

Engelberg

Portrait

LAGE:

im Herzen der Schweiz,
36 km von Luzern ent-
fernt, am Fusse des Titlis,
1000 m.ü.M.

BEVÖLKERUNG:

3500 Einwohner

TOURISMUS:

grösster Kurort der Zentral-
schweiz, 1800 Hotelbetten,
8000 Betten in Ferien- und
Zweitwohnungen, 650 000
Übernachtungen pro Jahr,
wovon 1/3 in der Hotel-
lerie, hoher Anteil Tages-
tourismus

VERKEHR:

am Ende des Engel-
bergertals gelegen, kaum
Durchgangsverkehr, auf-
grund der Nähe zum
Agglo-merationsraum
Luzern/ Zürich beliebtes
Ausflugs-ziel, Endstation
der Luzern-Stans-
Engelberg-Bahn (LSE), ÖV-
Anteil 10-20%

Verkehrsmassnahmen

FUSSGÄNGERZONE UND TEMPOREDUKTION:

Der obere Teil der Dorfstrasse ist verkehrsfrei und zu einer Fussgängerzone umgestaltet worden. Im Dorfzentrum besteht eine Tempo-30-Zone.

GRATIS-SKIBUS:

Das Engelberger Bussystem umfasst sechs Linien und ist seit 1998 gratis. Die Kosten von jährlich rund Fr. 350 000 teilen sich die Gemeinde Engelberg (ca. 30%), der Tourismusverein Engelberg (ca. 15%), die Bergbahnen (ca. 20%), Skischulen (ca. 8%) sowie Hotellerie, Gastgewerbe etc. (ca. 25%).

PARKPLATZBEWIRTSCHAFTUNG:

Die wichtigsten Parkplätze werden bewirtschaftet. Die ersten 90 Minuten sind gratis, danach kostet jede Stunde Fr. 1.-, max. Fr. 5.- pro Tag.

ANREISEVERKEHR:

Im Januar 1998 hat die Luzern-Stans-Engelberg Bahn (LSE) grünes Licht gegeben für ein Projekt zur Steigerung der heute ausgelasteten Kapazitäten von ca. 4000 Personen pro Tag auf 6000 und später auf 8000 Personen pro Tag. Bund und Kanton vereinbarten, in den nächsten 10 Jahren die Kantonsstrasse nicht weiter auszubauen.

Auswirkungen der Verkehrsmassnahmen auf die Umwelt

Die umweltrelevanten Auswirkungen wurden nicht untersucht. Zudem fehlen konkrete Zahlenangaben. Es sind deshalb nur qualitative Aussagen möglich.

Kriterien: Auswirkungen auf:

	Kern:	übr. Siedlungsgebiet:	Anreisekorridor:
Motorisierter Individualverkehr	Reduktion, beruhigt	Reduktion	keine klare Tendenz
ÖV-Qualität	verbessert	verbessert	Verbesserung in Aussicht
Fussgänger-Qualität	verbessert	keine	keine
Velo-Qualität	leicht verbessert	leicht verbessert	Verbesserung in Aussicht
Modalsplit MIV/ÖV	verbessert	verbessert	Verbesserung in Aussicht
Luftqualität	verbessert	leichte Verbesserung	keine
Lärmbelastung	verbessert	keine	keine
Energieverbrauch	Reduktion	leichte Reduktion	Reduktion in Aussicht

(Quellen: Eigene Interpretationen aufgrund von EAB, 1997; TIEFBAUAMT OBWALDEN, 1991-97)

Zentrale Schlussfolgerungen

Verkehrsmassnahmen müssen technisch einwandfrei sein und von Anfang an gut funktionieren. Dies gilt auch für Provisorien.

Verkehrsmassnahmen finden eine höhere Akzeptanz bei den Gästen als bei den Einheimischen. Eine hohe Dominanz des Ausflugstourismus erschwert jedoch die Verkehrsplanung.

Erkenntnisse auf dem Weg der Umsetzung

Mit dem Bau der Umfahrungsstrasse wurde 1960 die Voraussetzung für verkehrsberuhigende Massnahmen geschaffen. Mit der Einführung des Skibusses und der Schaffung der Fussgängerzone erfolgten 1979 die ersten Schritte zu einer weitergehenden Verkehrsberuhigung.

1984 wurde das erste Verkehrskonzept entwickelt. Im Herbst 1990 begannen die Arbeiten für ein neues Verkehrskonzept. Der Widerstand in der Bevölkerung gegen die Verlängerung der Fussgängerzone und den Kreisel war so gross, dass diese Massnahmen nach Ablauf der einjährigen Versuchsphase im Juni 1994 wieder aufgehoben wurden.

Für den Erfolg bzw. Misserfolg der Umsetzung von Verkehrsmassnahmen waren die folgenden Schlüsselereignisse massgebend:

Schlüsselvoraussetzungen: Beurteilung/Kommentar:

- Nähe zu Grossagglomerationen, gute Erreichbarkeit	Wegen der Nähe zu grossen Agglomerationen und der guten Erreichbarkeit leidet Engelberg stark unter dem hohen Verkehrsaufkommen durch Ausflugs Touristen.
---	---

Schlüsselprozesse:

+/- umfassende Information	Die Bevölkerung wurde laufend über Medien und Orientierungsversammlungen informiert, das Verkehrskonzept 1993 an alle Haushalte verteilt. Die Direktbetroffenen wurden von Vertretern des Gemeinderats in persönlichen Gesprächen informiert. Dadurch konnte sich der Widerstand gegen einzelne Vorhaben offen formieren.
----------------------------	---

Schlüsselereignisse:

+ Einführung und Erweiterung Gratis-Skisbus	Die Einführung und Erweiterung des Gratis-Skibusses war unbestritten und breit akzeptiert. Uneinigkeit bestand nur in Bezug auf das Linien- und Fahrplankonzept sowie die Finanzierung.
+ Neugestaltung der Fussgängerzone	Die Neugestaltung der Fussgängerzone im oberen Teil der Dorfstrasse war wichtig zur Akzeptanzbildung. Umstritten war die striktere Durchsetzung des Fahrverbots.
+ provisorische Erweiterung von Fussgängerzone und Kreisel	Die versuchsweise Erweiterung der Fussgängerzone und der provisorische Kreisel wurden von den Direktbetroffenen sowie einem Teil der Bevölkerung nicht akzeptiert. Das einfache Provisorium konnte seine volle Wirkung nicht entfalten und war für einen reibungslosen Verkehrsfluss ungenügend.

Quelle:

Nationales Forschungsprogramm 41 «Verkehr und Umwelt» - Verkehrsmanagement in Ferienorten - Wege zur Umsetzung, Bern, März 1999 - Engelberg, S. 10,11

