

Oberstdorf (D)

Portrait

LAGE:

Oberallgäu (Bayern/D), letzter grosser Ort eines breiten Tals, nur von Norden erreichbar

BEVÖLKERUNG:

Rund 11'000 Einwohner

TOURISMUS:

heilklimatischer Luft- und Kneippkurort, 17'000 Gästebetten, 2.5 Mio. Übernachtungen pro Jahr, einer der führenden Ferienorte Deutschlands mit umfassender touristischer Infrastruktur für Sommer und Winter

VERKEHR:

auf Schiene und Strasse gut erreichbar, kaum Durchgangsverkehr, dichtes Busliniennetz, dominanter Individualverkehr, stark steigende Verkehrsbelastungen seit Beginn der 70er Jahre

Verkehrsmassnahmen

UMFAHRUNGSSTRASSE UND SPERRUNG DES DURCHGANGSVERKEHRS:

Durch den Bau von Umgehungsstrassen und die Sperrung der innerörtlichen Hauptachsen ist das Ortszentrum frei von jeglichem Durchgangsverkehr.

VERKEHRSBERUHIGUNG:

Tempo 30 gilt flächendeckend für den ganzen Ort. Einzelne Bereiche sind verkehrsberuhigt (nur Schrittempo). Die Fussgängerzone ist nicht vollständig vom MIV befreit: bestehende private Parkplätze können von Anwohnern benutzt werden; zeitlich beschränkter Zugang für Lieferanten.

PARKPLATZKONZEPT:

Die rund 1000 Auffangparkplätze am Ortseingang ersetzen nahezu die gleiche Anzahl Parkplätze im Ortszentrum. Abgestufte Parkplatzgebühren und unterschiedliche Parkzeiten lenken den Parkbetrieb. Die Gebühren liegen im Ortszentrum bei 2 DM pro Stunde und auf den Auffangparkplätzen bei 5 DM pro Tag, inkl. Fahrt mit dem Bus.

BUSSYSTEM:

Umweltfreundliche Hybridbusse verbinden die Auffangparkplätze mit dem Ortszentrum ganzjährig im 12 Minuten-Takt; Ringverkehr im Winter im 15 Minuten-Takt.

UMGESTALTUNGSMASSNAHMEN:

Seit 1992 werden die Fussgängerzone, der Ortseingangsbereich und die Auffangparkplätze umgestaltet.

Auswirkungen der Verkehrsmassnahmen auf die Umwelt

Die umfassenden Verkehrsmassnahmen haben sich unmittelbar auf die Autoverkehrsmenge ausgewirkt. Die Analyse zeigt im Zentrum drastisch reduzierte MIV-Frequenzen (bis über 90%), auf der Umfahrungs- und den Zubringerstrassen Abnahmen von 10 bis 40 Prozent und auf einzelnen Strassen Mehrbelastungen. Insgesamt wird von einer Halbierung des Autoverkehrs in der Gemeinde gesprochen. Nach Einschätzung der Experten hat sich vor allem der Tagesausflugsverkehr wirkungsvoll abfangen lassen.

Die Qualität des öffentlichen Verkehrs hat sich mit den Hybridbussen sowie der Ringlinie erhöht. Jährlich benutzen rund 300'000 Personen diese Busse. Für die Fussgänger hat sich die Aufenthaltsqualität im Ortskern stark verbessert. Auch der Radverkehr hat im ganzen Ort stark zugenommen.

Die Verkehrsmassnahmen haben auch die Luftqualität entscheidend verbessert. Kontrollierte Messungen attestieren Oberstdorf den Luftgütegrad 1, also beste Luftqualität. Jährlich entlasten die Massnahmen die Luft in Oberstdorf um 6.3 t Kohlenmonoxid, 6.8 t Stickoxide und 200 t Kohlendioxid.

Kriterien: Auswirkungen auf:

| | Ortskern: | Gemeindegebiet: | Region/Anreisestrecken: |
|---------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|
| Motorisierter Individualverkehr | Reduktion bis > 90%, Verlangsamung | leichte Reduktion, Verlangsamung | leichte Reduktion |
| ÖV-Qualität | Verbesserung | Verbesserung | unverändert |
| Fussgänger-Qualität | sehr grosse Verbesserung | Verbesserung | — |
| Velo-Qualität | Verbesserung | leichte Verbesserung | — |
| Modalsplit MIV/ÖV | starke Verbesserung | leichte Verbesserung | kaum verändert |
| Luftqualität | starke Verbesserung | Verbesserung | kaum verändert |
| Lärmbelastung | Verbesserung | leichte Verbesserung | kaum verändert |
| Energieverbrauch | ausgewiesene Reduktion | ausgewiesene Reduktion | kaum verändert |

(Quelle: Eigene Interpretationen aufgrund von LANG 1993, GEYER 1997, MODELLVORHABEN 1998)

Zentrale Schlussfolgerungen

Ein umfassendes Konzept mit einer geschickten Mischung von Förderungsmassnahmen (Busse, Fussgängerzone) und restriktiven Massnahmen (Verlagerung der Parkplätze, Fahrverbote, Tempo 30) begünstigen die Realisierung.

Einladende Flanierzonen und Autofreiheit lassen sich als echte Attraktivitätssteigerungen touristisch vermarkten.

Die Förderung und finanzielle Unterstützung durch übergeordnete politische Instanzen verbunden mit Auflagen tragen entscheidend zur erfolgreichen Umsetzung bei.

Erkenntnisse auf dem Weg der Umsetzung

Ausgangspunkt der umfassenden Verkehrsmassnahmen bildeten Luftqualitätsmessungen im Jahre 1990. Diese zeigten die drohende Überschreitung der Grenzwerte und damit die Aberkennung des Prädikats «Heilklimatische Luftkurort». Man liess ein Verkehrs-entlastungskonzept mit dem Ziel «Oberstdorf autofrei» erarbeiten. Unterstützt wurde Oberstdorf durch das Bayerische Umweltministerium. Diese Unterstützung war an die Bedingung geknüpft, dass die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen bis Mitte 1992 zu erfolgen hatte.

Die detaillierte Untersuchung des gewählten Vorgehens zeigt, dass der Prozess relativ stark von der Legislativen und Land Bayern getragen wurde.

Schlüsselvoraussetzungen: Beurteilung/Kommentar:

| | |
|------------------------|--|
| + grosser Leidensdruck | Oberstdorf hat schon seit langer Zeit unter den zunehmenden Verkehrsproblemen gelitten. Einzelmassnahmen stellten keine echte Lösung dar |
|------------------------|--|

| | |
|--|---|
| + Prädikat «Heilklimatischer Luftkurort» | Dieses wichtige Prädikat wäre ohne einschneidende Verkehrsmassnahmen aberkannt worden. |
| + Pilotprojekt des Bayrischen Umweltministeriums | Über das Pilotprojekt «Elektrobusse» unterstützte das Bayerische Umweltministerium Oberstdorf bei der Verkehrsplanung und Umsetzung finanziell. Die knappen Terminvorgaben erzwangen eine rasche Planung und Umsetzung. |
| + Umgehungsstrassen | Voraussetzung für die Wahl als Pilotprojekt waren die bestehenden Umfahrungsstrassen. |
| + effizientes politisches System | Die Bevölkerung hat keine direkten Mitbestimmungskompetenzen. Der Marktgemeinderat stellt die Legislative dar. Die politische Zusammensetzung des Marktgemeinderates war während der Entscheidungsfindung günstig. |

Schlüsselprozesse:

| | |
|--|---|
| + Einbezug des Marktgemeinderates in die Verkehrsplanung | Durch diesen partizipativen Planungsansatz konnten Kritikpunkte bereits in der Planung berücksichtigt werden. |
| + anerkannte externe Verkehrsplaner | Die Auftragsvergabe an anerkannte externe Verkehrsplaner steigerte die Akzeptanz. |

Schlüsselereignisse:

| | |
|---|---|
| + Neuwahl des Marktgemeinderates | Die Wahl des neuen Marktgemeinderates im Jahre 1990 brachte wesentliche Änderungen in der Zusammensetzung. Der Planungsbeginn fiel idealtypisch mit der sechsjährigen Amtsperiode zusammen. |
| + einstimmige Befürwortung mit Signalwirkung | Mit der einstimmigen Befürwortung der Autofreiheit von Oberstdorf wurde das Ziel der Verkehrsplanungen klar festgelegt. |
| + gleichzeitige Einführung aller Verkehrsmassnahmen | Mit der gleichzeitigen Einführung aller vorgesehener Massnahmen am 14. August 1992 wurde sichergestellt, dass die umfassende Verkehrssanierung in seiner Ganzheit umgesetzt wurde. |

Quelle:

Nationales Forschungsprogramm 41 «Verkehr und Umwelt» - Verkehrsmassnahmen in Ferienorten - Wege zur Umsetzung, Bern, März 1999 - Oberstdorf, S. 16,17

