntes „Road-Pricing-System“ eingeführt worden, bei dem Lichtschranken im Ort zählen, wie oft ein Fahrzeug unterwegs war, und der Fahrer entsprechend bezahlen muss. Doch gab es einen Verfahrensfehler bei der Abstimmung - und einen Einspruch bei der Kantonsregierung wegen der fehlenden Rechtsgrundlage für den „Strassenzoll“. Die Idee wurde deshalb zunächst auf Eis gelegt. Dass die Gemeinde gar nicht die Mittel gehabt hätte, das eine halbe Million Franken teure System einzurichten, kommt erschwerend hinzu. Jetzt baut eine privatrechtliche Gesellschaft eine Güterumschlagshalle am Ortseingang, in der sich Ortsansässigen Lagerplätze kaufen oder mieten werden. Die Betriebe können die angelieferten Produkte dann auch ausserhalb der Stosszeiten abholen, was die Situation etwas entschärfen könnte.

Entschärfen würde sich die Situation womöglich auch, wenn mehr Gäste mit dem öffentlichen Verkehr kämen. Doch weil eine Bahnanbindung fehlt und die Parkmöglichkeiten phantastisch sind, kommen neun von zehn Gästen mit dem eigenen Auto nach Saas Fee. Verführt von der Grösse des Kofferraums, neigt man als Autofahrer bekanntlich dazu, stets etwas mehr dabeizuhaben als unbedingt nötig. Je später der Zeitpunkt des Umstiegs vom gewohnten Mobilitätskomfort auf verträglichere Formen des Unterwegsseins liegt, desto schwerer tut man sich mit dem Verzicht. Oder anders gesagt: Wer sich schon zu Hause auf Autofreiheit einstellt, Skier und Skischuhe mit der Post vorschickt und den Rest des Gepäcks so packt, dass es auch ohne Auto zu transportieren ist, dürfte vor Ort geringere Anpassungsprobleme haben. Das heisst, er wird sich vom Hotelier weder vom Terminal abholen noch täglich zur fünfhundert Meter entfernten Seilbahnstation fahren lassen.

Wie die Erfahrung zeigt, sind Tourismusgemeinden durchaus in der Lage, den Gast beim Wechsel der Mobilitätsformen zu unterstützen. Im Unterengadin etwa schenkt man jedem Gast, der mindestens eine Übernachtung in einem Hotel oder einer Ferienwohnung bucht, eine Fahrkarte von und zu Jedem beliebigen Ort der Schweiz. Geplant war das Angebot nur für ein Jahr, wegen des grossen Erfolgs verlängerte man es aber auf unbestimmte Zeit. Dass kein einziger der „Gast“-Orte ein ähnliches Programm hat, ist kein gutes Zeichen.

Auf der Bettmeralp muss selbst der Dauergast die Auffahrt mit der Seilbahn bezahlen, und das Ausleihen des Transportwagens, auf dem man sein Gepäck mit der Kabinenbahn nach oben schafft, kostet zehn Franken. Dafür darf man ihn nicht einmal mit zu seinem Chalet nehmen, sondern muss sich an der Bergstation ein Taxi organisieren. Und in Saas Fee kostet die Benutzung des Shuttle-Busses zur dreihundert Meter entfernten Seilbahn immerhin drei Franken.

Trotz solcher Ungereimtheiten spielt Saas Fee eine Vorreiterrolle: Die Gemeinde hat ein neues Umweitleitbild verabschiedet und ist Gründungsmitglied des Gemeindeforschungsnetzwerks „Allianz in den Alpen“. Es soll den Mitgliedern helfen, die Erfahrungen bei der Umstellung auf nachhaltige Wirtschaftsformen schneller austauschen zu können. Vor allem im Naturschutz, der Energieversorgung und Verkehrsplanung will der Ort neue Wege suchen. Im Rahmen des Pilotprojekts „New Mobility“ prüfte die Gemeinde im vorigen Winter gemeinsam mit den Schweizer Bahnen, dem Postautobetrieb und der Schweizerischen Gesellschaft für Umweltschutz (SGU), wie das Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel für den Feriengast attraktiv gemacht werden könnte. Man bot einen kundengerechten Gepäcktransport von der Wohnungstür bis zur Unterkunft in Saas Fee und garantierte die Mobilität am Urlaubsort im Sinne eines Car-Sharing. Der Erfolg war ermutigend: Zehn Prozent mehr Feriengäste nutzten die Offerten, reisten ohne Auto an - und waren sehr zufrieden. Doch auch hier ergaben sich Finanzierungsprobleme: Ein kostenlos angebotener Gepäckservice zwischen Terminal und Unterkunft würde die Gemeinde, je nach Nachfrage, jährlich mit bis zu hundertfünfzigtausend Franken belasten. Soviel soll die Verkehrsberuhigung nach Meinung vieler Einheimischer nicht kosten. Auch Bundesbahn und Post wollen die Massnahme nicht länger subventionieren. Für den tatsächlichen Preis aber würde kein Kunde das Paket kaufen.

Auch bei den anderen „Gast“-Gemeinden steigt der Handlungsdruck. Von Umweltschützern immer wieder wegen ihres halbherzigen Engagements kritisiert, wissen die Verantwortlichen, dass nach dem ersten Schritt der zweite folgen und hinter einer guten Marke ein gutes Produkt stehen muss. Aus diesem Grund unterstützt „Gast“ jetzt das Netzwerk „Europäischer Tourismus mit sanfter Mobilität“ (Nets). Fachlich begleitet werden beide Zusammenschlüsse vom „Alpenbüro Netz“, einem der nachhaltigen Entwicklung verpflichteten Schweizer Beratungsunternehmen. Ihm geht es darum, die sanfte Tourismusmobilität zu einem Markenzeichen der Schweiz zu machen. Dafür sucht man nach weiteren Tourismusdestinationen, die sich für Verkehrsberuhigungen im Ort und klimaschonende Anreiseformen einsetzen. Durch diese neue Konkurrenz sollen wiederum auch die „Gast“-Orte zu weiteren Initiativen der Verkehrsberuhigung angespornt werden, „so dass auch die Anwohner an den Anfahrtsrouten etwas mehr vom autofreien Tourismus spüren können“ - wie Jöri Schwärzel

vom „Alpenbüro Netz“ sagt. Er ist davon überzeugt, dass die „Gast“-Orte von der neuen Offensive profitieren werden: „Hat sich die Schweiz erst einmal einen Namen als Zentrum des autofreien Tourismus gemacht, werden auch die Pioniergemeinden der Autofreiheit einen neuen Aufschwung erleben.“

Bis dahin ist es ein weiter Weg. Selbst von der versprochenen dauernden Fortschrittskontrolle ist bei den „Gast“-Orten momentan nur wenig zu sehen. Zudem hat sich keines der assoziierten Mitglieder in den vergangenen zehn Jahren die Mühe gemacht, die Bedingungen für eine Vollmitgliedschaft zu erfüllen. Andererseits ist die Leistung der autofreien Orte auch nicht zu unterschätzen. Nicht nur haben sie sich gegen Stimmen, die die Fahrverbote lockern wollten, stets erfolgreich zur Wehr gesetzt, sie liefern auch die *Conditio sine qua non* für jede Besänftigung des Verkehrsgeschehens: die Bereitstellung konkreter Areale, an denen man den Segen der Autofreiheit am eigenen Leib erfahren kann. Wer diese Orte besucht, spürt die Katastrophe des Individualverkehrs, die sich jahraus, jahrein an ganz gewöhnlichen Alpenorten ereignet, mit einemmal ganz deutlich. Er wird aber auch für jene schleichenden Verschlechterungen sensibilisiert, die sich durch das gewachsene Mobilitätsverlangen an den autofreien Orten einstellen. Unter dem Druck dieses anspruchsvollen Stammgasts werden die Gemeinden auf Dauer nicht umhinkommen, jene unvergleichliche Aufenthaltsqualität zu bieten, die sie in den Prospekten schon lange versprechen.

Quelle:

Befreit vom Abgas sind Almen und Gemeinden - Frankfurter Allgemeine, 20. September 2001

