

Einwohnergemeinde Zermatt

Zermatt und sein Verkehr

In den letzten Wochen wurde das Thema der Verkehrssituation von Zermatt weit verbreitet. Der Verkehr geht uns im Dorf alle an und wir sind gefordert.

In Zermatt benutzen Fussgänger, Velofahrer und Fahrzeughalter zusammen dieselben Verkehrsflächen. Der Platz ist begrenzt und ein jeder ist angehalten, auf den anderen Rücksicht zu nehmen. Im Grundsatz hat der Fussgänger das Primat. Das Dorf wächst von Jahr zu Jahr. Die Bedürfnisse steigen, die Gäste verändern sich, aber die Grösse der Strassen bleibt gleich.

Im autofreien Kurort wird nach Lösungen im Verkehr gesucht

Bereits im «Walliser Boten» (WB) vom 5. Januar 1983 wurde die Verkehrssituation von Zermatt thematisiert. Dies mit dem Titel «Die Lösung hängt in der Luft». Nachzulesen im WB vom 14. Januar 2020. Schon damals wurde von einer Schwebe-

bahn gesprochen und nach Verbesserungen im Nahverkehr gesucht. Heute, fast 40 Jahre später, suchen wir noch immer nach Lösungen.

In den letzten Jahren wurden verschiedenste Varianten geprüft und abgeklärt. So auch solche über oder unter der Vispa, in der Luft oder unter dem Berg. Der Elektrobus bleibt mittelfristig die beste Lösung. Befragungen von Gästen und Einheimischen zeigen auf, dass das bisherige öffentliche Verkehrsmittel als sehr gut bewertet wird. Ideen für neue Transportmittel gäbe es viele, aber ein Projekt hat nur eine Chance, wenn dieses realisierbar und auch finanzierbar ist. Nebst dem Gemeinderat und einem externen Verkehrsberater befasst sich auch eine breit abgestützte Innerortsverkehrskommission mit dieser Thematik.



Zermatt ist autofrei, aber nicht verkehrsfrei

In Zermatt verkehren über 500 Elektrofahrzeuge und geschätzt doppelt so viele E-Bikes wie auch herkömmliche Fahrräder. Hinzu kommt der neuste Hype, der motorisierte Scooter (E-Trottinett). Letztgenannter ist ohne Einschränkung für Fahrer über 16 Jahren erlaubt, sofern das Fahrzeug dem Strassenverkehrsgesetz entspricht. Aber braucht es das wirklich? Generell gilt: Was eine Tretunterstützung bis 25 km/h hat oder selbstfahrend nicht schneller als 20 km/h fährt, ist in Zermatt zugelassen. Segways oder andere fahrzeugähnliche Geräte sind untersagt.

Aber zurück zu den Elektrofahrzeugen: Warum sind deren so viele im Verkehr?

Um eine Bewilligung der Inverkehrsetzung zu erhalten, müssen alle Anforderungen an die Bedürfnisse erfüllt sein, die Masse des Fahrzeuges mit den reglementarischen Anforderungen übereinstimmen und ein Parkplatz nachgewiesen werden. Als Massnahme zur angestrebten Verkehrsberuhigung hat der Gemeinderat in den letzten Jahren etliche Bewilligungen entzogen und Neuanfragen nicht genehmigt.

Wenn wir noch einen Blick auf die Anzahl der Elektrotaxis werfen, so sind es deren acht, welche nur für den Winter eine Inverkehrsetzungsbewilligung haben. Dies, um den Frequenzen während der Saisonspitzen gerecht zu werden. Während des gesamten Jahres verkehren 36 Taxis und zwar sieben Tage die Woche und sind für Gäste wie Einheimische während 24 Stunden verfügbar. Die Vergabe der Taxibewilligungen erfolgt nach strengen Vorgaben des Gemeinderates und den Richtlinien des Taxireglements.

Wenn wir ehrlich mit uns selbst sein wollen, müsste Zermatt komplett verkehrsfrei sein. D.h. wir gehen alle zu Fuss. Aber wie soll das funktionieren?

Zermatt ist ein Dorf und zeitgleich eine Stadt. In der Hochsaison wollen über 35'000 Menschen versorgt werden. Hinzu kommt die Tatsache, dass der Mensch träge geworden ist und nicht gerne zu Fuss geht. Schon drei Minuten in voller Skimontur werden als zu lange erachtet. In drei Minuten ist auch in Zermatt nicht alles zu Fuss erreichbar.

Wie soll der Warentransport funktionieren? Wenn es einen selbst betrifft, sollte es eine Ausnahme-

bewilligung, am liebsten motorisiert, möglichst bis vor die Wohnung geben. Wenn kein Bedarf besteht, sollten keine Fahrzeuge im Dorf zirkulieren; doch so funktioniert das System leider nicht.

Unser System funktioniert nur mit einem Nebeneinander. Sich gegenseitig mit Respekt und Achtung begegnen. Und ja, es gibt sie, diese Ausnahmefälle, aber wo gibt es diese nicht?

Und wenn wir Zermatt mal mit anderen Augen betrachten, so erhalten wir sehr viele Anfragen von Destinationen aus aller Herren Länder, die gerne Zermatt nachahmen möchten. Sie beneiden uns um unsere Autofreiheit!

Bussen und Polizeieinsatz

Mehr Kontrollen und Bussen werden gefordert. Vorweg sei gesagt, dass die Regionalpolizei sehr viele Verfehlungen aufnimmt und auch büsst. Es liegt in der Natur der Sache, dass die Polizei nicht immer und überall anwesend sein kann, genauso wenig, wie sie alles sehen kann.

Anreize und Sensibilisierung helfen präventiv. Ein gutes Beispiel ist das Unique Driver Programm von Zermatt Tourismus. Fehler im Verhalten und im Nebeneinander passieren überall und immer wieder. Vor allem dann, wenn das Dorf an seine Kapazitätsgrenzen stösst.

Generell gilt in Zermatt die Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. Schnell sind es 25 km/h, wenn auf gerader Strecke oder bergab gefahren wird. Fakt ist, dass sich nicht alle an die Vorgaben halten und auch gebüsst werden. Durch die konsequenten Kontrollen der Polizei wird hier mehr Disziplin angestrebt.

Als eine weitere Beruhigungsmassnahme wurden an neuralgischen Punkten Bodenschwellen gesetzt – 2020 folgen weitere.

Als Fussgänger wird einem schnell mal bewusst, dass jede Geschwindigkeit schneller als sein eigenes Tempo als (zu) schnell empfunden wird. Sei es beim Jogger, Velofahrer oder Fahrzeug. Aber wie schnell wirklich «zu schnell» ist, kann nur das Radargerät der Polizei belegen.

Zermatt kennt ein eigenes Verkehrsreglement. Dieses kann auf der Webseite der Einwohnergemeinde (www.gemeinde.zermatt.ch/reglement)

nachgelesen werden. Es ist seit einigen Jahren in der Überarbeitung und stetig kommen neue Gedanken, Möglichkeiten, Einschränkungen und Bedürfnisse hinzu. Eine besondere und für alle wichtige Herausforderung!

Begegnungszone

Oberstes Ziel der Begegnungszone ist die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer. Es hilft bei der Entrümpelung der Verkehrsschilder, schafft klare Rechtssicherheit und die Möglichkeit eines Imagegewinns. Der Verkehr wird klarer geregelt, die Sicherheitsdefizite im Rahmen des Prüfberichts noch besser evaluiert, weiteres Entschleunigen angedacht sowie die bestehende und angestrebte Qualität verbessert.

Am Tempo 20 km/h wird bei der Begegnungszone festgehalten, sonst gäbe es keine solche flächendeckende Tempozone. Das Primat vom Fussgänger wird gestärkt.

Kritische Stimmen werden laut, bevor das Projekt überhaupt im Detail erarbeitet wurde und präsentiert werden kann. Jeder Verkehrsteilnehmer befürchtet schon jetzt, dass durch diese Veränderung ein Nachteil für ihn entstehen könnte. Der Gemeinderat ist klar der Meinung, dass dieses Projekt eine Chance verdient, da es Potenzial hat. Wir informieren die Bevölkerung gerne und immer wieder über dieses Projekt.

Und wie weiter?

Das Ei des Kolumbus werden wir nicht finden können, aber wir sind gefordert, und der Gemeinderat nimmt seine Aufgabe sehr ernst; auch wenn es nach aussen nicht immer direkt wahrnehmbar ist. Wir können keine Autobahn bauen, kaum Strassen verbreitern, verlegen oder gar sperren. Und dennoch; ein ganzes Dorf mit städtischen Bedürfnissen muss versorgt werden.

Gefordert sind wir alle! Fussgänger, Velofahrer und Fahrzeughalter. Mit gegenseitiger Rücksichtnahme und Eigenverantwortung kann jeder von uns seinen Beitrag leisten.

Oftmals kommen gute Ideen von anderer Seite, und vielleicht haben auch Sie konkrete und realisierbare Verbesserungsvorschläge? Gerne nehme ich diese entgegen.

Romy Biner-Hauser, Gemeindepräsidentin