
«Zermatt autofrei»

Spezialfall mit Lerneffekten

THOMAS BERNHARD

Dipl. Politologe
IC Infraconsult, Bern.

Seit Jahren wirbt Zermatt Tourismus mit dem autofreien Dorf. Die Topdestination bedient in Spitzenzeiten täglich bis zu 35'000 Gäste – und dies ohne das vermeintlich unentbehrliche Auto. Wie kam dies überhaupt zustande? Worin bestehen die Herausforderungen eines autofreien Orts? Was zeigt der «Spezialfall Zermatt» für die Mobilität der Zukunft anderswo?

Historisch betrachtet schuldet Zermatt die Abwesenheit des Automobils seiner Lage und purer Not. Von stolzen Viertausendern umgeben, bildet das innere Mattertal topographisch eine Sackgasse. Zudem verhinderten in den unwegsamen Abschnitten des Mattertals lange Zeit Naturgefahren aller Art zuverlässige Strassenanlagen. Also musste Zermatt nie viel Verkehr und schon gar nicht alpenquerenden bewältigen. Und die Pferdefuhrwerke blieben innerorts lange die wichtigsten Transportmittel. Stark gemildert wurden die Widrigkeiten durch die frühe Inbetriebnahme 1891 der Visp-Zermatt-Bahn, zunächst für die Sommersaison. Ab 1928 folgte schrittweise der Ganzjahresbetrieb.

Bereits dem damaligen Bahnausbau ging ein Ringen voraus, ob das 25 Kilometer lange Mattertal parallel zur Bahn noch mit einer konkurrierenden Strasse erschlossen werden sollte. Der gefundene Kompromiss lautete dann: Durchgängige Talstrasse grundsätzlich ja, jedoch mit starken Nutzungsbeschränkungen, dies bei ganzjährigem Bahnbetrieb. So wurde Zermatt schon kurz nach dem Aufkommen des Automobils faktisch für autofrei erklärt.

«Autofrei» etabliert sich

Bereits 1937 war die Kantonsstrasse bis St. Niklaus gebaut. Nach Täsch gelangten die Strassenbauer erst 1971. In der Folge wurde die Strasse bis dort geöffnet, während die Weiterfahrt über die wenig ausgebaute und winterunsichere Strasse nach Zermatt reglementiert blieb.

In der Zwischenzeit hatte sich Zermatt mit dem Fakt des autofreien Dorfs gut arrangiert. Der touristische Binnenvorteil und die ortsbaulichen Qualitäten ohne Autoverkehr fanden immer mehr Gefallen. Zwar gab es ab 1959 beim Dorfeingang im Spiss einen Parkplatz für Ankömmlinge bewilligter Fahrten. Ein Ausbau oder gar Öffnen der Strasse Täsch–Zermatt war aber lange Zeit kein grosses Thema und wurde später (1972) vom Stimmvolk auch deutlich abgelehnt.

Lange wehrte sich das Dorf sogar gegen den Betrieb von Elektrofahrzeugen. Erst 1978 sagte das Stimmvolk schliesslich ganz Ja zu den batteriebetriebenen Vehikeln, von denen heute gegen 600 im engen Dorf unterwegs sind.

Die max. 1.4 Meter breiten Einzelanfertigungen sind aus Zermatt nicht mehr wegzudenken und wickeln den gesamten Personen- und Gütertransport ab. Im Jahr 1988 folgte noch die Einführung von E-Ortsbussen, die heute gut 100 Personen fassen und den Innerortsverkehr bewältigen helfen, vor allem zwischen Bahnhof, Bergbahnstationen und Aussenquartieren.

Zankapfel «Ausbau und Öffnung der Strasse»

Eine Abstimmung im Jahr 1986 unterstrich mit satter Mehrheit die Forderung nach mehr Wintersicherheit auf der Strasse nach Zermatt unter Beibehaltung der Nutzungsbeschränkungen. Fast zwanzig Jahre später (2005) befürwortete ein knappes Volksmehr sogar eine Öffnung der Zufahrt. Seitdem sind in Zermatt die Wintersicherung der Strasse, deren «dosierte Öffnung» und entsprechende Parkanlagen im Spiss ein Dauerthema.

Mit dem «Matterhorn Terminal» ging 2006 in Täsch eine hochmoderne Park- und Umsteigeplattform mit 2100 gedeckten Parkplätzen und integrierter Bahnanlage in Betrieb. Aus der Planung des Terminals blieb Zermatt – neben den vielen Vorteilen – ein starker Wermutstropfen zurück: Der Kanton hatte mit Bund und Bahn vereinbart, an seiner Strasse Täsch–Zermatt bis ins Jahr 2031 nur Substanzerhaltung zu betreiben. Damit sollte der Ausbau für eine wintersichere Zufahrt bis auf Weiteres auf Eis gelegt bleiben.

Bahn und Schiene auf Augenhöhe

Der Zermatter Gemeinderat betrachtet heute Schiene und Strasse als gleichwertige Verkehrsträger. «Als Weltkurort, der in Spitzenzeiten bis zu 40'000 Menschen aufnimmt und versorgt, brauchen wir heute zwei topsichere und sich ergänzende Zufahrtsachsen», sagt Gemeindepräsidentin Romy Biner unaufgeregt. Gerade die wetterbedingten Totalunterbrüche im Januar 2018 hätten allen Beteiligten die Lücken in der Anbindung und Versorgung von Zermatt vor Augen geführt.

Und siehe da: In letzter Zeit tut sich diesbezüglich einiges. So signalisiert der Kanton jüngst, auf dem Strassenabschnitt Täsch–Zermatt gezielte «Schutzmassnahmen vor Naturgefahren» zu realisieren. Der Bund seinerseits will im Rahmen des Bahnausbauschritts 2035 für 320 Millionen Franken eine sichere Tunnelverbindung zwischen Täsch und Zermatt bauen, wenn er dafür von Kanton und Gemeinde gewisse flankierende Zusicherungen erhält.

«MIV-frei» als Grundsatz

In Zermatt wird immer wieder deutlich, wie eng die Fragen der äusseren Anbindung mit denen der Raum- und Mobilitätsplanung innerorts unter autofreien Bedingungen verwoben sind. «Das Prädikat «autofrei» ist manchmal etwas irreführend»,



[ABB. 1]

[ABB. 1] E-Taxis: Teilersatz für motorisierten Individualverkehr. (Quelle: IC Infraconsult)

sagt André König, der vom Gemeinderat ernannte Verkehrsdelegierte von IC Infraconsult. Er spricht lieber davon, dass Zermatt den motorisierten Individualverkehr (MIV) nicht kennt. Wer antriebsunterstützt unterwegs sei, tue dies als bewilligter Transport. Es gibt also kein «Grundrecht auf MIV» und der Grossteil der individuellen Mobilität wird bis heute zu Fuss oder mit dem Fahrrad abgewickelt.

Trotz dem Prädikat «autofrei» dürfen Ortsansässige und weitere Berechtigte wie Warentransporteure, Taxis oder Zweitwohnungsbesitzerinnen bis in den Dorfeingang im Spiss fahren. An Spizentagen werden über 4000 Fahrten verzeichnet. Im Spiss finden sich heute etwa 2750 Einstellparkplätze, was über 50 % der Quartiernutzfläche entspricht. Die Parkflächen stehen zum Teil in Konkurrenz zu einer Vielzahl anderer Nutzungsansprüche (Güterumschlag, Gewerbe, Wohnen etc.), was eine klarere Prioritätensetzung nötig macht.

Zudem werden im Spiss 60 % der Güter von der Strasse auf die kleinen E-Fahrzeuge verladen, zuweilen eine logistische Meisterleistung. Gleiches gilt für den Transport und Einsatz von Baumaschinen und -materialien in jenen zwei Monaten (Mai/Oktober), in denen mit schweren Mitteln überhaupt gebaut werden darf. Beim Güterumschlag setzt die Gemeinde Zermatt grosse Hoffnungen in die Initiative für ein Logistikzentrum Grübe, das alle Betreiber und Lieferketten umfassen und Effizienzsteigerungen im Gütertransport bringen soll.

«Zermatt autofrei» lesen

Am Spezialfall Zermatt lassen sich eine Reihe von Zusammenhängen ablesen, die perspektivisch auch anderenorts von Bedeutung sein können. So wurde etwa die historische Bebauung mit den engen Strassenzügen nicht – wie anderswo – massiv durch den Flächenbedarf des Autoverkehrs gefährdet. Im Gegenteil: Weil «autofrei», entdeckte Zermatt früh den Wert des Ortsbildes und anderer Aufenthaltsqualitäten.

Der «fehlende MIV» hat zudem über Jahrzehnte die kompakte Siedlungserweiterung und den Erhalt gewisser Freiflächen begünstigt. Das Dorf wurde so gebaut, dass das meiste bis heute fussläufig in 20 Minuten erreichbar ist. Fussgängerinnen, Velofahrer und E-Fahrzeuge finden ausreichend Raum für ein angenehmes Nebeneinander.

Gut ablesbar ist in Zermatt auch der positive Effekt der generellen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h in Kombination mit streng begrenzten Fahrzeugdimensionen. Die damit erzeugte Homogenität hat den Verkehrsflächenbedarf stets im Zaum gehalten und für hohe Sicherheit aller Verkehrsbeteiligten gesorgt.

Wichtige Erfahrungen macht Zermatt als MIV-freies Dorf immer wieder mit allerlei Fahrzeugalternativen, neuen Betriebs- und Ausleihsystemen oder Hubs zugunsten der kombinierten Mobilität. Ein schlauer Umgang mit Mischverkehr und Mikromobilität zeigt sich als Erfolgsfaktor für eine umsichtige Ortsentwicklung.

MIV-frei zu sein dürfte auch stark zum Wirtschaftserfolg beitragen. Zum einen ist «Zermatt autofrei» bis heute eine touristische Attraktion. Zum anderen verhilft der radikale Verkehrsgrundsatz dem Ort immer wieder dazu, den knappen Raum nicht in grossem Mass für verkehrliche Zwecke (Strassen, Parkplätze) zu verwenden, sondern ihn für höhere Wertschöpfungsformen wie Wohnen, Gewerbe oder öffentliche Infrastrukturen vorzubehalten.

Zermatt will sich auch in Zukunft nicht mit blossem «autofrei sein» begnügen. So prüft die Gemeinde zurzeit, innerorts die schweizweit grösste flächendeckende Begegnungszone (nach StVG) zu schaffen. «MIV-frei» zu sein ist also kein statischer Zustand, sondern muss ortsplannerisch immer wieder neu interpretiert werden. Der Spezialfall Zermatt lässt sich nicht einfach anderswohin übertragen. Er liefert aber inspirierendes Anschauungsmaterial zugunsten einer möglichst hohen Ortsverträglichkeit bei der Deckung unserer Mobilitätsbedürfnisse.



[ABB. 2]

[ABB. 2] Mammutaufgabe:
Güterumschlag auf E-Fahrzeuge.
(Quelle: IC Infraconsult)

RÉSUMÉ

Origine et leçons à tirer du cas de Zermatt

Station touristique de premier plan, Zermatt fait depuis des années son autopromotion en tant que village sans voitures. L'impraticabilité du Mattertal et la mise en service précoce de la ligne de chemin de fer en 1891 ont longtemps tenu l'automobile à l'écart. Un accès parallèle intégral, ferroviaire et routier, était aussi jugé trop coûteux. Rapidement, les villageois ont fait des nécessités initiales une vertu.

Aujourd'hui, Zermatt enregistre des pics de fréquentation allant jusqu'à 35'000 visiteurs et montre l'exemple sur la bonne manière de gérer les déplacements et l'approvisionnement au sein d'une localité sans recourir aux transports individuels motorisés (TIM). Des terminaux efficaces pour le transbordement des biens et des personnes, des parkings en suffisance, deux lignes de bus locales et tout un arsenal de petits véhicules pour le transport des personnes et des marchandises jouent ici un rôle central. Tout aussi importants: des chemins attrayants pour absorber les flux intenses de piétons et de cyclistes.

Que nous montre le cas de Zermatt? Par exemple, l'effet d'homogénéisation dans les zones à trafic mixte, engendré par la limitation générale de la vitesse à 20 km/h et la stricte restriction de la taille des véhicules. Ou la manière dont l'absence de TIM – et l'économie des surfaces de transport qui en résulte – contribue à la préservation du tissu historique et au développement compact du bâti. Se proclamer «sans voitures» n'est toutefois jamais suffisant, et ce qualificatif doit sans cesse être repensé. La tendance va à la micromobilité, à de nouveaux systèmes d'exploitation et de prêt et à des plateformes favorisant la mobilité combinée.

RIASSUNTO

Origine e possibilità di apprendimento dall'esempio di Zermatt

La rinomata destinazione turistica di Zermatt ha pubblicizzato per anni il fatto di essere un villaggio senza auto. L'impraticabilità della Mattertal e la messa in servizio anticipata della ferrovia nel 1891 hanno tenuto lontana l'automobile per molto tempo. Durante questo periodo, un collegamento parallelo sia ferroviario che stradale completo è stato considerato troppo costoso. Le difficoltà iniziali a collegare Zermatt con la Valle del Rodano si trasformarono presto in una virtù che ha caratterizzato il villaggio.

Oggi, durante l'alta stagione, Zermatt accoglie fino a 35'000 ospiti e fornisce un esempio di come in città sia possibile garantire mobilità di persone e merci senza bisogno di mezzi di trasporto motorizzati privati. In questo contesto, il ruolo centrale lo svolgono i terminali di transbordo, la disponibilità adeguata di parcheggi, due linee di autobus locali e un'intera flotta di piccoli veicoli elettrici per il trasporto di persone e merci. Percorsi attrattivi, in grado di assorbire gli importanti flussi di pedoni e ciclisti, sono altrettanto importanti.

Cosa può insegnare l'esperienza di Zermatt? Ad esempio, l'effetto di omogeneità nel traffico misto grazie al limite di velocità di 20 km/h e alle dimensioni rigidamente regolamentate dei veicoli. O come l'assenza di veicoli privati o l'eliminazione dello spazio per il traffico veicolare contribuiscono alla conservazione degli edifici storici e allo sviluppo di insediamenti compatti. Tuttavia, l'essere «senza auto» da solo non basta. Il paradigma deve costantemente essere sviluppato per favorire la micromobilità e rinnovare le infrastrutture di transbordo in favore della mobilità combinata.