

## **Aktionsplan Umwelt und Gesundheit: Pilotregion Crans-Montana reorganisiert die Mobilität**

Im Walliser Feriengebiet Crans-Montana laufen im Rahmen des Aktionsplan Umwelt und Gesundheit APUG des Bundesamtes für Gesundheit BAG zahlreiche Mobilitätsprojekte. Dabei sollen die Zentren vom motorisierten Verkehr entlastet und neue Möglichkeiten der Fortbewegung geschaffen werden. Mehr Bewegung, ein grösseres Wohlbefinden und eine gesündere Umwelt sind dabei die Ziele, die der Aktionsplan verfolgt. Bei der Initiierung und Umsetzung der Projektideen kommt der Kommunikation grosse Bedeutung zu.

### Weitere Informationen:

Bundesamt für Gesundheit BAG  
Aktionsplan Umwelt und Gesundheit APUG  
Crans-Montana

[www.bag.admin.ch](http://www.bag.admin.ch)  
[www.apug.ch](http://www.apug.ch)  
[www.crans-montana.ch](http://www.crans-montana.ch)

07.08.2003

Unterstützt von:



Mobilservice  
c/o Büro für Mobilität AG  
Aarberggasse 8  
3011 Bern  
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Andreas Blumenstein  
[redaktion@mobilservice.ch](mailto:redaktion@mobilservice.ch)  
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek  
[info@mobilservice.ch](mailto:info@mobilservice.ch)  
<http://www.mobilservice.ch>

# **Aktionsplan Umwelt und Gesundheit APUG**

## **Schwerpunkt Mobilität und Wohlbefinden**

Die Fortbewegung aus eigener Kraft und mit öffentlichen Verkehrsmitteln wirkt positiv auf Umwelt und Gesundheit.

Die Mobilität beeinflusst sowohl die menschliche Gesundheit als auch die Umwelt. Diese Auswirkungen unterscheiden sich aber je nach Form der Mobilität stark. Der motorisierte Verkehr beeinträchtigt die menschliche Gesundheit durch Luftverschmutzung, Lärmbelastung, Unfälle und eingeschränkte Bewegungsmöglichkeiten.

Die gesundheitlichen Folgen der Luftverschmutzung äussern sich in vorzeitiger Mortalität, in Atemwegserkrankungen und -beschwerden, verstärkter Anfälligkeit für Infektionen und allergische Reaktionen sowie Reizungen der Schleimhäute in Augen, Nase und Hals.

Der motorisierte Verkehr trägt zudem zu fast einem Drittel zur Treibhausgasbilanz der Schweiz und damit zur vom Menschen verursachten Klimaerwärmung bei.

Wichtige Folgen der Lärmbelastung sind: Schlafstörungen, Störungen des zentralen und vegetativen Nervensystems sowie psychische Auswirkungen, die sich durch eine Beeinträchtigung von Kommunikation, Konzentration und Erholung auswirken. Durch Lärmbelastung bedingter vermehrter Konsum von Medikamenten kann Suchtentwicklungen Vorschub leisten.

Von Verkehrsunfällen sind die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer stärker betroffen. Gemessen an der Gesamtheit der im Strassenverkehr getöteten Personen ist die Zahl der getöteten Fussgängerinnen und Fussgänger prozentual fast doppelt so hoch. Besonders gefährdet sind Kinder und ältere Menschen.

Der motorisierte Fahrzeugverkehr schränkt den Bewegungsraum der Kinder ein und behindert das Spielen im näheren Wohnumfeld. Die Auswirkungen zeigen sich beispielsweise in einem Rückstand der betroffenen Kinder in der sozialen und motorischen Entwicklung. Ebenso gravierend sind die Folgen für die Umwelt (beispielsweise Beeinträchtigung natürlicher Ökosysteme, z.B. des Waldes, durch die Luftverschmutzung).

Im Gegensatz zum motorisierten Verkehr hat die Fortbewegung "aus eigener Kraft" (zu Fuss, per Fahrrad) positive Auswirkungen auf die Gesundheit und die Umwelt. Sie vermindert das Risiko für Herz-Kreislauf-Krankheiten, Altersdiabetes, gewisse Krebserkrankungen und für Knochenschwund. Die Förderung des Langsamverkehrs im Nahbereich, des öffentlichen Verkehrs und der Fortbewegung aus eigener Kraft soll mithelfen, unnötigen motorisierten Verkehr zu ersetzen.

Freizeit und Tourismus sind wichtige Auslöser von Mobilität, sind aber gleichzeitig auf eine intakte Umwelt und eine attraktive Landschaft angewiesen. Für die Schweiz als Tourismusland ist es deshalb von grosser Bedeutung, dass der Freizeit- und

Tourismusverkehr umweltfreundlich abgewickelt werden kann. Auch zu Naherholungsgebieten muss Sorge getragen werden. Die Menschen finden in der Nähe ihres Wohnortes Entspannung und Erholung und können so tendenziell ihre Freizeitmobilität einschränken. Gelingt es, die negativen Auswirkungen der Mobilität zu reduzieren, so beeinflusst das vielerorts auch die Wohnqualität positiv.

## **Pilotregion Crans-Montana**

### **Schwerpunkt Mobilität und Wohlbefinden**

Im Walliser Feriengebiet Crans-Montana soll die Mobilität reorganisiert werden. Die Pilotregion will ihre Zentren vom motorisierten Verkehr entlasten und neue Möglichkeiten der Fortbewegung schaffen, um die Lebensqualität für Gäste und Einheimische nachhaltig zu verbessern.

#### **Ausgangslage**

In den letzten Jahrzehnten ist die Walliser Ferien- und Kurregion Crans-Montana rapid gewachsen und hat bezüglich Verkehrsaufkommen ihre Grenzen erreicht. Eine breit angelegte Untersuchung hat aufgezeigt, dass sich die Bewohnerschaft und die Touristen für die Zukunft mehr Lebensqualität wünschen. Mit verschiedenen Massnahmen will die Pilotregion den Zugang in ihre Zentren und die Mobilität im Ortsinnern reorganisieren, den öffentlichen Verkehr und die Fussgängerzonen ausbauen sowie bei verschiedenen Zielgruppen (Einwohnerschaft, Schulkinder, Touristen) die Fortbewegung aus eigener Kraft fördern. Sechs Gemeinden haben sich zusammengeschlossen, um diese Ziele gemeinsam zu erreichen.

#### **Motivation**

Die Projektverantwortlichen sind überzeugt, im starken Verbund von sechs Gemeinden und in Zusammenarbeit mit Wirtschaft, Bevölkerung und Gästen in ihrer Region eine nachhaltige Entwicklung erreichen zu können. Der Wille, greifbare Massnahmen anzustreben und umzusetzen, ist bei allen Beteiligten deutlich spürbar. Die Unterstützung durch das BAG gibt die Möglichkeit, einen Teil der Visionen zu realisieren.



#### **Massnahmen 2003**

Beispiele:

„Mobilité pour tous“: Schaffung von Zonen mit Vorrang für FussgängerInnen, die die Zentren von Crans und Montana mit den Parkhäusern verbinden. Erhöhung der Attraktivität öffentlicher Parkhäuser und Bekämpfung des wilden Parkierens. Reduktion des Transitverkehrs und Verbesserung des ÖV-Angebots.

„Achetez mieux en roulant moins“: Wöchentlicher Bauernmarkt mit lokalen Spezialitäten, der gleichzeitig als Treffpunkt der Partner dient

Errichtung eines Lehrpfades zum Thema "Nachhaltige Entwicklung" durch Schülerinnen und Schüler

#### **Trägerschaft und Projektleitung**

Vertragspartnerinnen des Bundesamtes für Gesundheit (BAG) sind die sechs Gemeinden von Crans-Montana. Für die Projektleitung wurde ein externes Büro

verpflichtet. Präsidentin des Comité de pilotage ist die Präfektin des Bezirks von Siders. Weitere unterstützende Partner sind folgende Institutionen: Ecole valaisanne de soins infirmiers (EVSI), Centre médico-social de la région de Sierre, Quadrimed (Association des quatre cliniques du Haut-Plateau) und Etat du Valais, Service de la santé publique.

### 3. Reportage Mai 2003

Pilotregion Crans-Montana – Schwerpunkt Mobilität und Wohlbefinden

## **Die Kommunikation steht im Zentrum**

„Der APUG profiliert sich immer mehr als ideale Lösung für viele Probleme des Kurorts Crans-Montana. Sei es bei Fragen des Verkehrs, des Ortsbildes oder auf interkommunaler Ebene: Immer ist die gesamte Problematik betroffen.“<sup>1</sup> Laut der letzten Winter durchgeführten Umfrage von Vincent Courtine, einem Absolventen der Tourismusfachschule Siders, kennen rund 85,% der touristischen Partner von Crans-Montana den APUG. Die Umfrage brachte auch zu Tage, dass die Erwartungen hoch liegen, da in der Vergangenheit zu viele Projekte im Sand verliefen.

Auf dem Weg der konkreten, praktischen Umsetzung gilt es nun also für den APUG, die Kurve richtig zu erwischen. Letzten Winter fand ein erster Versuch für eine neue Verkehrsführung statt. Sofort gab es Widerstand, der manchmal heftig ausfiel. Kritik wurde laut, Forderungen geäußert, ja es ging soweit, dass das grundsätzliche Problem, die Belästigung durch den zu starken Verkehr, in Frage gestellt wurde.

### **Alle Signale wahrnehmen**

Zur Förderung von Diskussion und Dialog setzt der APUG Crans-Montana auf zwischenmenschliche Beziehungen. Schriftliche und visuelle Kommunikation alleine genügen nicht. Vincent Courtine hat es in seiner Studie festgestellt: „Der APUG setzt auf eine andere Form der Kommunikation: auf den Dialog und das Zuhören. Wenn Gerüchte und Klatsch schnell zirkulieren, vermitteln der direkte Kontakt mit den Partnern, das aufmerksame Zuhören und der Grundsatz, dass jede Bemerkung von Interesse ist, eine unmissverständliche Botschaft, auch wenn diese Art der Kommunikation mit einem gewissen Kontrollverlust verbunden ist.“

Maria-Pia Tschopp, Präsidentin des APUG Crans-Montana macht eine ermutigende Feststellung: „Mehr und mehr Gruppierungen wollen mehr Informationen, halten die Ideen des APUG für hervorragend und engagieren sich, damit die Dinge in Bewegung kommen.“

Das Steuerungskomitee muss die von der Basis kommenden Signale ständig aufnehmen, seien sie nun positiv, beunruhigend oder negativ. Die Arbeitsgruppe „Bien dire le bien-être“ denkt gegenwärtig darüber nach, welche Antworten möglich sind. Maria-Pia Tschopp: „Diese Gruppe ist vor allem für das Projekt ‚Mobilité pour tous‘ sehr wichtig, denn dieses wirft auf Seiten der Bevölkerung immer mehr Fragen auf.“

Es wurden auch schon Zweifel laut, Stimmen, die behaupten, der APUG mitsamt seinen Diskussionen sei nur eine Alibiübung und am Ende würden die politischen Behörden doch nur machen, was sie wollten. „Die Behörden haben ganz im Gegenteil alles Interesse daran, Lösungen vorzuschlagen, die zu einer öffentlichen Diskussion führen, statt zu Ablehnung oder unfruchtbaren Polemiken“, gibt Maria-Pia

---

<sup>1</sup> Vincent Courtine, „Le Plan d'action environnement et santé Crans-Montana, une main tendue vers un développement durable“, Siders, Januar 2003. Diplomarbeit für das Diplom in Tourismusmanagement an der Schweizerischen Tourismusschule Siders.

Tschopp zu bedenken. Auch das Vorgehen der Agenda 21 habe sich am Kontakt mit den Bürgerinnen und Bürgern orientiert, die ihre Ideen, Überzeugungen und Einwände einbrachten. „Natürlich muss dies in einer Form geschehen, die einen wirklichen Dialog erlaubt“, fügt sie hinzu und betont, plumpe Kritik führe zu nichts. Aber wie bei jedem politischen Entscheid sei auch bei den APUG-Projekten das öffentliche Interesse höher zu bewerten als das Privatinteresse Einzelner.

## **Markenzeichen APUG**

Um zu einem wirklichen Markenzeichen zu werden, muss der APUG – wie jedes ähnliche Projekt – seine Kommunikation auf zwei gut definierte Achsen ausrichten: Zum einen auf das Zuhören, damit ein konstruktives Vertrauensverhältnis geschaffen wird, in dem der Adressat gleichzeitig zum Akteur wird und in das Vorgehen einbezogen ist; zum andern auf die Überzeugungskraft der konkreten Aktionen, die für sich und die Qualität des Projekts sprechen müssen. Dies ist jedenfalls die Meinung von Vincent Courtine. Angesichts der Befürchtung, der APUG Crans-Montana führe nicht zu den erhofften konkreten Resultaten „besteht das Hauptverdienst des APUG darin, dass die Leute miteinander ins Gespräch kommen. Sie beginnen zu merken, wie wichtig die Umgebung für ihr eigenes Wohlbefinden und das der kommenden Generationen ist. Es konnte nicht so weitergehen, und der APUG sensibilisiert die Menschen und bereitet sie auf die kommenden Veränderungen vor.“

## **Die ersten Lektionen**

In Crans-Montana wurde bald klar, wie wichtig von Anfang an eine gute Kommunikation ist (das Kommunikationsbudget ist denn auch viel grösser als jenes für die Projektadministration). „Man muss die verschiedenen Facetten des Projekts auf alle Seiten hin erklären, damit jede Gruppierung intern darüber debattieren und ihren Standpunkt einbringen kann. Damit erhalten wir leichter einen Konsens aller Betroffenen, und das Projekt wird nicht zum ‚Baby‘ der einen oder anderen Gruppierung.“ Maria-Pia Tschopp, Präsidentin des APUG Crans-Montana, ist der Auffassung, dass die politischen Behörden sich das Projekt so rasch wie möglich aneignen sollten. Anschliessend muss ein enger Kontakt zu diesen hergestellt werden. Ist in Crans-Montana eine politische Blockierung des Projekts zu befürchten, da einige Politiker vom Vorgehen des APUG noch nicht restlos überzeugt sind? Maria-Pia Tschopp glaubt an die Kraft des Dialogs, um allfällige Widerstände zu beseitigen.

## **Kombination von professionellem Management und Freiwilligenarbeit**

Für François Parvex, Projektleiter des APUG, der die Arbeit zwischen allen APUG-Partnern koordiniert, liegt ein Schlüssel für das Gelingen in der partizipativen Verbindung einer professionellen Planung mit der Arbeit vieler Freiwilliger. Bei einer solchen Struktur ist es wichtig, dass die Projektverantwortung in den Händen von erfahrenen Leuten liegt. Nicht alle vierzehn Teilprojekte des APUG Crans-Montana haben ihren Rhythmus schon gefunden. „Im einen Fall kann der Leiter nicht führen, und das Projekt kommt nicht vom Fleck; bei einem anderen Teilprojekt hatten die ursprünglich Beteiligten keine Lust mehr, und die Nachfolger sind schwierig zu motivieren“, erklärt Maria-Pia Tschopp.

## **Crans-Montana auf dem Weg zu „Begegnungszonen“**

Interview mit Pierre-François Schmid, Leiter der Transportplan SA. Herr Schmid begleitet den APUG Crans-Montana als Verkehrsexperte.

*Die Arbeitsgruppe „Mobilité pour tous“ schlägt den politischen Behörden vor, in Crans-Montana sogenannte Begegnungszonen einzurichten. Was heisst dies genau?*

Wie der Name sagt soll eine Begegnungszone ermöglichen, dass sich die verschiedenen Benutzerinnen und Benutzer begegnen und gegenseitig respektieren. Im Vergleich mit dem üblichen System Strasse/Gehsteig werden hier die Prioritäten etwas geändert. Fussgänger können überall spazieren, da sie den Vortritt haben, und der motorisierte Verkehr muss sich mit einer tieferen Geschwindigkeit auf diese neue Situation einstellen. Der Respekt muss allerdings gegenseitig sein: Fussgänger sollen den Verkehr nicht unnötig behindern.

*Kann das System den verschiedenen Saisons mit ihren unterschiedlich grossen Besucherströmen angepasst werden?*

Begegnungszonen müssen dauerhaft eingerichtet werden. Sie gewährleisten ein gutes Miteinander aller Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Raumes, ohne dass die Mobilität der einzelnen oder die Transportarten eingeschränkt würden. Sie schaffen ein neues Bewusstsein, und das neue, rücksichtsvollere Verhalten muss eine Konstante werden, was den allgemeinen Zielen des APUG entspricht. Während der touristischen Hochsaison aber, können für die Tage oder Stunden, an denen die Infrastruktur die Höchstbeanspruchung nicht mehr bewältigen kann, restriktivere Massnahmen erlassen werden.

*Wie kann die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs mit dem Individualverkehr mithalten?*

Der öffentliche Verkehr muss auf die Nachfrage der Benutzer reagieren. Es reicht nicht, das Zentrum von Crans mit Aminona zu verbinden (östlichster und westlichster Punkt des Ortes, Anm.d.Red.). Die Leute müssen von ihrem Wohnsitz ins Zentrum gelangen können. Die Wartezeiten müssen ebenfalls verkürzt werden. Heute sind beispielsweise die Talstationen der Bergbahnen untereinander gut verbunden, aber es gibt keinen Bus, der die Leute in ihren Ferienwohnungen abholt. Deshalb müssen wir eine neue Linienführung abklären. Erste Schätzungen deuten darauf hin, dass das Angebot mittelfristig um rund 30% erhöht werden muss.



## Drei erfolgreiche Projekte des APUG Crans-Montana

Der APUG Crans-Montana setzt sich aus 14 verschiedenen Teilprojekten zusammen, die ein gemeinsames Ziel verfolgen: das Wohlbefinden der Bevölkerung zu verbessern, die Umwelt zu schonen und die Leute zu mehr Bewegung zu animieren. In den letzten Monaten ragen einige Aktionen besonders heraus:

- Seit letztem Winter trägt einer der Ortsbusse die Aufschrift: „**LA VIE EST BELLE, MÊME SANS TABAC!**“ (Das Leben ist schön, auch ohne Zigarette!) Die Einweihung des Pendelbusses erfolgte in Anwesenheit des Schauspielers Roger Moore, der sich bereit erklärt hatte, mit dem eigenen Beispiel der Aktion Pate zu stehen: Er hat mit dem Rauchen aufgehört und fühlt sich seither besser. Die APUG-Gruppe „Faites-vous plaisir, n'en...fumez plus!“ hat aber in den letzten Monaten noch weitere Sensibilisierungsaktionen durchgeführt. So verteilten etwa Schülerinnen und Schüler in Cafés, Restaurants und Hotels Tischkarten zur Kennzeichnung von Nichtraucherzonen.
- Zwei Vorträge der Gruppe „**PATRIMOINE BÂTI D'AUJOURD'HUI**“ hatten einen grossen Besuchererfolg. Der APUG eröffnete die Diskussion mit einem Abriss über die historische Entwicklung des Kurortes und stellte die wichtigen Fragen für die Zukunft des Ortsbildes. „Die Hochebene von Crans-Montana, früher abgesehen von einigen Maiensässen komplett unbebaut, ist innerhalb von etwas mehr als hundert Jahren zu einer Stadt geworden, die von Autos beherrscht wird. Es ist an der Zeit, das Wachstum des Ortes in seiner Gesamtheit zu überdenken.“ Dies die Meinung von Isabelle Evéquoz, Ambroise Bonvin und Gilbert Strobino anlässlich ihres Vortrags im April. Die drei Architekten stellten die Frage nach der Identität der sogenannten Hochebene: Für die Bewältigung der Zukunft muss diese Frage angegangen werden.
- „**DIMENSION PROMENADE**“: So heisst der Slogan der Wanderkarte, die der APUG im Mai gemeinsam mit Crans-Montana Tourisme veröffentlichte. Im Jahr 2000 schlug die Lokale Agenda 21 von Crans-Montana der Lehrerschaft des Schulzentrums vor, ein Projekt zum Thema Wandern/Zufussgehen zu initiieren. Und so wurde der mit den Schülern erarbeitete „Pfad der nachhaltigen Entwicklung“ ein integraler Bestandteil des APUG. Die Eröffnung fand Ende Mai statt. EinwohnerInnen und Gäste waren eingeladen, den Pfad zu begehen, um die Freuden des Zufussgehens wieder zu entdecken und dabei gleichzeitig die Umgebung zu beobachten. Die Tafeln des Pfades geben Aufschluss darüber, wie der Mensch in Harmonie mit seiner Umwelt leben und sie nachhaltig schützen kann. Im Laufe dieses Jahres werden unter der Ägide des APUG noch zwei weitere Themenwege eingeweiht: der „Chemin de la transhumance“ und der „Chemin de l'eau.“

*Danielle Emery Mayor*