



**Vergleichende Untersuchung
der Entwicklung der Fremdenverkehrsorte
Engelberg (Obwalden) und Wengen (Bern)
unter besonderer Berücksichtigung
der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur
Autor: Mathias Schach**

**Mobilitätsstudierender am Departement Bau, Umwelt und Geomatik
der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich (Schweiz)**

Heimatuniversität: Universität Dortmund (Deutschland), Fakultät Raumplanung

Gutachter:

Prof. Dr. Kay W. Axhausen, Dipl. Arch. ETH Peter Keller, Dipl. Geogr. Martin Tschopp

**Semesterarbeit am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH
Gruppe Verkehrs- und Raumplanung**

Wintersemester 2002/2003

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich bei einigen Personen bedanken, die durch ihre Unterstützung einen wesentlichen Beitrag zum Gelingen dieser Arbeit geleistet haben.

Als erstes gilt mein Dank meinen Betreuern, die mir jederzeit beratend und hilfreich zur Verfügung standen. Es sind dies Herr Prof. Dr. Kay W. Axhausen, Herr Peter Keller und Herr Martin Tschopp. Daneben gilt mein Dank den Ansprechpartnern in den Gemeinden und Verwaltungen der Eisenbahn- und Bergbahngesellschaften. Für die Gemeinde Engelberg möchte ich mich bei Herrn Arthur Hess (Bauamt) und für die Gemeinde Lauterbrunnen bei Herrn Bernhard Zumkehr (Bauamt) für ihre Unterstützung durch die Erteilung von Auskünften und die Uebersendung von Materialien bedanken.

Besonders möchte ich an dieser Stelle meinen Eltern danken, die durch ihre Unterstützung das Auslandssemester in der Schweiz ermöglicht haben.

Zürich, im März 2003

Mathias Schach

Inhaltsverzeichnis

Danksagung	I
Inhaltsverzeichnis	II
Abbildungsverzeichnis	IV
Liste der Abkürzungen	X
Kurzfassung	XII
1. Einleitung	2
2. Engelberg	3
2.1 Entwicklung Engelbergs vom Klosterdorf zum Touristenort.....	3
2.1.1 Entwicklung des Tourismus.....	3
2.1.2 Entwicklung im wirtschaftlichen Bereich.....	15
2.1.3 Entwicklung der Bevölkerung	17
2.2 Erschliessung durch die Strasse	19
2.3 Erschliessung durch die Eisenbahn	23
2.4 Innere Erschliessung	37
2.4.1 Erschliessung durch den MIV und die Fussgänger.....	37
2.4.2 Erschliessung durch den Busverkehr	38
2.4.3 Erschliessung durch die Bergbahnen.....	42
2.5 Raumplanerische Vorgaben für die Gemeinde Engelberg.....	52
2.5.1 Richtplan des Kanton Obwalden	52
2.5.2 Regionales Entwicklungskonzept Nidwalden/Engelberg	59
2.5.3 Verkehrskonzept der Gemeinde.....	64
3. Wengen	65
3.1 Entwicklung Wengens vom Bergdorf zum Touristenort	65
3.1.1 Entwicklung des Tourismus.....	65
3.1.2 Entwicklung im wirtschaftlichen Bereich.....	72
3.1.3 Entwicklung der Bevölkerung	74
3.2 Erschliessung durch die Strasse	76
3.3 Erschliessung durch die Eisenbahn	80
3.4 Innere Erschliessung	97
3.4.1 Erschliessung durch den MIV bis Lauterbrunnen (Parkhaus).....	97
3.4.2 Erschliessung durch die Fussgänger	101
3.4.3 Luftseilbahn Wengen - Männlichen	102
3.5 Raumplanerische Vorgaben für Wengen	105
3.5.1 Richtplan des Kanton Bern.....	105

3.5.2 Richtplan für die Region Oberland - Ost	107
3.5.3 Regionales Entwicklungskonzept Oberland - Ost	114
4. Interpretation der Ergebnisse	117
4.1 Engelberg	117
4.2 Wengen	122
4.3 Vergleich Engelberg - Wengen.....	125
5. Schlussbetrachtung	135
6. Literatur	136
Anhang A Engelberg.....	117
Anhang A1 Kartenverzeichnis.....	141
Anhang A2 Fotoverzeichnis	153
Anhang B Wengen	169
Anhang B1 Kartenverzeichnis.....	169
Anhang B2 Fotoverzeichnis	183
Anhang B3 Parkierung Lauterbrunnen	198
Anhang C Autobahnkarten.....	203
Anhang D Legenden	210

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Karte der Schweiz S. 3
Abbildung 2	Hotel Sonnenberg im Jahre 1871 S. 5
Abbildung 3	Kutsche in Engelberg Anfang des 20. Jh. S.6
Abbildung 4	Das Dorf Engelberg kurz vor dem 1. Weltkrieg S. 7
Abbildung 5	Winterpanorama in Engelberg S.10
Abbildung 6	Ankünfte in der Hotellerie in Engelberg Winter 1961-2002 S. 11
Abbildung 7	Logiernächte in der Hotellerie in Engelberg Winter 1961-2002 S. 12
Abbildung 8	Ankünfte in der Hotellerie in Engelberg Sommer 1961-2002 S.13
Abbildung 9	Logiernächte in der Hotellerie in Engelberg Sommer 1961-2002 S. 13
Abbildung 10	Logiernächte in der Hotellerie in der Schweiz 1965-2001 S. 14
Abbildung 11	Entwicklung der Beschäftigten nach Wirtschaftsbereichen in Engelberg 1950-1990 (absolut) S. 15
Abbildung 12	Entwicklung der Beschäftigten nach Wirtschaftsbereichen in Engelberg 1950-1990 (in %) S. 16
Abbildung 13	Erwerbstätige nach Wirtschaftsbereichen in der gesamten Schweiz im Kanton Obwalden und in Engelberg im Jahre 1990 (in %) S. 17
Abbildung 14	Einwohner in Engelberg 1850-1990 S. 18
Abbildung 15	Einwohner in Engelberg 1950-1990 nach Altersgruppen S. 18
Abbildung 16	Erschliessung Engelbergs durch das Strassensystem - Detail S. 19
Abbildung 17 ..	Erschliessung Engelbergs durch das Strassensystem - Umgebung S. 20
Abbildung 18	DTV 1955-2000 Personenverkehr an der Zählstelle Dallenwil S. 21
Abbildung 19	DTV 2000 Personenverkehr Werktags und Sonntags an derZählstelle Dallenwil S. 22

Abbildung 20	DTV 2000 Personenverkehr Werktags und Sonntags an der Zählstelle Dietikon	S. 22
Abbildung 21	DTV 1955-2000 Güterverkehr an der Zählstelle Dallenwil	S. 23
Abbildung 22	Erschliessung Engelbergs durch das Bahnsystem	S. 24
Abbildung 23	Strassenbahn Stansstad - Stans an der Talstation der Stanserhornbahn Anfang des 20. Jahrhunderts	S. 25
Abbildung 24	Zug der StEB nach ihrer Eröffnung	S. 27
Abbildung 25	Hafenanlage in Stansstad	S. 28
Abbildung 26	Plakat der Stansstad - Engelberg - Bahn aus dem Jahre 1907	S. 29
Abbildung 27	Zug der StEB kurz vor Engelberg in den 40er Jahren	S. 31
Abbildung 28	Beförderte Personen auf der StEB 1898-1963	S. 32
Abbildung 29	Zug der LSE in heutiger Zeit	S. 33
Abbildung 30	Züge der LSE im Bahnhof von Engelberg im Jahre 2003	S. 34
Abbildung 31	Beförderte Personen auf der LSE 1963-2002	S. 35
Abbildung 32	Beförderte Güter auf der LSE 1963-2002	S. 36
Abbildung 33	Aktionäre der LSE im Jahre 2002 in %	S. 36
Abbildung 34	Skibus der Engelberger Autobetriebe im Jahre 2003	S. 40
Abbildung 35	Streckenplan der EAB aus dem Jahre 2002	S. 41
Abbildung 36	Zahl der mit der EAB beförderten Personen 1978-2001	S. 42
Abbildung 37	Luftseilbahn Gerschnialp - Trübsee in den 20er Jahren	S. 44
Abbildung 38	Parkplatzsituation an der DEG in den 60er Jahren	S. 45
Abbildung 39	Gondelbahn Engelberg - Gerschnialp - Trübsee in den 80er Jahren	S. 46
Abbildung 40	Beförderte Personen auf der DEG und LGT 1913-2000	S. 48
Abbildung 41	Beförderte Personen auf der Luftseilbahn Trübsee - Stand 1965-2000	S. 48

Abbildung 42	Beförderte Personen auf der LuftseilbahnStand - Kleintitlis 1967-2000	S. 49
Abbildung 43	Aktionäre der BET AG im Jahre 2002 in %	S. 50
Abbildung 44	Luftseilbahn Engelberg - Brunnli in den 50er Jahren	S. 51
Abbildung 45	Beförderte Personen auf der Luftseilbahn Engelberg - Brunnli 1952-2001	S. 52
Abbildung 46	Richtplankarte des Kantons Obwalden (Ausschnitt Engelberg)	S. 56
Abbildung 47	Richtplankarte des Kantons Obwalden Legende 1	S. 57
Abbildung 48	Richtplankarte des Kantons Obwalden Legende 2	S. 58
Abbildung 49	Abgrenzung der touristischen Gebiete im Feinkonzept	S. 63
Abbildung 50	Winterpanorama der Jungfrau Region 2002	S. 68
Abbildung 51	Ankünfte in der Hotellerie in Wengen Winter 1961-2002	S. 69
Abbildung 52	Logiernächte in der Hotellerie in Wengen Winter 1961-2002	S. 70
Abbildung 53	Ankünfte in der Hotellerie in Wengen Sommer 1961-2002	S.70
Abbildung 54	Logiernächte in der Hotellerie in Wengen Sommer 1961-2002	S. 71
Abbildung 55	Entwicklung der Beschäftigten nach Wirtschaftsbereichen in Lauterbrunnen 1950-1990 (absolut)	S. 72
Abbildung 56	Entwicklung der Beschäftigten nach Wirtschaftsbereichenin Lauterbrunnen 1950-1990 (in %)	S. 73
Abbildung 57	Erwerbstätige nach Wirtschaftsbereichen in der gesamten Schweiz im Kanton Bern und in Lauterbrunnen im Jahre 1990 (in %)	S. 17
Abbildung 58	Einwohner in Lauterbrunnen 1850-1990	S. 75
Abbildung 59	Einwohner in Lauterbrunnen 1950-1990 nach Altersgruppen	S. 75
Abbildung 60	Erschliessung Lauterbrunnens durchdas Strassensystem - Detail	S. 76

Abbildung 61	Erschliessung Lauterbrunnens durch das Strassensystem - Umgebung	S. 77
Abbildung 62 .	DTV 1960-2000 Personenverkehr an der Zählstelle Zweilütschinen	S. 78
Abbildung 63	DTV 2000 Personenverkehr Werktags und Sonntags an der Zählstelle Zweilütschinen	S. 79
Abbildung 64	DTV 1960-2000 Güterverkehr an der Zählstelle Zweilütschinen	S. 80
Abbildung 65	Erschliessung Wengens durch das Bahnsystem	S. 81
Abbildung 66	Zug der BOB zwischen Zweilütschinen und Lauterbrunnen nach ihrer Eröffnung	S. 82
Abbildung 67	Streckenführung im Gebiet der Jungfraubahnen	S. 83
Abbildung 68	Plakat der Wengeralpbahn aus dem Jahre 1895	S. 85
Abbildung 69	Zug der WAB zwischen Lauterbrunnen und Wengen im Jahre 1910	S. 86
Abbildung 70	Der Bahnhof Wengen in den 50er Jahren	S. 87
Abbildung 71 .	Zug der WAB zwischen Lauterbrunnen und Wengen im Jahre 1973	S. 85
Abbildung 72	Beförderte Personen auf der BOB 1891-2001	S. 89
Abbildung 73	Beförderte Personen auf der WAB 1893-2001	S. 90
Abbildung 74	Beförderte Personen ab Lauterbrunnen auf der WAB im Jahre 1998	S. 91
Abbildung 75	Beförderte Güter auf der BOB 1891-2001	S. 92
Abbildung 76	Beförderte Güter auf der WAB 1893-2001	S. 92
Abbildung 77	Beförderte Güter auf der WAB 1997-2001 Anteile der Strecken in %	S. 93
Abbildung 78	Systembild der Jungfraubahnen Ankünfte und Abfahrten 1998	S. 94
Abbildung 79	Aktionäre der BOB im Jahre 2001 in %	S. 95
Abbildung 80	Aktionäre der WAB im Jahre 1993 in %	S. 96
Abbildung 81	Aktionäre der Jungfraubahn im Jahre 2001 in %	S. 96

Abbildung 82	Parkhaus Lauterbrunnen im Jahre 2003	S. 97
Abbildung 83	Einfahrten in das Parkhaus Lauterbrunnen total 1979-2002	S. 98
Abbildung 84	Einfahrten in das Parkhaus Lauterbrunnennach Nutzergruppen 1979-2002	S. 99
Abbildung 85	Belegung des Parkhauses Lauterbrunnen 1979-2002	S. 100
Abbildung 86	Luftseilbahn Wengen - Männlichen in den 60er Jahren	S. 103
Abbildung 87	Luftseilbahn Wengen - Männlichen im Jahre 2003 - Bergsicht	S. 104
Abbildung 88	Luftseilbahn Wengen - Männlichen im Jahre 2003 - Kabine	S. 104
Abbildung 89	Richtplankarte des Planungsverbandes Jungfrau/PlanungsvereinOberer Brienersee-Haslital (Ausschnitt Wengen)	S. 110
Abbildung 90	Richtplankarte des Planungsverbandes Jungfrau/PlanungsvereinOberer Brienersee-Haslital Legende 1	S. 111
Abbildung 91	Richtplankarte des Planungsverbandes Jungfrau/PlanungsvereinOberer Brienersee-Haslital Legende 2	S. 112
Abbildung 92	Richtplankarte des Planungsverbandes Jungfrau/PlanungsvereinOberer Brienersee-Haslital Legende 3	S. 110
Abbildung 93	Zeitachse der Entwicklung in Engelberg	S. 121
Abbildung 94	Zeitachse der Entwicklung in Wengen	S. 124
Abbildung 95	Beförderte Personen auf der WAB, BOB undStEB (bis 1963)/LSE (ab1964) 1893-2001	S. 126
Abbildung 96	Beförderte Güter auf der WAB, BOB und LSE 1964-2001	S. 127
Abbildung 97	DTV 1960-2000 Personenverkehr an den ZählstellenDallenwil (Engelberg) und Zweilütschinen (Lauterbrunnen)	S. 128
Abbildung 98 ...	DTV 2000 Personenverkehr Werktags und Sonntags an den ZählstellenDallenwil (Engelberg) und Zweilütschinen (Lauterbrunnen)	S. 128

Abbildung 99	Ankünfte in der Hotellerie in Engelberg und Wengen
.....	Winter 1961-2002 S. 130
Abbildung 100	Logiernächte in der Hotellerie in Engelberg und Wengen
.....	Winter 1961-2002 S. 131
Abbildung 101	Ankünfte in der Hotellerie in Engelberg und Wengen
.....	Sommer 1961-2002 S. 132
Abbildung 102	Logiernächte in der Hotellerie in Engelberg und Wengen
.....	Sommer 1961-2002 S. 132
Titelbild:	Titlis Rotair Kabine vor dem Kleintitlis - eigens Foto 2003

Liste der Abkürzungen

- Abs. Absatz
- Art. Artikel
- BAV Bundesamt für Verkehr
- BE Kanton Bern
- BET Bergbahnen – Engelberg – Trübsee – Titlis AG
- Betr. Betreff
- BEGT Bergbahnen – Engelberg – Gerschnialp – Trübsee AG
- BFS Bundesamt für Statistik
- BOB Berner Oberland Bahnen
- ca. circa
- DEG Drahtseilbahn – Engelberg – Gerschnialp AG
- DSoV Durchschnittlicher Sonntagsverkehr
- DTV Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
- DWV Durchschnittlicher Werktagsverkehr
- EAB Engelberger Autobetriebe AG
- Et al. Et altere
- ETH Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
- Hrsg. Herausgeber
- IHG Bundesgesetz über die Investitionshilfe
- IVT Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme an der ETH
- Jh. Jahrhundert
- km Kilometer
- LEB Luftseilbahn – Engelberg – Bruni AG
- LGT Luftseilbahn – Gerschnialp – Trübsee AG

- LKW Lastkraftwagen
- LSE Luzern – Stans – Engelberg – Bahn
- LTKT Luftseilbahn – Trübsee – Stand – Kleintitlis AG
- LWM Luftseilbahn – Wengen – Männlichen AG
- Mio. Millionen
- NFP Nationales Forschungsprogramm
- m Meter
- MIV Motorisierter Individualverkehr
- OEV Oeventlicher Verkehr
- OW Kanton Obwalden
- PW Personenkraftwagen
- qm Quadratmeter
- qkm Quadratkilometer
- REK Regionales Entwicklungskonzept
- RPG Bundesgesetz über die Raumplanung
- RPV Raumplanungsverordnung
- SBB Schweizerische Bundesbahn
- StEB Stansstad – Engelberg – Bahn
- u.a. unter anderem
- VBZ Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich
- WAB Wengeralpbahn

**Vergleichende Untersuchung der Entwicklung der Fremdenverkehrsorte
Engelberg (Obwalden) und Wengen (Bern)
unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur**

Mathias Schach

Friedrichstr. 3a

58135 Hagen

Deutschland

Telefon: +49 2331/43382

eMail: Mathias.Schach@epost.de

März 2003

Kurzfassung

Kurztitel: Entwicklung der Fremdenverkehrsorte Engelberg (OW) und Wengen (BE) unter dem Einfluss von Infrastrukturprojekten

Die vorliegende Arbeit untersucht die Zusammenhänge zwischen der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und deren Auswirkungen auf die touristische Infrastruktur. Anhand der beiden Orte Engelberg und Wengen wird exemplarisch über die Zeit von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis heute dargestellt, dass dem Ausbau der Eisenbahn- und Strasseninfrastruktur auf der einen Seite auch Investitionen in die touristische Infrastruktur auf der anderen Seite folgten. Ziel dieser Arbeit ist es, die sich daraus ergebenden Abhängigkeiten zu erklären. Die Orte Engelberg und Wengen weisen von ihrer Lage und Erschliessungssituation unterschiedliche Voraussetzungen auf. Ein weiteres Ziel dieser Arbeit ist es, die Wirkungen dieser Voraussetzungen auf die Nachfrage im Tourismus zu erklären.

Schlagworte

Tourismusverkehr – Engelberg – Wengen – ETH Zürich – Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT)

1. Einleitung

Die vorliegende Arbeit hat zum Ziel, die Auswirkungen der Erschliessung durch Infrastrukturprojekte auf Fremdenverkehrsorte zu untersuchen. Dabei soll der Frage nachgegangen werden, ob es im zeitlichen Ablauf zu sichtbaren Zusammenhängen von Projekten des Bahn- und Strassenbaus auf der einen Seite und zu Veränderungen in der Angebotsstruktur an Tourismusinfrastruktur auf der anderen Seite gekommen ist. Auch die Veränderung der Nutzung der Infrastruktur soll dabei beschrieben werden. Als Orte der Untersuchung wurden Engelberg und Wengen ausgewählt. Beide Orte haben gemeinsam, dass sie heute Zielpunkte des Massentourismus sind. Daneben gibt es aber auch wichtige Unterschiede. So ist Engelberg mit dem Auto erreichbar; Wengen hingegen wird nur durch die Bahn erschlossen. Auch durch die Lage unterscheiden sich die beiden Orte. Während Engelberg sich in der Nähe der grossen Agglomerationen des Landes befindet, ist Wengen im Berner Oberland deutlich weiter hiervon entfernt. Ziel dieser Untersuchung ist es, die Auswirkungen dieser Umstände auf die Entwicklung der Nachfrage im Tourismus zu untersuchen.

Im zweiten Kapitel wird die Entwicklung in Engelberg beschrieben. Es wird zunächst die Geschichte der Erschliessung für den Tourismus näher erläutert. Dann werden nacheinander die einzelnen Infrastrukturmassnahmen zur Erschliessung des Ortes und im Ort selber untersucht. Am Ende des Kapitels werden die planerischen Massnahmen auf den unterschiedlichen Ebenen dargestellt. Eine entsprechende Vorgehensweise wird dann im dritten Kapitel für Wengen verfolgt. Im vierten Kapitel werden die Entwicklungen in Engelberg und Wengen der Zeitachse entlang dargestellt. Hier wird untersucht, wie sich die einzelnen Massnahmen auf die Entwicklung der Orte im zeitlichen Verlauf ausgewirkt haben. Anschliessend wird ein Vergleich zwischen Engelberg und Wengen angestellt. Im fünften und letzten Kapitel folgen die Schlussbetrachtungen.

Diese Semesterarbeit ist im Rahmen eines Auslandsaufenthaltes an der ETH Zürich entstanden. Betreut wurde die Arbeit am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT). Die Themenstellung der Semesterarbeit wurde aus dem Teilprojekt „Verkehrssystem, Touristenverhalten und Raumstruktur“ des „NFP 48“ entwickelt. Beim „NFP 48“ handelt es sich um das Nationale Forschungsprogramm der Schweiz „Landschaften und Lebensräume der Alpen“, welches in Teilen am IVT bearbeitet wird.

2. Engelberg

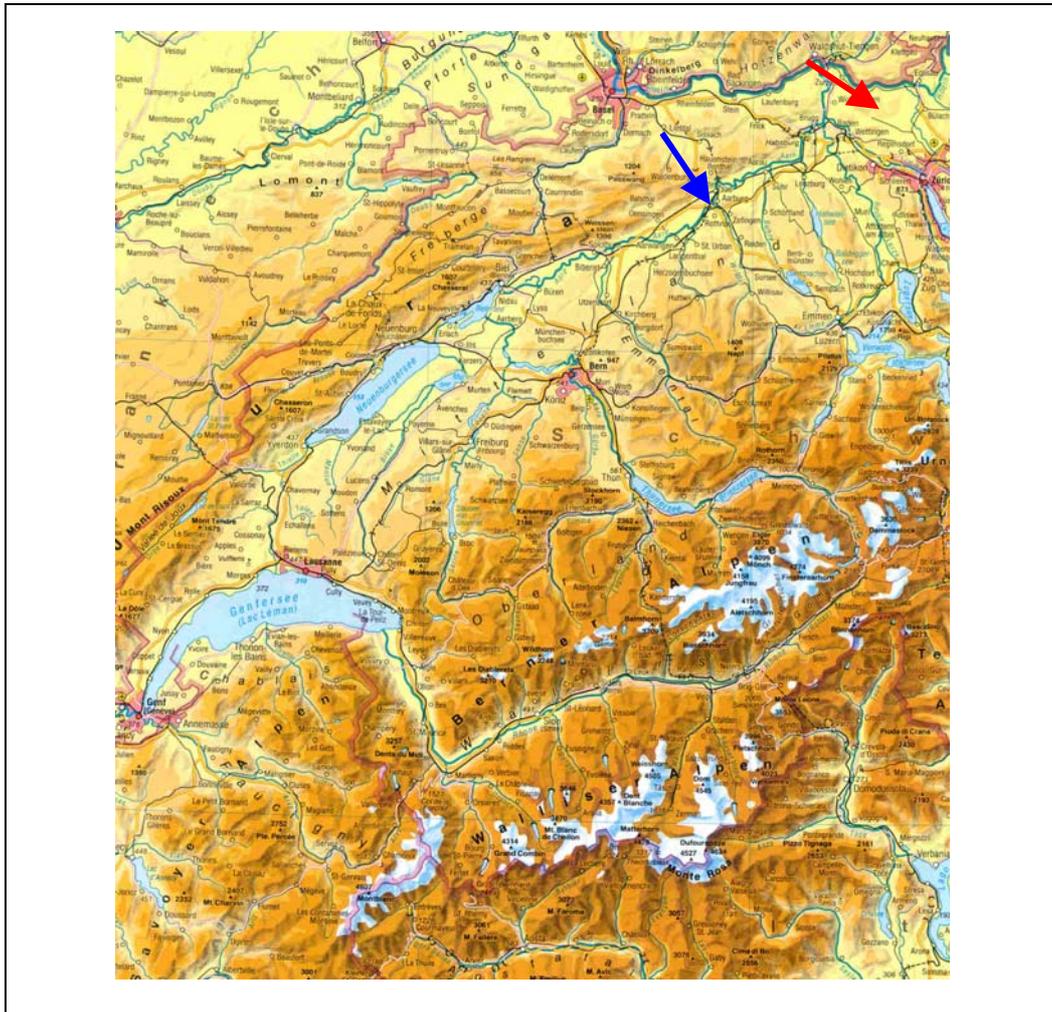
2.1 Entwicklung Engelbergs vom Klosterdorf zum Touristenort

2.1.1 Entwicklung des Tourismus

In diesem Kapitel soll die Entwicklung des Tourismus in Engelberg einführend dargestellt werden. Ebenso wird begleitend anhand von topographischen Karten in den Massstäben 1:100 000 und 1:50 000 die Entwicklung der Erschliessung Engelbergs mit dem Auto und der Bahn seit 1875 dargestellt. Die Karten befinden sich im Kartenanhang von Engelberg (Anhang A1 Legenden Anhang D). Zur besseren Orientierung wurde die Abbildung 1 eingefügt.

Abbildung 1 Karte der Schweiz (Quelle: Diercke Weltatlas Schweiz, 2001, S.16)

Originalmassstab 1:1 000 000 - Karte verkleinert

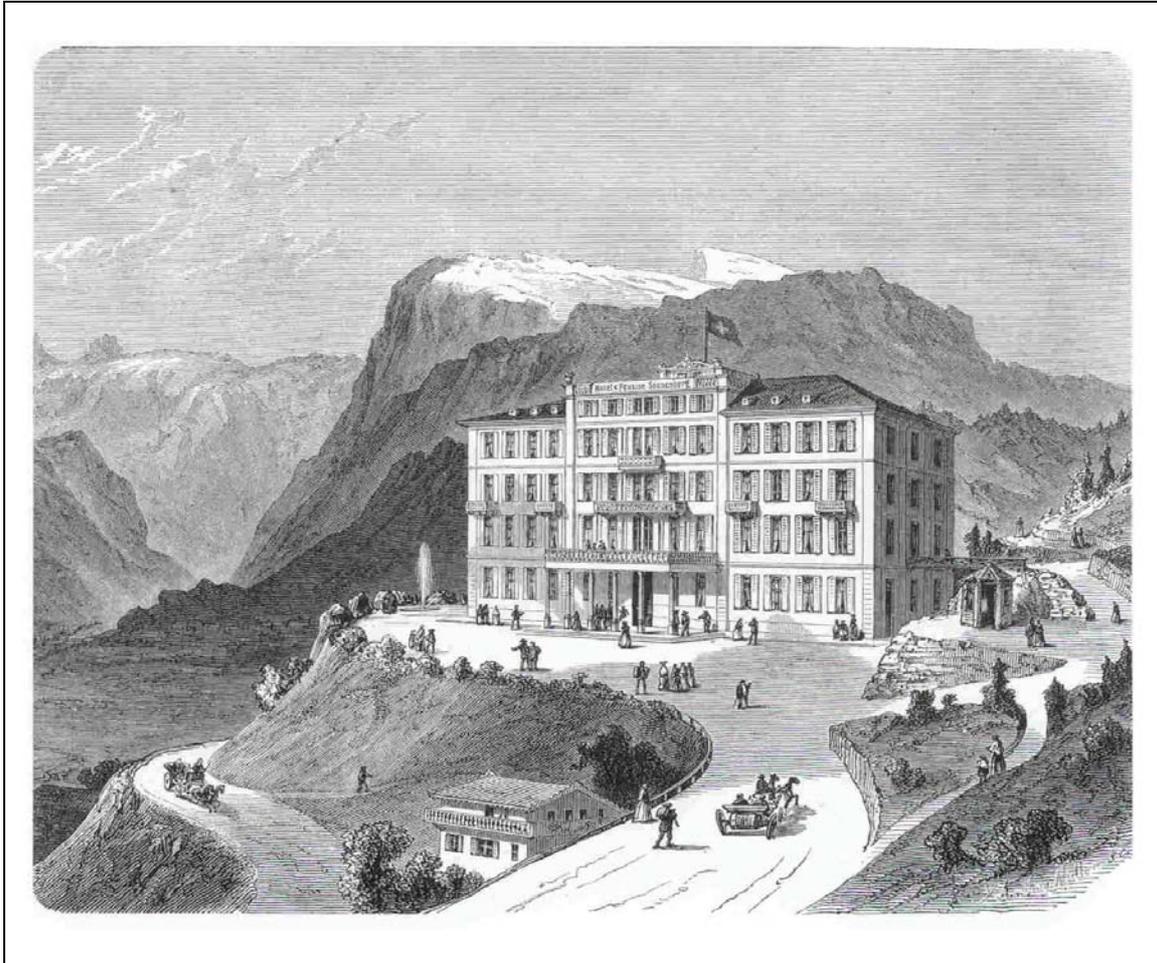


Hier ist das Dorf Engelberg, welches südlich von Luzern und dem Vierwaldstättersee in der Zentralschweiz liegt, mit einem roten Pfeil markiert. Ebenso ist das Dorf Wengen, welches südlich der Thuner- und Brienerseen am Fusse des Jungfraumassivs liegt, mit einem blauen Pfeil markiert.

Der Ort Engelberg ist durch seine Benediktinerabtei bereits seit dem 12. Jahrhundert bekannt. Sie wurde 1120 gestiftet und 1729 nach einem Brand wieder aufgebaut. (Schumacher, 2000, S.125) Zu Beginn des 18. Jahrhunderts war Engelberg noch ein von der Welt abgeschiedenes Bergdorf. Die Bevölkerung ernährte sich hauptsächlich von der Alp- und Viehwirtschaft. Brotgetreide und Lebensmittel wurden von auswärts bezogen. (Dufner, 1983, S.6) Bemerkenswert ist auch die topographische Lage Engelbergs am Ausgang des Flusses „Engelberger Aare“. Die Gemeinde wird, wenn man von den Wegen durch das Gebirge absieht, nur durch das Tal der Aare erschlossen. Bei der ersten Volkszählung wurden 1709 vom Pfarrer gerade einmal 678 Einwohner gezählt. Mit dem Anwachsen der Einwohnerzahl - im Jahre 1769 waren es 1010 Einwohner - wurden dann verstärkt Alpgebiete zu Wohngebieten erklärt. (Dufner, 1983, S.8) Zu Beginn des 19. Jahrhunderts im Jahre 1811 zählte man bereits 1606 Einwohner und bis 1880 wuchs deren Zahl auf 1931. In dieser Zeit setzten auch die ersten Entwicklungen ein, die Engelberg zum Kurort werden liessen. So konnten der wachsenden Zahl der Einwohner neue Verdienstmöglichkeiten gegeben werden. Im Jahre 1798 wurde Engelberg mit Gründung der helvetischen Republik eine selbstständige Gemeinde (Schumacher, 2000, S.125), die 1815 dem Kanton Obwalden zugeschlagen wurde. (Baedeker Reiseführer Schweiz, 2002, S.239) Bereits Ende des 17. Jahrhunderts hatte es durch Patres aus dem Kloster Engelberg Bergbesteigungen gegeben. Im Jahre 1744 ist die erste Titlisbesteigung bezeugt, die zweite folgte erst 40 Jahre später. In der Zeit Mitte des 18. Jahrhunderts sind auch Bergbesteigungen von auswärtigen Gästen beschrieben worden. (Dufner, 1983, S.9) In der Mitte des 19. Jahrhunderts wurde Engelberg als Kurort für Trink- und Badekuren bekannt. Es kamen auch verstärkt Kurgäste aus Deutschland, England, Russland oder Frankreich in das Alpental. (Dufner, 1983, S.12) In dieser Zeit traten auch die ersten Probleme im verkehrlichen Bereich auf. So beklagte sich 1855 Talamann Müller darüber, dass es sehr schwierig sei, genügend Pferde für die Transporte aufzubieten. Die zweispännigen Karossen, die in Stansstad die Reisenden erwarteten, konnten die zunehmende Zahl der Touristen nicht mehr bewältigen. Im Jahre 1872 erfolgte der Neuausbau der Strasse Grafenort – Engelberg. Die Kreispostdirektion setzte dann auf der Strecke Stansstad – Engelberg zweimal täglich in jede Richtung Postkutschen ein. (Dufner, 1983, S.13) In dieser Zeit wurde auch das Hotelangebot weiter ausgebaut. Auf der Karte 1:50 000 von 1875 (Karte A1) ist bereits die Strasse nach Engelberg zu sehen. Auch

die beiden Hotels im Dorfzentrum sind erkennbar. Im Jahre 1893 wurde dann der Kur- und Verschönerungsverein gegründet.

Abbildung 2 Hotel Sonnenberg im Jahre 1871 (Quelle: Dufner, 1983, S.19)



Ab dieser Zeit wurde auch die Strasseninfrastruktur im Dorf Engelberg ausgebaut. So wurde etwa eine Fahrstrasse durch das Eienwäldli bis zum Wasserfall gebaut oder der Weg durch den Gerschniwald nach Gerschni verbessert. (Dufner, 1983, S.22) Die Touristen kamen nun immer häufiger, auch um Wander- und Bergsport zu betreiben. (Dufner, 1983, S.24) Im Sommer 1889 wurde Engelberg bereits von 13 000 Reisenden besucht. (LSE, 1973, S.6) Auch die Telefonverbindung wurde 1897 zunächst geschaffen und 1902 durch einen direkten Anschluss nach Luzern verbessert. Am 20. August 1898 fuhr der erste Zug der Stansstad – Engelberg Bahn. (Dufner, 1983, S.29) Die Entwicklung der Eisenbahn wird noch in Kapitel 2.3 ausführlich beschrieben. Auf der Karte 1:50 000 aus dem Jahr 1899 (Karte A2) ist der Bahnhof von Engelberg zu erkennen. Damit einher ging der Bau der Kuranstalt Engelberg, in der Wannen- und Dampfbäder sowie elektrische Heilverfahren betrieben wurden. Die Kuranstalt im Dorfzentrum - nördlich der Bahnstation - ist ebenso wie die Erweiterung der beste-

henden Hotels zu sehen. Auch die Wege in die Bergwelt sind zunehmend zahlreicher geworden. Die Befestigung der Strasse durch das Eienwäldli zum Touristenziel „Wasserfall“ ist im Vergleich mit der Karte von 1875 gut nachzuvollziehen.

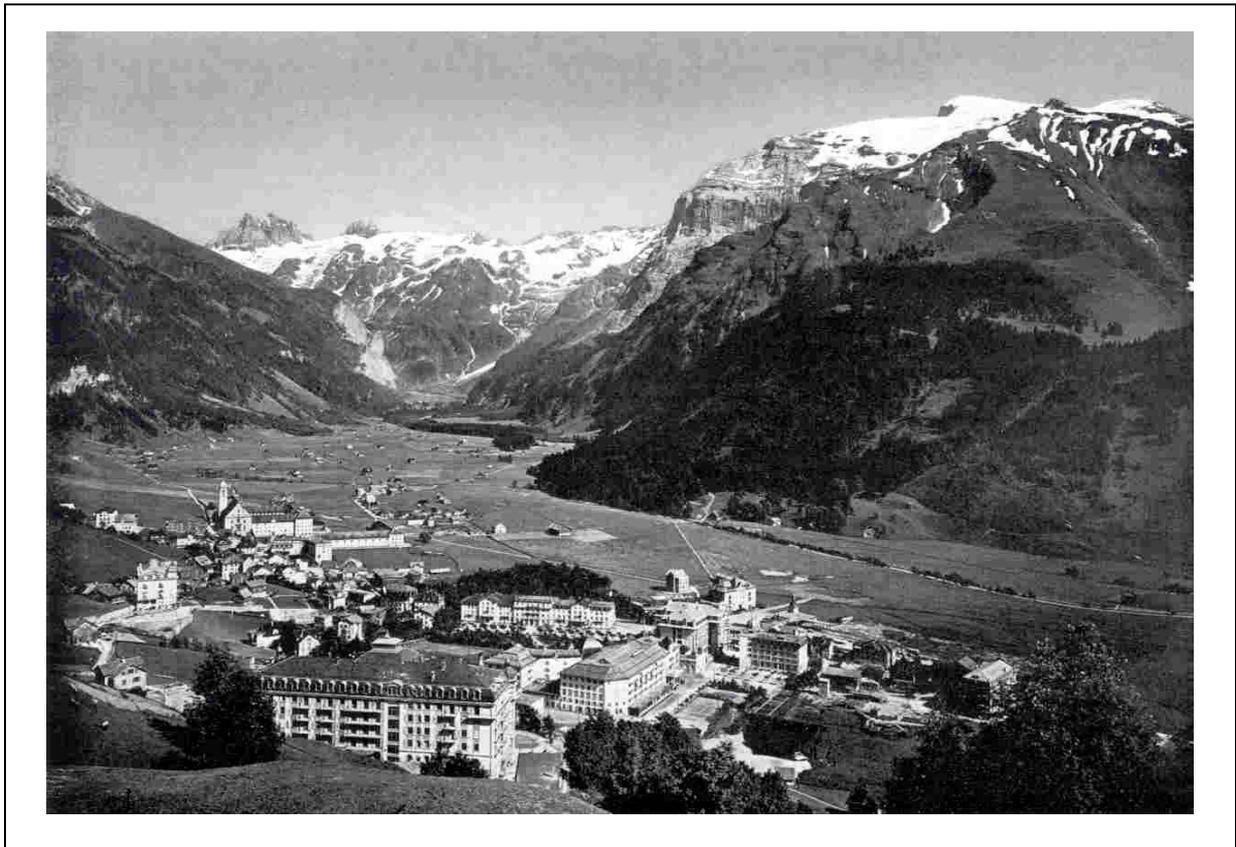
Abbildung 3 Kutsche in Engelberg Anfang des 20. Jh. (Quelle: Dufner, 1983, S.29)



Anfang des 20. Jahrhunderts wurden Ueberlegungen angestellt, Engelberg auch in den Wintermonaten für Touristen attraktiv zu machen, da bis dahin die Hotels in der kalten Jahreszeit leer standen. Im Winter 1903/04 wurde die erste Wintersportsaison eröffnet. 1904/05 fand der erste Skikurs statt. (LGT, 1978, S.4) Im Jahr 1908 fanden die schweizerischen Skimeisterschaften statt, die als Erfolg für Engelberg als Skisportgebiet angesehen werden kann. (Dufner, 1983, S.32) Im Jahre 1911 wurde der Bau der Gerschnibahn in Angriff genommen, die dann 1913 eröffnet wurde. Auf der Karte 1:50 000 aus dem Jahre 1912 (Karte A3) ist die Drahtseilbahn zur Gerschnialp bereits zu sehen. Damit ist der erste Schritt zur Erschliessung des Titlis gemacht. Gleichfalls ist die Erweiterung der Kuranstalt und die Terrace Bahn mit dem Terrace Hotel zu sehen. Auch die Zahl der Häuser im Dorf ist gewachsen, was besonders südlich (Ortsteil Wettli) und östlich (Ortsteil Festi) des Klosters zu sehen ist. Ebenso ist ein Weg vom Bahnhof der StEB zur Talstation Gerschnibahn mit einer Brücke über die Engelberger Aare gebaut worden. Die Entwicklung der Infrastruktur im Dorf wird zunehmend sichtbar vom Tourismus und seinen Zielpunkten beeinflusst. Bereits 1909 führte die Stansstad

– Engelberg Bahn Sonntagsbillete ein, welche um 50 % ermässigt waren, was eine Zunahme der Sonntagstouristen bewirkte. In den Jahren des ersten Weltkrieges ging die Zahl der Touristen dramatisch zurück, so dass ein grosser Teil der Hotels leer standen. (Dufner, 1983, S.44)

Abbildung 4 Das Dorf Engelberg kurz vor dem 1. Weltkrieg (Quelle: DEG, 1973, S.9)



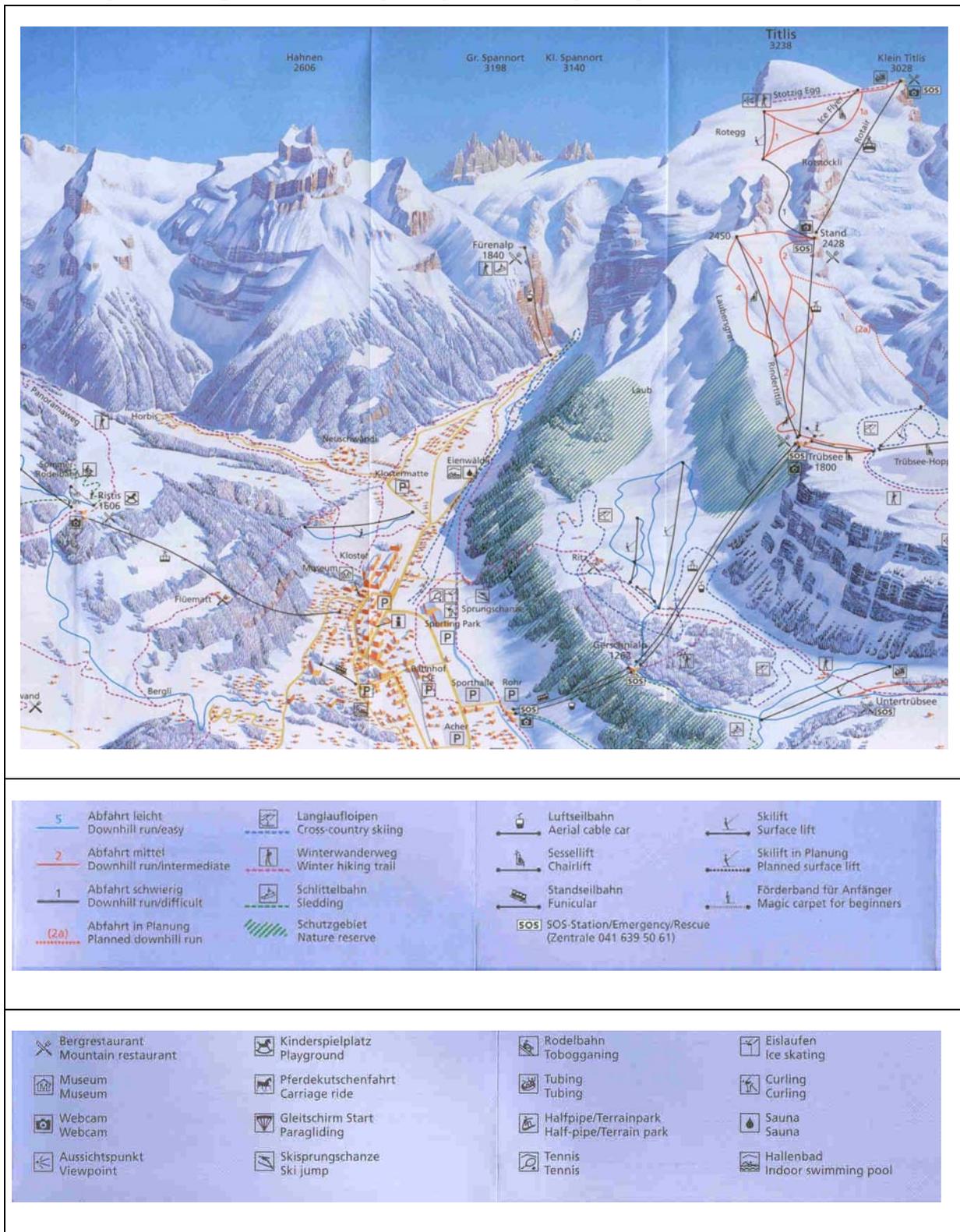
Erst Mitte der 20er Jahre erholte sich der Tourismus wieder. Am 23. Dezember 1927 wurde die Luftseilbahn zum Trübsee eröffnet, die dem Wintersport durch die Erschliessung neuer Skigebiete zu weiterem Auftrieb verhalf. Die Entwicklung der Bergbahnen wird in Kapitel 2.4.3 ausführlich beschrieben. Das notwendige Aktienkapital wurde von den Hotel- und Geschäftsleuten aufgebracht. Bereits 1913 wurde über eine direkte Verbindung mit der Bahn nach Luzern nachgedacht. Auf der Topographischen Karte 1:100 000 aus dem Jahr 1928 (Karte A9), ist die Erschliessung Engelbergs bis nach Stans und Hergiswil zu erkennen. Gut zu sehen ist der Endpunkt der StEB in Stansstad am See und auch die Haltestelle Hergiswil der Brünigbahn. Auch die Strasse und die Bahnstrecke nach Engelberg können verfolgt werden. In dieser Zeit schuf der wachsende Autoverkehr bereits Probleme und es wurden Ueber-

legungen zur Anlage von Parkplätzen gemacht. (Dufner, 1983, S.42) Auch die Zahl der Tagestouristen erhöhte sich. Gleichfalls ging die Verweildauer stark zurück Während Anfang des Jahrhunderts noch viele Gäste 4-8 Wochen Aufenthalt fanden, gaben sich in den 30er Jahren die Gäste mit wenigen Tagen zufrieden. Auf der Karte 1:50 000 aus dem Jahr 1936 (Karte A4) ist die Luftseilbahn Gerschnialp – Trübsee zu erkennen. Gleichzeitig kann man sehr gut zu sehen, wie nun auch die Talstation der vorgelagerten Gerschnialpbahn vom Dorfzentrum durch einen direkten Weg mit eine Brücke über die Aare besser erschlossen wird. Auch die Siedlungstätigkeit im Dorfzentrum hat deutlich zugenommen. Gleichfalls sind neue Hotels hinzugekommen. Auch die Strasseninfrastruktur ist weiter ausgebaut worden. Die beiden Ortsteile Wetti und Festi werden nun durch eine neue Strasse miteinander verbunden. Ab dieser Zeit zeigte bereits der heraufziehende 2. Weltkrieg seine Spuren und die Zahl der Gäste ging wiederum zurück. Gleichfalls wollte der Kurverein, der für den Unterhalt der Strassen und Parkplätze verantwortlich war, die Unterhaltungspflicht an die Gemeinde übertragen. (Dufner, 1983, S.51) Erst im Jahre 1947 übernahm dann die Gemeinde den Strassenunterhalt. (Dufner, 1983, S.60) In den 50er Jahren setzte eine Krise ein, da die baulich veralteten Hotels nicht mehr dem zeitgemässen Standart entsprachen. In deren Folge wurde die alte Kuranstalt abgerissen. Hinzu kam, dass die abgelegene Lage Engelbergs zum Problem wurde, da die Touristen nun mehr von der Umgebung sehen wollten. (Dufner, 1983, S.61). Von dieser Zeit an nahm die Zahl der Touristen aber fortan dennoch wieder zu. Die Luftseilbahn Engelberg – Brunni und weitere Skilifte wurden eröffnet, was die Attraktivität Engelberg wiederum steigerte. (Dufner, 1983, S.64) Auf der Karte 1:50 000 aus dem Jahre 1958 (Karte A5) ist die 1952 eröffnete Brunni - Bahn nördlich des Dorfkernes zu sehen. Gleichzeitig ist das Wachstum des Dorfes im Norden, besonders um die Talstation der Brunni - Bahn gut nachzuvollziehen. Auch die Erschliessung des Gebietes um den Trübsee durch Sessellifte ist gut zu beobachten. Das grosse Gebäude der Kuranstalt ist ebenfalls verschwunden. Im Jahre 1964 eröffnete die durchgehende Luzern – Stans – Engelberg Bahn und verhalf Engelberg zu einem direkten Anschluss an den Bahnknotenpunkt Luzern. Auf der Karte 1:100 000 aus dem Jahr 1970 (Karte A10), sechs Jahre nach der Eröffnung der LSE, sieht man, wie durch den Bau der Seilbahn von Trübsee zum Kleintitlis die Erschliessung des Titlis vollendet wird. Sehr interessant ist die markante Aenderung zwischen Stans und Hergiswil. Die Eisenbahn führt nun gemeinsam mit der neuen Autobahn durch einen Tunnel durch den Lopperberg. Die direkte Verbindung zwischen Stans und der Station Hergiswil der Brünigbahn ist hergestellt. Die alte Endhaltestelle der Bahn am See ist verschwunden und dafür der neue Haltepunkt Stansstad gebaut worden. Auf die Entwicklung der Strasseninfrastruktur wird noch in Kapitel 2.2 näher eingegangen. Auf der Karte 1:50 000 aus dem Jahr 1969 (Karte A6) ist die neu erbaute Umfahrungsstrasse besonders augenfällig und die dadurch verbesserte Anbindung der Talstation der Gerschnibahn. Auch die Siedlungstätigkeit hat über das gesamte Gemeindegebiet deutlich

zugenommen. Auf der Karte 1:50 000 aus dem Jahr 1987 (Karte A7) ist die neue Gondelbahn Engelberg – Gerschnialp – Trübsee, welche 1984 eröffnet wurde, zu erkennen. Ebenso sind beim Trübsee neue Lifte hinzugekommen. Auch am östlichen Talende der Engelberger Aare ist die Luftseilbahn zur Fürenalp zu sehen. Die Siedlungstätigkeit konzentriert sich nun auf das Gebiet östlich des Klosters. Auf der Karte 1:100 000 aus dem Jahre 1994 (Karte A11) sind weitere Ausbaumassnahmen der Autobahn um Stans zu erkennen. Auf der letzten Karte 1:50 000 aus dem Jahr 1996 (Karte A8) ist die Aufwertung der Engelberger Strasse (Umfahrungsstrasse) zur Verbindungsstrasse zu sehen.

Abbildung 5 zeigt das Winterpanorama in Engelberg mit den Bahnen zum Titlis, der Brunni – Bahn und der Fürenalpbahn, sowie die Skilifte. Ebenfalls sind die Erschliessungsstrassen und die Parkplätze abgebildet. Die Erschliessung des Dorfes wird in Kapitel 2.4 behandelt.

Abbildung 5 Winterpanorama in Engelberg (Quelle: Engelberg Titlis Tourismus AG, 2002)



Bei der Betrachtung der Entwicklung des Tourismus seit den 60er Jahren sind die Statistiken der Ankünfte und der Logiernächte (Hotellerie und Kurbetriebe) im Winter von Interesse. Die Wintersaison geht von November bis April. Die Sommersaison geht entsprechend von Mai bis Oktober. Bei der Betrachtung der Zahl der Ankünfte im Winter fällt auf, dass die Zahl der schweizer Gäste seit 1961 zunächst konstant bei etwa 10 000 bleibt und dann ab den 80er Jahren ansteigt, bis sie in den 90er Jahren etwa 25 000 erreicht. Die Zahl der ausländischen Gäste steigt kontinuierlich von 15 000 (1961) auf 20 000 (2002) an. Die Zahl der Ankünfte von schweizer Gästen übertrifft damit ab Mitte der 90er Jahre die Zahl der ausländischen Gäste. (Abbildung 6) Bei der Betrachtung der Logiernächte liegt die Zahl der schweizer Gäste nahezu unverändert bei 40 000. Erst seit den 90er Jahren ist ein Anstieg zu verzeichnen. Die Logiernächte der ausländischen Gäste ist dagegen von etwa 120 000 in den 70er Jahren auf etwa 80 000 in den 90er Jahren zurückgegangen. (Abbildung 7)

Abbildung 6 Ankünfte in der Hotellerie in Engelberg Winter 1961-2002

(Quelle: Bundesamt für Statistik, Fremdenverkehrszählungen, 2003)

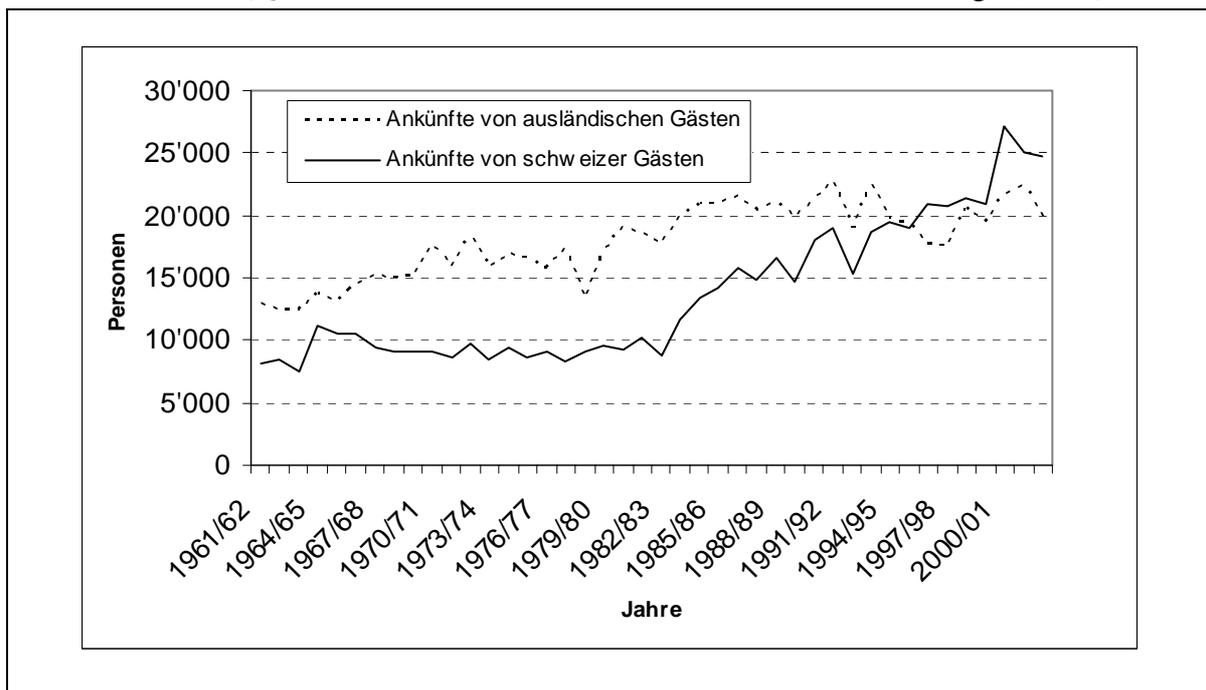
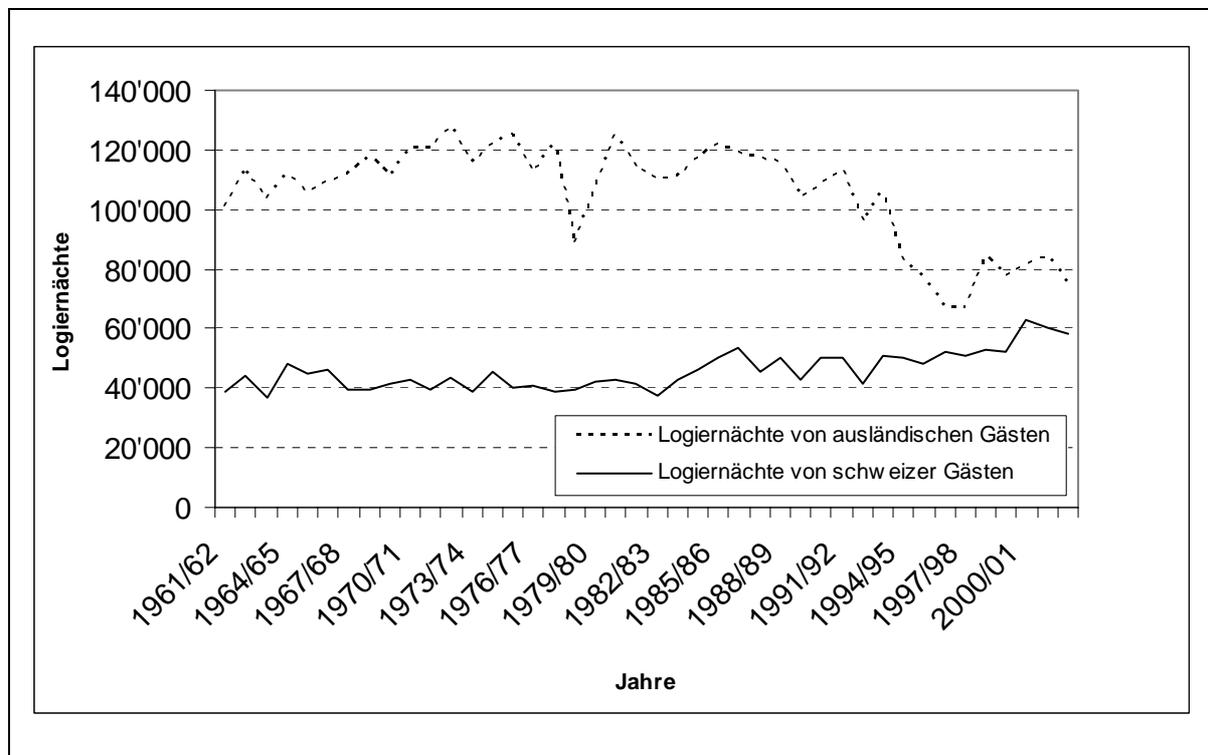


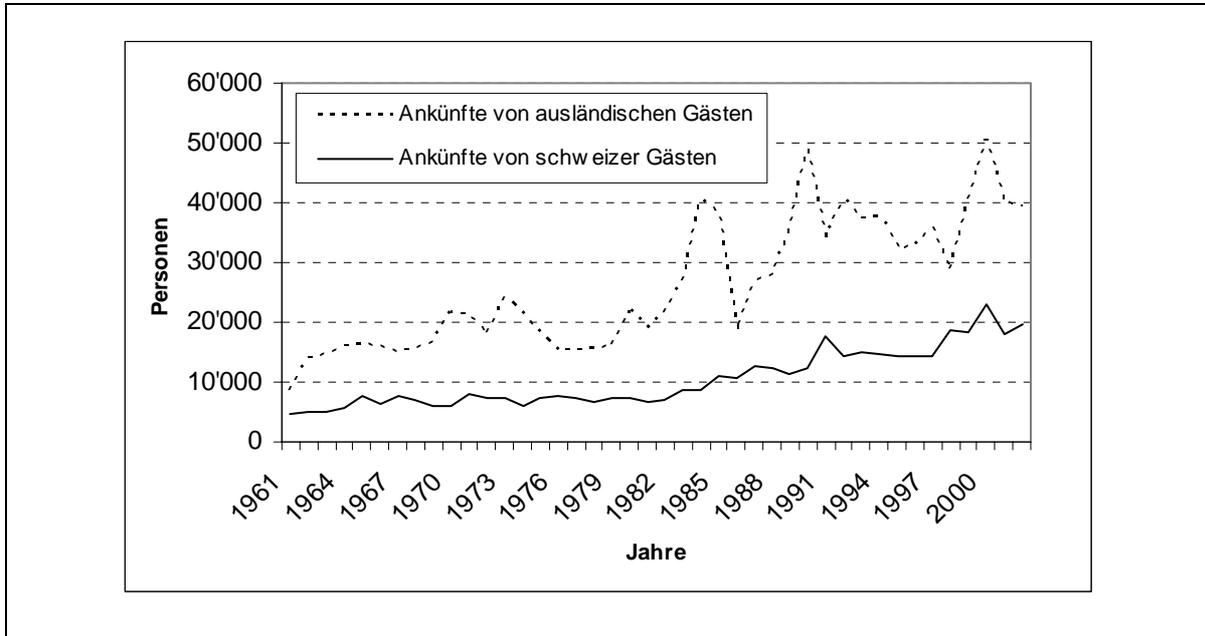
Abbildung 7 Logiernächte in der Hotellerie in Engelberg Winter 1961-2002

(Quelle: Bundesamt für Statistik, Fremdenverkehrszählungen, 2003)



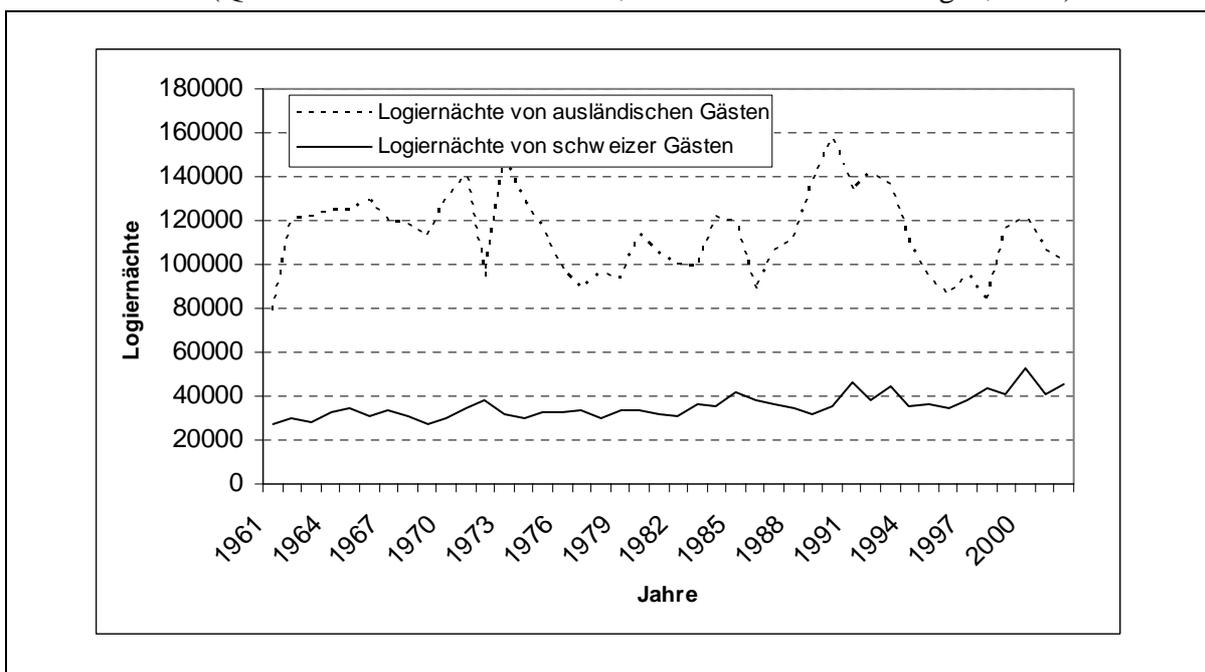
Bei der Betrachtung der Sommersaison 1961 - 2002 zeigt sich bei den Ankünften der schweizer Gäste ein ähnliches Bild wie im Winter. Die Zahl der ausländischen Gäste ist jedoch von etwa 10 000 1961 auf 40 000 im Jahre 2002 angestiegen, wobei starke Schwankungen festzustellen sind. Die Schwankungen beruhen auf den Nachfrageänderungen aus einzelnen Staaten. So hat etwa die Wechselkursentwicklung des Schweizer Franken zu anderen Währungen einen erheblichen Einfluss auf die Nachfrage aus dem Ausland. (Abbildung 8)

Abbildung 8 Ankünfte in der Hotellerie in Engelberg Sommer 1961-2002
(Quelle: Bundesamt für Statistik, Fremdenverkehrszählungen, 2003)



Auch bei der Betrachtung der Logiernächte in der Sommersaison zeigt sich bei den schweizer Gästen ein ähnliches Bild wie im Winter. Die Logiernächte der ausländischen Gäste sind jedoch in der Tendenz konstant geblieben, wenngleich auch wiederum mit grossen Schwankungen. (Abbildung 9)

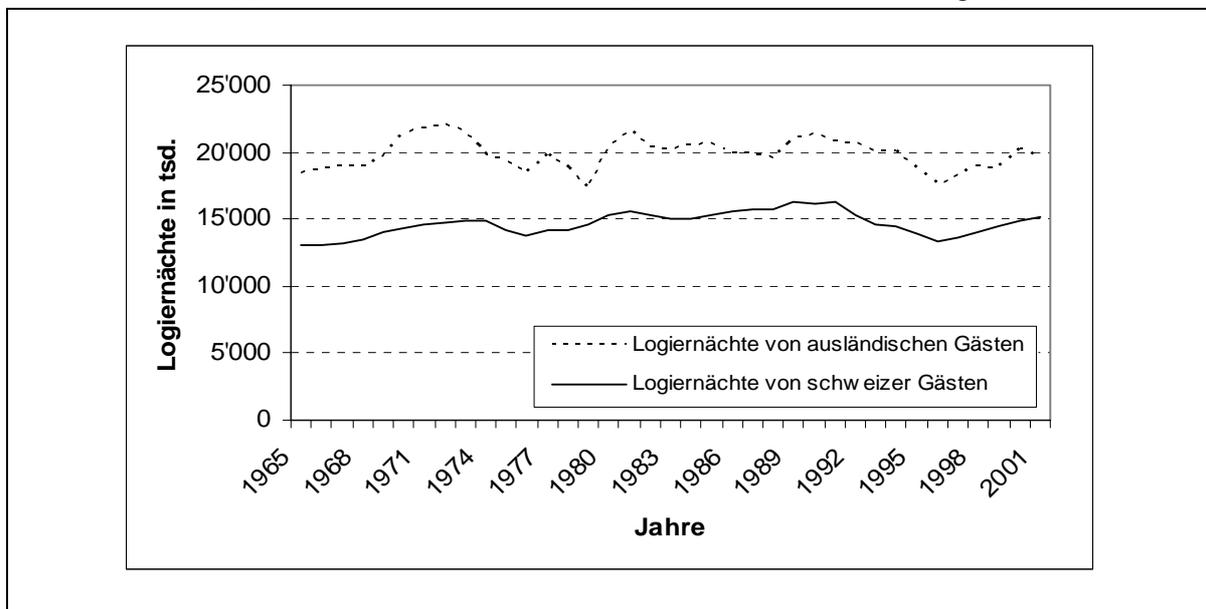
Abbildung 9 Logiernächte in der Hotellerie in Engelberg Sommer 1961-2002
(Quelle: Bundesamt für Statistik, Fremdenverkehrszählungen, 2003)



Zusammenfassend kann man zur Interpretation der Uebernachtungszahlen in Engelberg sagen, dass die Attraktivität Engelbergs insbesondere für schweizer Gäste und besonders im Winter seit den 80er Jahren deutlich gestiegen ist. Da die Zahl der Logiernächte jedoch nicht im gleichen Ausmass gestiegen ist wie die Zahl der Ankünfte, muss es sich vor allem um Kurzurlauber (Wochenendaufenthalte) handeln. Insbesondere in den 90er Jahren zeichnet sich auch bei den ausländischen Gästen tendenziell ein Rückgang ab. Diese Entwicklung ist nicht nur auf Engelberg beschränkt, sondern in der ganzen Schweiz spürbar. Interessanterweise ist der Nachfragerückgang der schweizer Gäste in den 90er Jahren, der sich aus den Zahlen für die gesamte Schweiz herauslesen lässt, in Engelberg nicht spürbar. (Abbildung 10)

Abbildung 10 Logiernächte in der Hotellerie in der Schweiz 1965-2001

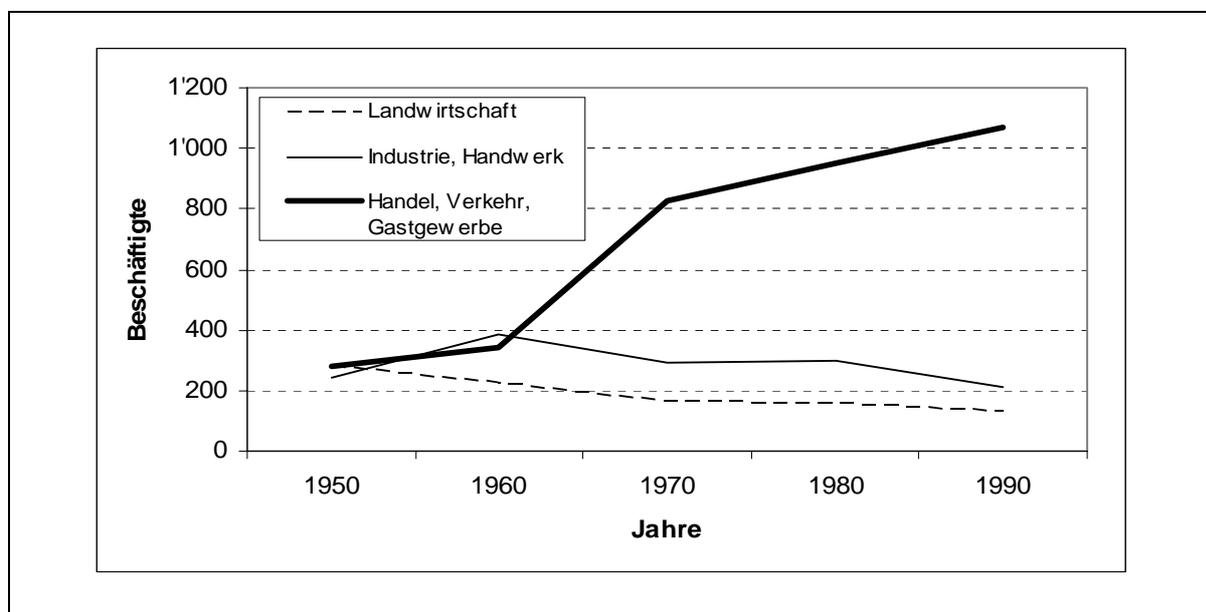
(Quelle: Bundesamt für Statistik, Fremdenverkehrszählungen, 2003)



2.1.2 Entwicklung im wirtschaftlichen Bereich

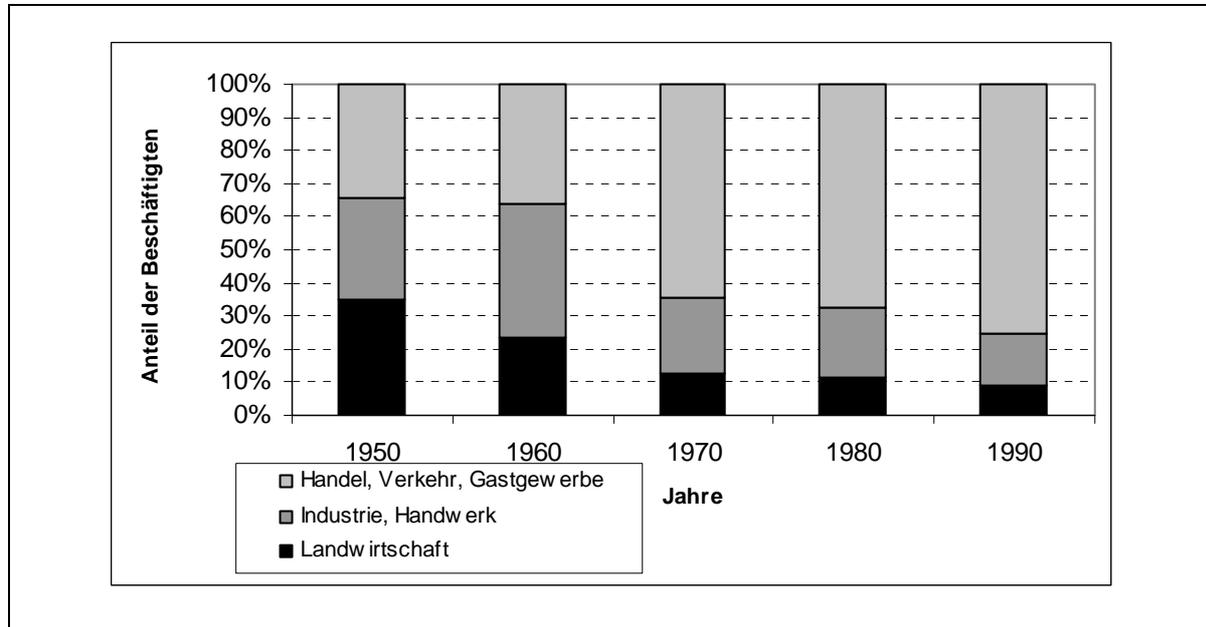
Zur Betrachtung der Entwicklung der Wirtschaft in Engelberg, können die Zahlen der Beschäftigten herangezogen werden. In der Abbildung 11 ist die Entwicklung der Erwerbstätigen nach Wirtschaftssektoren von 1950 bis 1990 dargestellt. Auffällig ist dabei, dass die Zahl der im Dienstleistungssektor (Handel, Verkehr und Gastgewerbe) beschäftigten Personen nach 1960 deutlich ansteigt. Die Zahl der Beschäftigten im Bereich der Industrie, des Handwerks und in der Landwirtschaft weist dagegen eine rückläufige Tendenz auf.

Abbildung 11 Entwicklung der Beschäftigten nach Wirtschaftsbereichen in Engelberg 1950-1990 (absolut) (Quelle: Bundesamt für Statistik, Volkszählungen)



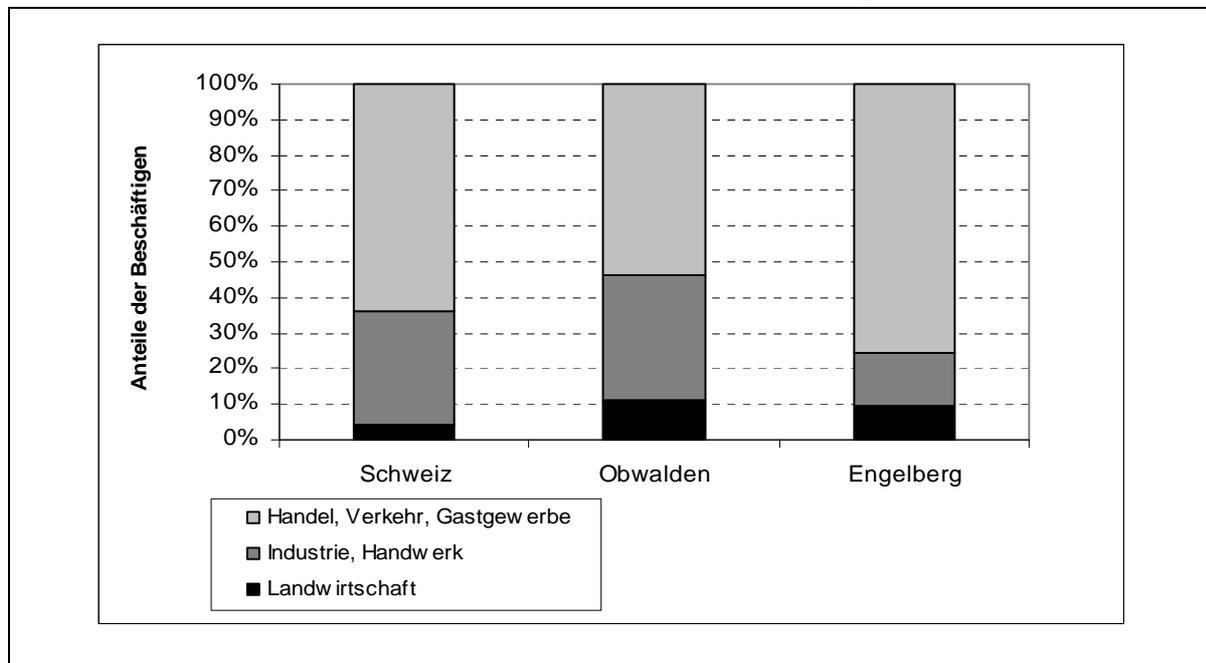
Wenn man die gleichen Zahlen prozentual darstellt (Abbildung 12), wird die Entwicklung noch deutlicher. Während im Jahr 1950 gerade einmal 35 % im Dienstleistungssektor tätig waren, sind es 1990 schon 75 % der Beschäftigten, die ihren Arbeitsplatz in diesem Sektor haben.

Abbildung 12 Entwicklung der Beschäftigten nach Wirtschaftsbereichen in Engelberg
1950-1990 (in %) (Quelle: Bundesamt für Statistik, Volkszählungen)



Eine sehr interessante Feststellung kann man auch bei der Betrachtung der Erwerbstätigen im Jahre 1990 in Engelberg im Vergleich zur gesamten Schweiz und zu Obwalden machen. (Abbildung 13) Es zeigt sich hier, dass Engelberg prozentual gesehen deutlich mehr Beschäftigte im Dienstleistungssektor aufzuweisen hat, als die gesamte Schweiz und der Kanton Obwalden. Der Kanton Obwalden ist vergleichsweise eher durch Beschäftigte im Handwerk und der Industrie geprägt.

Abbildung 13 Erwerbstätige nach Wirtschaftsbereichen in der gesamten Schweiz im Kanton Obwalden und in Engelberg im Jahre 1990 (in %)
(Quelle: Bundesamt für Statistik, Volkszählungen)

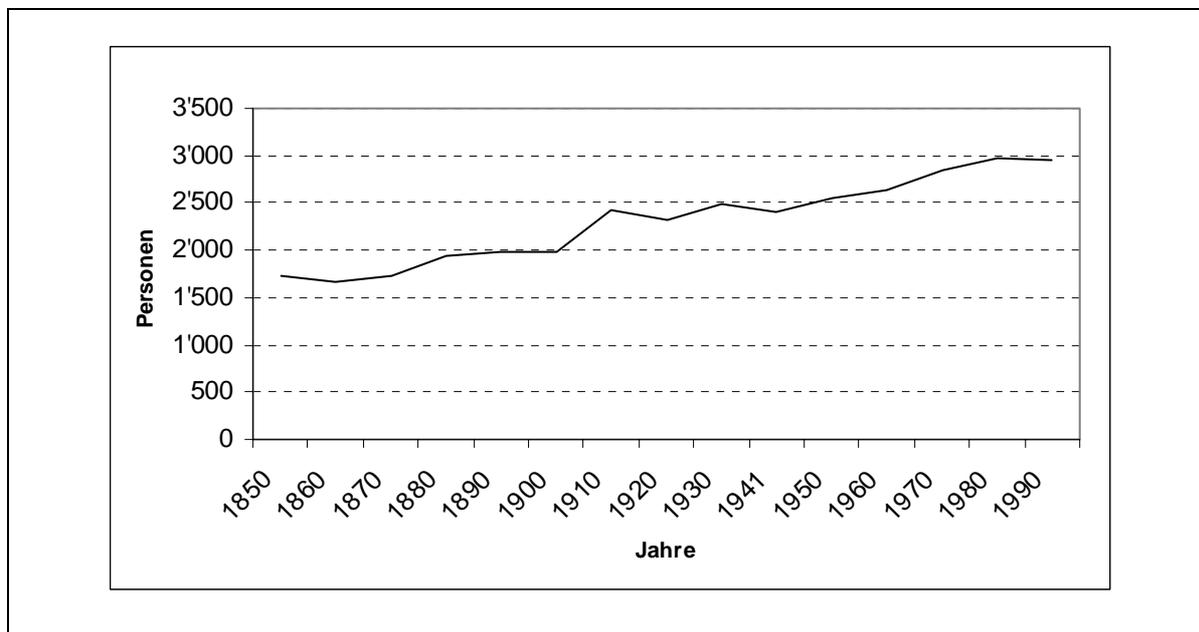


2.1.3 Entwicklung der Bevölkerung

Wie bereits im Einführungskapitel erwähnt, entwickelt sich die Zahl der Bevölkerung in Engelberg schnell. Wie aus der Abbildung 14 zu entnehmen ist, steigt die Zahl der Einwohner von etwa 1 700 im Jahr 1850 auf knapp 3 000 im Jahre 1990. Einen deutlichen Sprung der Entwicklung der Bevölkerung gibt es zwischen den Jahren 1900 und 1910. Dies kann mit dem Bau der StEB nach Engelberg in Verbindung gebracht werden. Es handelt sich dabei um das erste Jahrzehnt nach Eröffnung der Eisenbahn.

Abbildung 14 Einwohner in Engelberg 1850 - 1990

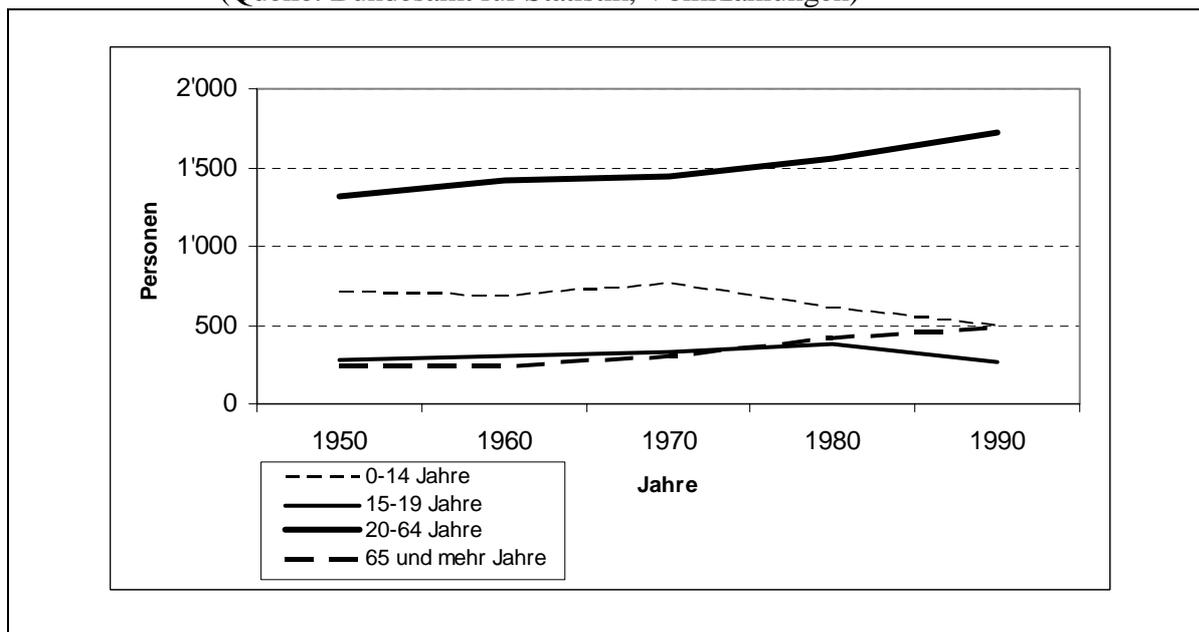
(Quelle: Bundesamt für Statistik, Volkszählungen)



Bei der genaueren Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung von 1950 bis 1990 (Abbildung 15) zeigt sich, dass die Zahl der 20-64 Jährigen deutlich zugenommen hat. Die Zahl der jüngeren hat hingegen abgenommen. Ebenfalls zugenommen hat dagegen die Zahl der über 65 Jährigen.

Abbildung 15 Einwohner in Engelberg 1950 - 1990 nach Altergruppen

(Quelle: Bundesamt für Statistik, Volkszählungen)



2.2 Erschliessung durch die Strasse

Die Erschliessung Engelbergs erfolgt, wie bereits am Anfang beschrieben, durch das Tal der Engelberger Aare. In Stans besteht an den Abfahrten „Stans Nord“ und „Stans Süd“ Anschluss an die Autobahn A2 (Basel – Mendrisio). Von Zürich aus ist Engelberg über die A4/A14 bis Luzern und dann weiter auf der A2 zu erreichen. Für die Untersuchung wichtige Verkehrszählungen werden an der Zufahrtsstrasse nach Engelberg durch die Zählstelle Dal-lenwil erhoben. Der Standort der Strassenverkehrszählstelle ist auf der Karte (Abbildung 16) durch einen Pfeil markiert.

Abbildung 16: Erschliessung Engelbergs durch das Strassensystem - Detail

(Quelle: Karte Baedeker Reiseführer) Originalmassstab 1:303 000 Karte vergrössert

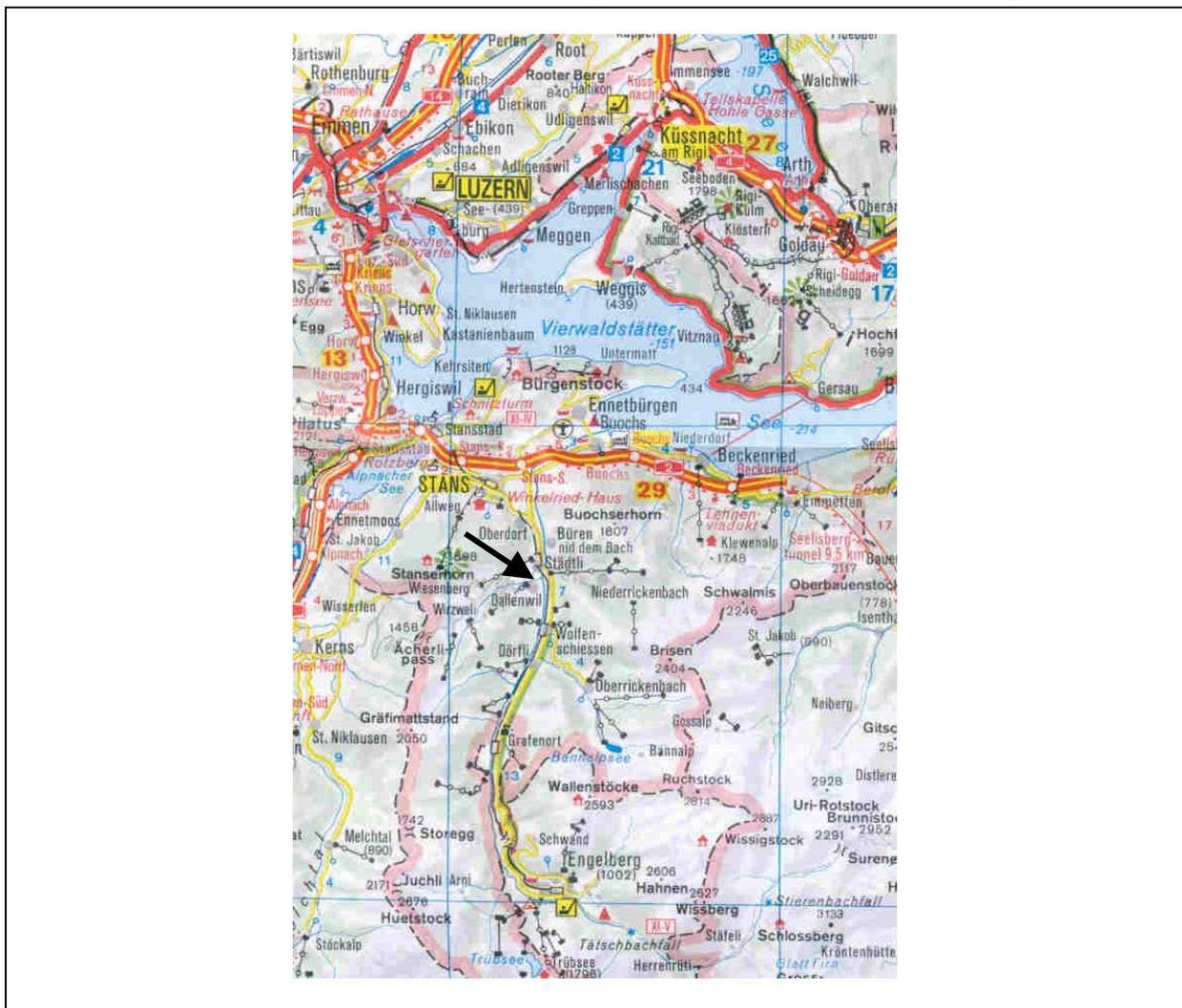
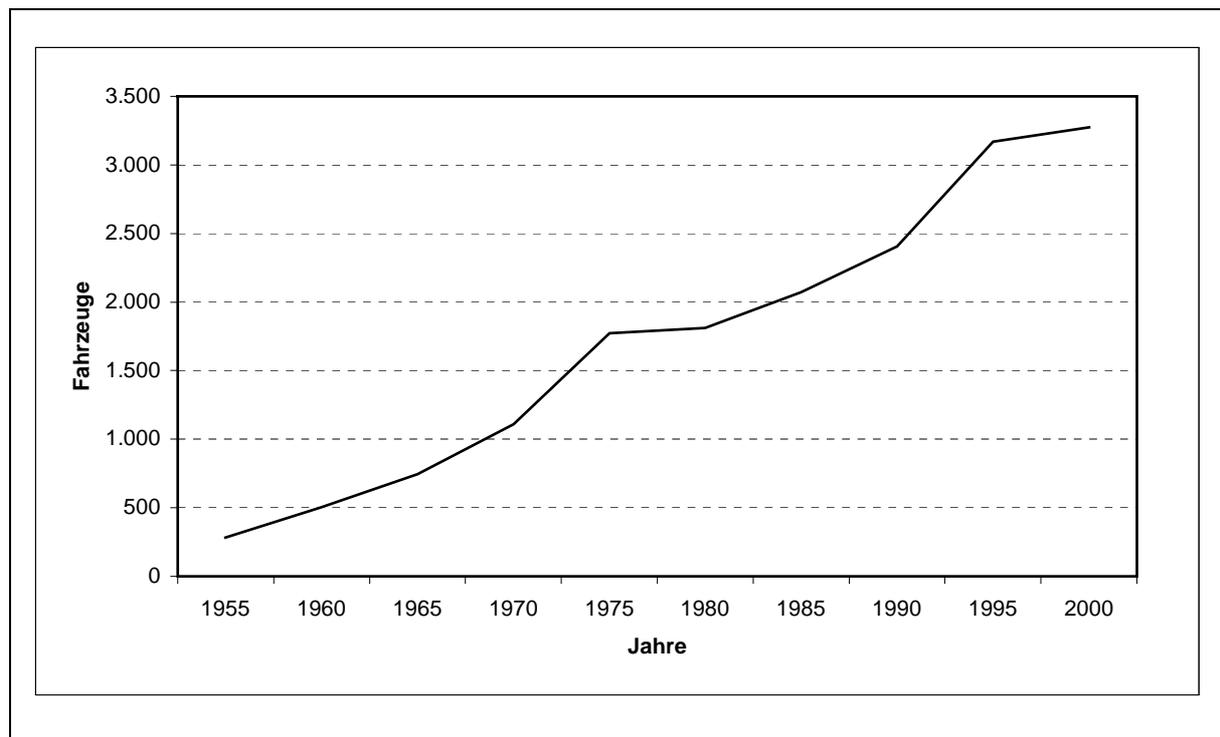


Abbildung 17: Erschliessung Engelbergs durch das Strassensystem - Umgebung
(Quelle: Karte Baedeker Reiseführer) Originalmassstab 1:303 000 Karte verkleinert



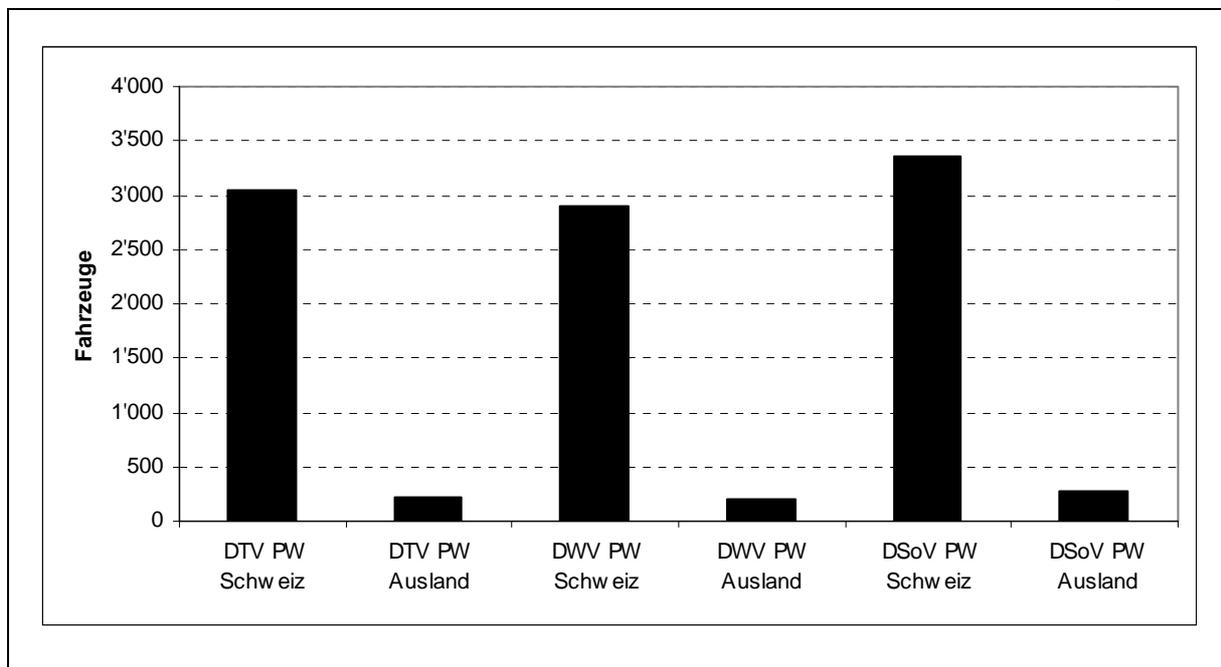
An der Strassenverkehrszählstelle Dallenwil wurden seit 1955 Zählungen des Verkehrs durchgeführt. Bei der Betrachtung der Auswertungen fällt auf, dass sich die DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) seit 1950 stark erhöht hat. (Abbildung 18) Die Zahl der Fahrzeuge in eine Richtung hat sich von unter 500 im Jahre 1955 auf über 3 000 im Jahre 2000 erhöht. Einen starken Anstieg gab es insbesondere mit Beginn der Motorisierung in den 60er Jahren. Mitte der 70er Jahre setzte dann kurzfristig eine Stagnation ein, die aber in den 80er Jahren wiederum durch deutlichen Anstieg abgelöst wurde. In dieser Zeit wurde das Autobahnnetz stark ausgebaut. Zwischen 1970 und 1990 erfolgten wichtige Streckeneröffnungen in Richtung Zürich und Basel. Zur Entwicklung des Autobahnnetzes sind in Anhang C Karten von 1950 bis 2000 angefügt. Seit 1995 hat sich der Anstieg der Zahl der Fahrzeuge wieder etwas verlangsamt.

Abbildung 18 DTV 1955 - 2000 Personenverkehr an der Zählstelle Dallenwil
(Quelle: Bundesamt für Statistik, Strassenverkehrszählungen)



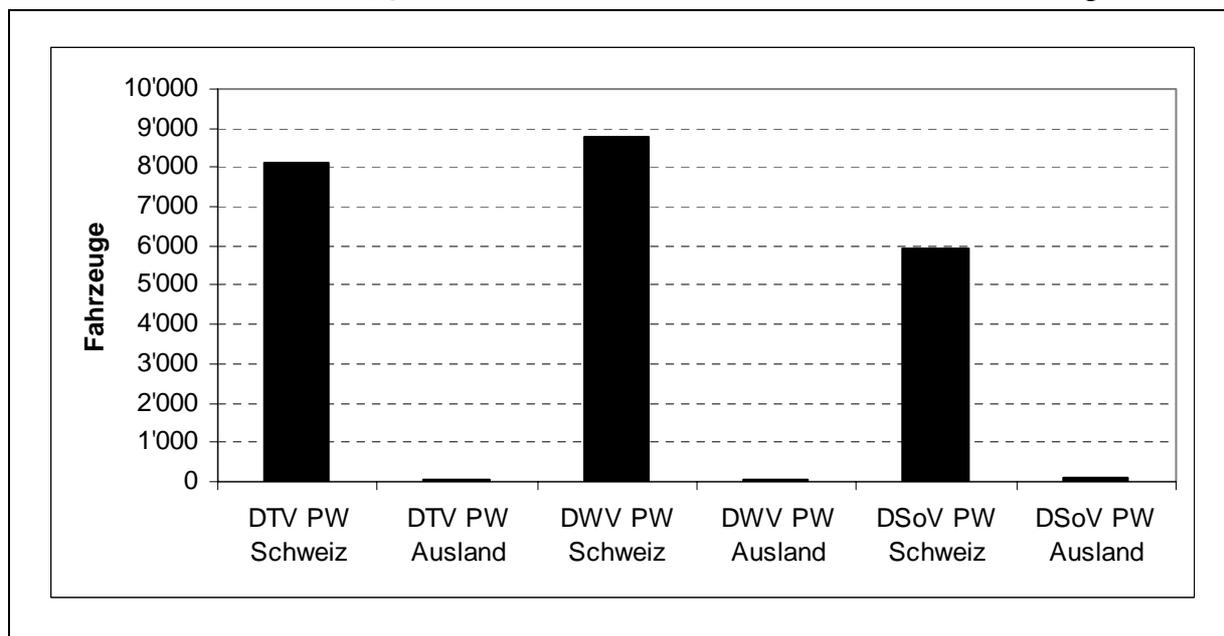
Bei einem Vergleich der DTV im Jahre 2000 (Abbildung 19) an Werktagen und Sonntagen, sowie zwischen dem Verkehr nach Herkunft fällt auf, dass die Zahl der Fahrzeuge, die Sonntags gezählt werden grösser ist, als die die an Werktagen gezählt werden. Dies lässt auf einen grossen Anteil an Tourismusverkehr schliessen. Zusätzlich ist die Zahl der Fahrzeuge aus dem Ausland relativ hoch, was ebenso auf einen grossen Anteil von Touristen hindeutet.

Abbildung 19 DTV 2000 Personenverkehr Werktags und Sonntags an der Zählstelle Dallenwil (Quelle: Bundesamt für Statistik, Strassenverkehrszählungen)



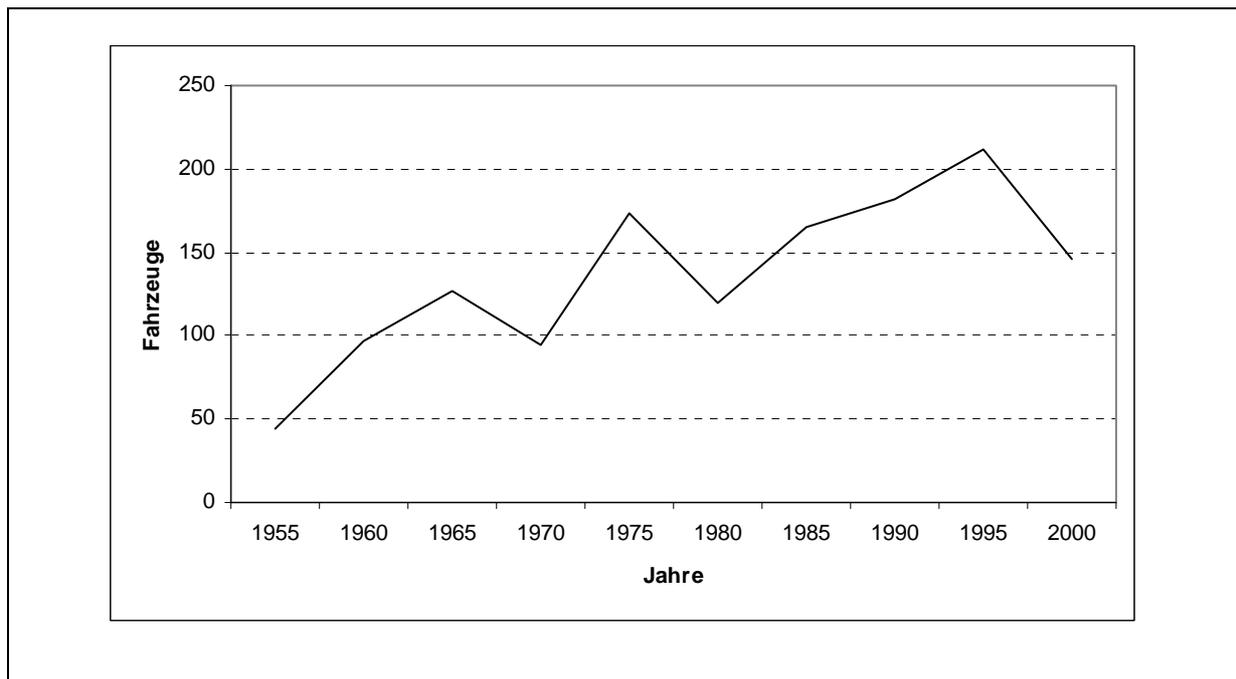
Zum Vergleich hierzu dient die Abbildung 20, die die Ergebnisse der Zählstelle „Dietikon“ im Umland von Zürich darstellt. Die DTV ist hier insgesamt deutlich höher. Jedoch überwiegt die Zahl der Fahrzeuge an Werktagen, die Zahl der ausländischen Fahrzeuge ist hingegen minimal. Hier ist eindeutig kein Tourismuseffekt zu erkennen.

Abbildung 20 DTV 2000 Personenverkehr Werktags und Sonntags an der Zählstelle Dietikon (Quelle: Bundesamt für Statistik, Strassenverkehrszählungen)



In der Abbildung 21 ist die Zahl der Fahrzeuge im Güterverkehr zu sehen. Auch hier ist ein deutlicher Trend nach oben von unter 50 Fahrzeugen im Jahre 1955 auf etwa 150 Fahrzeuge im Jahre 2000 zu verzeichnen. Die Kurve verläuft hingegen nicht stetig, sondern hat in den Jahren 1970, 1980 und 2000 Rückgänge zu verzeichnen.

Abbildung 21 DTV 1955 – 2000 Güterverkehr an der Zählstelle Dallenwil
(Quelle: Bundesamt für Statistik, Strassenverkehrszählungen)



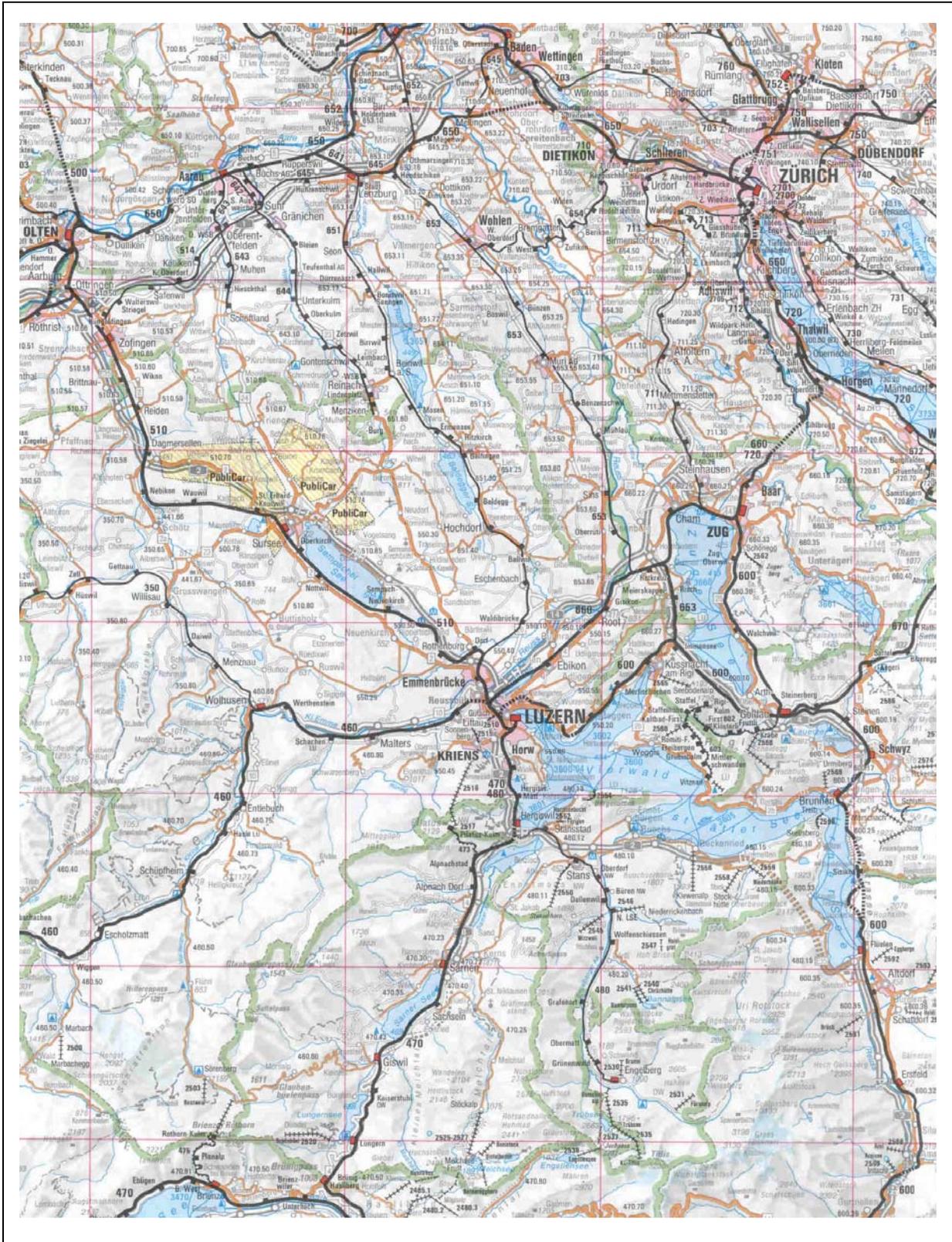
2.3 Die Erschliessung durch die Eisenbahn

Die Geschichte der Erschliessung Engelbergs durch die Eisenbahn ist durch die Entwicklung der Stansstad – Engelberg Bahn (StEB) und später der Luzern – Stans – Engelberg Bahn (LSE) bestimmt. In der Abbildung 16 ist die heutige Lage Engelbergs im Bahnnetz zu sehen. Der Anschluss der LSE erfolgt in Hergiswil an das Netz der Brünigbahn und damit auch an das Netz der SBB. Von Luzern aus können die grossen schweizer Städte, wie etwa Zürich, Bern und Basel direkt erreicht werden. Von Hergiswil besteht auch über die Brünigbahn und den Brünigpass Anschluss nach Sarnen (Kantonshauptort Obwalden) und weiter Interlaken – Ost.

Abbildung 22 Erschliessung Engelbergs durch das Bahnsystem

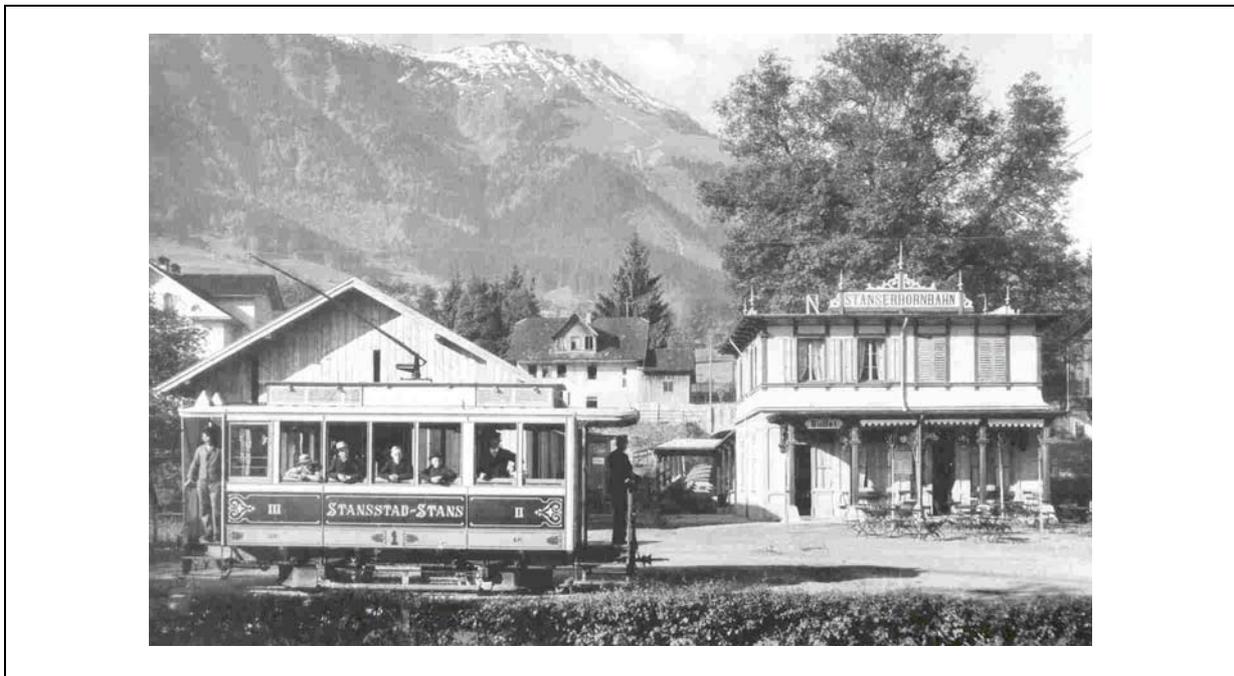
(Quelle: SBB, Die Schweiz – Die offizielle Karte des öffentlichen Verkehrs, 2002)

Originalmassstab 1:301 000 Karte verkleinert



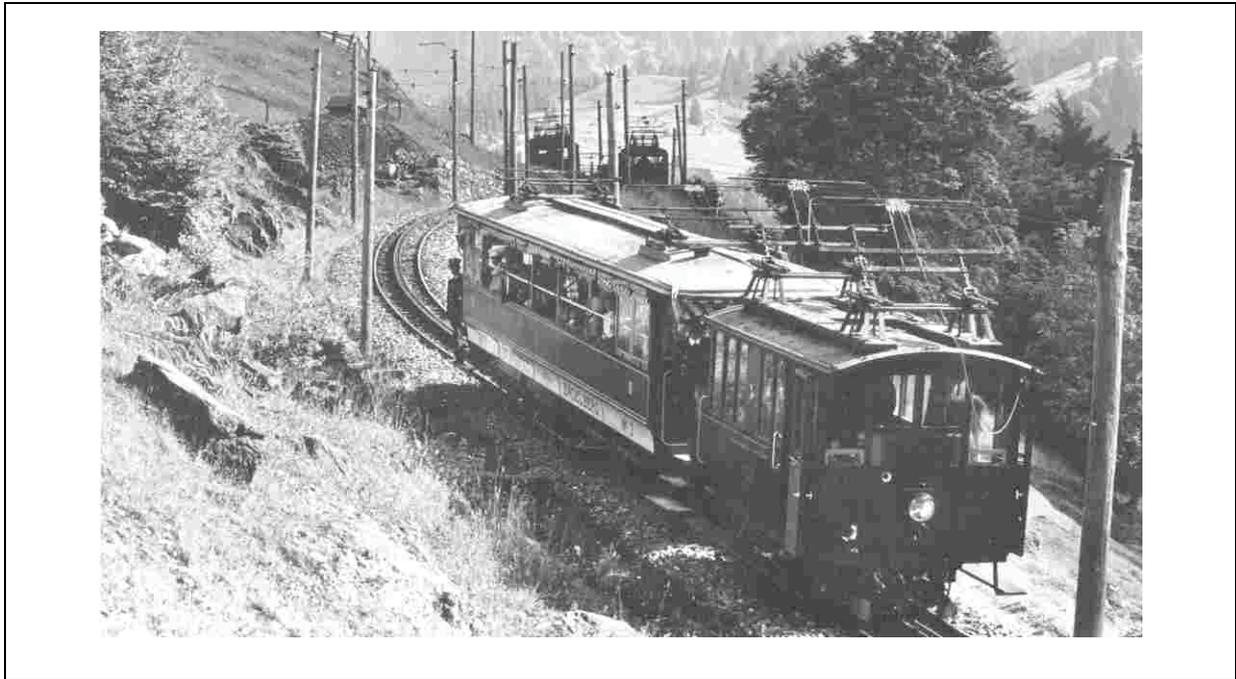
Zu Beginn des 19. Jahrhunderts gab es noch keinen öffentlichen Personenverkehr. Lediglich einmal pro Woche konnten die Menschen am Markttag mit dem Lastschiff von Stansstad nach Luzern gelangen. Erst ab 1850 gab es eine tägliche Postverbindung zwischen Stans und Bekenried mit Anschluss an das Dampfschiff nach Luzern. Von 1856 an konnte man direkt von Luzern mit dem Schiff nach Stansstad gelangen und dort mit dem Postauto nach Stans fahren. (Berger/Waldburger/Berger, 2002, S.7) 1869 wurde die Strasse von Stans nach Grafenort und 1872 bis nach Engelberg eröffnet. Im Jahre 1888/89 wurde Hergiswil mit Eröffnung der Brüniglinie als erster Ort in Nidwalden an das Bahnnetz angeschlossen. Die Bahngeschichte in Stans nahm am 20. Oktober 1891 ihren Anfang, als die Firma Bucher & Durrer, Kagiswil, das Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer eigenen schmalspurigen elektrischen Bahn zwischen Stansstad und Stans einreichte. Die Strecke hatte eine Länge von 3,7 km. (Berger/Waldburger/Berger, 2002, S.10) Das nötige Kapital von 240 000 Franken wurde je zur Hälfte durch Aktien und Obligationen aufgebracht. Am 28. März 1893 konstituierte sich die „Gesellschaft der Elektrischen Strassenbahn Stansstad – Stans“. Auslöser für den Bau der Strassenbahn war die Eröffnung der Stanserhornbahn der Firma Bucher & Durrer im Jahre 1893, die eine Verbindung von Stansstad zur Stanserhornbahn brauchten. Am 26. August 1893 fand dann die offizielle Eröffnung statt.

Abbildung 23 Strassenbahn Stansstad – Stans an der Talstation der Stanserhornbahn
Anfang der 20. Jahrhunderts (Quelle: Berger et al., 2002, S.21)



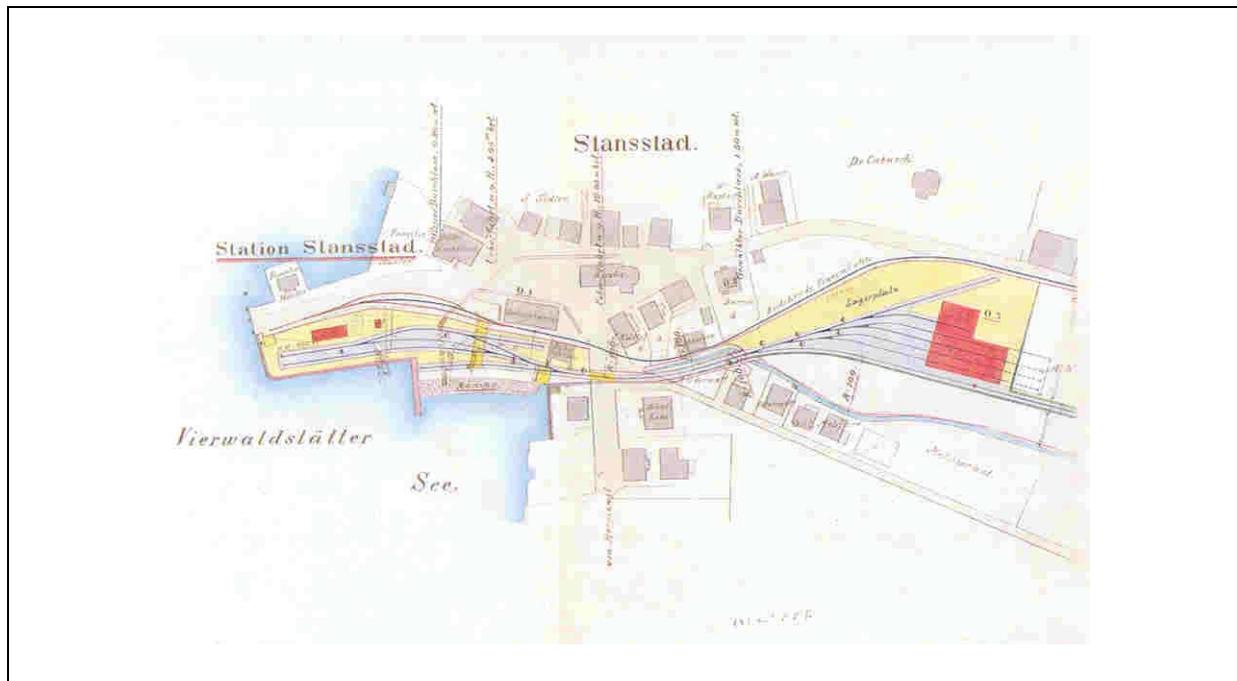
Bereits vor dem Bau der Trambahn war jedoch die StEB projektiert worden. Die Initiative zum Bahnbau ging von Eduard Cattani aus, der auch das Hotel Titlis betrieb. Zusammen mit dem Dampfschiffverkehrsverwalter und dem Abt vom Kloster gründeten sie ein Initiativkomitee, welches Projekte für eine Bahnlinie nach Engelberg ausarbeiten liess. (LSE, 1973, S.6) Die StEB Bahn wollte nun die Strassenbahn aufkaufen und die Gleise mitbenützen. Gleichzeitig untersuchte sie die Erstellung einer eigenen Trasse von Stansstad nach Stans (StEB, 1898, S.1) Im ersten Geschäftsbericht aus dem Jahre 1898 heisst es hierzu: „Bezüglich des Teilstückes Stansstad – Stans wurde beschlossen, es seien die vom Initiativ-Komitee eröffneten Unterhandlungen betr. Erwerbung der bestehenden Strassenbahn weiter zu verfolgen, daneben aber die Frage der Erstellung einer eigenen Linie auf Grund der Konzession vom 10. Oktober 1890 zu studieren.“ (StEB, 1898, S.1) Da dieser Versuch jedoch scheiterte, u. a. auch daran, dass die Behörden von Nidwalden das Befahren der Landstrasse mit Eisenbahnwagen von mehr als 2 m Breite nicht gestatteten, (LSE, 1973, S.7) wurde der StEB erlaubt, ein neues Gleis neben der Strassenbahn zu bauen. (Berger/Waldburger/Berger, 2002, S.15) Im Herbst 1895 wurde die Finanzierung der StEB abgeschlossen. Die Baurarbeiten für die Eisenbahn begannen im Mai 1897 und am 05. Oktober 1898 konnte der Betrieb aufgenommen werden. Die Bahn hatte eine Länge von Stansstad nach Engelberg von 22 518 m. (LSE, 1973, S.8) Bis Dallenwil folgte sie dem linken Ufer der Engelberger Aare, ab oberhalb von Grafenort wechselte sie dann auf die rechte Seite. (LSE, 1973, S.8) Den Konkurrenzkampf überlebte die Strassenbahn nicht, so dass 1899 die Liquidation angeordnet werden musste. Franz Josef Bucher ersteigert schliesslich die Strassenbahn zum Preis von 42 385 Franken. Da die Bewohner von Stans sich nicht gerne von ihrer lieb gewordenen Strassenbahn trennen wollten, wurde der Bahnbetrieb zunächst noch weitergeführt. Die Pannen und Ausfälle häuften sich jedoch. Bucher stellte schliesslich den Betrieb 1903 ein und erhielt von der StEB eine Entschädigung von 150 000 Franken. (LSE, 1973, S.8) Die Eigentümer der StEB zahlten diese hohe Summe, da sie die Nerven im Konkurrenzkampf verloren hatten. Sie hatten darauf spekuliert, dass die Strassenbahn von selbst in sich zusammenfallen würde. (Berger/Waldburger/Berger, 2002, S.16)

Abbildung 24 Zug der StEB nach ihrer Eröffnung (Quelle: Dufner, 1983, S.29)



Bei der Bahn handelte es sich um eine elektrisch betriebene Meterspurzahnradbahn. Ihren Strom bezog sie aus einem eigenen Wasserkraftwerk bei Obermatt. (Berger/Waldburger/Berger, 2002, S.46). Ab dort fuhren die Wagen dann in den Zahnradbereich hinein und brauchten somit am meisten Strom. Die 1 492 m lange Zahnradstrecke hatte eine Steigung von 250 ‰. (LSE, 1973, S.8) Die Reise von Luzern nach Engelberg insgesamt war durch die Schiffsreise und den Umstieg in Stansstad eine ziemlich zeitraubende Angelegenheit. (Berger/Waldburger/Berger, 2002, S.59) In der Abbildung 25 ist die Hafenanlage in Stansstad Anfang des 20. Jahrhunderts zu sehen. In dieser Zeit fuhr auch noch die Strassenbahn nach Stansstad.

Abbildung 25 Hafenanlage in Stansstad (Quelle: Berger et al., 2002, S.38)



Eine Zuggruppe nach Engelberg konnte höchstens aus sechs Triebwagen bestehen und insgesamt 300 Sitzplätze anbieten. Zu Beginn fuhren hauptsächlich Züge zwischen Stansstad und Stans, wenige hingegen nach Engelberg. Dies kehrte sich dann gegen Ende der Bahn ins Gegenteil um. (Berger/Waldburger/Berger, 2002, S.67) Im Herbst 1889 verkehrten vier Züge in jede Richtung über die gesamte Strecke, dazu sechs Lokalzüge zwischen Stansstad und Stans. Im Sommer 1899 wurden während der Hauptsaison fünf Zugpaare geführt. Der Sommerfahrplan 1900 brachte nach Engelberg fast eine Verdopplung der Zugpaare, ebenso wurde der Lokalverkehr stark ausgebaut. Ab 1909 gab es einen Eilzug nur mit Halt in Stans und nur zweiter Wagenklasse, welcher im Anschluss an den um 9.15 Uhr in Luzern abgehenden Schiffkurs verkehrte und Engelberg gegen 11.30 Uhr erreichte. (Berger/Waldburger/Berger, 2002, S.70)

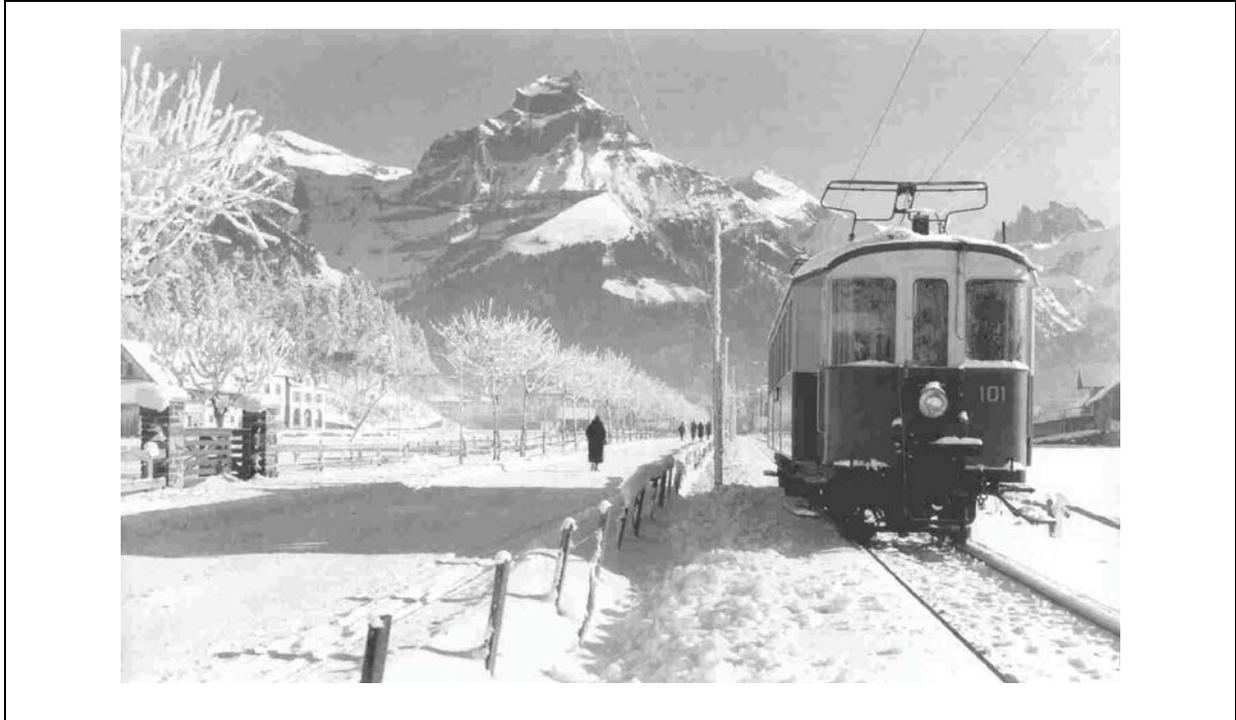
Abbildung 26 Plakat der Stansstad – Engelberg – Bahn aus dem Jahre 1907
(Quelle: Plakatumuseum für Gestaltung, Zürich)



Im Sommer 1914 verkehrten dann bis zu 18 Züge in der Hochsaison nach Engelberg und 23 Züge Stansstad – Stans. Der erste Weltkrieg führte zu einer Reduktion der Zugpaare etwa auf das Niveau von 1889 zurück. Im Geschäftsbericht der StEB aus dem Jahre 1915 heisst es hierzu: „Das Berichtsjahr stand ganz unter dem Einflusse des Weltkrieges, dessen unheilvolle Wirkungen unsere Betriebsergebnisse noch weit mehr schmälern, als im Vorjahre, das bis Ende Juli noch annähernd normal verlaufen war. Der Fremdenverkehr ist fast ganz ausgeblieben und wir waren ausschliesslich auf einheimischen Verkehr angewiesen.“ (StEB, 1916, S.1) Zwei Jahre später im Jahre 1917 heisst es: „Da auch das Jahr 1917 wiederum ein vollständiges Kriegsjahr war, so haben sich die Verkehrsverhältnisse eher verschlechtert, als verbessert.“ (StEB, 1918, S.1) Auch die Nachkriegszeit brachte zunächst keine grosse Belebung des Verkehrs mit sich. (Berger/Waldburger/Berger, 2002, S.72) Im Geschäftsbericht aus dem Jahre 1920 ist zu lesen: „Als wir Ihnen den letzten Geschäftsbericht vorlegten, da hegte man allgemein noch die Hoffnung, auf etwelche Hebung des internationalen Fremdenverkehrs in der Schweiz. Leider sind diese Erwartungen nicht eingetreten. Unsere Landesregierung hatte sich aus verschiedenen Gründen veranlasst gesehen, immer noch eine strenge Grenzkontrolle zu

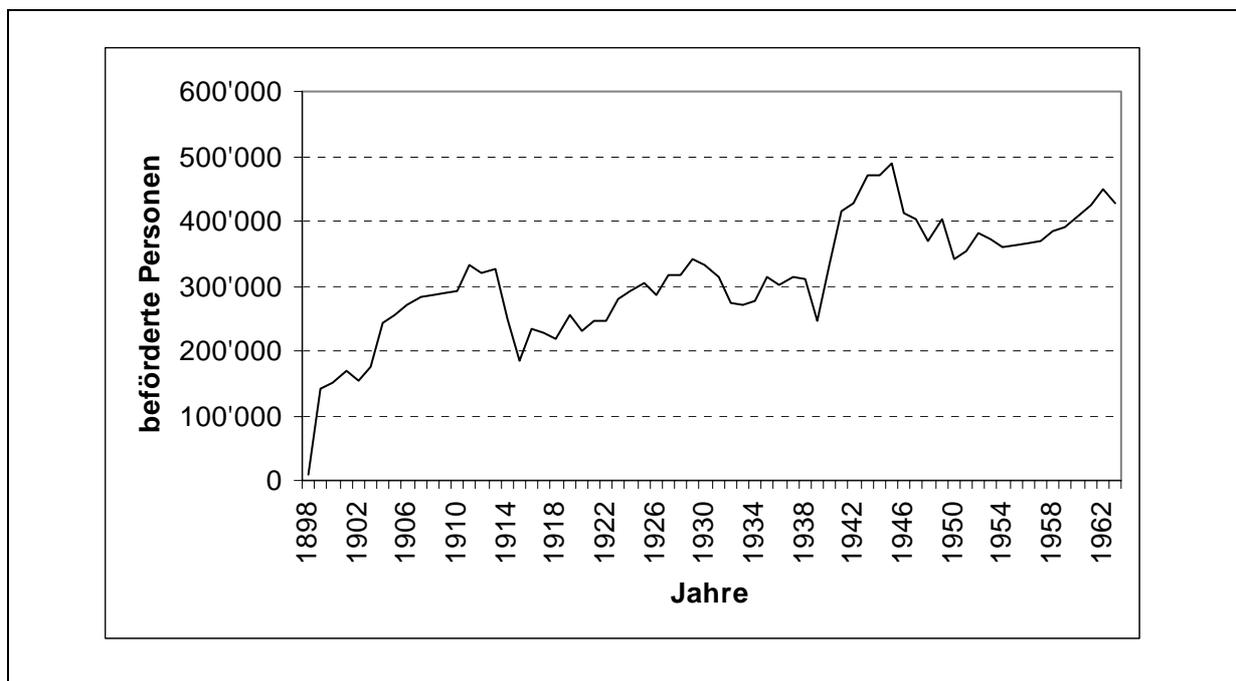
üben und die Erteilung von Einreisebewilligungen einzuschränken. Hierzu gesellte sich im Verlaufe des Jahres ein stetes Sinken der Valuta in den uns umgebenden Ländern, ganz besonders in Deutschland und Oesterreich. Diese Verumstände, in Verbindung mit den immer noch unsicheren politischen Verhältnissen, wirkten sich sehr ungünstig auf die internationale Frequenz, sodass wir auch dieses Jahr fast ausschliesslich auf den internen Verkehr angewiesen waren.“ (StEB, 1920, S.1) Die anfängliche Fahrzeit von 103 Minuten für die gesamte Strecke konnte bis 1913 durch eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf 26 km/h auf 78 Minuten reduziert werden. Durch eine weitere Erhöhung der Geschwindigkeit auf 40 km/h konnte die Fahrzeit auf 60 Minuten gesenkt werden. (Berger/Waldburger/Berger, 2002, S.73) Dies wurde durch den Einbau eines neuen Bremssystems möglich. (LSE, 1973, S.13) Auch der zweite Weltkrieg brachte der StEB Verluste. Im Geschäftsbericht aus dem Jahr 1946 heisst es: „Durch die am 7. Mai 1945 erfolgte Kapitulation der deutschen Armeen hat der grauenhafte Krieg, der fast sechs Jahre dauerte, in Europa seinen Abschluss gefunden. Einstmals blühende Länder wurden verwüstet und Millionen von Menschen brachte er Tod, Elend und bittere Not. Der göttlichen Vorsehung wollen wir danken, dass unserem lieben Vaterland Friede und Freiheit erhalten blieben. Mit dem Abschluss der Feindseligkeiten setzte der Reise- und Touristenverkehr, welcher während der Kriegsjahre durch Militärdienstleistungen und sonstige Beanspruchungen stark gehemmt war, vermehrt ein. Das Rechnungsjahr steht sowohl hinsichtlich der Frequenzen als auch der Einnahmen an erster Stelle seit Bestehen der Bahn. Die Zahl der beförderten Passagiere ist von 472 228 auf 488 492 gestiegen und somit 16 264 Personen grösser als im Vorjahr.“ (StEB, 1946, S.1)

Abbildung 27 Zug der StEB kurz vor Engelberg in den 40er Jahren
(Quelle: Berger et al., 2002, S.75)



Bei der Betrachtung der Zahl der beförderten Personen von 1898 bis 1963 fällt auf, dass die Zahl der Reisenden zunächst von etwa 100 000 auf über 300 000 vor dem Ausbruch des ersten Weltkrieges stark ansteigt. In der Zeit des ersten Weltkrieges selbst ist dann ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen. Die Gründe hierfür wurden bereits oben ausführlich beschrieben. Nach einem Tief in der Zeit der Weltwirtschaftskrise stieg die Zahl der Reisenden nochmals stark an, fiel dann aber wieder ab und erreichte im letzten Jahr ihres Bestehens etwa die Marke von 400 000. (Abbildung 28)

Abbildung 28 Beförderte Personen auf der StEB 1898-1963
(Quelle: Geschäftsberichte der StEB)

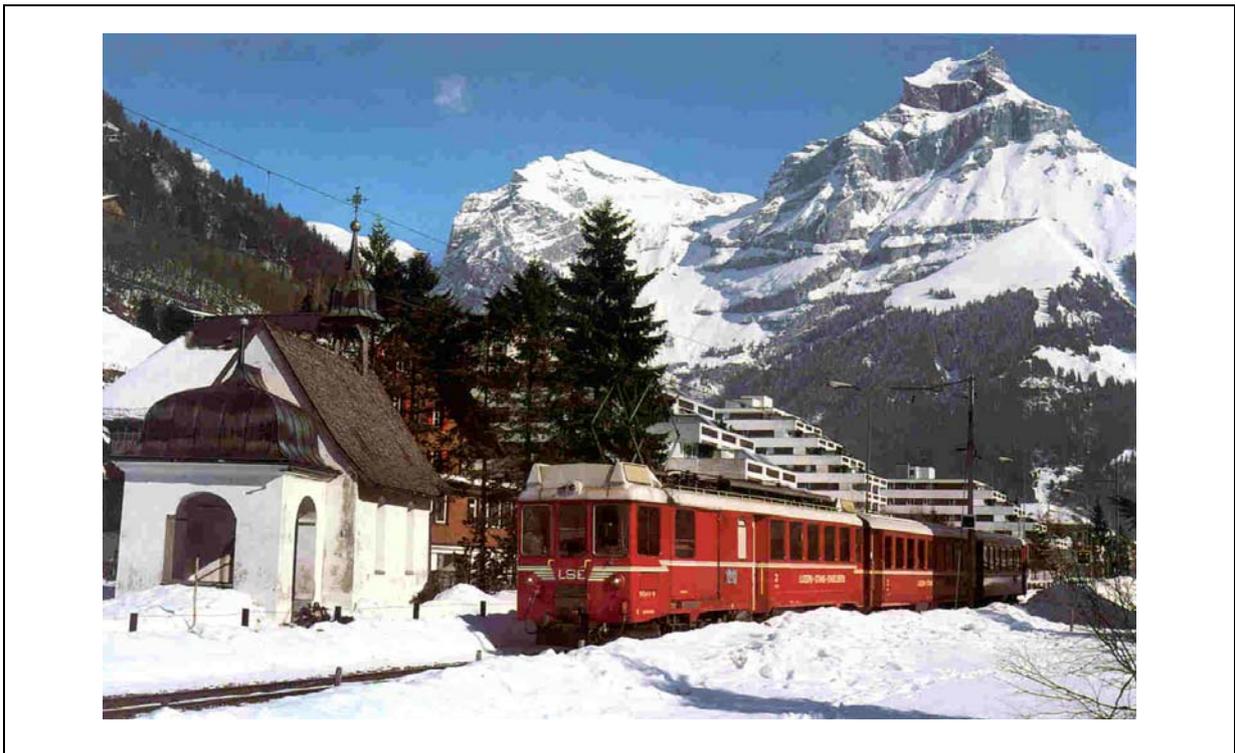


Durch die langsame Schiffsreise und lange Wartezeiten zum Umsteigen in die Bahn waren die Reisezeiten ab Luzern jedoch sehr unattraktiv. So war es durchaus möglich, mit der Brünigbahn bis Hergiswil zu fahren und bis Stansstad zu Fuss zu laufen. (Berger/Waldburger/Berger, 2002, S.74) Erste konkrete Ueberlegungen für eine Verbindungsstrecke von Stans nach Alpnachstad schlug der Direktor der StEB bereits 1913 vor. Durch den ersten Weltkrieg geriet das Projekt aber wieder in Vergessenheit. (Berger/Waldburger/Berger, 2002, S.140) Erst als es im Jahr 1919 zu einem Streik beim Personal der Dampfschiffahrtsgesellschaft kam, unterstützte auch der Kanton Nidwalden das Projekt. In den 30er Jahren wurden jedoch die Pläne wegen der Wirtschaftskrise nicht weiter verfolgt. Erst 1950 wurden Konzepte zur Sanierung der Stammstrecke durch die StEB erarbeitet, die wiederum eine Verbindungsbahn vorsahen. Der Bund sah in einem Ergänzungsgesetz am 21. Dezember 1949 einen Beitrag von 5,5 Millionen zu Sanierung vor, der an einen gleich hohen Beitrag der Kantone Ob- und Nidwalden geknüpft war. (LSE, 1973, S.16) Gleichzeitig regte sich aber auch Protest gegen eine Sanierung der Bahn, da auch ein Konzept durch ein Bussystem vorlag, welches versprach, wirtschaftlicher zu sein. (LSE, 1989, S.6) Am 7. November 1951 reichte die Regierung von Nidwalden ein Konzessionsgesuch für die Verbindungsstrecke ein. Die Konzession wurde am 1. Oktober 1956 erteilt. Die Kantone Ob- und Nidwalden knüpften wiederum ihren Beitrag zur Sanierung der Strecke an eine Bedingung, den Bau der Verbindungsbahn. Am 20. Januar 1959 stimmte der Bundesrat der Sanierung und dem Bau der Ver-

bindungsbahn zu. (StEB, 1959, S.3) Der geplante Autobahnbau kam dem Projekt zu Hilfe, was auch zur Folge hatte, dass Schienen- und Strassenverbindung mit dem Loppertunnel gemeinsam gebaut wurden. (LSE, 1973, S.19) Neben dem Tunnel, der eine Länge von 1760 misst, musste auch eine 170 m lange Brücke über die See-Enge bei Stansstad erstellt werden. (Filipovic/Knecht, 1966, S.3) Auch die Stammstrecke wurde modernisiert und das Stromsystem auf das der Brünigbahn angepasst. (LSE, 1973, S.20) Ebenso musste der Bahnhof Stans neu gebaut werden und neues Rollmaterial angeschafft werden. (LSE, 1973, S.19) Auch das Zahnradsystem wurde der Brüniglinie angeglichen. (LSE, 1989, S.7) Die Reisezeit von vorher ca. 2 Stunden von Luzern nach Engelberg konnte etwa um die Hälfte reduziert werden. (Filipovic/Knecht, 1966, S.4) Am Morgen des 14. Dezember 1964 konnte der durchgehende Betrieb von Luzern nach Engelberg aufgenommen werden. Bei der Eröffnungsfahrt wurde der Zug an allen Stationen mit Jubel begrüsst. (LSE, 1989, S.13)

Abbildung 29 Zug der LSE in heutiger Zeit

(Quelle: Berger et al., 2002, S.201)



Im Laufe der Zeit wurden auch die Bahnhöfe entlang der Strecke erneuert und 1976 wurde der neu erbaute Bahnhof Engelberg eingeweiht. (LSE, 1989, S.27) Mit der Inbetriebnahme der neuen durchgehenden Bahn stieg der Verkehr stark an. Die Einnahmen im Personenverkehr erhöhten sich um 124 %. Eine besonders starke Zunahme verzeichnete der Reiseverkehr in der ersten Wagenklasse. Zum Teil mussten auch Wagen von der SBB zugemietet werden.

(Berger/Waldburger/Berger, 2002, S.169ff) In den Jahren 1969 und 1975 erfolgten Verbesserungen im Fahrplan, so etwa durch die Einführung eines Stundentaktes. Seit 1. Januar 1988 gehört die LSE auch zum Tarifverbund Luzern, was die Attraktivität gesteigert hat. (LSE, 1989, S.34) Zum Fahrplanwechsel 1990/91 wurden Verbesserungen mit den Umsteigebeziehungen in Hergiswil zur Brünigbahn erreicht, 1992/93 wurde ein Integraler Taktfahrplan zwischen 8.00 Uhr und 20.00 Uhr realisiert, mit der Abfahrtszeit nach Engelberg in Luzern zur Minute 14. (Berger/Waldburger/Berger, 2002, S.175) Einen Engpass bildet heute die einspurige Brünigstrecke zwischen Hergiswil und Luzern. (LSE, 1989, S.33)

Abbildung 30 Züge der LSE im Bahnhof von Engelberg im Jahre 2003

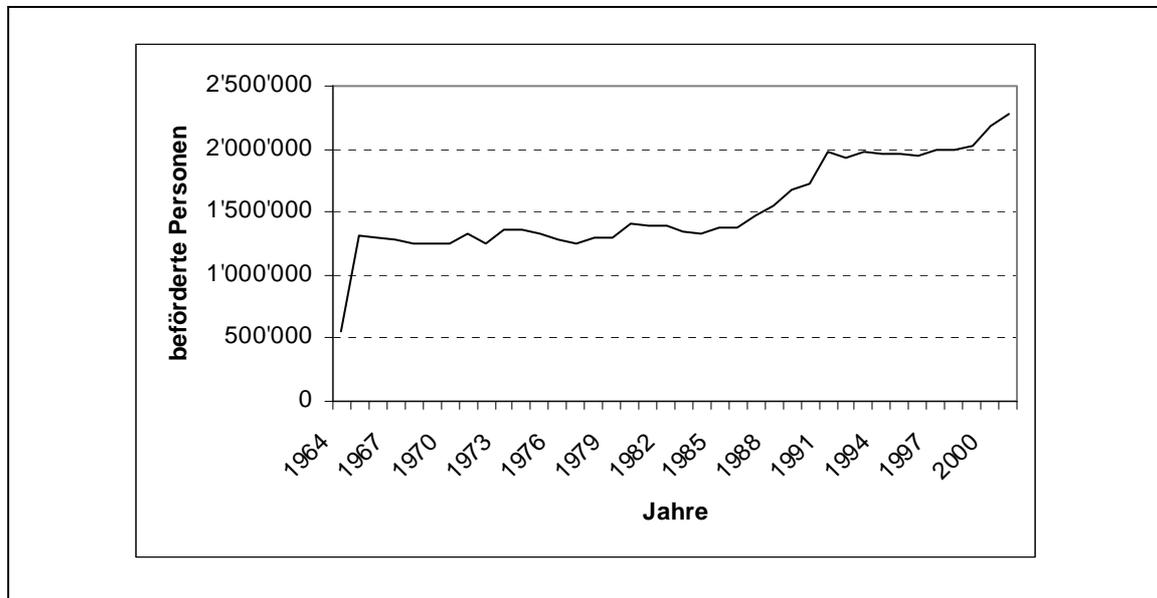
(Quelle: eigenes Foto)



Bei der Betrachtung der Entwicklung der beförderten Personen auf der LSE fällt der Anstieg der beförderten Personen nach Eröffnung der durchgehenden Linie nach Luzern auf. Das verbesserte Angebot hat offensichtlich auch zu einem Sprung in der Nachfrage geführt. (Abbildung 31)

Abbildung 31 Beförderte Personen auf der LSE 1963-2002

(Quelle: Geschäftsberichte der LSE)



Der Güterverkehr hat auf der LSE bis Mitte der 70er Jahre zunächst stark zugenommen. Die verbesserte Verbindung hat sich besonders deutlich auf den Güterverkehr ausgewirkt, da die alte Verbindung mit dem Schiff und dem nötigen Umladevorgang in Stansstad für den Güterverkehr besonders unattraktiv war. Durch den direkten Anschluss an das Bahnnetz der SBB profitierte der Güterverkehr daher überdurchschnittlich stark. Danach ist die Zahl der beförderten Güter jedoch kontinuierlich zurückgegangen. Diese Entwicklung kann vermutlich auf den Bau der Autobahn, wie er im vorangegangenen Kapitel beschrieben wurde, und die damit verbesserte Erreichbarkeit Engelbergs für den Strassengüterverkehr erklärt werden. Der neu-gewonnene Vorteil der Bahn wurde sehr schnell durch den Siegeszug des LKW aufgezehrt. (Abbildung 32)

Die Hauptaktionäre der LSE sind zum einen der Bund mit knapp der Hälfte der Aktien und zum anderen die Kantone Ob- und Nidwalden. Einen kleinen Teil hält die Gemeinde Engelberg. Der kleinste Teil befindet sich in Streubesitz. (Abbildung 33)

Abbildung 32 Beförderte Güter auf der LSE 1963-2002

(Quelle: Geschäftsberichte der LSE)

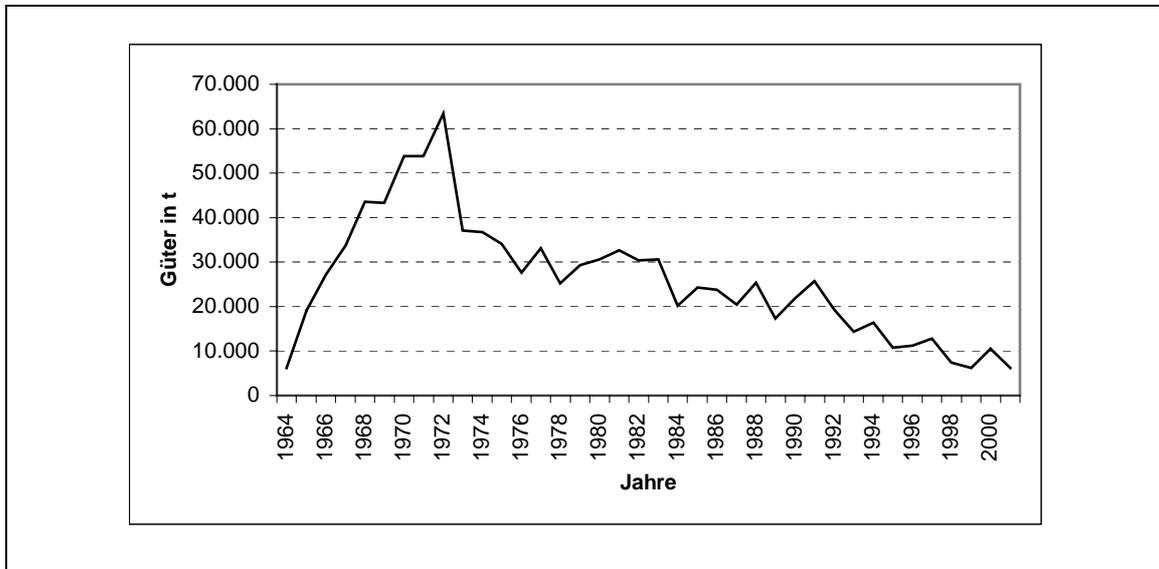
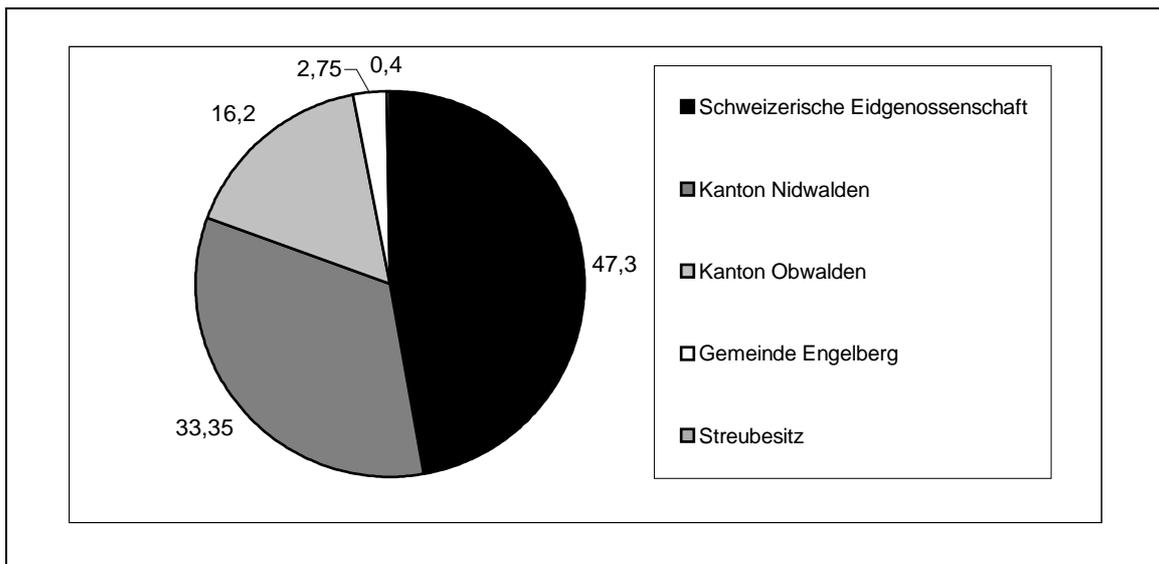


Abbildung 33 Aktionäre der LSE im Jahre 2002 in %

(Quelle: Statistische Daten der LSE)



2.4 Innere Erschliessung

2.4.1 Erschliessung durch den MIV und die Fussgänger

Im nachfolgenden soll die Erschliessung Engelbergs anhand eines Rundganges beschrieben werden. Die Orientierungskarte und die dazugehörigen Fotos befinden sich im Fotoanhang von Engelberg (Anhang A2).

Das Dorf Engelberg wird für den MIV aus Richtung Luzern kommend über die Abzweige von der Umfahrungsstrasse, der Engelbergerstrasse, erschlossen. Den ersten Abzweig von Luzern aus stellt die Alpenstrasse dar. (Foto A2) Der Abzweig ist etwa 500 m vom Dorfzentrum entfernt und erschliesst das Gebiet Sunmatt und die westlichen Teile des Sonnenberges, die sich auf der nördlichen Seite der Umfahrungsstrasse befinden. In der Sunmatt befinden sich einige Pensionen und die Jugendherberge von Engelberg. In östlicher Richtung endet die Dorfstrasse in einer Sackgasse. (Foto A1 und Foto A4) Direkt an der Alpenstrasse befindet sich der Parkplatz „Acher“. (Foto A3) Die alte Dorfstrasse führt weiter entlang der Eisenbahnstrecke (Foto A5) in das Stadtzentrum. Dort ist die Dorfstrasse verkehrsberuhigt. (Foto A6) Nach rechts geht es zum Bahnhof der LSE (Foto A7) Im Dorfzentrum befinden sich auch die grossen Hotels. (Foto A9) Die Bahnhofstrasse führt nach links zur Talstation der Terracebahn (Standseilbahn zum Hotel Terrace), wo sich auch ein Parkplatz befindet. (Foto A8) Im weiteren Verlauf mündet von rechts kommend die Klosterstrasse in die Dorfstrasse. (Foto A10) Ab dort ist die Dorfstrasse dann als Fussgängerzone ausgebaut. (Foto A11 und Foto A12) Am Ende der Fussgängerzone zweigt die Hinterdorfstrasse ab und führt zur Talstation der Brunni – Bahn. (Foto A13) Geht man die Dorfstrasse bis zum Ende weiter, gelangt man zum Kloster Engelberg. (Foto A14) Dort befindet sich auch der Parkplatz „Pfistermatte“. (Foto A15) Beim Parkplatz mündet die Engelberger Str. (Umfahrungsstrasse) in die Klosterstrasse/Widenstrasse. (Foto A16) An der Klosterstrasse befindet sich im Dorfzentrum noch eine Tiefgarage. (Foto A17) Der Umfahrungsstrasse weiter folgend, gibt es noch einen Abzweig zum Bahnhof. (Foto A18 und Foto A19) An der Einfahrt zur Titlisbahn befinden sich auch deren Parkplätze. (Foto A20 und Foto A21) An der Talstation der Titlisbahn (Foto A22) sind auch die Busse der Engelberger Autobetriebe untergebracht. (Foto A23) Östlich des Klosters gibt es noch den Skilift Klostermatte mit dem dazugehörigen Parkplatz (Foto A24) und der Oberbergstrasse Richtung „Wasserfall“ folgend befindet sich die Talstation der Fürenalpbahn. (Foto A25 und Foto A26)

2.4.2 Erschliessung durch den Busverkehr

Die Geschichte des Busverkehrs begann im Jahre 1964. Zu dieser Zeit erkannten die Hoteliers Karl Hess vom Hotel Trübsee, Norbert Cattani vom Hotel Engel und Adolf Odermatt vom Hotel Bellevue das Bedürfnis in Engelberg einen Ortsbus anzubieten. Am 11. Februar 1965 gründeten die drei Hoteliers die Engelberger Autobetriebe (EAB AG) mit Eintrag ins Handelsregister. Im gleichen Jahr wurde die Konzession für eine Linie vom Bahnhof zur Talstation der Trübsee-Bahn vergeben. (EAB, 1996, S.1) Zum Einsatz kamen zwei Busse der Firma Pfander von der Landesausstellung 1964 in Lausanne. (EAB, o.J., S.1) Die Beförderung war zunächst noch nicht kostenlos. In der ersten Wintersaison 1965/66 gab es bereits zwei Linien. Neben der Linie eins zur Talstation gab es auch eine zweite Linie vom Bahnhof zur „Heimat“. Auf einen Sommerbetrieb wurde verzichtet. In der zweiten Wintersaison wurde die Linie 2 bis zum Skilift Winkel erweitert. (EAB, 1996, S.1) Durch das Kassieren entstanden lange Wartezeiten an den Haltestellen. Am eingefahrenen Defizit beteiligten sich auch die Trübsee-Bahn, während zwei Wintern bezahlte auch der Skilift Winkel einen Beitrag, ebenso wie die Schweizer Skischule, die einen Pauschalbetrag entrichtete. (EAB, 1996, S.1) Im Jahre 1974/75 wurden über 100 000 Fahrgäste befördert. Die Chauffeure verkauften 78 500 Einzelbillette in einem einzigen Winter. Die EAB schloss einen Vertrag mit der Firma GOWA AG in Stans, die den Betrieb übernahm. Bis 1978 blieb es bei den beiden Linien. (BAV, 1976, S.1)

Im Jahre 1979 übernahmen die GOWA AG, die Titlisbahnen und der Kurverein Engelberg das Aktienpaket von Karl Hess, der zwischenzeitlich alleiniger Aktionär geworden war. (EAB, 1996, S.2) Ziel war es, einen Beitrag zur Reduktion des innerörtlichen Autoverkehrs mit Nebenwirkungen wie Lärm, Abgase und Parkplatzmangel zu leisten. (EAB, 1989, S.1) Zur Wintersaison 1979/80 führten die EAB als erste Unternehmung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz der Nulltarif ein. Im Jahre 1980 wurde das Netz auf die Dorfstrasse – Sunmatt und bis zum Restaurant Wasserfall ausgeweitet. (EAB, 1996, S.2) Die Konzession wurde hierzu am 8. Mai 1981 erneuert. (BAV, 1981, S.1) Ein neuer Anlauf für einen Sommerbetrieb scheiterte am zu grossen Defizit, obwohl kein Nulltarif galt. (EAB, 1989, S.1) In der Mitte der 80er Jahre wurden alte Busse der VBZ günstig gekauft und in Dienst gestellt. Diese Busse eigneten sich aufgrund ihrer drei Einstiegstüren und wegen des guten Unterhaltungszustandes. (EAB, o. J. S.1) Im Jahre 1986 wurde die Linie 2 bis Neuschwändi verlängert, was auch Anklang fand. (BAV, 1986, S.1) Bereits ein Jahr später wurde eine dritte Linie eingeführt, so dass das Netz folgendermassen aussah: (EAB, 1996, S.3)

Linie 1: Bahnhof – Talstation – Dorf

Linie 2: Bahnhof – Eienwäldli – Bahnhof - Talstation – Oertigen

Linie 3: Bahnhof – Neuschwändi – Dorf – Bahnhof – Talstation

Der Betriebsaufwand wurde wie folgt finanziert:

Bergbahnen: 76 000 Franken, Gemeinde: 39 000 Franken, Kurverein Engelberg: 20 000 Franken, die beiden Skischulen: 21 000 Franken. (EAB, 1989, S. 2)

Im Jahre 1988 wurde eine Einstellhalle für 4 Fahrzeuge bei der Titlis-Talstation gebaut. Die Engelberg – Gerschnialp – Trübsee Bahn bot der EAB ein längeres Baurecht zu günstigen Preisen an. (EAB, 1989, S.2) Zwei Jahre später wurde die Konzession für eine vierte Linie bis zum Hotel Waldegg verlängert. Im Laufe der Zeit mussten neue Busse gekauft werden, da die alten Modelle die Abgasprüfung nicht mehr bestanden. 1991 wurde die Linie zwei bis in das Quartier Boden verlängert. Im Frühjahr 1992 ging der Betriebsvertrag von der Firma GOWA AG an die Firma Windlin in Kerns über. Im Winter 1992/93 wurde eine neue Linie nach Langacher eingesetzt und von der Gemeinde finanziert. (EAB, 1996, S.5) (BAV, 1992, S.2 f)

Abbildung 34 Skibus der Engelberger Autobetriebe im Jahre 2003

(Quelle: eigenes Foto)



Das inzwischen sechs Linien umfassende Netz sieht folgendermassen aus. (EAB, 1996, S.5)

Linie 1: Bahnhof – Talstation – Dorf (2,6 km)

Linie 2: Bahnhof – Talstation – Eienwäldli – Dorf (6 km)

Linie 3: Bahnhof – Talstation – Neuschwändli – Dorf (6,2 km)

Linie 4: Bahnhof – Hotel Waldegg – Talstation (5,1 km)

Linie 5: Bahnhof – Sunmatt – Boden – Talstation (4,2 km)

Linie 6: Bahnhof – Talstation – Langacher – Dorf (6,9 km)

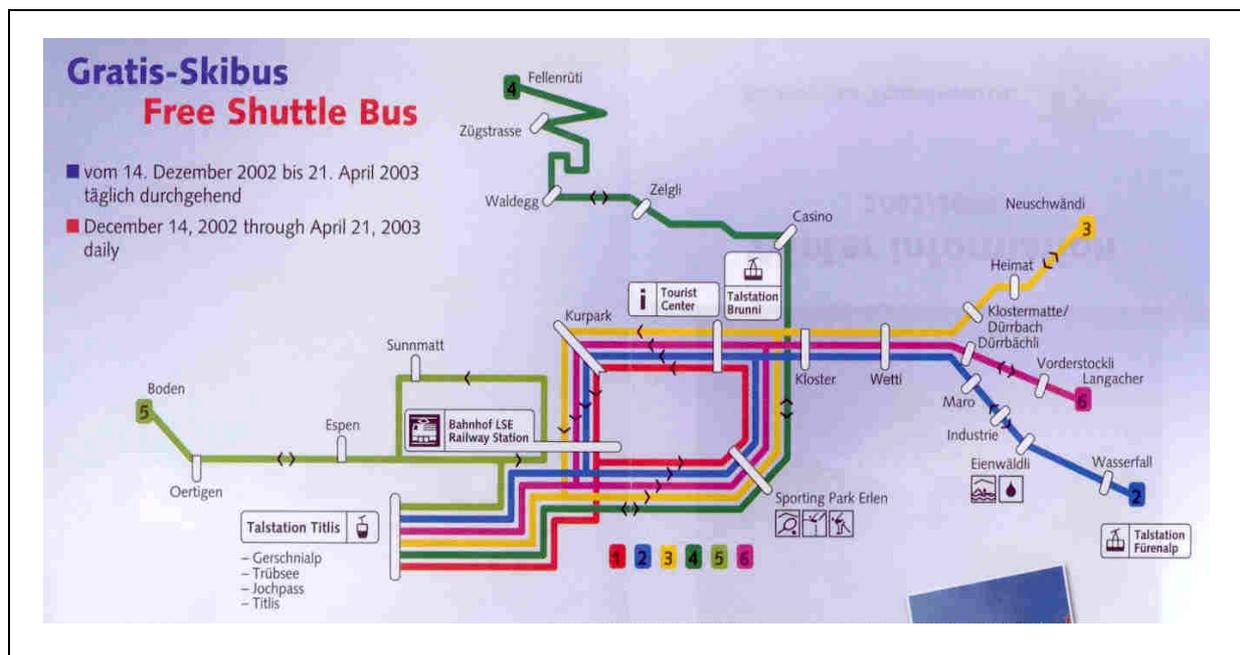
Club Méd: Talstation Terrace – Talstation Titlis oder Klostermatte

Der Club Méd Bus wurde im Frühjahr 1993 wieder eingestellt, da das Hotel Terrace vom Club Méditerranée verkauft wurde. Mitte der 90er Jahre wurde der Wagenpark erneuert. (EAB, 1996, S.5) Im Jahre 1998 wurde der Betrieb auch auf die Sommersaison ausgeweitet. (BAV, 1998, S.1) Das oben beschriebene Busnetz ist auch bis auf den Club Méd Bus in der

aktuellen Wintersaison 2002/2003 weiterhin gültig. Die Bergbahn Engelberg – Gerschnialp – Trübsee BEGT schrieb in einem ihrer Jubiläumsberichte: „Sie (die EAB) ist als geschätzter Dienst am Kunden aus dem Kurort nicht mehr wegzudenken“ (BEGT, 1988, S.9)

Nach dem aktuellen Fahrplan zufolge, fahren die Buslinien von 8.00 Uhr bis 17.00 Uhr etwa im Halbstundentakt. Die Linie eins fährt im 15 Minuten Takt.

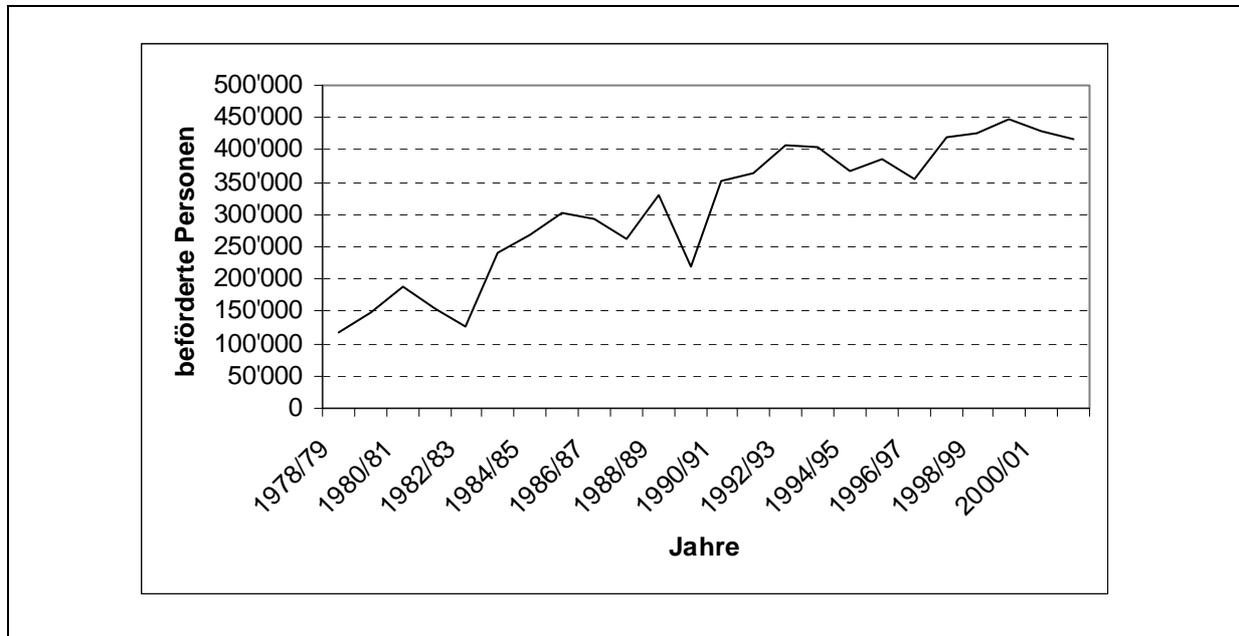
Abbildung 35 Streckenplan der EAB aus dem Jahre 2002
(Quelle: Engelberg Titlis Tourismus AG, 2002)



Im Laufe der Zeit ist die Zahl der Passagiere, die mit der EAB befördert wurden, kontinuierlich von etwa 100 000 im Jahre 1978 bis knapp über 400 000 im Jahre 2001 gestiegen. Insbesondere die Bewirtschaftung der Parkflächen und die restriktiveren Massnahmen gegenüber dem MIV Anfang der 90er Jahre haben sich positiv ausgewirkt. (Abbildung 36)

Die planerischen Massnahmen der Gemeinde zum Verkehrsbereich werden in Kapitel 2.5.3 näher beschrieben.

Abbildung 36 Zahl der mit der EAB beförderten Personen 1978-2001
(Quelle: Statistik der EAB)



2.4.3 Erschliessung durch die Bergbahnen

Die Bahnen zum Titlis

Die Geschichte der Bahnen zum Titlis begann im Jahre 1912. In einem Prospekt vom 1. Juli 1912, der für die Ausgabe von Obligationen warb, hiess es: „Die Gerschnialp, das prächtige Hochplateau zwischen Engelberg und Obertrübsee, bildet unstreitig einer der schönsten Ausflugsunkte von Engelberg. Während die Gegend im ozonreichen Tannenwald und auf saftigen Weiden im Sommer die angenehmsten Spazierwege bietet, repräsentiert sie für den Winter den idealsten Sportplatz von Engelberg. Unmittelbar an die obere Bahnstation angrenzend befinden sich die ausgedehnten Skifelder von Gerschnialp und Untertrübsee, ferner geeignete Halden für Schlittelbahnen und zudem beginnt hier die vom Winterkurverein projektierte 3,5 km lange Bobsleighbahn, welche unstreitig in Zukunft die Hauptattraktion der Wintersaison bildet und zur guten Frequenz der Bahn viel beitragen wird. Diese Drahtseilbahn ist also vorzüglich dazu bestimmt, den Fremdenverkehr in Engelberg im Sommer und im Winter zu heben.“ (BEGT, 1988, S.1) Das Projekt zur Konzessionierung einer Drahtseilbahn war im Oktober 1911 vom Gemeinderat Engelberg der Bundesversammlung eingereicht und von dieser am 8. März 1911 genehmigt worden. Die Bahn hatte eine Länge von 512 m und überwand bei

einer maximalen Steigung von 68 % eine Höhe von 266 m. (BEGT, 1988, S.2) Am 21. Januar 1913 wurde die Bahn eröffnet. Schon im ersten Jahr verlief der Betrieb positiv, obwohl die Witterungsverhältnisse nicht optimal waren. (BEGT, 1988, S.2) „Zahlreiche harmlose Hügel dienten als Skifelder und eine gut ausgebaute Schlittenbahn befriedigte die Bedürfnisse des Bob- und Schlittensportes. In der Folge entwickelte sich besonders der Skisport in einem ungeahnt stürmischen Tempo. Nebst leichten Abfahrten und geruhsamen Wanderungen in der strahlenden Wintersonne traten immer mehr die Begehren und Wünsche nach rassigen Abfahrten und einem spätwinterlichen Skilaufen bis weit in den Frühling hinein.“ (LGT, 1978, S.4f.) Der bald darauf einsetzende erste Weltkrieg führte aber zu erheblichen Ausfällen an Betriebseinnahmen und zu einer Abwertung der Aktien des Unternehmens. (BEGT, 1988, S.3) Erst in den 20er Jahren erholte sich der Fremdenverkehr wieder, so dass erstmals im Jahre 1924 eine Dividende ausgezahlt werden konnte. Am 23. Dezember 1927 wurde die Luftseilbahn von Gerschnialp nach Trübsee eröffnet und dadurch das Trübseegebiet als wichtiges Sommer- und Wintersportgebiet erschlossen. „Die Argumente für den Bau einer Schwebeseilbahn nach Trübsee waren überzeugend. Man wollte die Möglichkeit schaffen, innerhalb 15 Minuten eine Höhendifferenz von rund 800 Metern zu überwinden und damit den Winterkurort von Witterungseinflüssen und Schneesicherheit unabhängig machen. ... Der stille Bergsteiger-Treffpunkt Trübsee sollte seine Schönheiten einem grossen Strom von begeisterten Skifahrern und Wanderern preisgeben.“ (LGT, 1978, S.5)

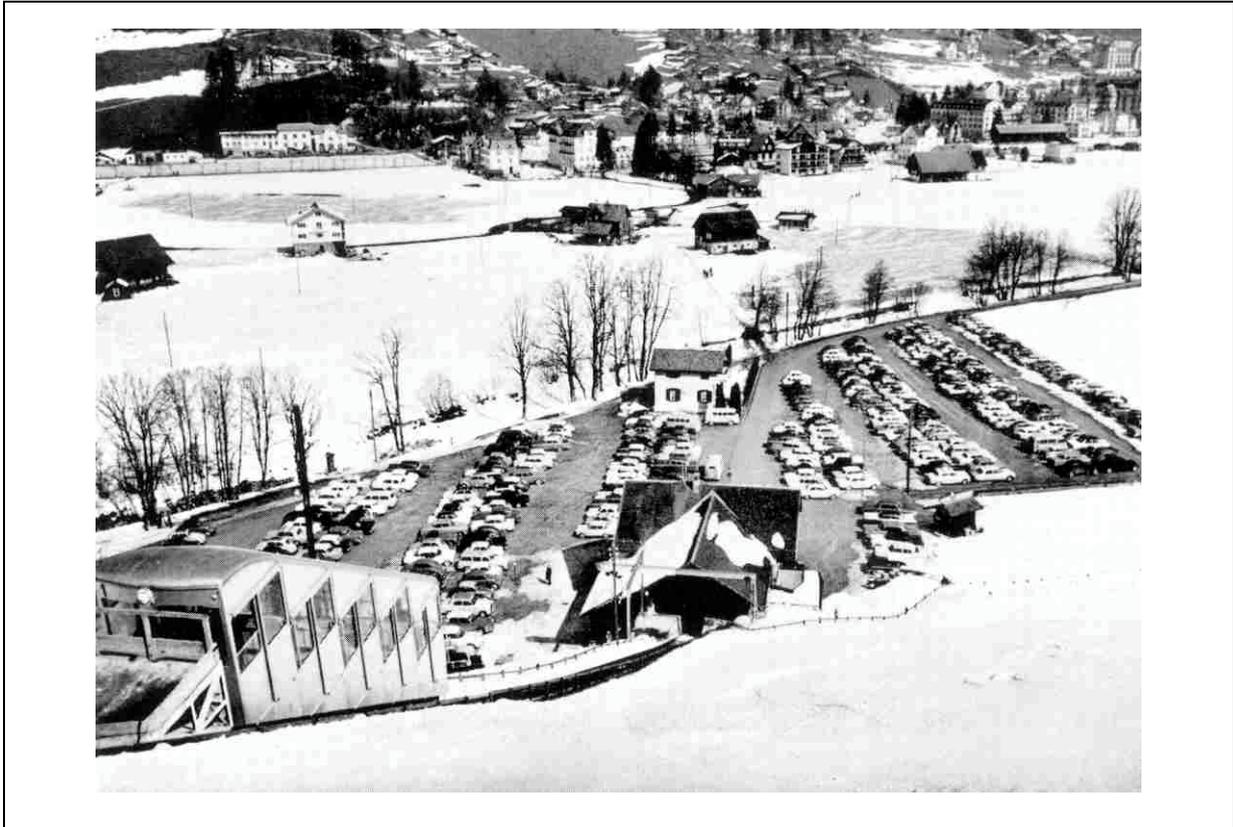
Abbildung 37 Luftseilbahn Gerschnialp – Trübsee in der 20er Jahren
(Quelle: LGT, 1977, S.6)



Die DEG als Zubringerbahn profitierte von der neuen Bahn besonders. Von der Verwaltung der DEG wurde dieses Ergebnis in ihrem Jahresbericht wie folgt kommentiert: „Wir haben ein Resultat erreicht, das wohl kaum noch übertroffen werden kann.“ (BEGT, 1988, S.4) Durch die Eröffnung eines Skiliftes von Gerschnialp zum Jochpass im Jahre 1943 wurde die Attraktivität erneut gesteigert. (LGT, 1978, S.6). Allerdings gingen auch während der Weltwirtschaftskrise und des zweiten Weltkrieges die Frequenzen wieder zurück. Erst 1946 wurden wieder in etwa die Betriebseinnahmen von 1937 erreicht und in den folgenden Jahren stiegen die Einnahmen kontinuierlich an. Im Jahre 1959 wurde eine Parallelbahn zu Luftseilbahn Gerschnialp – Trübsee eröffnet. „Um dem Riesenverkehr Herr zu werden, ist 1960 die Parallelbahn gebaut und dem Betrieb übergeben worden. Es mussten in vermehrtem Masse Parkplätze gebaut werden und es drängte sich auf, eine Neukonzeption der touristischen Attraktionen im ganzen Titlisgebiet zu überdenken. Der Titlis, bisher eine Domäne der Hochalpnisten sollte für den allgemeinen Tourismus zugänglich gemacht werden und damit ein neuer Anziehungspunkt für den Fremdenverkehr in der Zentralschweiz für Gäste aus aller Herren Länder geschaffen werden.“ (LGT, 1978, S.6) In den 60er Jahren wurden die bestehenden Kabinen durch grössere ersetzt. Im Jahre 1964 wurden Ueberlegungen zur Sanierung der DEG angestellt. Auch die Parkplatzprobleme wurden dringlicher. 1936/37 war ein kleiner Parkplatz an der Talstation entstanden und etwas später nochmals erweitert worden. In den 60er Jahren wurde dann in Etappen ca. 2 600 qm Land erworben und als Parkplatz hergerich-

tet. „Immer wieder wurde auch der Erschliessung weiterer Parkierungsmöglichkeiten grösste Beachtung geschenkt.“ (DEG, 1973, S.11)

Abbildung 38 Parkplatzsituation an der Talstation der DEG in den 60er Jahren
(Quelle: DEG, 1964, S. 9)



Im Jahre 1977 wurde nochmals Land hinzugekauft. Damit ergab sich eine Grösse von 8 800 qm. Auch die LGT schreibt in ihrem Jubiläumsbericht 1977: „Mit zunehmenden Autoverkehr stellte sich besonders für die Drahtseilbahn Engelberg – Gerschnialp die Frage nach der Beschaffung von Parkplätzen. Selbstverständlich war dies nicht nur eine Angelegenheit der untersten Zubringerbahn, sondern auch unseres Unternehmens. Gemeinsam sind deshalb Lösungen für Parkplätze gefunden worden. Auch heute noch beschäftigt diese Frage die sämtlichen Bahn- und Skibetriebe der „Schattenseite““ (LGT, 1978, S.22) Neben diesen Parkplätzen hat die Betriebsgemeinschaft der Bergbahnen noch zwei Flächen von 12 000 qm und 14 000 qm hinzugepachtet und verfügt somit über eine Parkfläche von 35 000 qm. Zusätzlich wurden Flächen für Fahrrad- und Motorradunterstellplätze gekauft. Als Reservefläche wurde noch eine 12 400 qm grosse Fläche Land für die mögliche Anlage von Parkplätzen dazugekauft. (BEGT, 1988, S. 8f.) Auch die baulichen Anlagen wurden erneuert. 1977 wurde das alte

Empfangsgebäude abgebrochen und durch ein neues ersetzt. Ein weiter wichtiger Schritt war die Eröffnung der Luftseilbahn Trübsee – Stand – Kleintitlis am 26. Juni 1965 bis Stand und am 15. März 1967 bis zum Kleintitlis. 1972 wurde dann das neue Panorama Restaurant auf dem Titlis eingeweiht. (LTKT, 1973, S.3) Die DEG und LGT konnten wiederum als Zubringerbahnen grosse Steigerungen verzeichnen. In den 70er Jahren warnte die DEG bereits vor den negativen Folgen des Tourismus: „Denn abgesehen davon, dass durch eine derart umfangreiche Bautätigkeit das Landschaftsbild vielfach zerstört und verschandelt wird, erfährt der Kurort allmählich eine Belastung, die seine Anziehungskraft als Stätte der Ruhe und Erholung ernsthaft gefährden könnte.“ (DEG, 1973, S.11) 1981 wurde der Bau einer Gondelbahn von Engelberg über Gerschnialp nach Trübsee verfolgt, um dem immer stärker werdenden Andrang gerecht zu werden. (DEG, 1982, S.5) Im Jahre 1982 fusionierte dann die DEG mit der LGT zur „Bergbahnen Engelberg – Gerschnialp - Trübsee AG“ (BEGT). (BEGT, 1983, S.3) Am 21. Dezember 1984 konnte dann die neue Gondelbahn ihren Dienst aufnehmen. Die Kapazität der Gondelbahn alleine liegt bei 1 300 Personen/Stunde mit der Möglichkeit eines Ausbaus auf 1 600 Personen/Stunde.

Abbildung 39 Gondelbahn Engelberg – Gerschnialp – Trübsee in der 80er Jahren
(Quelle: BEGT, 1983, Deckblatt)



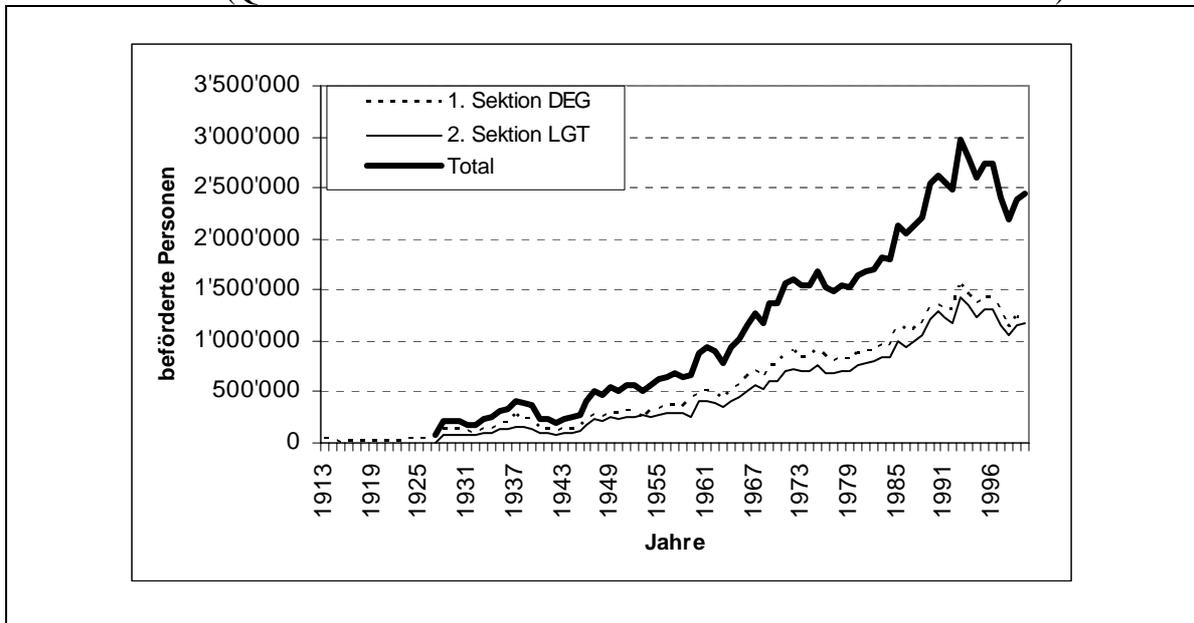
Das alte Bahnsystem hatte zum Vergleich eine Kapazität von 940 Personen/Stunde. (BEGT, 1984, S.3) Auch die Verbesserung der Verkehrsverbindungen der LSE und der Strasse werden von der BEGT gewürdigt. „In den eigenen vielfältigen Bemühungen um die erfolgreiche Weiterentwicklung unserer Bahnen durften die Betriebsleitungen immer auch verständnisvolle Unterstützung von anderer Seite erfahren. So von den beiden Halbkantonen Ob- und

Nidwalden sowie der Gemeinde Engelberg, denen vor allem für den mit grossem finanziellen Aufwand durchgeführten Ausbau der Strasse nach Engelberg und für die Modernisierung der Stansstad – Engelberg – Bahn mit der Erweiterung nach Hergiswil der beste Dank ausgesprochen sei. Die dadurch hergestellte Direktverbindung Luzern – Engelberg ist für den Kurort und unsere Bahnen von grösstem Nutzen.“ (BEGT, 1988, S.13) Auch der Golfkrieg im Jahre 1990 führte zu einer spürbaren Abnahme der Touristen, erholten sich jedoch wieder schnell nach Beendigung des Krieges. (BEGT/LTKT, 1992, S.6) Eine weitere Fusion fand im Jahre 1992 mit der Vereinigung der BEGT und der LTKT (Luftseilbahnen Trübsee – Stand – Kellintilis) zur Bergbahnen Engelberg – Trübsee – Titlis AG (BET AG) statt. (BET, 1993, S.2) Im selben Jahr wurde auch die drehbare Gondel „Rotair“ als vorläufig letzte Errungenschaft in Betrieb gesetzt. (BET, 1992, S.2) Die Freizeitindustrie hat inzwischen grosse Dimensionen angenommen: „Die Titlisbahnen sind mit ihren 130 Angestellten nicht nur der grösste Arbeitgeber im Dorf, sondern haben auch volkswirtschaftlich gesehen im Klosterdorf, aber auch für die beiden Kantone Ob- und Nidwalden, eine sehr grosse Bedeutung. Bergbahnen und Skilifte haben innerhalb eines Bergkurortes wie Engelberg eine bedeutende Leitfunktion im touristischen Gesamtangebot inne, die vielfach immer noch verkannt, ja manchmal sogar negiert wird.“ (BET, 1992, S.6)

In Abbildung 40 ist die Zahl der beförderten Personen auf der DEG und der LGT sei ihrem Bestehen dargestellt. Daraus ist ersichtlich, dass insbesondere ab den 60er Jahren die Frequenzen stark zugenommen haben. Erst in den 90er Jahren ist ein markanter Rückgang zu erkennen.

Abbildung 40 Beförderte Personen auf der DEG und LGT 1913-2000

(Quelle: Jahresberichte der DEG und Statistische Zahlen der BET)



In der Abbildung 41 sind die Frequenzen der Luftseilbahn von Trübsee nach Stand, welche Mitte der 60er Jahre in Betrieb genommen wurde, dargestellt. Hierbei erkennt man zunächst einen deutlichen Anstieg und dann wiederum Mitte der 90er Jahre einen Rückgang. Aehnlich verlaufen die Zahlen der Luftseilbahn von Stand nach Titlis. (Abbildung 42) Die Zahlen zwischen Sommer und Winter haben sich hier fast vollständig angenähert.

Abbildung 41 Beförderte Personen auf der Luftseilbahn Trübsee – Stand 1965-2000

(Quelle: Statistische Zahlen der BET)

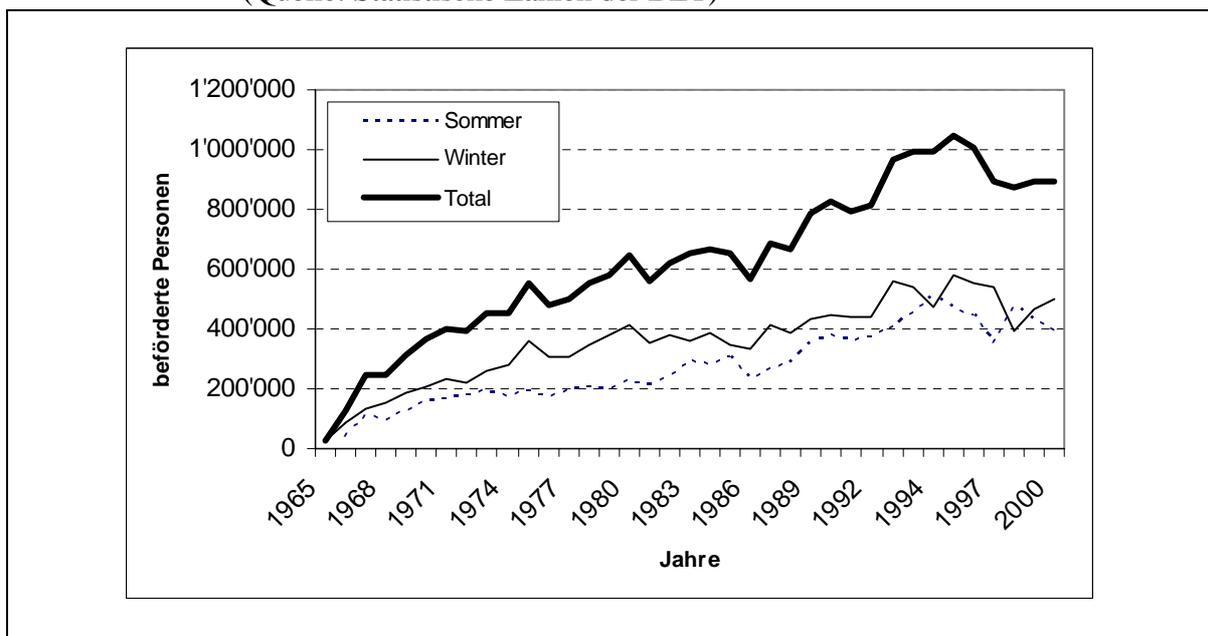
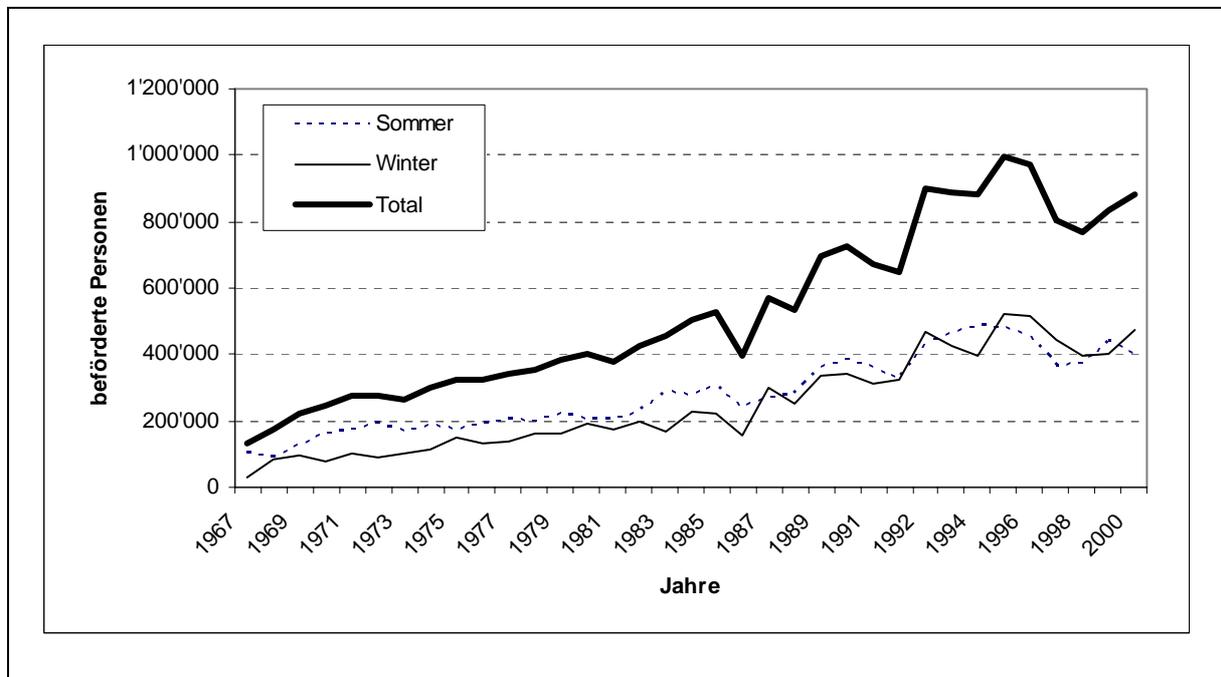
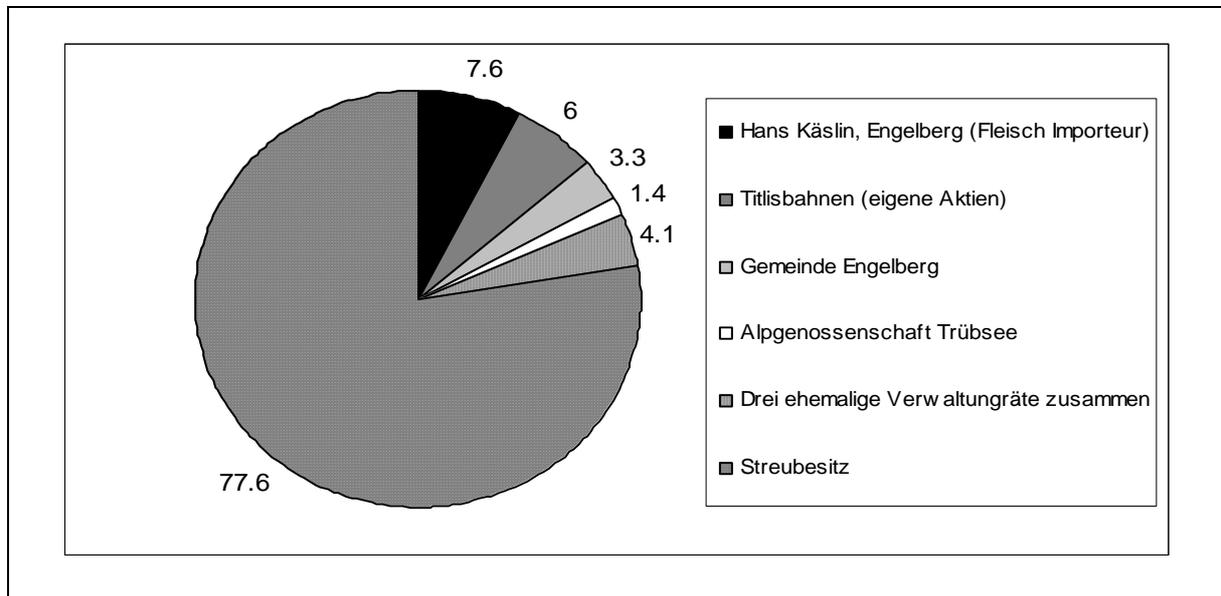


Abbildung 42 Beförderte Personen auf der Luftseilbahn Stand – Kleintitlis 1967-2000
 (Quelle: Statistische Zahlen der BET)



Heute gehören die Bahnen zum Titlis einem einzigen Unternehmen an. Zum besseren Verständnis sind an dieser Stelle nochmals die Entwicklungsschritte der Bahnen dargestellt. In den 80er Jahren fusionierten mit dem Bau der Gondelbahn die Bahnen bis zum Trübsee. Aus der Drahtseilbahn Engelberg – Gerschnialp AG und der Luftseilbahn Gerschnialp – Trübsee AG wurden die Bergbahnen Engelberg – Gerschnialp – Trübsee AG. Anfang der 90er Jahre wiederum schlossen sich die Bergbahnen Engelberg – Gerschnialp – Trübsee AG und die Luftseilbahnen Trübsee – Stand – Kleintitlis AG zu den Bergbahnen Engelberg – Trübsee - Titlis AG (BET) zusammen. Die Aktien des Unternehmens sind zu über dreiviertel in Streubesitz. Kleinere Pakete halten noch einzelne Privatpersonen, die Alpengenossenschaft Trübsee und die Gemeinde Engelberg. (Abbildung 43)

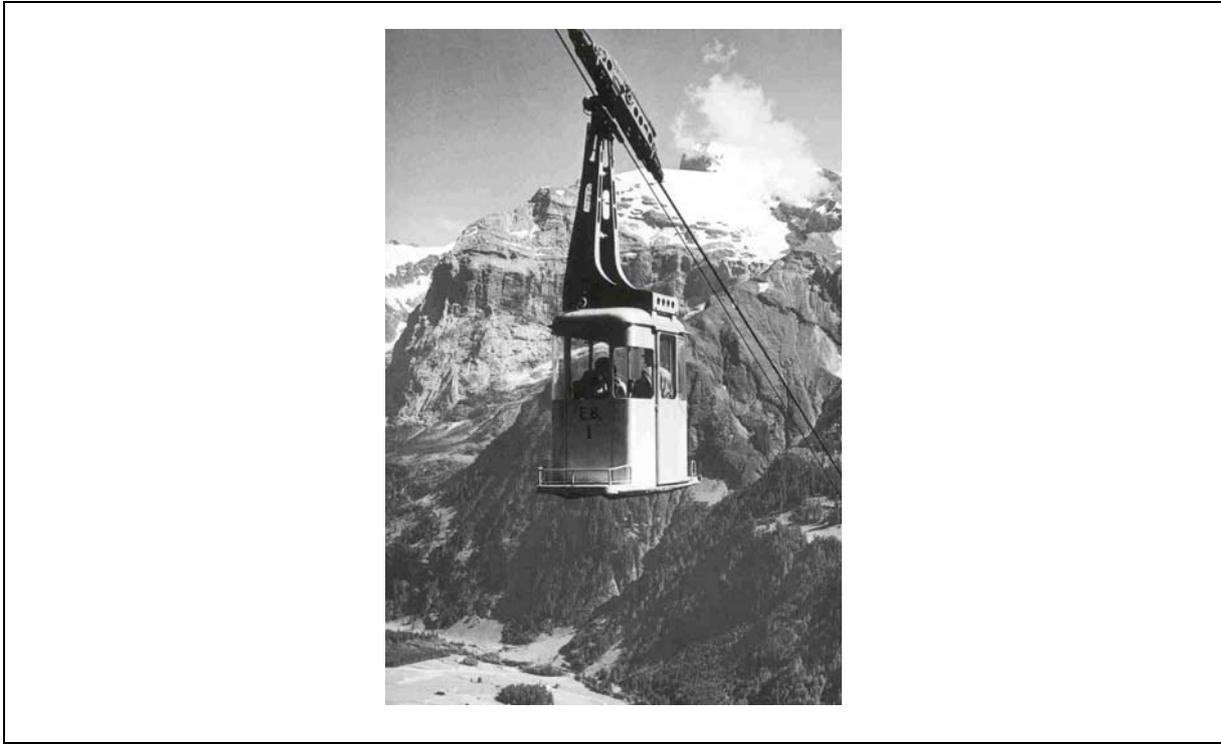
Abbildung 43 Aktionäre der BET AG im Jahre 2002 in %
(Quelle: Statistische Zahlen der BET)



Luftseilbahn Engelberg – Brunni AG

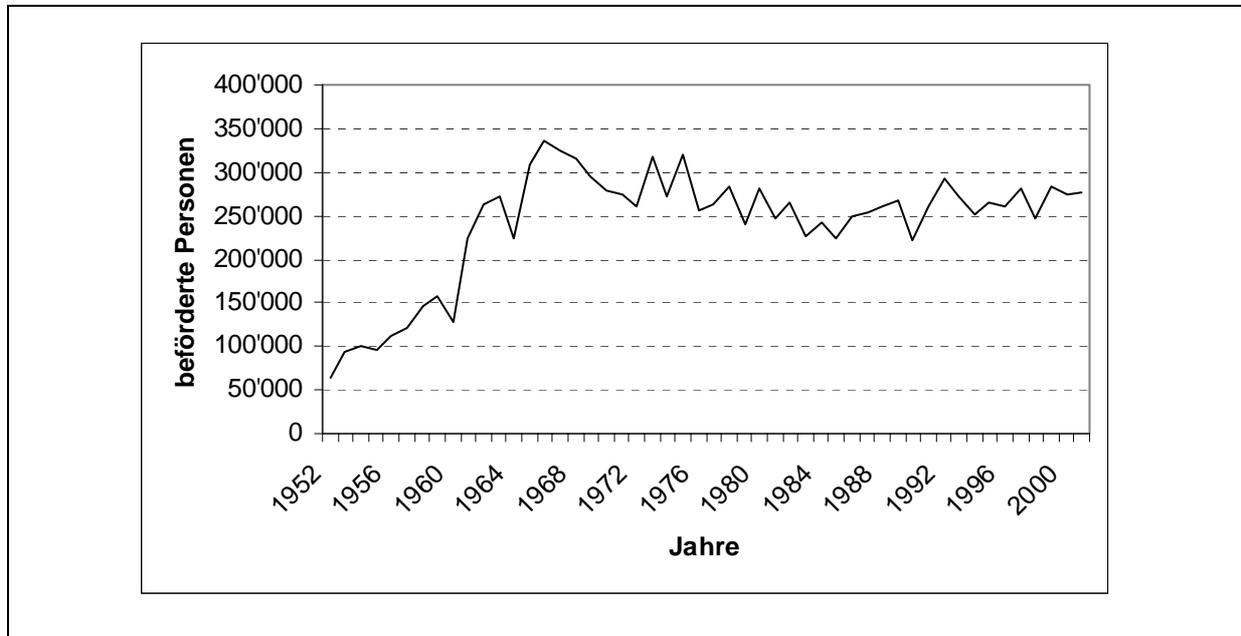
Die Geschichte der Brunni Bahn begann im Jahre 1938. Zu dieser Zeit wollten die Mitglieder der „Studiengesellschaft einer Engelberg-Ruckhubelbahn“ das Ruckhubelgebiet touristisch erschliessen. Der zweite Weltkrieg führte jedoch dazu, dass das Projekt nicht weiter verfolgt wurde. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde das Projekt wieder aufgegriffen und die heutige Linienführung vom Hinterdorf nach Ristis auf 1 600 m bei einer Höhendifferenz von 582 m festgelegt. Am 9. November 1950 erteilte das Bundesamt für Verkehr die Konzession für den Betrieb der Luftseilbahn. (LEB, 2002, S.3) Am 23. Februar 1952 wurde die Bahn nach neunmonatiger Bauzeit eröffnet.

Abbildung 44 Luftseilbahn Engelberg – Brunnli in den 50er Jahren
(Quelle: Luftseilbahn – Engelberg – Brunnli, 2002, Deckblatt)



Bereits zu Beginn war die Bahn bei den Besuchern beliebt, was sich aus den Frequenzen able-
sen lässt. Die Bahn hatte auch in der Sommerzeit Erfolg und erschloss damit ein Wanderge-
biet mit guter Aussicht auf die Engelberger Bergwelt. Im Jahre 1957 wurde ein Skilift vom
Ristis zur Brunnihütte gebaut, was der Bahn nochmals Auftrieb gab. Keine zehn Jahre später
wurde eine Erweiterung der Bahn nötig, da der Besucherstrom stark anstieg. (LEB, 2002, S.6)
Das Jahr 1966 war mit 337 134 Fahrgästen (rund 30 000 mehr als in den Vorjahren) ein Re-
kordjahr. „Die Gründe für diese enorme Auslastung waren ein optimaler Winter und die ver-
besserten Zufahrtsmöglichkeiten nach Engelberg, einerseits durch den direkten Anschluss der
Luzern – Stans – Engelberg – Bahn an Luzern im Jahr 1964 und andererseits durch den Neu-
bau der Autostrasse nach Engelberg.“ (LEB, 2002, S.7) Anfang der 90er Jahre wurde die
Bahn wiederum erneuert, hinzu kam Mitte der 90er Jahre der Ausbau die Talstation. Gleich-
falls wurde in dieser Zeit an der Erstellung von Wanderwegen und des sogenannten „Brunni-
Pfades“ gearbeitet, um die Attraktivität des Gebietes aufrechtzuerhalten. Der Pfad soll mit der
Hilfe von 140 Tafeln am Wegesrand die Erklärungen zu Flora, Fauna und Geologie geben.
(LEB, 2002, S.12) Insbesondere das Erlebnis- und Familienpublikum möchte die Bahn in Zu-
kunft verstärkt ansprechen. Die Frequenzen der Brunnli Bahn verlaufen im Vergleich zur Tit-
lisbahn markant anders. Wie in Abbildung 45 zu sehen ist, setzt der grosse Sprung in der Zahl
der beförderten Personen Anfang der 60er Jahre ein. Ab Ende der 60er Jahre sinkt die Zahl
und bleibt danach weitgehend konstant. Die Aktien der Bahn befinden sich in Streubesitz.

Abbildung 45 Beförderte Personen auf der Luftseilbahn Engelberg – Brunnli 1952 – 2001
(Quelle: Statistische Zahlen der Luftseilbahn Engelberg – Brunnli)



2.5 Raumplanerischen Vorgaben für die Gemeinde Engelberg

2.5.1 Richtplan des Kanton Obwalden

Das Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (RPG) sowie die zugehörige Verordnung (RPV) vom 26. März 1986 bilden die Rechtsgrundlage für den Richtplan des Kantons Obwalden aus dem Jahr 1987. Als Massnahmen der Raumplanung sieht das RPG den Richtplan als Koordinierungsinstrument und den Nutzungsplan als Instrument der Lokalisierung von Nutzungen vor. Die Erstellung eines Richtplanes ist für die Kantone zwingend. Sie sind für die Behörden von Bund, Kantonen und Gemeinden verbindlich; Nutzungspläne sind

grundeigentümergebunden. (Kanton Obwalden, 1987, S.1) Der Richtplan dient der Koordination raumwirksamer Tätigkeiten sowohl zwischen verschiedenen Planungsträgern als auch zwischen verschiedenen Sachbereichen.

Oberste Ziele des RPG sind (Art. 1 Abs. 1):

1. Haushälterische Nutzung des Bodens
2. Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten
3. Eine den Zielvorstellungen entsprechende Ordnung der Besiedlung

Nach Art. 6 Abs. 1 RPG haben die Kantone für die Erstellung ihrer Richtpläne in den Grundzügen zu bestimmen, wie sich ihr Gebiet räumlich entwickeln soll. Das Leitbild im kantonalen Richtplan von Obwalden stellt die heutige Situation und die angestrebte Situation gegenüber. Auf die wirtschaftliche Entwicklung ist das regionale Entwicklungskonzept Nidwalden/Engelberg, auf das im nächsten Kapitel eingegangen wird.

Für den Tourismus wird folgende Situation dargestellt: „Grundlage des Obwaldner Fremdenverkehrs ist eine vielfältige, unversehrte Landschaft. Die Tourismusgebiete sind schwerpunktmässig gut ausgebaut. Der Fremdenverkehr ist ein wichtiger Bestandteil der Obwaldner Volkswirtschaft.“ (Kanton Obwalden, 1987, S.30)

Als Zielvorstellung wird folgendes formuliert: „Die wirtschaftliche Stellung des Fremdenverkehrs ist zu halten bzw. auszubauen, wobei der unversehrten Landschaft ein hoher Stellenwert zukommt. Der Ausbau des Tourismus soll in jenen Gebieten erfolgen, in denen bereits touristische Anlagen vorhanden sind; das heisst, es sollen keine grundsätzlich neuen Gebiete für den Tourismus erschlossen werden“ (Kanton Obwalden, 1987, S.31)

Im Verkehrsbereich ist unter dem Punkt Strassen folgende Situation beschrieben: „Das Strassennetz von über 500 km Länge hat sehr verschiedenen Aufgaben zu erfüllen. Der Ausbauzustand ist unterschiedlich....“ (Kanton Obwalden, 1987, S.38)

Als Zielvorstellung wird folgendes formuliert: „Das besiedelte Gebiet soll entsprechend den regionalen und lokalen Bedürfnissen für den Individualverkehr zweckmässig und sinnvoll erschlossen sein. Ausser dem Weiterbau der N8 und der allfälligen Ortskernumfahrung von

Kerns sind auf absehbare Zeit keine Strassenneubauten nötig. Damit dürften sich die zukünftigen Tätigkeiten vermehrt auf die Sanierung und den Ausbau bestehender Strassen beschränken. ...“(Kanton Obwalden, 1987, S.39)

Unter dem Punkt Oeffentlicher Verkehr wird folgender Zustand beschrieben.: „Trotz ungünstiger Voraussetzungen (Topographie, relativ dünne Besiedlung) ist das Liniennetz des öffentlichen Verkehrs grundsätzlich befriedigend. Das Zusammenspiel von Bahn und Bus ist gut. Im Fahrplanbereich sind jedoch Verbesserungen anzustreben. Dies kann insbesondere mit einer Doppelspur Luzern-Hergiswil (allenfalls auch einer Doppelspurinsel) sowohl für das Sarneraatal als auch für das Engelbergertal erreicht werden. (Kanton Obwalden, 1987, S.38)

Als Zielvorstellung wird folgendes formuliert: „Der öffentliche Verkehr ist mit allen verfügbaren planerischen und finanziell verantwortbaren Mitteln zu fördern. Damit kann eine Verringerung der Anzahl der Autopendler erreicht werden.“ (Kanton Obwalden, 1987, S.39)

Im Kapitel Tourismus wird die bestehende Situation im Kanton beschrieben. Hier wird auch auf den Konflikt zwischen den Ansprüchen der touristischen Infrastruktur und anderen Nutzungsansprüchen hingewiesen. (Kanton Obwalden, 1987, S.103f.) Die Gefahr der Zerstörung der Landschaft durch den Tourismus und damit der Grundlage des Tourismus wird explizit angesprochen. (Kanton Obwalden, 1987, S.104) Engelberg wird als das wichtigste touristische Zentrum des Kantons bezeichnet. Das bestehende touristische Feinkonzept „Engelberg/Wolfenschiessen“ wird als Instrument genannt, mit dem der touristische Wildwuchs in geordnete Bahnen gelenkt werden soll. (Kanton Obwalden, 1987, S.105) Zum touristischen Feinkonzept wird im nächsten Kapitel gesondert eingegangen. Es ist ein Spezialteil des regionalen Entwicklungskonzeptes Engelberg/Wolfenschiessen.

Als Zielvorstellung zum Tourismus wird insbesondere der Schutz der Landschaft als Kapital für den Tourismus beschrieben. Die Entwicklung soll sich auf Gebiete beschränken, in denen bereits Tourismus besteht; neue Gebiete sollen nicht ausgewiesen werden. (Kanton Obwalden, 1987, S.109) Das touristische Feinkonzept aus dem Jahre 1980 soll überarbeitet werden. (Kanton Obwalden, 1987, S.156)

Als Zielvorstellung den öffentlichen Verkehr betreffend, wird wiederum der Ausbau der Bahnstrecke von Hergiswil nach Luzern beschrieben. Auch insgesamt soll der öffentliche Verkehr gefördert werden. So etwa durch zusätzliche Haltestellen für Bahn und Bus, bessere Verkehrsbedingungen in den Randzeiten oder die Einführung eines Tarifverbundes. (Kanton Obwalden, 1987, S.275f.) Das Projekt Neubau der LSE- Strecke Reinerts-Gherst wird im Sta-

dium der Vororientierung beschrieben. Ziel des Projektes ist die Umfahrung des steilsten Streckenabschnittes durch einen Tunnel. (Kanton Obwalden, 1987, S.301 f.)

Auf der Richtplankarte (Abbildung 46) sind die neu ausgewiesenen Touristischen Schwerpunkte, die neben dem Dorf Engelberg auch die Bergstationen der Brunni – Bahn und der Titlisbahnen (Trübsee und Kleintitlis) umfassen, dargestellt. Interessanterweise befindet sich neben dem touristischen Schwerpunkt Trübsee auch ein als Naturschutzzone (Zwischenergebnis) ausgewiesenes Gebiet. Hier deutet sich ein Konflikt zwischen dem Naturschutz auf der einen Seite und dem Tourismus auf der anderen Seite an.

Abbildung 46 Richtplankarte des Kantons Obwalden (Ausschnitt Engelberg)
(Quelle: Kanton Obwalden, Richtplan 1987)

Originalmassstab 1:25 000 - Karte verkleinert

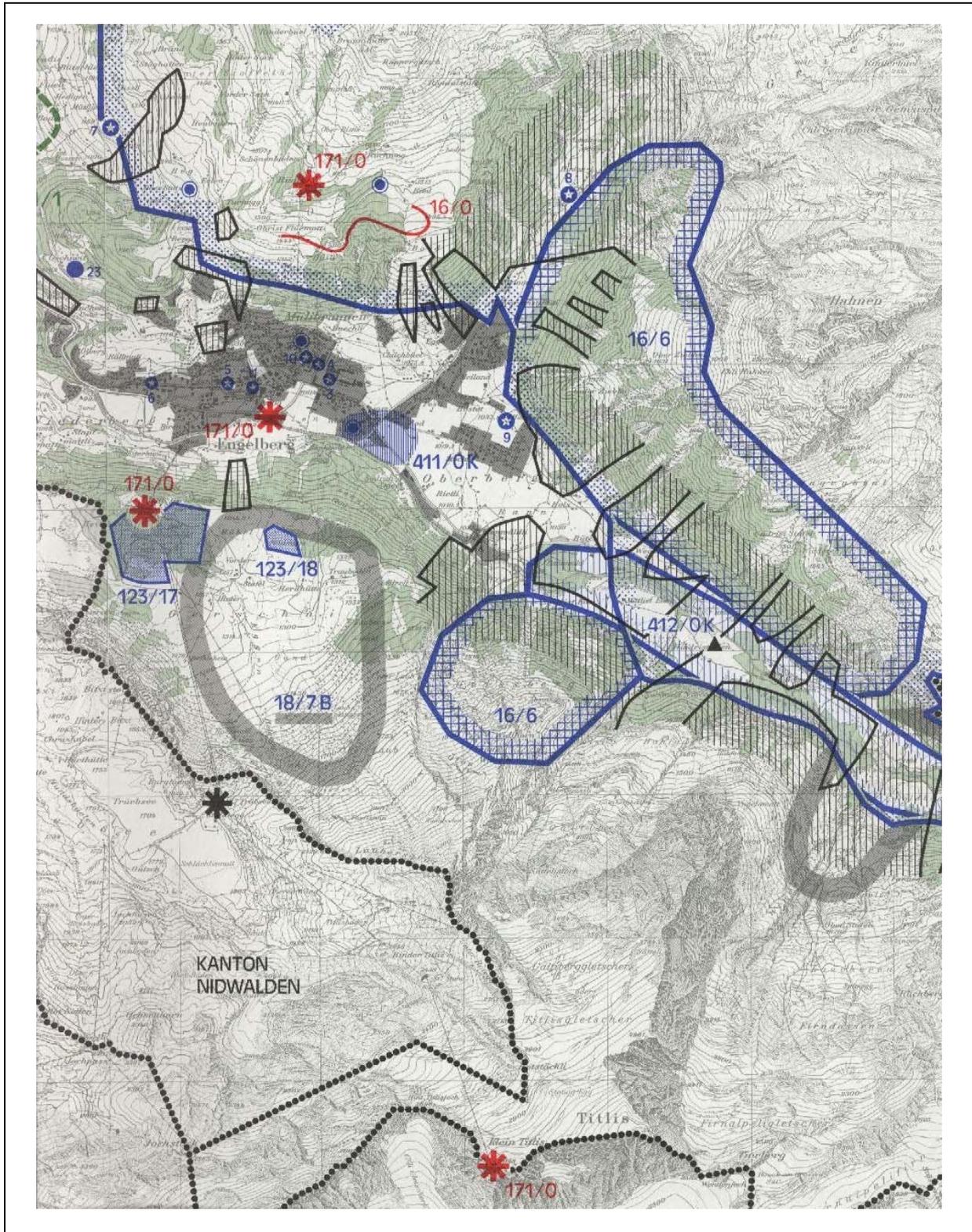


Abbildung 47 Richtplankarte des Kantons Obwalden - Legende 1

(Quelle: Kanton Obwalden, Richtplan 1987)

Bestehend		Zu koordinieren		Darstellung im Richtplan (Gliederung nach Sachbereichen, mit Hinweisen auf die Objektblätter)
Ausgangslage	Festsetzung	Zwischenergebnis	Vororientierung	
1 Sachbereich Landschaft				
				11 Landwirtschaft Überlagerung von Fruchtfolgefläche und Bauzone (siehe Objektblatt 111/0)
				12 Landschafts- und Naturschutz Landschaften von nationaler Bedeutung (siehe Objektblatt 121/1) Änderung des BLN-Objekts 1606 (siehe Objektblatt 121/2) Landschaften von kantonaler Bedeutung (mit Inventarnummer) (siehe Objektblatt 122/1-15) Naturschutzzonen (siehe Objektblatt 123/1-18) Planungszone (siehe Objektblatt 123/1) Naturschutzobjekte (mit Inventarnummer) (siehe Objektblatt 124/1-23)
				13 Schädliche Einwirkungen und Naturgefahren Gefahrenzonen (siehe Sachbereich 132) Gefahrengebiete nach BMR (siehe Objektblatt 132/0) zu überprüfende Gefahrengebiete (siehe Objektblatt 132/1-5) Gefahrenzone Melchtal (siehe Objektblatt 132/6 K)
				14 Materialabbau und Materialdeponie bestehendes und neues Abbaugelände (siehe Objektblatt 14/1) Materialdeponien (siehe Sachbereich 14)
				16 Wald Walderschliessungsstrassen (siehe Objektblatt 16/0) Trennung von Wald und Weide (Grobabgrenzung) (siehe Objektblatt 16/1-6)
				17 Tourismus und Erholung Touristische Schwerpunkte (siehe Objektblatt 171/0) Zusammenschluss von Skigebieten (siehe Objektblatt 171/1-2) Zusammenschluss von Skigebieten mit Abfahrt nach Lungern (siehe Objektblatt 171/3-5)
				18 Militär Schiesplatzareale (mit Inventarnummer und Buchstabenkennzeichnung) (siehe Objektblatt 18/1-8) Militärische Bauten und Anlagen (siehe Objektblätter 18/9, 18/10, 18/11, 18/12)
2 Sachbereich Besiedlung				
				21 Bauzonen nicht erschlossene Gebiete der Bauzonen (siehe Objektblatt 21/0) Vorgesehene Bauzone (siehe Objektblatt 21/1) Vorgesehene Ferienhauszonen (siehe Objektblatt 214/1)
				22 Ortsbild- und Einzelschutz Ortsbild- und Umgebungsschutz (siehe Objektblatt 221/1-15) Bau- und Kulturdenkmälern (mit Inventarnummer) (siehe Objektblatt 222/1-4)
				23 Zentrale Orte, öffentliche Bauten und Anlagen Öffentliche Bauten und Anlagen des Kantons (siehe Objektblatt 232/1-3)

Abbildung 48 Richtplankarte des Kantons Obwalden – Legende 2

(Quelle: Kanton Obwalden Richtplan, Richtplan 1987)

Inhaltskategorie nach Art. 4 RPV				Darstellung im Richtplan (Gliederung nach Sachbereichen, mit Hinweisen auf die Objektblätter)
Bestehend		Zu koordinieren		
Ausgangslage	Festsetzung	Zwischenergebnis	Vororientierung	
				3 Sachbereich Verkehr 31 Privatverkehr (Strassen) Nationalstrasse N8 (Teilstück Lopper - Sarnen-Süd) Nationalstrasse N8 (Teilstück Sarnen-Süd - Ewil) (siehe Objektblatt 311/1) Nationalstrasse N8 (Teilstück Ewil-Brienzwiler mit Ortsumfahrungen Giswil, Kaiserstuhl und Lungern) (siehe Objektblatt 311/2) Tankstelle/Raststätte an Nationalstrasse N8 (siehe Objektblatt 311/3) Vollanschluss Alpnach-Süd (siehe Objektblatt 311/4) Werkhof N8 (siehe Objektblatt 311/5) Ortsumfahrung Kerns (siehe Objektblatt 312/1) Wanderwege am Sarner- und Lungernersee (siehe Objektblatt 315/1)
				4 Sachbereich Ver- und Entsorgung 41 Wasserversorgung Grundwasserschutzzonen mit Flächenbezeichnung bei bestehenden Trinkwasserfassungen (siehe Objektblatt 411/0) Grundwasserschutzzonen ohne Flächenbezeichnung bei bestehenden Trinkwasserfassungen (siehe Objektblatt 411/0) Grundwasserschutzzonale (siehe Objektblatt 412/0)
				42 Energieversorgung / Elektrizitätsversorgung Wasserfassungen (siehe Objektblatt 421/1) Ausgleichsbecken (siehe Objektblatt 421/2) Deponien für Ausbruchmaterial (siehe Objektblatt 421/3) Freileitung 50 Kilovolt (siehe Objektblatt 421/4) Freileitung 16 Kilovolt (siehe Objektblatt 421/5) Unterwerk (siehe Objektblatt 421/6)
				44 Kehrichtbewirtschaftung bestehende Kehrichtdeponie (NW) und Ersatz-Kehrichtdeponie (OW) (siehe Objektblatt 441/1) Lagerung spezieller Abfälle (NACRA) (siehe Objektblatt 442/1)
				Konfliktsituation Koordination mit den Nachbarkantonen nötig Bezirks- und Gemeindegrenzen

2.5.2 Regionales Entwicklungskonzept Nidwalden/Engelberg

Aufgrund des Bundesgesetzes über die Investitionshilfe vom 18. Juni 1974 (IHG) beschloss die Nidwaldner Landgemeinde 1975 erstmals ein Wirtschaftskonzept für die Region Nidwalden/Engelberg entwickeln zu lassen. Ziel sollte es sein, eine sinnvolle und ausgewogene räumliche und wirtschaftliche Entwicklung des Kantons zu gewährleisten. Zugleich sollte das Konzept eine Basis für die Investitionshilfe des Bundes sein. Das Konzept umfasst neben den Nidwaldner Gemeinden auch die Obwaldner Gemeinde Engelberg, die als Exklave Obwaldens im Nidwaldner Gebiet liegt, räumlich funktional aber mit Nidwalden verbunden ist. Im Jahre 1995 wurde das Konzept fortgeschrieben und angepasst. Ziel des Entwicklungskonzeptes ist es, die in der Region bereits vorhandenen Potenziale besser auszunützen und sich auf die eigenen Kräfte zu konzentrieren (Regierungsrat Nidwalden, 1995, S.1.1) Das Konzept soll Grundlage für den kantonalen Richtplan sein, eine Leitfunktion für Ortsplanungen der Gemeinden haben, Arbeitsinstrument für die Aktivitäten der Region sein und eine Basis für Stellungnahmen der Region zu kantonalen Gesetzesvorlagen und Sachplanungen darstellen. (Regierungsrat Nidwalden, 1995, S.1.1) Als oberstes Ziel soll die „Erhaltung und Förderung der Lebensqualität der Region“ verfolgt werden. (Regierungsrat Nidwalden, 1995, S.1.2) Hierzu soll verstärkt eine innerregionale und überregionale Zusammenarbeit stattfinden. (Regierungsrat Nidwalden, 1995, S.3.1)

Im Bereich Tourismus des regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) wird die Ausgangslage für die gesamte Region beschrieben. Auch hier wird ähnlich wie im Kantonalen Richtplan die weitgehend intakte Landschaft, sowie die gute Verkehrsanbindung an die Nord-Süd Achse A2 als Basis für den funktionierenden Tourismus bezeichnet. Ein grosser Teil ist dem Tagestourismus zuzurechnen. (Regierungsrat Nidwalden, 1995, S.5.1) Die Auslastung der Hotelbetten in Engelberg liegt bei etwa 40 %. Die Erwartungen, die im ersten Konzept geweckt wurden, konnten nicht erfüllt werden. (Regierungsrat Nidwalden, 1995, S.5.1)

Als Ziel wird folgendes formuliert: „Der Tourismus soll einen den guten natürlichen Faktoren entsprechenden Wirtschaftlichen Stellenwert erhalten. Dabei ist der nachhaltigen Pflege von Natur und Landschaft besonderes Gewicht beizumessen.“ (Regierungsrat Nidwalden, 1995, S.5.1) Als Massnahmen werden u.a. eine tourismusfreundliche Verkehrsinfrastruktur genannt. „Die Angebote des öffentlichen Verkehrs auf Schiene und Strasse müssen auf die Ansprüche des Individualtourismus in Bezug auf Frequenzen, Information, Signalisation an der Autobahn, Bequemlichkeit, Anschlussmöglichkeiten und Halte an touristischen Stationen ausgerichtet sein. Insbesondere ist die Zusammenarbeit der Transportunternehmen zu verbessern, wobei diejenige der Bergbahnen dazugehört“ (Regierungsrat Nidwalden, 1995, S.5.2) Auch

ergänzende touristische Infrastruktur, wie Sport, Kultur und Unterhaltung sollen als Gesamtpaket gefördert werden. Ebenso soll ein besseres Tourismus-Marketing betrieben und die Zusammenarbeit der Institutionen gefördert werden. Als konkrete Projekte wird z.B. ein Halbstundentakt für die LSE von und nach Luzern gefordert. Die Region soll dabei die Rolle eines Koordinators übernehmen. (Regierungsrat Nidwalden, 1995, S.5.4) Ebenfalls soll ein touristisches Feinkonzept erstellt werden. Die Region soll hierbei die Rolle eines Initianten übernehmen. (Regierungsrat Nidwalden, 1995, S.5.4) Auf das touristische Feinkonzept Engelberg wird weiter unten gesondert eingegangen.

Im Fokus auf Engelberg im Bereich Tourismus führt das REK als Ausgangsposition folgendes an. „Im Winter wird durch den Ski- und allgemeinen Ausflugstourismus viel Individualverkehr nach Engelberg gezogen. Das bedeutet Immissionen für den Ort und an einzelnen, wenigen Spitzentagen eine Ueberfüllung der Parkplätze. Da sich das Ferienverhalten geändert hat, ist auch die Beherbergungsauslastung ungenügend. Im Kurort fehlen zu Imagebildung Hotels der höheren Kategorien. Die Hotels in Nidwalden könnten zum besseren Ausgleich mithelfen, sofern der öffentliche Verkehr entsprechend den Markterfordernissen angepasst wird.“ (Regierungsrat Nidwalden, 1995, S.5.9)

Als Ziel für Engelberg wurde formuliert: „Der Tourismus in Engelberg soll auf hoher und bodenständiger Qualität stehen und eine bessere saisonale Verteilung aufweisen.“ (Regierungsrat Nidwalden, 1995, S.5.9)

Als Massnahmen sollen die natürlichen Faktoren besser ausgenutzt werden, wobei das Feinkonzept stärker darauf ausgerichtet werden soll. Weiterhin soll eine tourismusfreundliche Verkehrserschliessung und der Ausbau der touristischen Infrastruktur angestrebt werden. Ebenfalls soll das Marketing und die Zusammenarbeit verstärkt werden. (Regierungsrat Nidwalden, 1995, S.5.10) Im Verkehrsbereich sollen u. a. die Früh- und Spätverbindungen der LSE ausgebaut, die Verbindung von der LSE zur Titlisbahn verbessert und der Gratisbus aufrechterhalten werden. (Regierungsrat Nidwalden, 1995, S.5.11f.) Weiterhin sollen die Bergbahnen im Engelbergertal besser zusammenarbeiten, das Wander-, Fuss- und Radwegenetz gesichert bzw. ausgebaut werden. (Regierungsrat Nidwalden, 1995, S.5.13 ff)

Im Verkehrsbereich wird die Ausgangslage für das gesamte Gebiet folgendermassen beschrieben. Die Region ist durch Bahn und Strasse gut erschlossen, wobei eine erhebliche Pendlerbeziehung nach Luzern besteht. (Regierungsrat Nidwalden, 1995, S.8.1) Im Bereich des Schienenverkehrs wird die Verbindung durch die LSE als zufriedenstellend bezeichnet. Der Neubau der Rampe (Tunnelstrecke) nach Engelberg, welcher noch im kantonalen Richtplan als

Projekt ausgewiesen war, ist nun in der Umsetzungsphase. (Regierungsrat Nidwalden, 1995, S.8.2)

Als Ziel für die gesamte Region wird folgendes formuliert: „Schaffung einer umweltgerechten und wirtschaftlich günstigen Verkehrsordnung, optimale Verknüpfung zwischen privatem und öffentlichem Verkehr“ (Regierungsrat Nidwalden, 1995, S.8.4) Als weitere Ziele werden u. a. die Gewinnung von Umsteigern vom MIV auf den öffentlichen Verkehr, die Entlastung der Ortskerne vom Verkehr, der Bau der Doppelspur Hergiswil-Luzern und die stärkeren Kooperation der Bergbahnen genannt. (Regierungsrat Nidwalden, 1995, S.8.4)

Im Fokus auf Engelberg führt das REK zum Bereich Verkehr als Ausgangsposition an: „Engelberg ist durch seine zentrale Lage und den Anschluss an grosse Verbindungsachsen ideal für Tages- und Kongresstouristen, die mehrheitlich mit Individualverkehrsmitteln anreisen.“ (Regierungsrat Nidwalden, 1995, S. 8.9)

Als Ziel für Engelberg wurde formuliert: „Schaffung einer umweltgerechten und wirtschaftlich günstigen Verkehrsordnung, optimale Verknüpfung zwischen privatem und öffentlichem Verkehr.“ (Regierungsrat Nidwalden, 1995, S.8.9)

Als Massnahmen soll u. a. der Individualverkehr gelenkt, der öffentliche Verkehr gefördert, der Ortsbus zu den Bergbahnen geführt und die Parkplätze als Steuerungsinstrument eingesetzt werden. (Regierungsrat Nidwalden, 1995, S.8.4 ff)

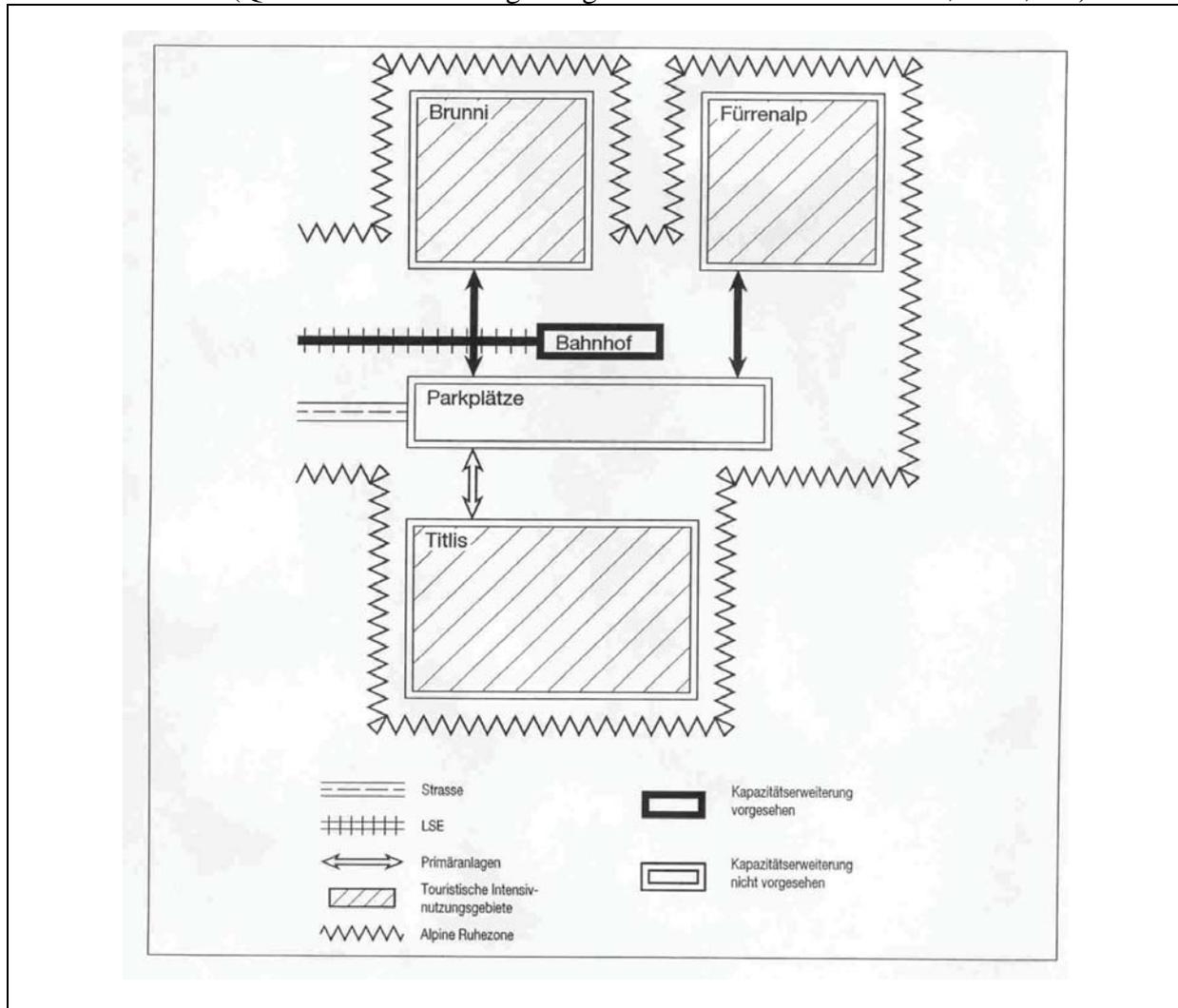
Touristisches Feinkonzept 2000 Engelberg-Wolfenschiessen

Im Rahmen des Regionalen Entwicklungskonzeptes wurde wie oben bereits erwähnt auch ein touristisches Feinkonzept erarbeitet. Bereist 1980 wurde das erste Feinkonzept erstellt, welches Gebiete auswies, die als alpine Ruhezone für den Massentourismus gesperrt wurden. Anlass zur Ueberarbeitung waren die geänderten Bedürfnisse im Tourismus und der notwendige Ausgleich zwischen der Konkurrenzfähigkeit Engelbergs auf der einen und dem Schutz von Natur und Landschaft auf der anderen Seite. (Gemeinde Engelberg/Gemeinde Wolfenschiessen, 2001, S.3) Das Konzept wirkt als behördenverbindlicher kommunaler Richtplan. Der Plan umfasst die Gemeinde Engelberg und Teile der Gemeinde Wolfenschiessen vor allem beim Trübsee. Zu Beginn werden die Rahmenbedingungen beschrieben, unter denen sich Engelberg entwickelt. Zum Bereich des Sommertourismus wird ausgeführt, dass eine bessere Auslastung wünschenswert ist. Beim Wintertourismus hingegen sind zu Spitzenzeiten die

Kapazitätsgrenzen erreicht, was sich durch Staus auf der Kantonsstrasse und überfüllte Parkplätze zeigt. Allerdings wird ein weiterer Ausbau der Strasse oder der Parkplätze nicht angestrebt und somit werden die Kapazitätsgrenzen bewusst in Kauf genommen. Hingegen wird eine verbesserte Erschliessung durch den OEV befürwortet. (Gemeinde Engelberg/Gemeinde Wolfenschiessen, 2001, S.5f) Die weitere Entwicklung Engelbergs soll dem Prinzip der Nachhaltigkeit folgen und die Landschaft als Kapital für den Tourismus schützen. „Die Zukunft der Region Engelberg-Wolfenschiessen als national und international bedeutender Fremdenverkehrsort ist sicherzustellen. Die Landschaft als Kapital des Fremdenverkehrs ist nachhaltig zu nutzen. Das Angebot ist auf den Winter- und Sommertourismus auszurichten. Es sind für alle Segmente der touristischen Nutzung die entsprechenden Flächen zur Verfügung zu halten. Es sind Angebote für ruhige, extensive und intensive touristische Tätigkeiten zu schaffen und zu erhalten.“ (Gemeinde Engelberg/Gemeinde Wolfenschiessen, 2001, S.10) Die Kategorie „Touristisches Intensivnutzgebiet“ (12,7 qkm/ 13 % des Perimeters) erlaubt die Anlage von mechanischen Transporteinrichtungen, Pisten und Beschneiungsanlagen. Zu dieser Kategorie zählen die Bereiche „Engelberg-Titlis-Jochpass“, „Engelberg-Brunni“, „Klostermatte“, „Areal Sprungschanzen“ und „Fürenalp“. Die Kategorie „Touristisches Extensivnutzgebiet“ (26 qkm/27 % des Perimeters) erlaubt nur Nutzungen, die einen Bezug zur Natur haben. Dabei ist die Erstellung touristischer Transportanlagen jedoch ausgeschlossen. Anlagen zur Erschliessung, wie z.B. sanitäre Einrichtungen oder Parkplätze sind aber zulässig. Zu dieser Kategorie zählen alle Gebiete, die nicht in eine der beiden anderen fallen. Die Kategorie „Alpine Ruhezone“ (57,1 qkm/58 % des Perimeters) erlaubt nur die Anlage von Wegen und Berghütten. Die Nutzung durch den Tourismus spielt hier eine untergeordnete Rolle. Zu diesen Gebieten zählen die Bereiche „Walenstöcke-Rugghubel-Hahnen“, GrossTitlis-Grassengrat und Graustock-Nünalphorn. (Gemeinde Engelberg/Gemeinde Wolfenschiessen, 2001, S.11ff) Abbildung 49 ist die Abgrenzung schematisch dargestellt.

Abbildung 49 Abgrenzung der touristischen Gebiete im Feinkonzept

(Quelle: Gemeinde Engelberg/Gemeinde Wolfenschiessen, 2001, S.6)



Zum Bereich öffentlicher Verkehr führt das Konzept an, dass die Attraktivität des ÖEV erhöht werden soll. So führt etwa der Ausbau der LSE Bahn zu einer Erhöhung der Personenleistung nach Engelberg um 750 Personen/Stunde. Gleichzeitig soll auf einen Ausbau der Kantonsstrasse verzichtet werden. Nach Realisierung des Bahnbaus dürfen innerhalb von 10 Jahren keine Ausbaumassnahmen an der Kantonsstrasse durchgeführt werden. Auch ein Ausbau der Parkplätze ist nicht geplant. „Das Parkplatzangebot in Engelberg ist trotz einiger Engpässe pro Jahr ausreichend. Ein Ausbau der Parkplatzkapazität für den Skitourismus ist nicht vorgesehen und stünde im Widerspruch mit dem Ausbau der Steilrampe Engelberg. ...“ (Gemeinde Engelberg/Gemeinde Wolfenschiessen, 2001, S.27) Ebenfalls ist eine laufende Anpassung des Ortsbusses an die Nachfrage zu gewährleisten. „Die Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr von, nach und innerhalb Engelberg sind attraktiv zu gestalten. (Gemeinde Engelberg/Gemeinde Wolfenschiessen, 2001, S.25)

2.5.3 Verkehrskonzept der Gemeinde

In dem Verkehrskonzept der Gemeinde Engelberg aus dem Jahr 1992 werden Ziele angesprochen, welche mit denen des Feinkonzeptes vergleichbar sind. So heisst es dort u. a. „Verkehr nach Engelberg ja, in Engelberg so wenig wie möglich – Oeffentliche Verkehrsmittel, Fussgänger und Radfahrer sind bevorzugt zu behandeln. – Die Zahl der offenen Parkplätze darf nicht erhöht werden. Vorhandene Parkflächen sind zu bewirtschaften. – Der Verkehr im Erholungsgebiet ist einzudämmen. Der Kreis der berechtigten, motorisierten Strassenbenützer ist minimal zu halten. – Die heutigen Transportkapazitäten der Bergbahnen (Zubringer) sind nicht mehr zu erhöhen.“ (Gemeinde Engelberg, 1992, S.6f) Im Jahre 1993 begann in einer Versuchsphase die Ausdehnung der Fussgängerzone, die jedoch nach einem Jahr wieder zurückgenommen werden musste, da es infolge der notwendigen Wendemanöver zu Staus im Dorfzentrum kam. Im Anschluss daran wurde das Dorfzentrum zu einer Tempo30 Zone ausgebaut. Im Jahre 1992 wurde im Rahmen einer Abstimmung ein Reglement zur Erhebung von Parkplatzgebühren eingeführt. (Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus der Universität Bern, 1999, S.34ff)

Wengen

3.1 Entwicklung Wengens vom Bergdorf zum Touristenort

3.1.1 Entwicklung des Tourismus

In diesem Kapitel soll die Entwicklung des Tourismus in Wengen einführungsdargestellt werden. Ebenso wird begleitend anhand von topographischen Karten in den Massstäben 1:000 000 und 1:50 000 die Entwicklung der Erschliessung Wengens mit der Strasse bis Lauterbrunnen und der Bahn seit 1893 dargestellt. Die Karten befinden sich im Anhang von Wengen (Anhang B1 Legenden Anhang D).

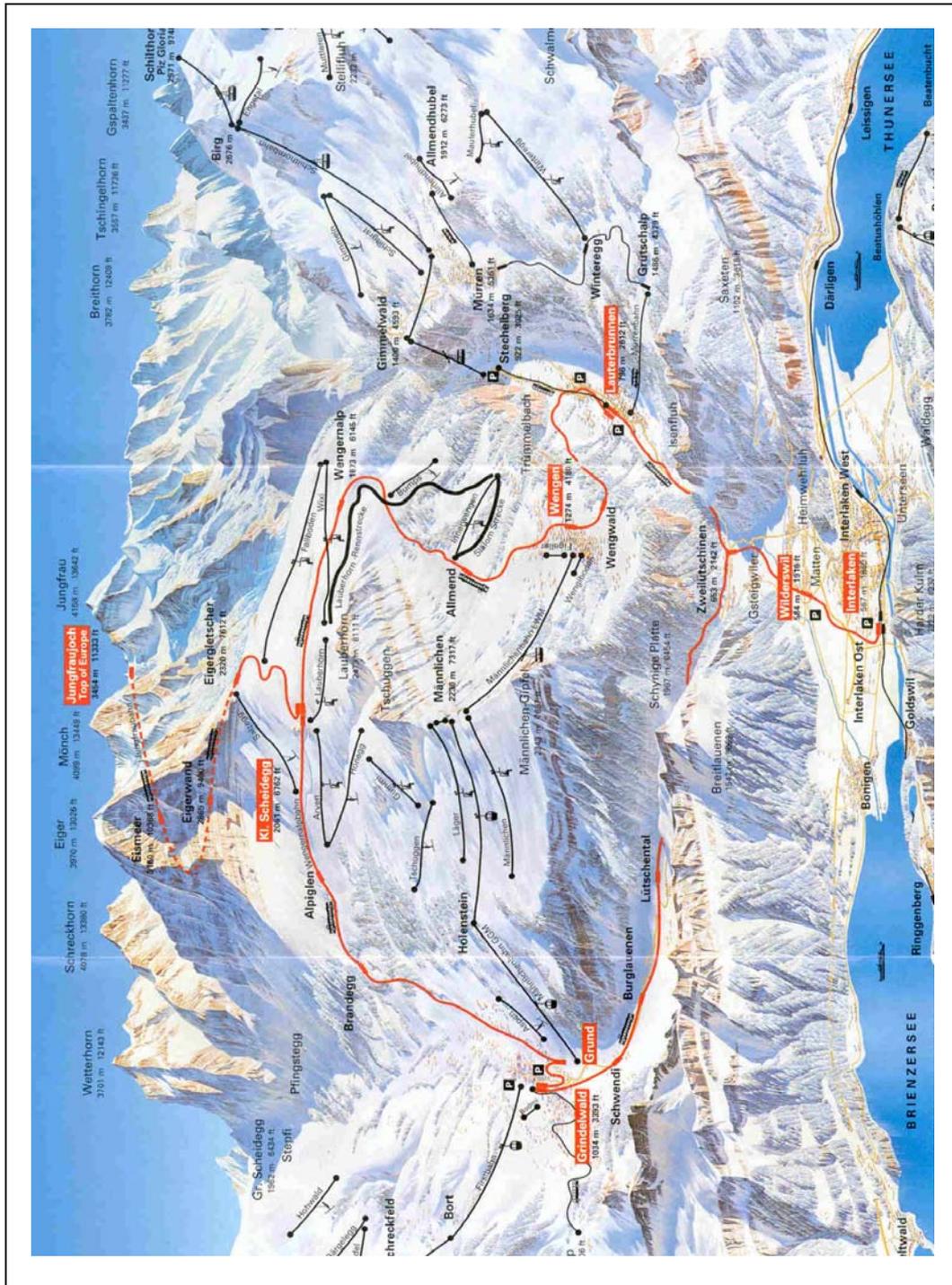
Zu den drei bedeutsamsten Dorfschaften im Tal der weissen Lütschine sind Wengen, Mürren und Lauterbrunnen zu zählen. Politisch gehört Wengen zusammen mit Mürren, Grimmelwald und Stechelberg zu Lauterbrunnen. Der Name Lauterbrunnen leitet sich aus „luter“ für sauber und „brunnen“ für Quellen ab. Hier sind also die sauberen Quellen gemeint, die als Ausgangspunkt für die Besiedlung angesehen werden können. (Michel, 1956, S.5) Der Ortsname Wengen ist auf die Bezeichnung eines steilen Abhanges zurückzuführen. (Michel, 1956, S.6) Bereits im 16. Jahrhundert wurde der Bergbau in dieser Region aktiv. Es handelte sich dabei vor allem um Blei- und Zinkerzlager. Anfang des 17. Jahrhunderts wurde der Bergbau jedoch mangels Ertragsaussichten wieder eingestellt. (Michel, 1956, S.14f) Die wirtschaftlichen Verhältnisse zwangen viele Bewohner Anfang des 18. Jahrhunderts zur Auswanderung in die USA. Dies führte dazu, dass die Regierung in Bern Ueberlegungen anstellte, wie sie die Auswanderung stoppen könnte. Allerdings konnte auch die Förderung von Handarbeiten und ähnlichen Gewerben die Armut nicht wesentlich bekämpfen. (Michel, 1956, S.19) Erst als sich in der Mitte des 18. Jahrhunderts der Wunsch nach Erholung in den Alpen entwickelte, hatten die Menschen in der Region eine neue Perspektive. Bis dahin hatte noch die Furcht vor den Bergen als Orte der Bedrohung vorgeherrscht. (Michel, 1956, S.21) Zunächst standen für die Touristen die Wasserfälle in Lauterbrunnen und die Gletscher in Grindelwald im Mittelpunkt des Interesses. Bereits im Jahre 1777 wurde das erste Reisebuch von Jakob Samuel Wytttenbach geschrieben. Anfang des 20. Jahrhunderts war es vor allem der englische Lyriker Lord Byron, der mit seinem Werk „Reise in das Berner Oberland“ die Region bekannt machte. (Michel, 1956, S.21) Zunächst wurden die Reisenden in Pfarrhäusern untergebracht. Erst im Jahre 1859 wurde mit dem Bau des ersten Gasthauses in Wengen der Fremdenverkehrsbe-

trieb eröffnet. (Michel, 1956, S.22) Bereits ein Jahr später wurde der Betrieb erweitert und konnte 30 Gästen Platz bieten. 1880 entstand im Schiltwald die erste grössere Pension für 100 Gäste. (Gemeinde Lauterbrunnen, o.J, S.9) In der Zeit von 1783 – 1910 verdoppelte sich die Zahl der Einwohner in Wengen. (Gemeinde Lauterbrunnen, o.J, S.8) Ab 1850 wurde der Fremdenverkehr immer grösser. Bis nach Lauterbrunnen gelangte man mit dem Reisewagen. Ab dort musste man zu Fuss nach Wengen, Wengeralp oder zur Scheidegg laufen. (Michel, 1956, S.22) In dieser Zeit wurden auch die ersten Gipfelbesteigungen verzeichnet. Auf der Karte 1:50 000 aus dem Jahr 1870 (Karte B1) ist die Strasse bis Lauterbrunnen und der Fussweg von Lauterbrunnen nach Wengen bereits zu erkennen. Wengen ist dagegen noch ein recht bescheidenes Dorf. Ab dem Sommer 1880 stieg der Fremdenverkehr immer stärker an, so dass Pläne für den Bau einer Eisenbahn erstellt wurden. Im Jahre 1888 wurde der Fussweg von Lauterbrunnen nach Wengen ausgebaut und ausgebessert. Gründlich erfolgte ein weiterer Ausbau dann in den Jahren 1908 und 1909 mit einem Staatsbeitrag von 10 000 Franken. (Gemeinde Lauterbrunnen, o.J, S.9) 1890 wurde die Berner Oberland Bahn in die beiden Lütchinentäler geführt. Die Bergbahn Lauterbrunnen – Mürren folgte ein Jahr später. Im Jahre 1893 wurde die Wengeralpbahn eröffnet. (Michel, 1956, S.23) „Von den Dorfbezirken machte Wengen in diesem Jahr (1900) die grössten Aenderungen durch. Dem Bauerndörflein war auferlegt, sich innert kurzer Zeit in einen ansehnlichen, neuzeitlichen Kurort zu verwandeln. Auf der Südseite des Dorfes hatten die zwei schon bestehenden Hotels für ein Strässchen zum Bahnhof gesorgt. Im Norden, wo laufend neue Hotels entstanden, gab es nur schmale, zumeist private Wege.“ (Gemeinde Lauterbrunnen, o.J, S.17) „Erste wichtige Voraussetzung für den Fremdenverkehr sind vorzüglich ausgebaute Verkehrswege. Mit der Einführung des Gesetzes vom 21. März 1834 über den Strassen- und Brückenbau übernahm der Kanton Bern, nebst vielen anderen, auch die Talstrassen bis nach Lauterbrunnen und Grindelwald.“ Luftseilbahn-Wengen-Männlichen AG, 1979, S.7) Auf der Karte 1:50 000 aus dem Jahr 1900 (Karte B2) sind die Berner Oberland Bahn, die Wengeralpbahn und die Bahn nach Mürren zu sehen. Auch die neuen Hotels in Wengen sind auf der Karte gut zu erkennen. 1912 folgte dann die Bahn auf das Jungfrauoch. Die Geschichte des Bahnbaus wird in Kapitel 3.3 ausführlicher beschrieben. Auf der Karte 1:50 000 aus dem selben Jahr (Karte B3) kann man bereits neben der alten auch die neue Linie der Wengeralpbahn erkennen. Auch die Orientierung des Dorfes auf den Bahnhof hin, wie sie im nachfolgenden Zitat beschrieben wird, lässt sich gut nachvollziehen. Mit dem Ausbau der Bahn entwickelten sich die Dörfer Lauterbrunnen und Wengen rasch zu gut besuchten Touristenorten. „Die unerlässliche Bedingung für die Entwicklung eines Kurortes in der Bergwelt ist die Schaffung guter Verkehrswege, die es ermöglichen, bequem, zu erschwinglichen Preisen und innerhalb angemessener Frist eine Vielzahl von Fahrgästen und Gütern zu befördern. Als diese Verhältnisse anfangs der 90er Jahre geschaffen wurden, wuchsen in den folgenden Jahrzehnten Grosshäuser, mittlere und kleinere

Fremdengeschäfte Giebel an Giebel zur Hotelstadt auf der breiten Bergstrasse von Wengen und aus der unbedeutenden und unbekanntenen alpinen Kleinbauern Siedlung wurde der bedeutendste und bekannteste Höhenkurort des Berner Oberlandes.“ (Gemeinde Lauterbrunnen, o.J, S.11) In dieser Zeit wurden, angestossen durch die Erfindung der Ski, die Berge auch als Wintersportregion entdeckt. (Michel, 1956, S.24) In Wengen wurde im Winter 1909/10 die Skisaison durch den Engländer Sir Henry Lunn eröffnet. Auf der Karte 1:100 000 aus dem Jahr 1919 (Karte B10) ist die Erschliessung Wengens von Interlaken aus ersichtlich. Sowohl die Linienführung der Strasse, als auch die Führung der Bahn durch das Lütschental kann so nachvollzogen werden. In den 30er Jahren entstanden die ersten Skilifte und durch die Eröffnung von Skischulen wurde der Wintersport einem breiten Publikum zugänglich gemacht. (Michel, 1956, S.24) „In Erkenntnis dieses Umstandes wetteiferten die Kurorte, neben den gewöhnlichen Auffahrtsmöglichkeiten durch die bestehenden Bahnen für die Skifahrer Funis, Skilifte und Sesselbahnen auf die Abfahrtshöhen zu erstellen. So entstanden 1941 der Skilift „Kleine Scheidegg – Lauberhorn, 1946/47 der Skilift „Schiltwald-Innere Wengenallmend“ und 1949 der Skilift „Bätzenboden-Knew“. (Gemeinde Lauterbrunnen, o.J, S.12) Auf der Karte 1:50 000 aus dem Jahr 1941 (Karte B4) ist der Skilift zum Lauberhorn bereits erkennbar. Auch das Dorf Wengen hat sich merklich weiter entwickelt. In den 50er Jahren wurde durch die Eröffnung der Wengen – Männlichen Bahn 1954, deren Entwicklung im Kapitel 3.4.3 noch gesondert beschrieben wird, ein neuer Schritt zur Erschliessung der Berge für den Wintersport gemacht. Auf der Karte 1:50 000 aus dem Jahr 1956 (Karte B5) ist die Luftseilbahn zum Männlichen bereits zu erkennen. Auch auf der Karte 1:100 000 aus dem Jahr 1957 (Karte B11) ist die Männlichenbahn zu sehen. An der Erschliessung von Interlaken her hat sich dagegen nicht viel geändert. Auf der Karte 1:50 000 aus dem Jahr 1962 (Karte B6) ist dann auch der Skilift von der Grindelwalder Seite hinzugekommen. Besonders augenfällig ist die Siedlungstätigkeit an den Strassen zur Männlichen Bahn. Auf der Karte 1:50 000 aus dem Jahr 1976 (Karte B7) zeichnet sich die Erschliessung des Gebiets Wengeralp, des Schiltwaldes und des Gebiets rund um den Männlichen als Skigebiete ab. Auch die Siedlungstätigkeit im Dorf hat sich weiter verstärkt. Einhergehend mit der Erschliessung der Skigebiete ist auch der Ausbau der Strasseninfrastruktur nach Lauterbrunnen vorangegangen. Auf der 1:100 000 Karte aus dem selben Jahr (Karte B12) ist der Autobahnausbau in Interlaken und der sich anschliessende Ausbau der Strasse nach Lauterbrunnen zu sehen. Auf der Karte 1:50 000 aus dem Jahr 1981 (Karte B8) ist das grosse Parkhaus am Bahnhof in Lauterbrunnen deutlich erkennbar. Die Bedeutung des Parkhauses wird in Kapitel 3.4.1 ausführlich beschrieben. Auf der Karte 1:50 000 aus dem Jahr 1993 (Karte B9) hat sich am Ausbauzustand der Skilifte nichts wesentliches geändert. Allerdings ist die Ausweisung der Strasse nach Lauterbrunnen als Verbindungsstrasse erkennbar. Das Dorf Wengen ist nochmals deutlich gewachsen. Auf

der Karte 1:100 000 aus dem Jahr 1994 (Karte B13) ist der weitere Ausbau am Autobahnnetz in Interlaken abgebildet.

Abbildung 50 Winterpanorama in der Jungfrau Region 2002
 (Quelle: Tourismusverband Wengen – Mürren – Lauterbrunnental, 2002)



Im Winterpanorama der Jungfrau Region (Abbildung 50) sind neben den Eisenbahnen auch die Bergbahnen, Sessellifte und Skilifte zu sehen. Gleichfalls ist hieraus die Linienführung der Strassen und die Lage der Parkhäuser ersichtlich.

Bei der Betrachtung der Entwicklung des Tourismus seit den 60er Jahren sind, gleichfalls wie in Engelberg, die Statistiken der Ankünfte und der Logiernächte (Hotellerie und Kurbetriebe) im Winter von Interesse. Bei der Betrachtung der Zahl der Ankünfte im Winter fällt auf, dass die Zahl der schweizer Gäste seit 1961 bei etwa 10 000 bleibt. Die Zahl der ausländischen Gäste steigt kontinuierlich von 10 000 (1961) auf 20 000 (2002) an. (Abbildung 51) Bei der Betrachtung der Logiernächte ist die Zahl der schweizer Gästen nahezu konstant bei 40 000 - mit einem Hoch in den 80er Jahren bei 60 000 - geblieben. Die Logiernächte der ausländischen Gäste verbleiben bis in die 80er Jahre bei 100 000 und steigen bis 2002 bis etwa 140 000 an. Allerdings sind auch hier wie in Engelberg grössere Schwankungen zu verzeichnen. (Abbildung 52)

Abbildung 51 Ankünfte in der Hotellerie in Wengen Winter 1961-2002

(Quelle: Bundesamt für Statistik, Fremdenverkehrszählungen, 2003)

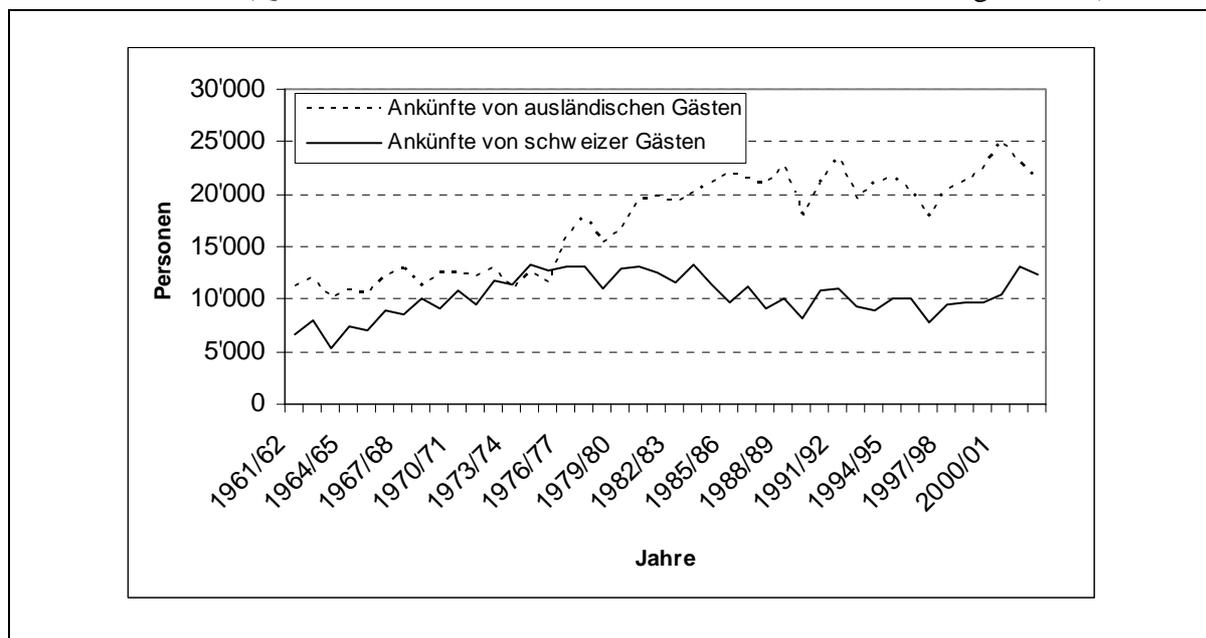
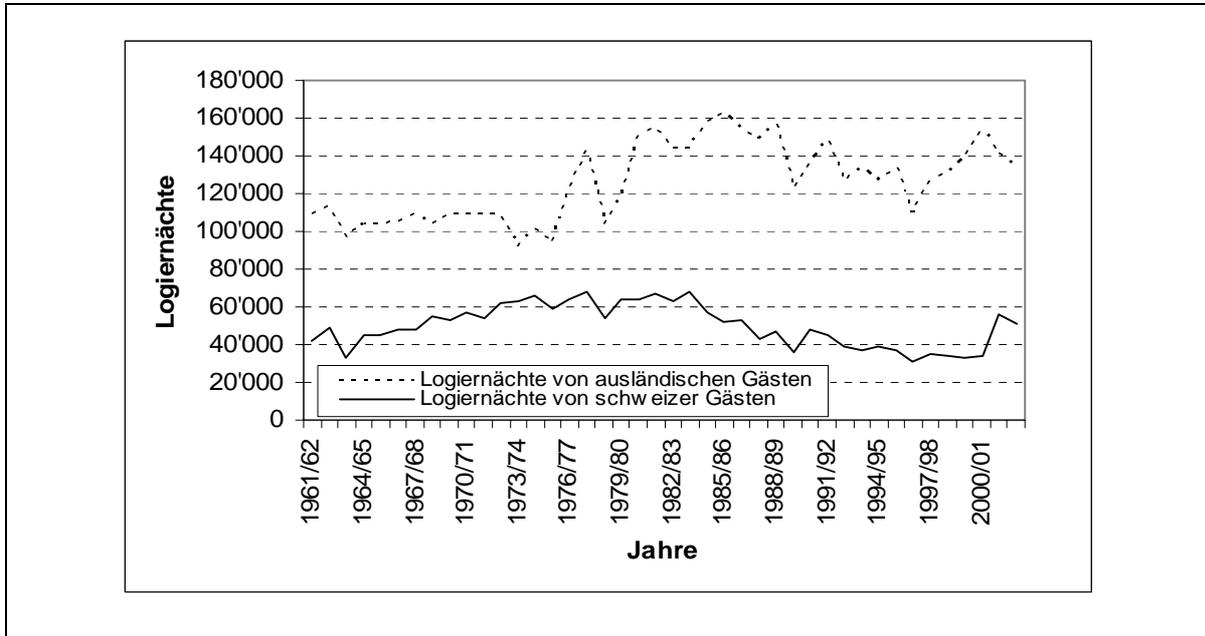


Abbildung 52 Logiernächte in der Hotellerie in Wengen Winter 1961-2002

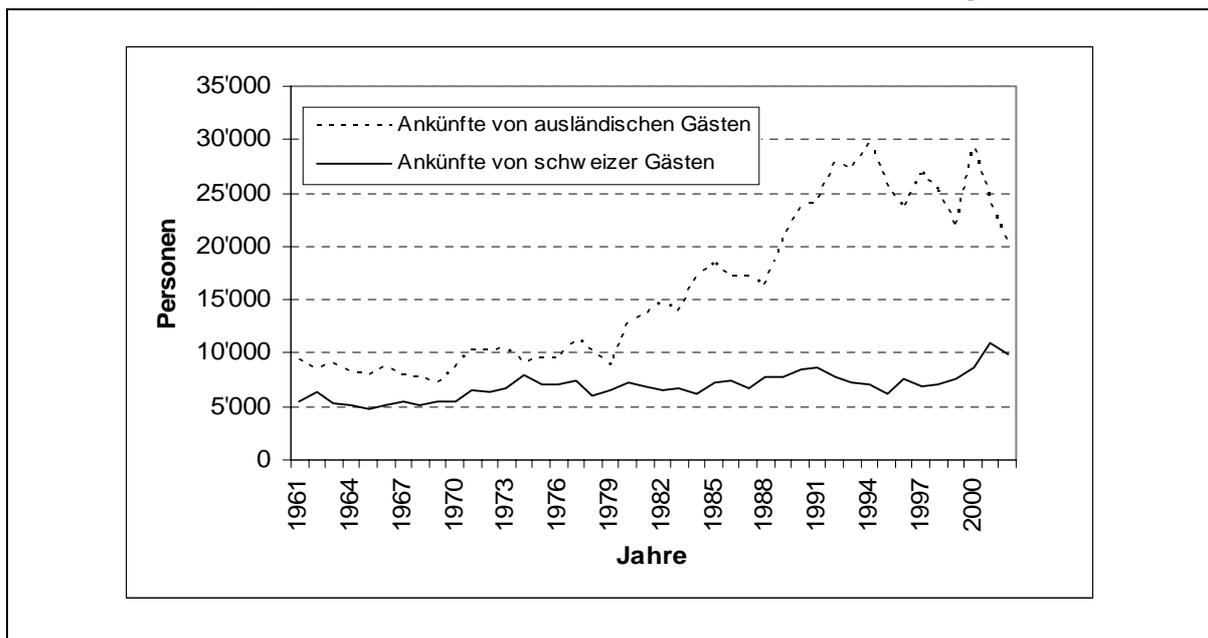
(Quelle: Bundesamt für Statistik, Fremdenverkehrszählungen, 2003)



Bei der Betrachtung der Sommersaison 1961 - 2002 zeigt sich bei den Ankünften der schweizer Gäste und ausländischen Gäste von der Tendenz her ein ähnliches Bild wie im Winter. Wenngleich auch die Zahl der schweizer Gäste mit durchschnittlich 7 000 Ankünften deutlich niedriger ist, als im Winter mit durchschnittlich 10 000 Ankünften pro Jahr. (Abbildung 53)

Abbildung 53 Ankünfte in der Hotellerie in Wengen Sommer 1961-2002

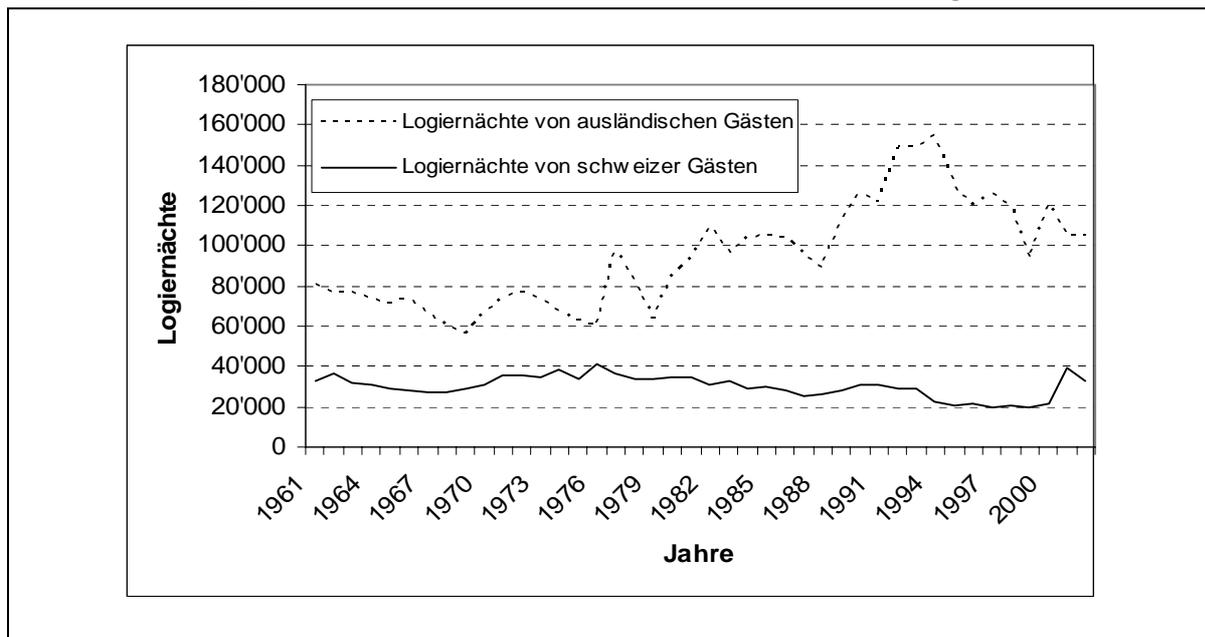
(Quelle: Bundesamt für Statistik, Fremdenverkehrszählungen, 2003)



Auch bei der Betrachtung der Logiernächte in der Sommersaison zeigt sich bei den schweizer Gästen eine vergleichbare Entwicklung wie im Winter. Die Logiernächte der ausländischen Gäste sind wiederum kontinuierlich angestiegen, ebenfalls auch mit grossen Schwankungen. Erst ab Mitte der 90er Jahre ist ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen. (Abbildung 54)

Abbildung 54 Logiernächte in der Hotellerie in Wengen Sommer 1961-2002

(Quelle: Bundesamt für Statistik, Fremdenverkehrszählungen, 2003)

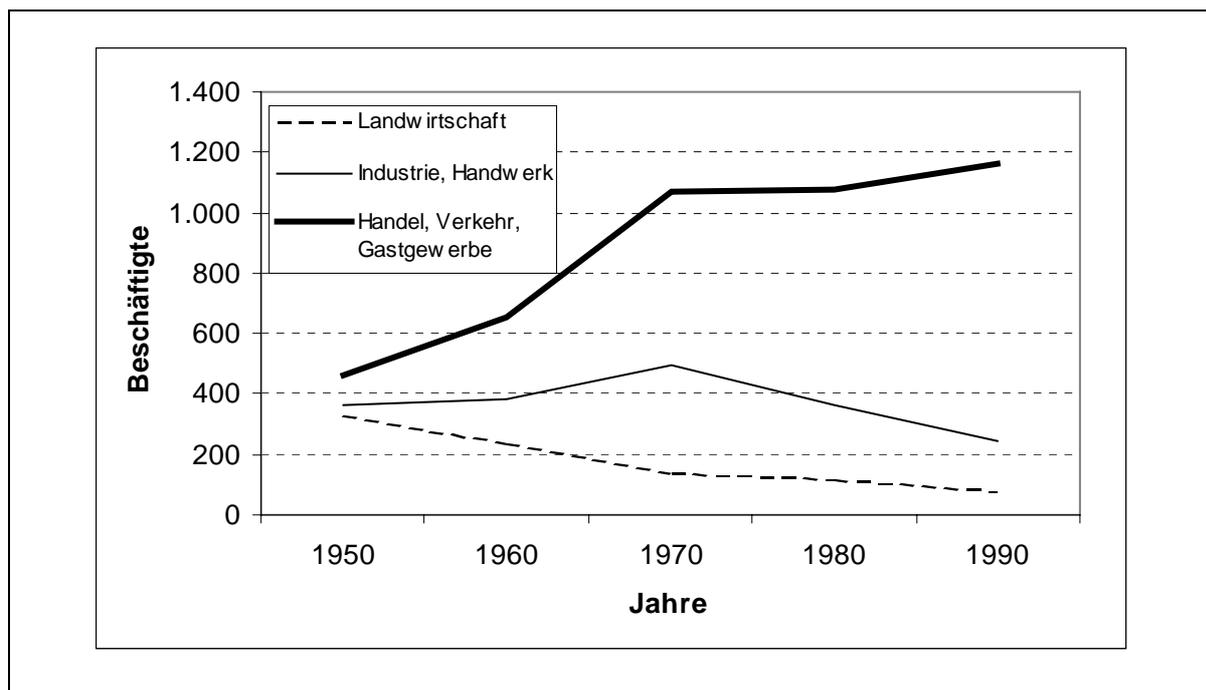


Zusammenfassend kann man zu Wengen sagen, dass die Attraktivität Wengens seit 1961 insbesondere für ausländische Gäste und besonders in der Sommersaison gestiegen ist. Aber auch in Wengen ist in den 90er Jahren der Rückgang spürbar, der sich in der gesamten Schweiz bemerkbar machte. Zum Vergleich mit den Zahlen aus der gesamten Schweiz sei an dieser Stelle noch mal auf die Abbildung 10 verwiesen. Einen „Kurzurlaubereffekt“ wie in Engelberg ist allerdings in Wengen nicht aus den Zahlen herauszulesen.

3.1.2 Entwicklung im wirtschaftlichen Bereich

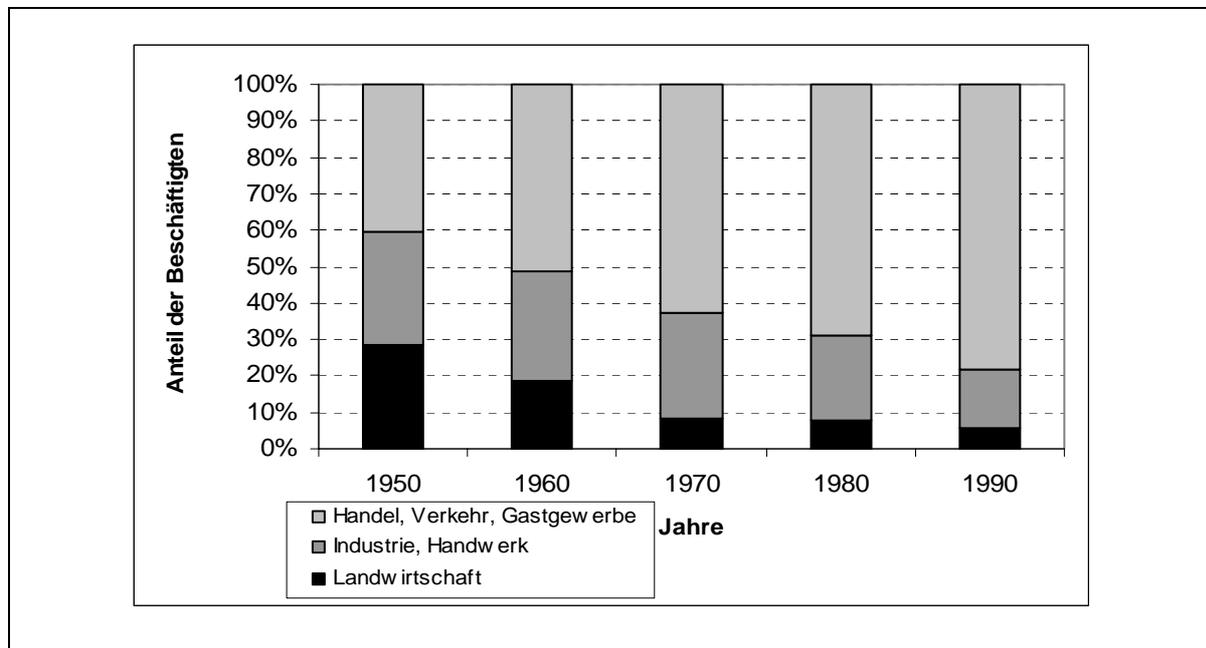
Zur Betrachtung der Entwicklung der Wirtschaft liegen die Zahlen nur auf Gemeindegrösse, also im Fall Wengens für Lauterbrunnen vor. Wiederum können wie in Engelberg die Zahlen der Beschäftigten herangezogen werden. In der Abbildung 55 ist die Entwicklung der Erwerbstätigen nach Wirtschaftssektoren von 1950 bis 1990 dargestellt. Auffällig ist dabei, dass die Zahl der im Dienstleistungssektor (Handel, Verkehr und Gastgewerbe) beschäftigten Personen, ähnlich wie in Engelberg, nach 1960 deutlich ansteigt. Die Zahl der Beschäftigten im Bereich der Industrie, des Handwerks sowie in der Landwirtschaft weist dagegen eine rückläufige Tendenz auf.

Abbildung 55 Entwicklung der Beschäftigten nach Wirtschaftsbereichen
in Lauterbrunnen 1950-1990 (absolut)
(Quelle: Bundesamt für Statistik, Volkszählungen)



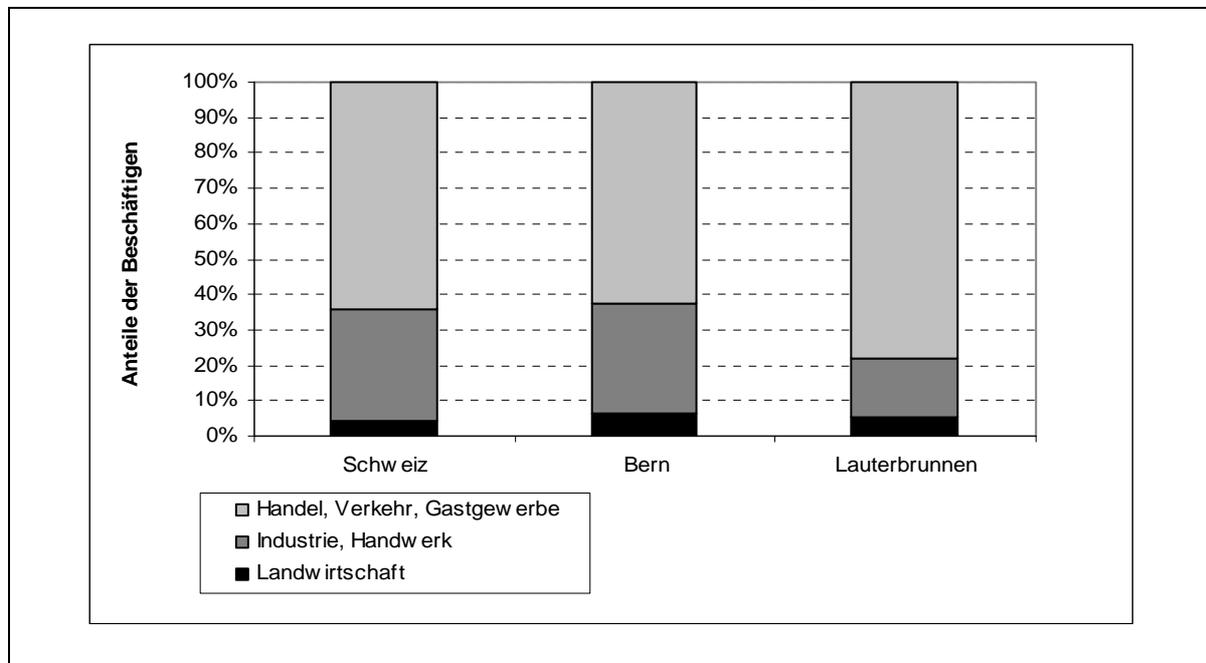
Wenn man die gleichen Zahlen prozentual darstellt (Abbildung 56), wird die Entwicklung noch deutlicher. Während im Jahr 1950 gerade einmal 40 % im Dienstleistungssektor tätig waren, sind es 1990 schon 80 % der Beschäftigten, die ihren Arbeitsplatz in diesem Sektor haben. Die Entwicklung der Beschäftigten in der Landwirtschaft ist im Vergleich zu Engelberg deutlicher gesunken.

Abbildung 56 Entwicklung der Beschäftigten nach Wirtschaftsbereichen in Lauterbrunnen 1950-1990 (in %) (Quelle: Bundesamt für Statistik, Volkszählungen)



Eine sehr interessante Feststellung kann man auch wiederum bei der Betrachtung der Erwerbstätigen im Jahre 1990 in Lauterbrunnen im Vergleich zur gesamten Schweiz und zum Kanton Bern machen. (Abbildung 57) Es zeigt sich hier, dass Lauterbrunnen prozentual gesehen deutlich mehr Beschäftigte im Dienstleistungsbereich aufzuweisen hat, als die gesamte Schweiz und der Kanton Bern. Dies ist auch vergleichbar mit den Zahlen für Engelberg. Der Kanton Bern hat hingegen anders als der Kanton Obwalden eine vergleichbare Struktur der Erwerbstätigen aufzuweisen.

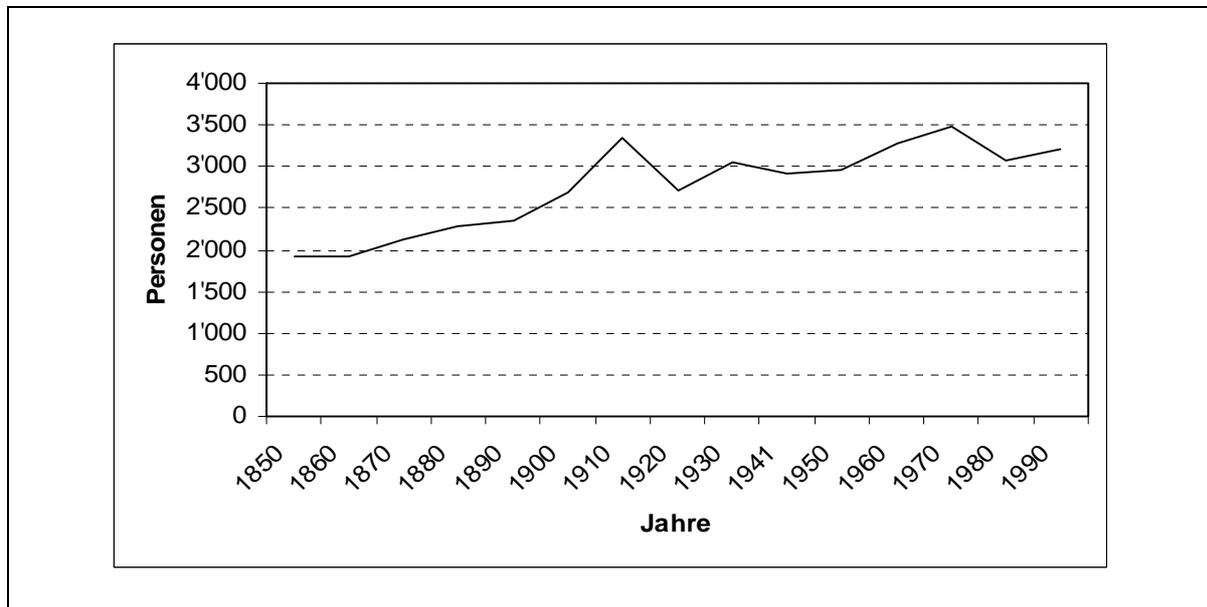
Abbildung 57 Erwerbstätige nach Wirtschaftsbereichen in der gesamten Schweiz im Kanton Bern und in Lauterbrunnen im Jahre 1990 (in %)
(Quelle: Bundesamt für Statistik, Volkszählungen)



3.1.3 Entwicklung der Bevölkerung

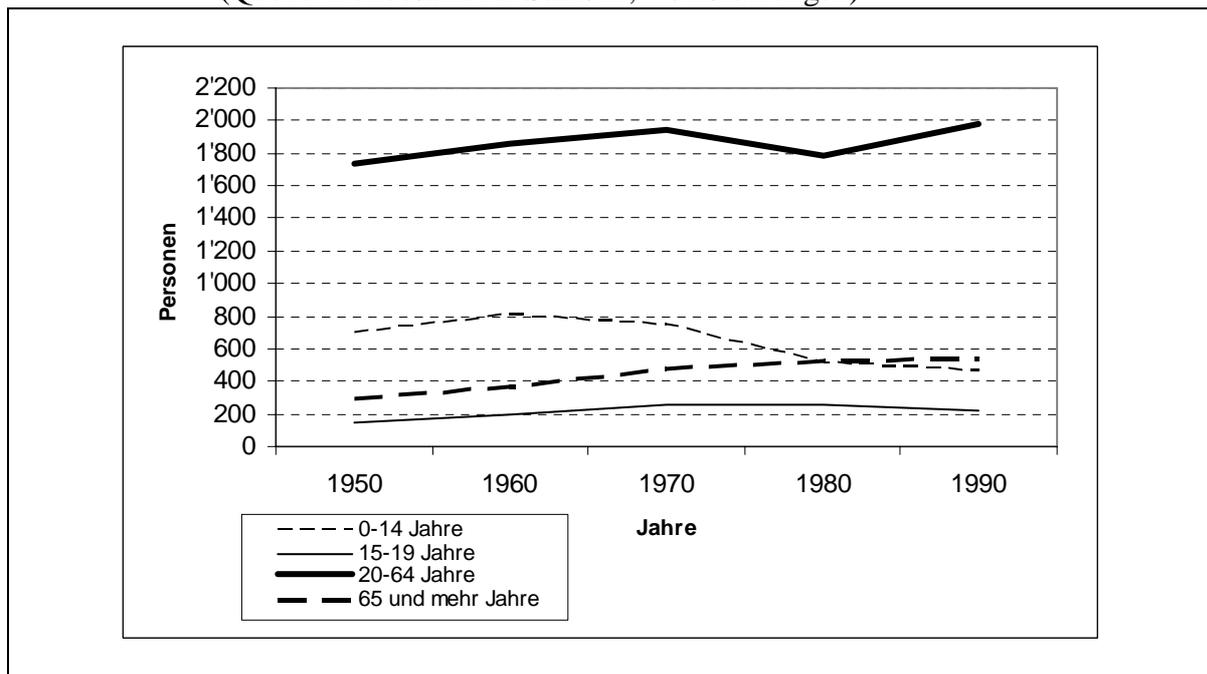
Auch in Lauterbrunnen entwickelt sich die Bevölkerungszahl nach 1850 positiv. Wie aus der Abbildung 58 zu entnehmen ist, steigt die Zahl der Einwohner von etwa 2 000 im Jahr 1850 auf über 3 000 im Jahre 1990. Einen deutlichen Sprung der Zahl der Einwohner gibt es wiederum wie in Engelberg zwischen den Jahren 1890 und 1910. Auch hier ist es die Zeit nach dem Eisenbahnbau, in der ein deutlicher Anstieg der Zahl der Einwohner zu verzeichnen ist.

Abbildung 58 Einwohner in Lauterbrunnen von 1850 bis 1990
 (Quelle: Bundesamt für Statistik, Volkszählungen)



Bei der genaueren Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung von 1950 bis 1990 (Abbildung 59) zeigt sich, dass die Zahl der 20-64 Jährigen deutlich zugenommen hat. Die Zahl der jüngeren hat hingegen abgenommen. Ebenfalls zugenommen hat dagegen die Zahl der über 65 Jährigen. Diese Entwicklung ist mit der in Engelberg vergleichbar.

Abbildung 59 Einwohner in Lauterbrunnen 1950 - 1990 nach Altergruppen
 (Quelle: Bundesamt für Statistik, Volkszählungen)



3.2 Erschliessung durch die Strasse

Die Erschliessung Wengens durch die Strasse erfolgt, wie bereits erwähnt, nur bis Lauterbrunnen. Sie führt durch das Tal der weissen Lutschine. Der nächste Autobahnanschluss befindet sich in Interlaken. Hier führt die A8 von Spiez nach Brienz entlang. In Spiez besteht dann Anschluss an die A6 Richtung Bern. In Brienz kann man Richtung Brünig und Grimselpass gelangen.

Abbildung 60: Erschliessung Lauterbrunnens durch das Strassensystem - Detail

(Quelle: Karte Baedeker Reiseführer) Originalmassstab 1:303 000 Karte vergrössert

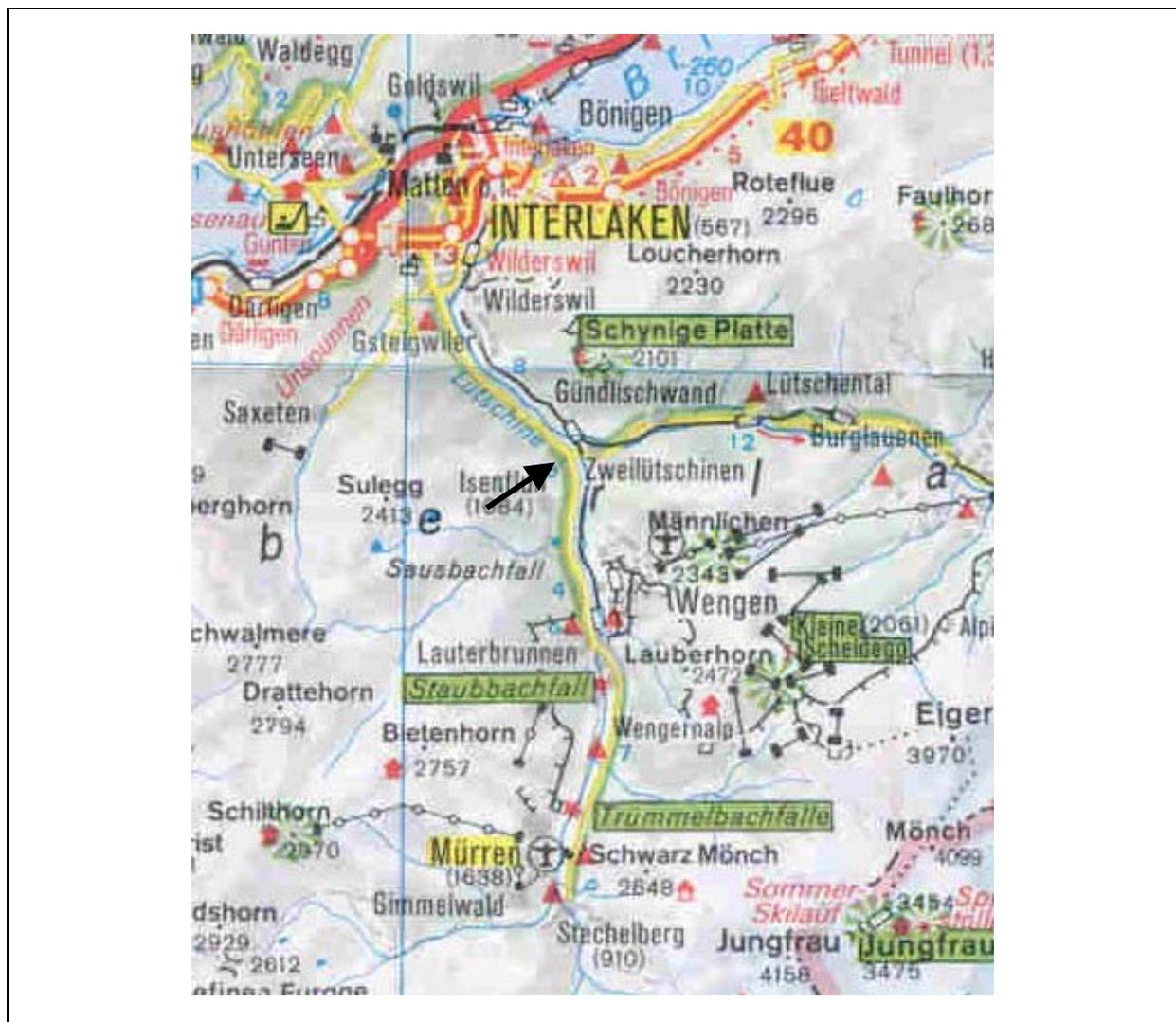
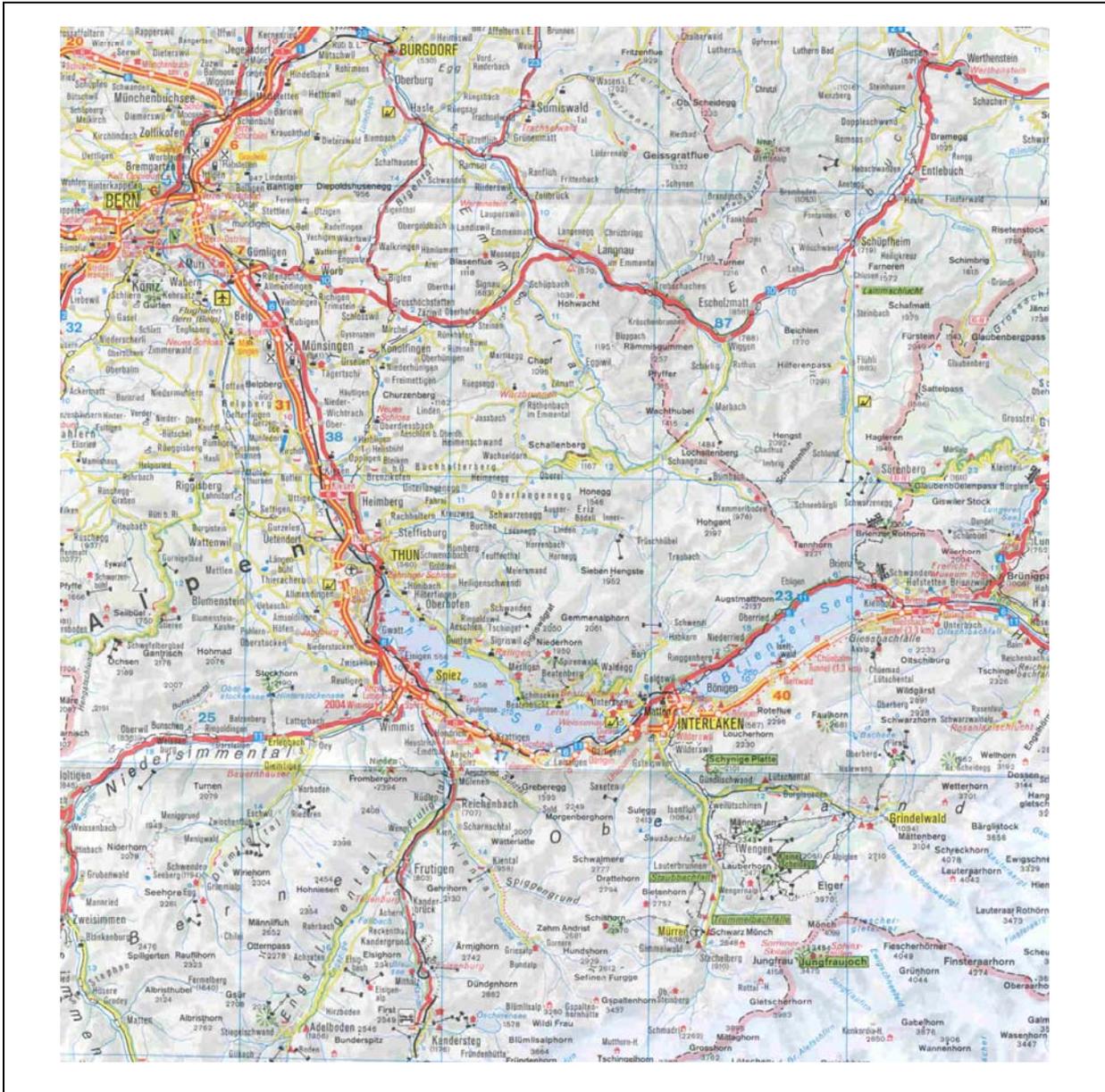


Abbildung 61: Erschliessung Lauterbrunnens durch das Strassensystem - Umgebung

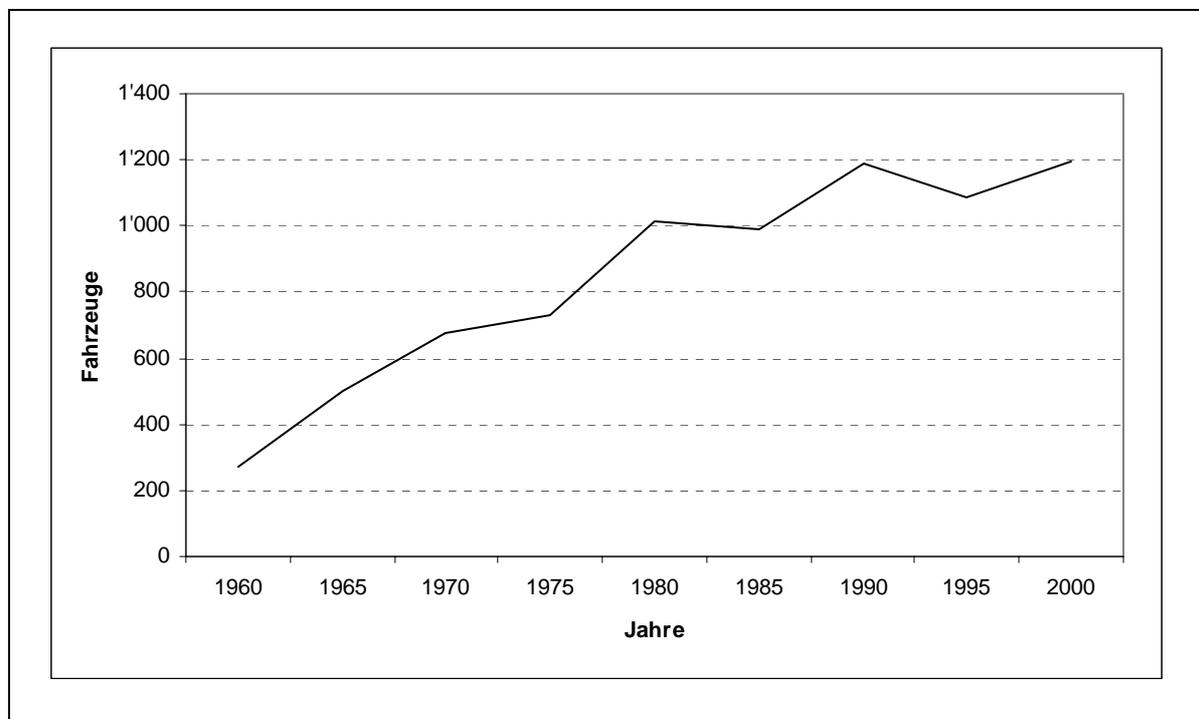
(Quelle: Karte Baedeker Reiseführer) Originalmassstab 1:303 000 Karte verkleinert



An der Strassenverkehrszählstelle Zweilütschinen Richtung Lauterbrunnen (siehe Markierung in der Karte - Detail) wurden seit 1960 Zählungen des Verkehrs durchgeführt. Bei der Betrachtung der Auswertungen fällt auf, dass sich die DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) seit 1960, ebenfalls wie in Engelberg, stark erhöht hat. (Abbildung 62) Die Zahl der Fahrzeuge in eine Richtung hat sich von etwa 300 im Jahre 1960 auf 1 200 im Jahre 2000

erhöht. Einen starken Anstieg gab es insbesondere nach der Motorisierung der Bevölkerung ab der 60er Jahren. Mitte der 70er Jahre setzte dann kurzfristig eine Verlangsamung ein, die aber zwischen 1970 und 1980 wiederum durch Anstieg abgelöst wurde. Dies ist mit der Eröffnung wichtiger Abschnitte im Netz der Autobahn in Richtung Mittelland erklärbar. Die im Anhang C aufgeführten Karten des schweizer Autobahnnetzes von 1950 bis 2000 können hierbei zum Vergleich herangezogen werden. Mitte der 80er und Mitte der 90er Jahre gab es wiederum Phasen des Rückgangs. Insgesamt sind die Zahlen aber deutlich niedriger als in Engelberg.

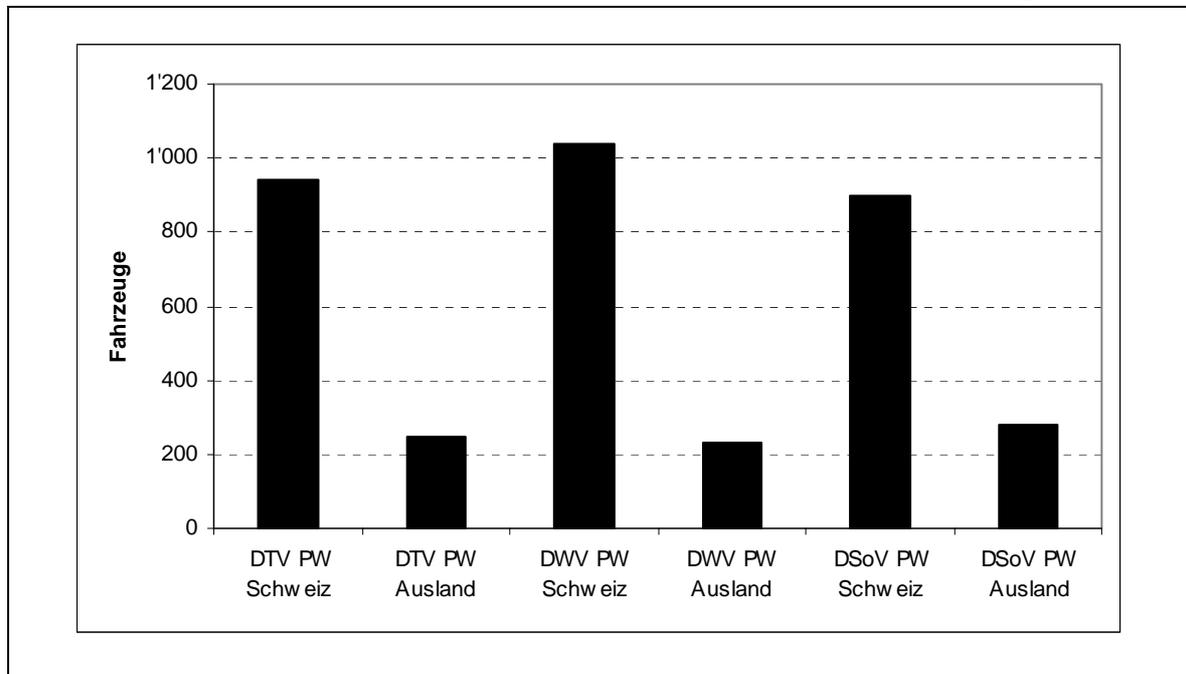
Abbildung 62 DTV 1960 - 2000 Personenverkehr an der Zählstelle Zweilütschinen
(Quelle: Bundesamt für Statistik, Strassenverkehrszählungen)



Bei einem Vergleich der DTV im Jahre 2000 (Abbildung 63) an Werktagen und Sonntagen, sowie zwischen dem Verkehr nach Herkunft fällt auf, dass die Zahl der Fahrzeuge die Sonntags gezählt werden kleiner ist, als die die an Werktagen gezählt werden. Dies ist anders als in Engelberg, wo die Zahl der Fahrzeuge an Sonntagen höher war. Aber dennoch ist die Zahl an Sonntagen gross genug, um von einem durch den Tourismus beeinflussten Verkehr zu sprechen. Zusätzlich ist die Zahl der Fahrzeuge aus dem Ausland deutlich höher als in Engelberg, was ebenso auf einen durch den Tourismus beeinflussten Verkehr hindeutet. Zum Vergleich sei hier nochmals auf die oben aufgeführte Zählstelle im Umland von Zürich verwiesen. (Abbildung 20)

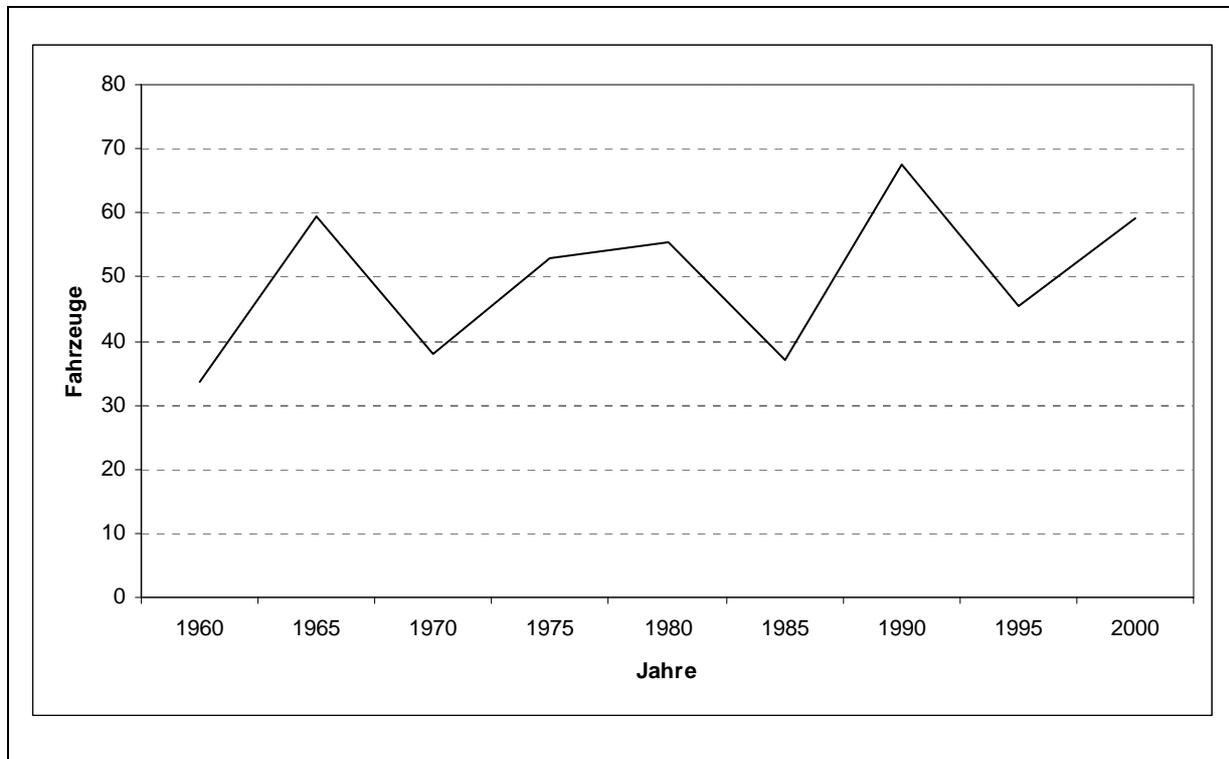
Abbildung 63 DTV 2000 Personenverkehr Werktags und Sonntags an der
Zählstelle Zweilütschinen

(Quelle: Bundesamt für Statistik, Strassenverkehrszählungen)



In der Abbildung 64 ist die Zahl der Fahrzeuge im Güterverkehr zu sehen. Auch hier ist ein leichter Trend nach oben von unter 40 Fahrzeugen im Jahre 1960 auf etwa 60 Fahrzeuge im Jahre 2000 zu verzeichnen. Der Trend ist aber nicht so eindeutig wie in Engelberg und auch das Niveau ist wie beim Personenverkehr deutlich niedriger. Die Kurve verläuft hingegen genauso wie in Engelberg nicht stetig, sondern hat in den Jahren 1970, 1985 und 1995 Rückgänge zu verzeichnen. Die Ausschläge sind hier noch deutlicher ausgeprägt.

Abbildung 64 DTV 1960 – 2000 Güterverkehr an der Zählstelle Zweilütschinen
(Quelle Bundesamt für Statistik, Strassenverkehrszählungen)



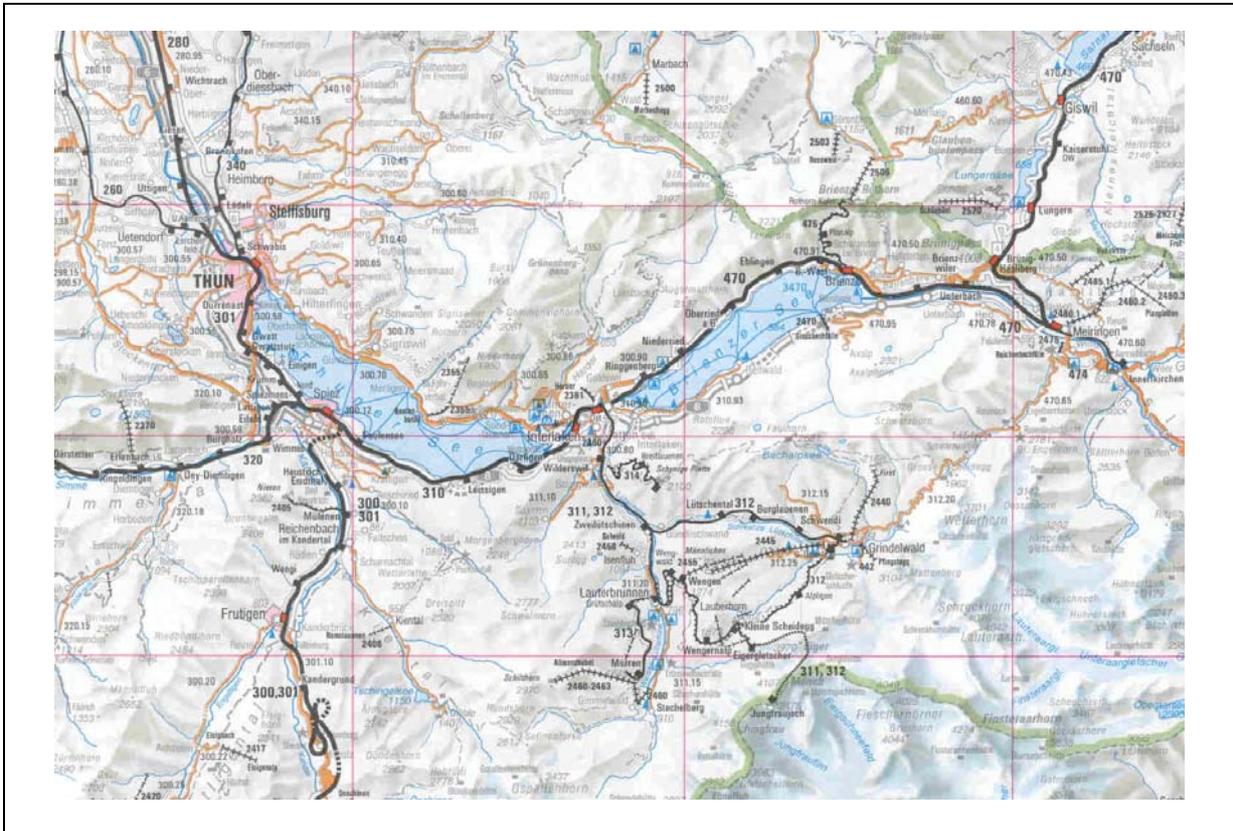
3.3 Erschliessung durch die Eisenbahn

Um an den Ausgangspunkt der Berner – Oberland – Bahn zu gelangen, welche die Jungfrau-region erschliesst, muss man nach Interlaken – Ost fahren. Von hier aus hat man direkte Anschlüsse in die grossen Orte der Schweiz wie Bern, Zürich oder Luzern. Die Züge nach Bern und Zürich fahren über Thun am Thunersee entlang, während die Züge nach Luzern am Briensersee entlang über den Brünigpass fahren.

Abbildung 65 Erschliessung Wengens durch das Bahnsystem

(Quelle: SBB, Die Schweiz – Die offizielle Karte des öffentlichen Verkehrs, 2002)

Originalmassstab 1:301 000 Karte verkleinert

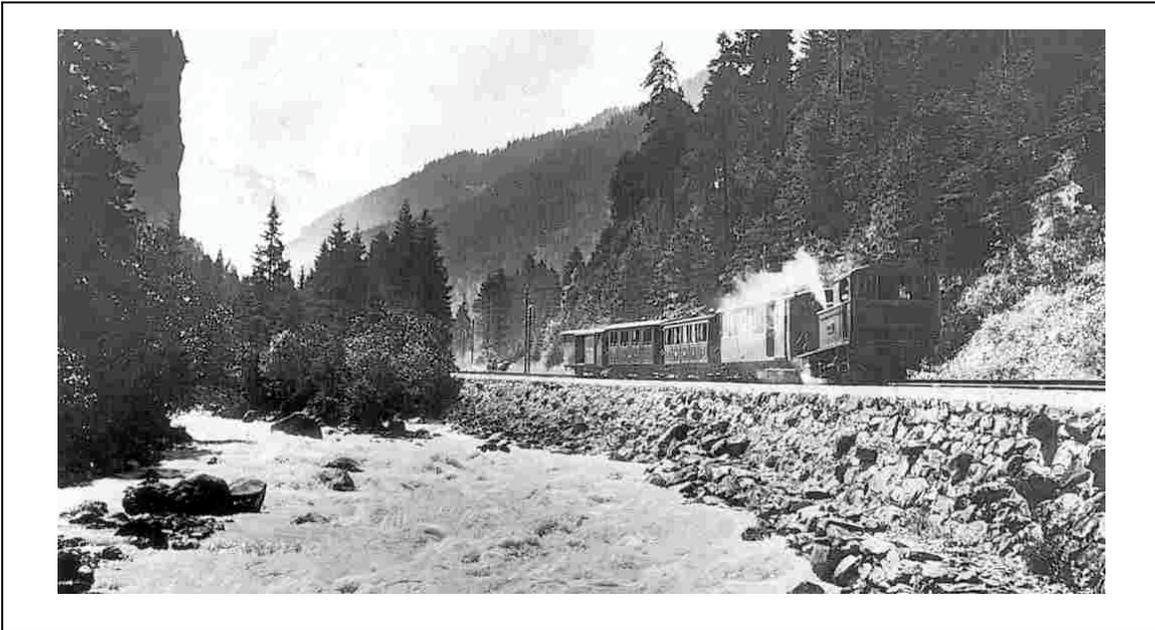


Für die Erschliessung Wengens mit der Bahn sind zwei Bahnen von besonderer Bedeutung. Dies ist zum einen, wie oben schon erwähnt, die Berner Oberland Bahn (BOB) als vorgelagerte Bahn und zum anderen die Wengeralpbahn (WAB) als Anschlussbahn bis Wengen. Die BOB führt von Interlaken – Ost über Zweilütschinen nach Grindelwald und Lauterbrunnen. Reisende mit dem Fahrziel Wengen müssen in Lauterbrunnen in die WAB umsteigen und Richtung Kleine Scheidegg fahren. Eine weitere Bedeutung für die WAB hat wiederum die Jungfraubahn, die von der Kleinen Scheidegg zum Jungfraujoch fährt. Die WAB übt für diese Bahn die Zubringerfunktion aus.

Zur Geschichte der Bahnen ist folgendes zu berichten: Im Jahre 1887 wurde der Unternehmung Pümpin & Herzog eine Konzession zum Bau und Betrieb einer Bahn von Interlaken nach Grindelwald erteilt. (Moser/Jossi, 2002, S.12) Die Eröffnungsfeierlichkeiten fanden am 29. Juni 1890 statt. Für den Verkehr standen vier Dampflokomotiven mit 16 Personen-, 3

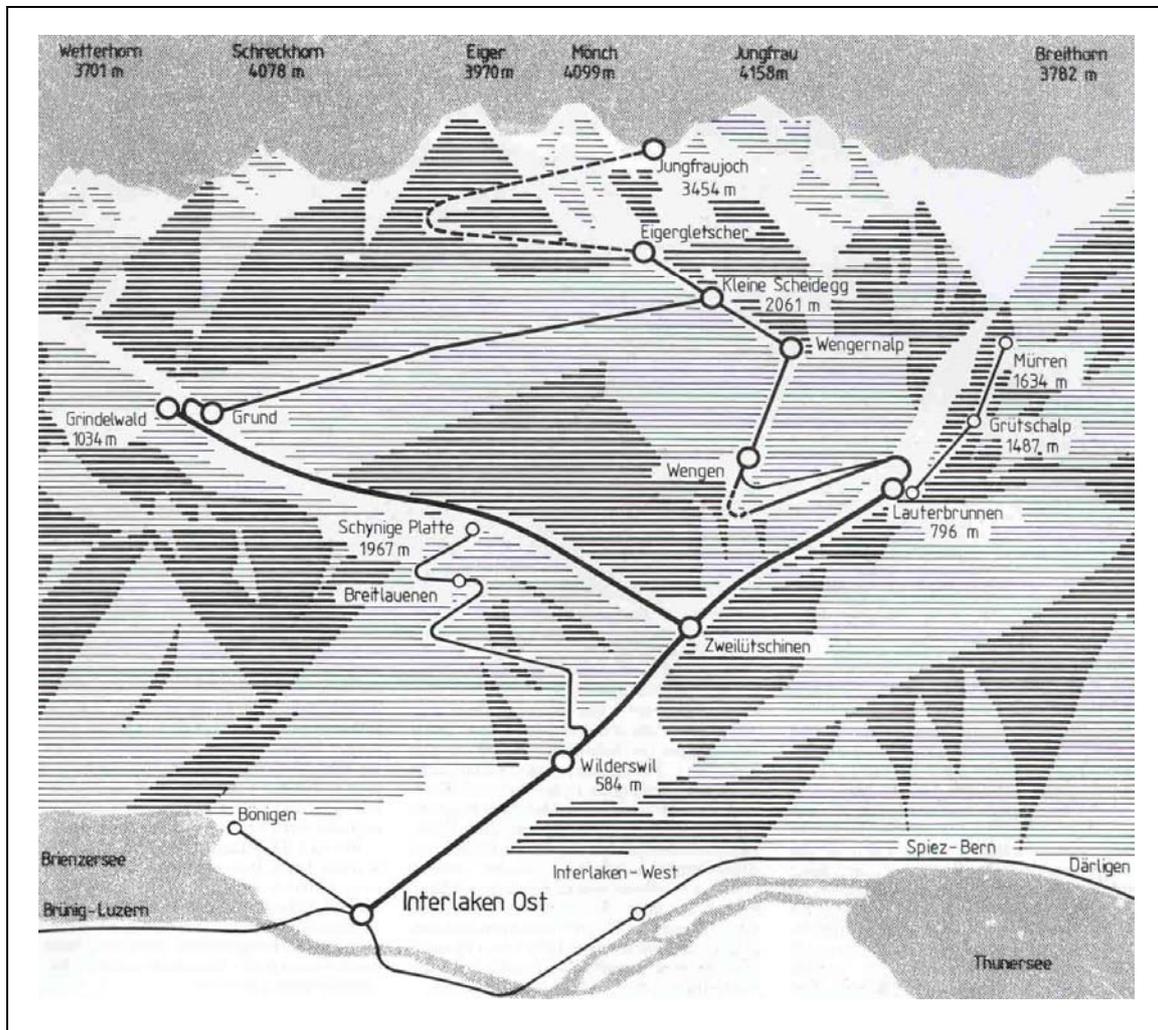
Pack- und 8 Güterwagen zur Verfügung. (Schweers, 1983, S.5) Zunächst wurden nur Dampfzüge eingesetzt, erst im Jahre 1914 übernahmen elektrische Triebfahrzeuge den Betrieb.

Abbildung 66 Zug der BOB zwischen Zweilütschinen und Lauterbrunnen nach ihrer Eröffnung
(Quelle: Moser/Jossi, 2002, S.13)



Der Bahnhof Interlaken Ost ist sowohl mit Gleisen für Meter- als auch für Normalspur eingerichtet. Die BOB ist eine Meterspurbahn. Der Betrieb der BOB sieht folgendermassen aus. In Interlaken – Ost fahren zwei Züge gemeinsam los. Der erste Zug hat die Destination Lauterbrunnen; der zweite Zug hat die Destination Grindelwald. An der Station Zweilütschinen werden die Züge geteilt. Der erste Zug fährt entlang der weissen Lütchine nach Lauterbrunnen; der zweite Zug fährt entlang der schwarzen Lütchine nach Grindelwald. (Schweers, 19983, S.6) Eine Station vor Zweilütschinen besteht in Wilderswil Anschluss an die 1893 eröffnete Schynige Platte Bahn. (Moser/Jossi, 2002, S.30) (Abbildung 67)

Abbildung 67 Streckenführung im Gebiet der Jungfraubahnen
(Quelle: Müller/Jossi, 1990, S.13)

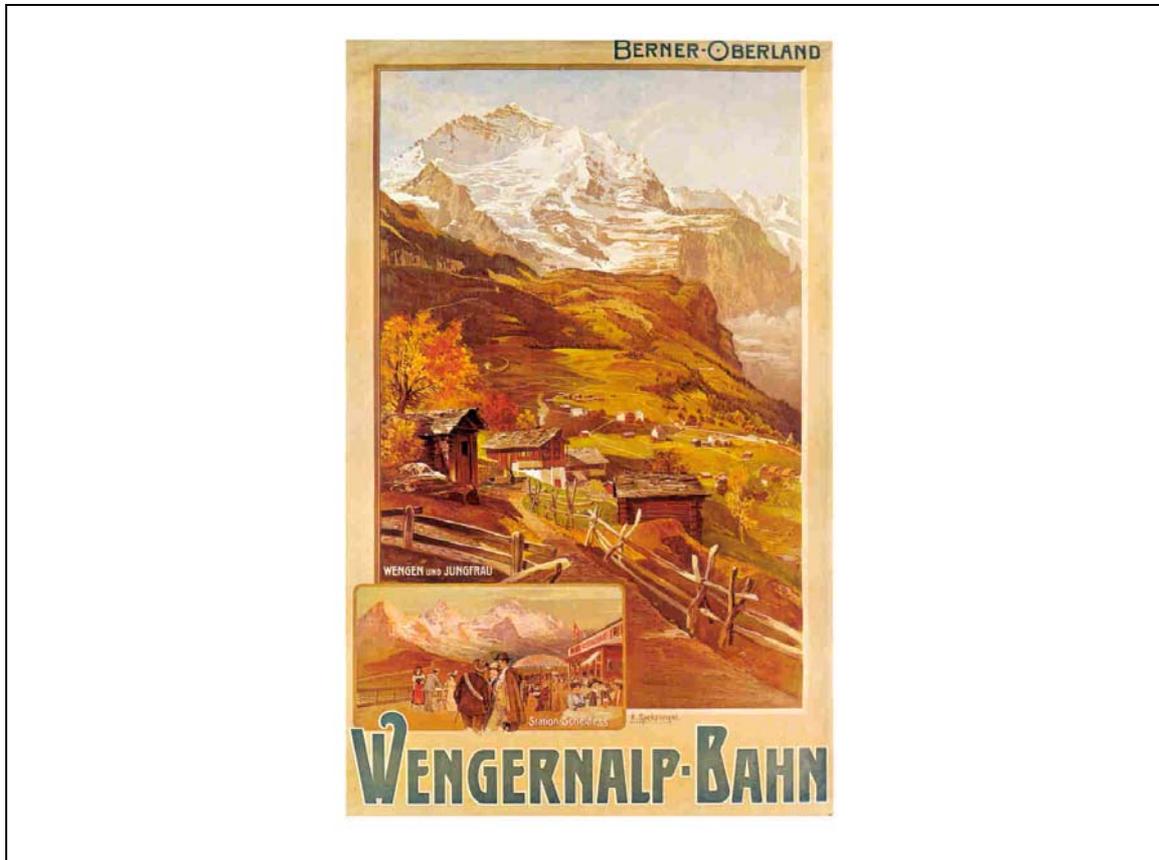


Auf der Strecke von Zweilütschinen nach Lauterbrunnen nutzt die BOB auf einer Gesamtlänge von 1830 m Zahnstangen, wobei die Höchststeigung 120 o/oo beträgt. (Schweers, 1983, S.6) Der sommerliche Verkehr entwickelte sich seit der Eröffnung positiv, zumal im Laufe der Zeit weitere Bahnen an das Netz der BOB angeschlossen wurden. Auch die Anbindung von Interlaken Ost an das Mittelland verbesserte sich. Die BOB musste bald wegen der steigenden Reisendenzahl auch weitere Lokomotiven und Personenwagen anschaffen. (Müller/Jossi, 1990, S.15) In der Hochsaison 1895 verkehrten bereits 12 Zugpaare auf der Strecke nach Lauterbrunnen und 6 Zugpaare nach Grindelwald. (Schweers, 1983, S.7) Der Direktor der BOB Emil Strub notiert dazu „Bei andauernd schöner Witterung ist der Verkehr ein ziemlich gleichmässiger, ungestörter. Klärt sich aber das Wetter nach einigen Regentagen rasch auf, so

ist der Andrang kaum zu bewältigen. Im Augenblick sind Haupt- und Folgezug überfüllt und in ganz Interlaken ist keines der sonst zahlreichen Fuhrwerke mehr erhältlich. An der Stationskasse in Interlaken Ost geht im August nicht selten in einer Viertelstunde mehr Geld ein, als während eines ganzen Wintermonats.“ (Schweers, 1983, S.8) In der Konzession war der BOB ein Betrieb auch in den Wintermonaten zur Auflage gemacht worden. Vergeblich versuchte diese den Winterbetrieb durch Eingaben beim Bund einstellen zu lassen. Die Begründung lag in der schlechten Auslastung der Bahn in den Wintermonaten und den schwierigen Betriebsverhältnissen im Winter. (Häsler, 1990, S.11f.)

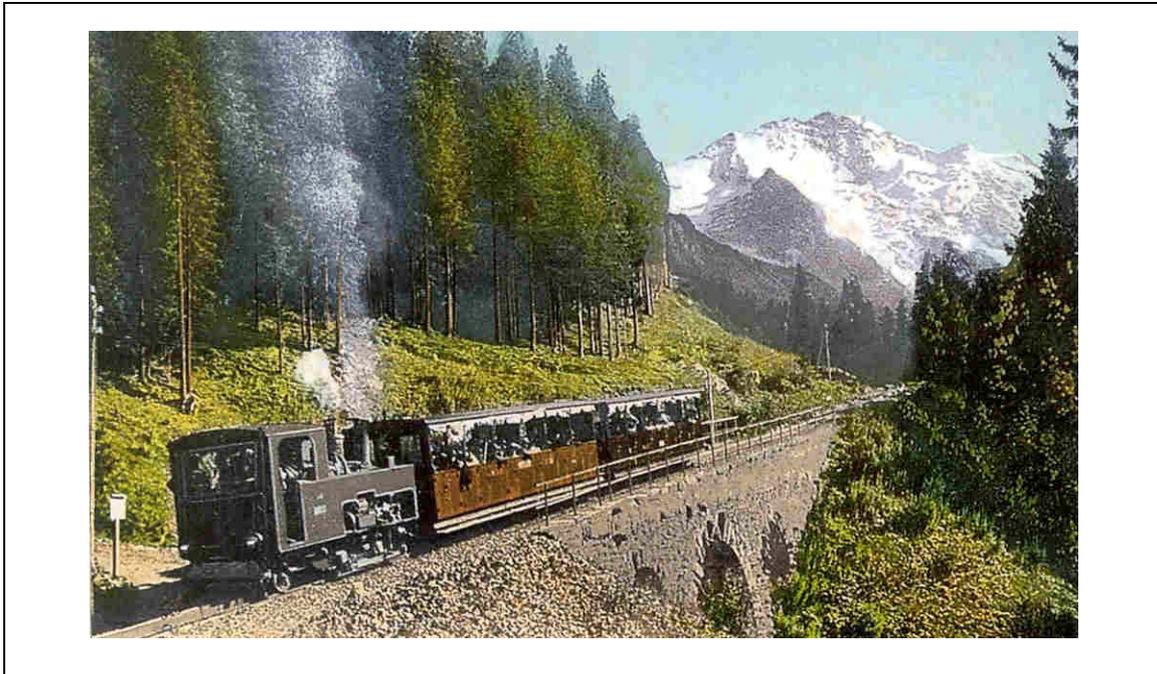
In Lauterbrunnen hat der Reisende Anschluss an die WAB nach Kleine Scheidegg, ebenfalls kann er hier mit der Bergbahn Lauterbrunnen – Mürren nach Mürren fahren. Die Spurweite der WAB beträgt 800 mm. (Moser/Jossi, 2002, S.46) Nach der Genehmigung im Juli 1891 wurde von beiden Seiten in Lauterbrunnen und Gindelwald mit dem Bau begonnen. Die Ausführung wurde wieder von der Firma Pümpin & Herzog erbracht. (Moser/Jossi, 2002, S.46) Pünktlich am 20. Juni 1893 konnte die Bahn eröffnet werden. Eine Besonderheit stellt die Tatsache dar, dass Wengen bis heute nur über die Bahn zu erreichen ist. Dies wird bei der genaueren Erschliessung Wengens im nächsten Kapitel 3.4 näher betrachtet.

Abbildung 68 Plakat der Wengeralpbahn aus dem Jahre 1895
(Quelle: Plakatmuseum für Gestaltung, Zürich)



Die WAB war bei ihrer Eröffnung eine durchgehende, dampfbetriebene Zahnradbahn mit einer Höchststeigung von 250 ‰. (Schweers, 1983, S.18) Nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Lauterbrunnen überquert die Bahn zunächst die weisse Lütschine. Das schwierigste Teilstück für die Erbauer war das Stück bis Wengen. Auf kürzester Entfernung musste eine Steigung von 500 m überwunden werden. (Schweers, 1983, S.19) Im Eröffnungsjahr bestand der Fahrzeugpark aus 8 Dampfloks, 9 Personenwagen und 3 Güterwagen. In der Hochsaison waren alle Garnituren gleichzeitig im Einsatz. (Schweers, 1983, S.21) „Die Erwartungen, die in die Entwicklung der Wengeralpbahn gesetzt worden waren, wurden schon bald weit übertroffen. Die Anziehungskraft der neuen Zahnradbahn, die ein einzigartiges Gebirgspanorama für jedermann erschloss, erwies sich als wesentlich stärker als beim Bau angenommen.“ (Schweers, 1983, S.22)

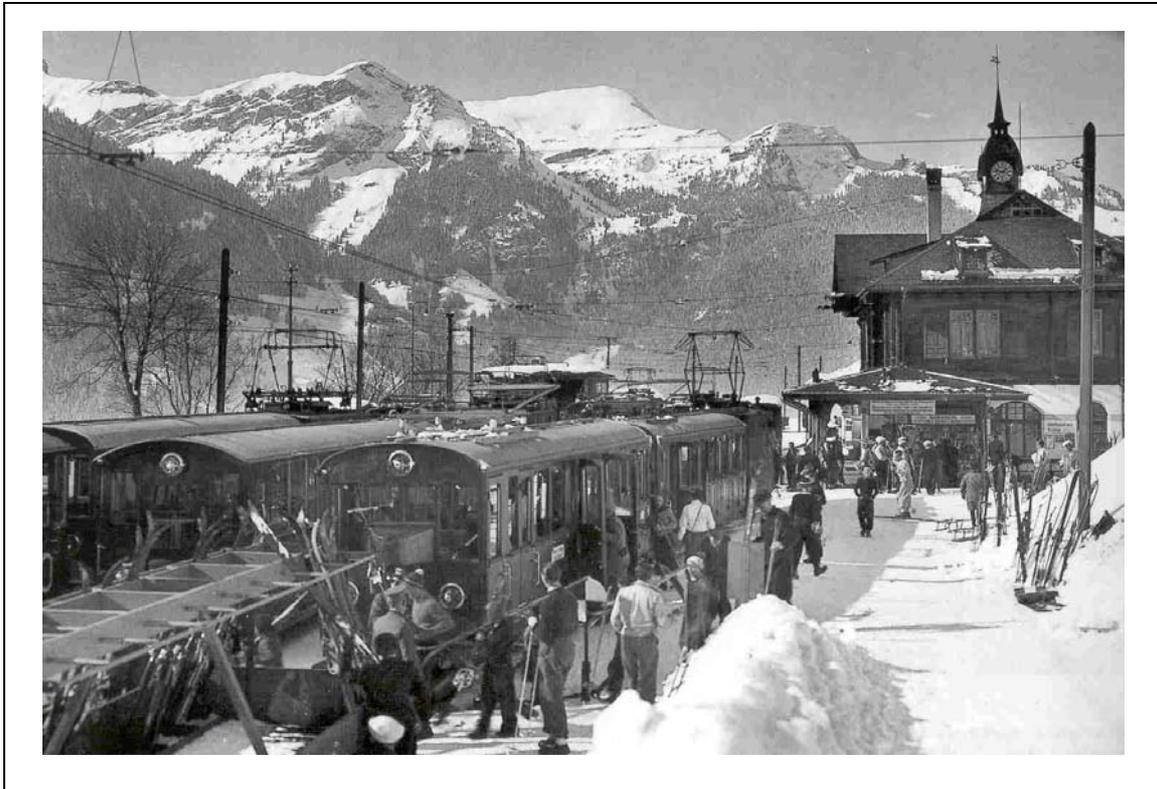
Abbildung 69 Zug der WAB zwischen Lauterbrunnen und Wengen im Jahre 1910
(Quelle: Moser/Jossi, 2002, S.46)



Zunächst wurden in den kommenden Jahren laufend neue Lokomotiven und Personenwagen beschafft. Da die Zahl der Reisenden immer stärker answoll, musste bereits in der Zeit zwischen 1908 und 1910 eine zweite Strecke der WAB zwischen Lauterbrunnen und Wengen gebaut werden. (Moser/Jossi, 2002, S.60) „Wengen war um 1900 bereits mit 20 Hotels und Pensionen ausgestattet und drohte zur Verbesserung der Verkehrssituation mit der Errichtung einer Standseilbahn, was die WAB-Verantwortlichen nach langem Zögern zu Sanierungsplänen zwang“ (Moser/Jossi, 2002, S.60) Die neue Bahnstrecke hatte nur noch eine Höchststeigung von 190 o/oo. Die Elektrifizierung erfolgte etwa zur selben Zeit in den Jahren 1909/10. Ebenfalls in diesen Jahren wurde auch der Winterbetrieb der WAB eingeführt. „Mit Fertigstellung der neuen Linie und Elektrifizierung der gesamten Strecke präsentierte sich die Wengeralpbahn wieder leistungsfähig genug, um allen Anforderungen gerecht zu werden. Ab Lauterbrunnen konnten jetzt alle 30 Minuten je zwei Züge mit drei Wagen angeboten werden; dies entspricht einer Beförderungsleistung von 480 Personen pro Stunde und Richtung ...“ (Schweers, 1983, S.28) die Mindestfahrzeiten zur Kleinen Scheidegg betragen nach der Eröffnung der Bahn ab Lauterbrunnen 88 Minuten. Nach der Elektrifizierung waren es noch 67 Minuten. Neue Triebwagen konnten die Fahrzeit ab 1947 deutlich auf 40 Minuten senken. Dabei ist es bis heute geblieben. (Rossberg, 1992, S.187) Die elektrische Energie für den Betrieb wurde aus dem Kraftwerk Burglauenen der Jungfraubahn bezogen (Schweers, 1983, S. 28)

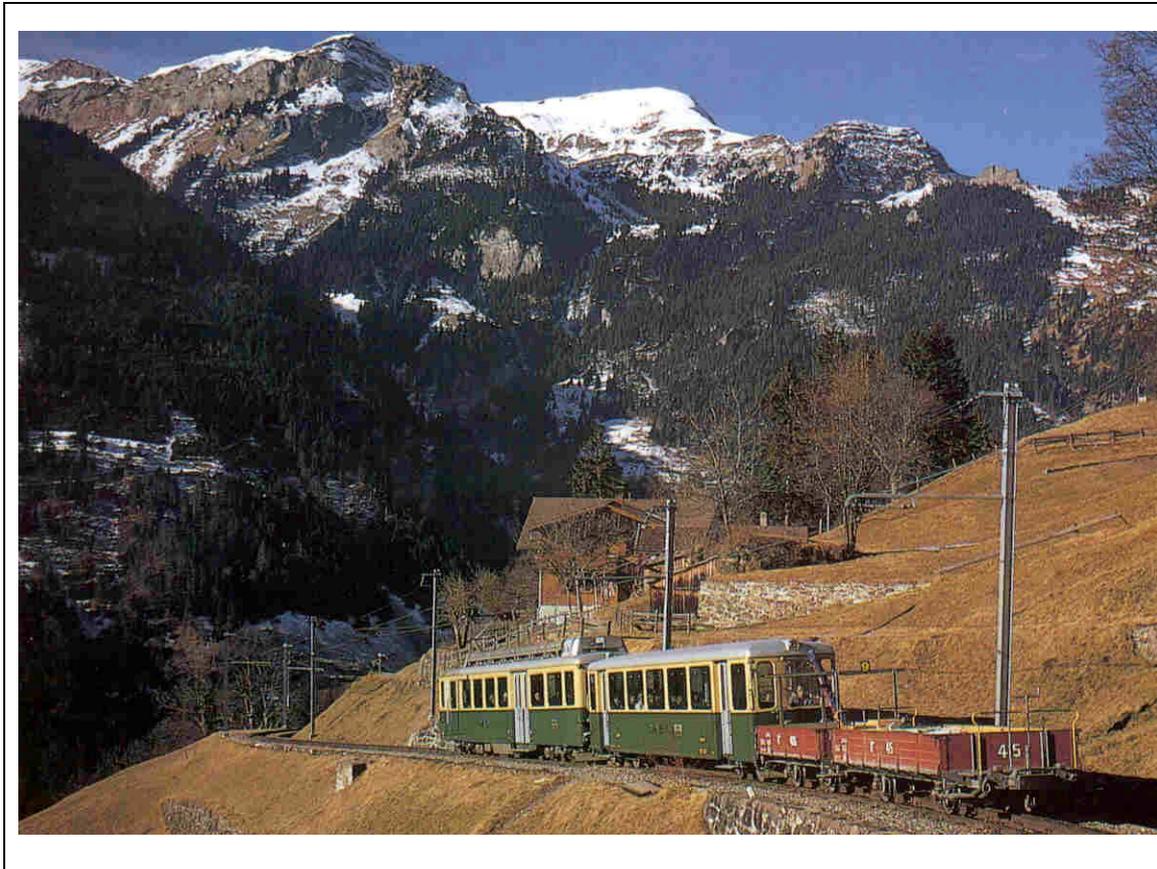
Abbildung 70 Der Bahnhof Wengen in den 50er Jahren

(Quelle: Moser/Jossi, 2002, S. 46)



Eine weitere Bedeutung hat, wie schon eingangs erwähnt, die Jungfraubahn, die im Jahre 1912 vollständig eröffnet wurde. Reisende von Interlaken Ost können von der BOB entweder in Lauterbrunnen oder in Grindelwald in die WAB, die wiederum für die Jungfraubahn eine Zubringerfunktion ausübt, umsteigen. „Aehnlich wie in Zermatt haben sich Handel und Gewerbe auch in Wengen auf die Zubringerdienste der Eisenbahn eingestellt. ... Um das regelmässig geäusserte Begehren nach einer Strassenzufahrt nicht Realität werden zu lassen, muss die WAB ihrer Kundschaft möglichst optimale und zeitgemässe Kapazitäten anbieten.“ (Moser/Jossi, 2002, S.62) Heute fahren in Spitzenzeiten laufend Züge von und nach Kleine Scheidegg und zusätzlich noch Verstärkungszüge von Lauterbrunnen nach Wengen und umgekehrt. Die Züge fahren jeweils in einer Kolonne auf Sicht in die eine Richtung und wechseln dann, nachdem die Strecke wieder frei ist, die Fahrtrichtung. Stellwerke gibt es auf der gesamten Strecke nicht. „Um die erforderliche Beförderungskapazität zu erreichen, dürfen einander mehrere Züge in kurzem Abstand folgen; ihre Höchstzahl ist nicht festgelegt, wird jedoch durch die Länge der Ueberholungsgleise begrenzt. Alle Kompositionen mit Ausnahme der letzten tragen am Schluss eine grün-weiße Aufsteckscheibe. Damit wird an den Ausweichstellen signalisiert, ob alle in gleicher Richtung fahrenden Züge eingetroffen sind und die Strecke damit für die Gegenrichtung frei ist.“ (Rossberg, 1992, S.174)

Abbildung 71 Zug der WAB zwischen Lauterbrunnen und Wengen im Jahre 1973
(Quelle: Müller/Jossi, 1990, S.122)

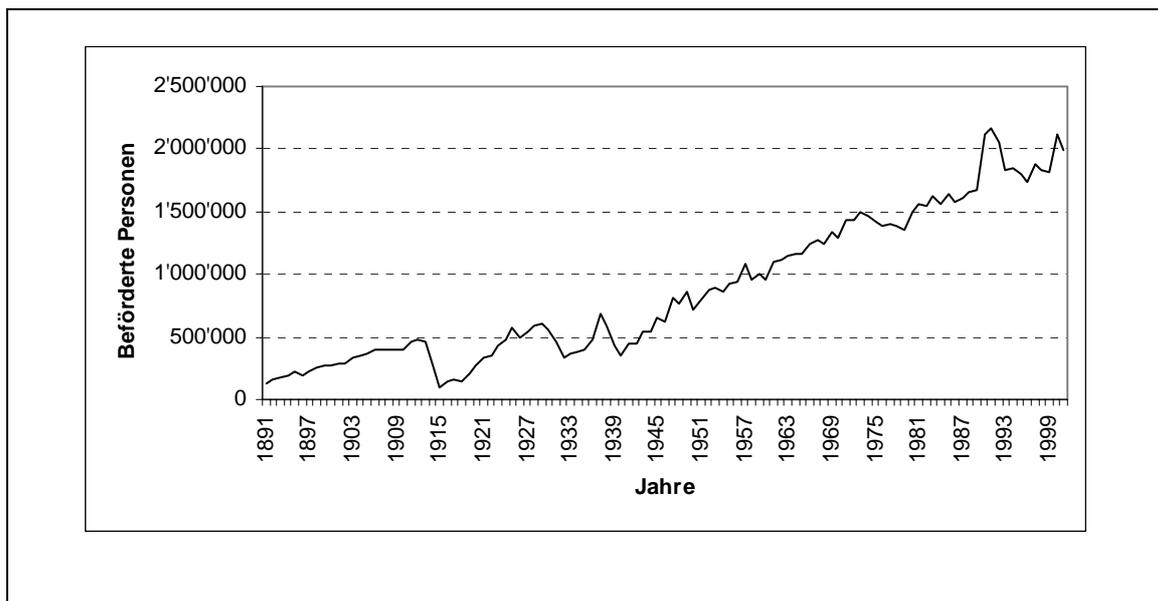


Neben dem Personenverkehr ist auch der Güterverkehr ein wichtiges Standbein der WAB. Da Wengen - wie schon erwähnt - autofrei ist, müssen alle Güter mit der Bahn transportiert werden. „Reger Güterumschlag prägt das Leben im Bahnhof Lauterbrunnen. Künftig sollen hier Personen- und Güterverkehr weitgehend getrennt ablaufen. Neue Güteranlagen sind bereits im Entstehen. Zwischen Lauterbrunnen und Wengen verkehren täglich nicht weniger als sieben Güterzugpaare, bedingt freilich nur durch die geringen Zuglasten. Zur Kleinen Scheidegg werden die Güterwagen schwach besetzten Personenzügen mitgegeben.“ (Rossberg, 1992, S. 185) „Ihre für Bergbahnen überdurchschnittliche Bedeutung erlangte die WAB als Verbindung der drei Kurorte Grindelwald, Lauterbrunnen und Wengen, als Zubringer zur Jungfrau-bahn und als alleinige Versorgungslinie für alle Ansiedlungen entlang der Strecke. Das gesamte Gewerbe, Hotellerie und Gastronomie, Bergführer wie Handwerker hängen weitgehend von dieser Lebensader ab. Aber auch unmittelbar als Arbeit- und beständiger Auftraggeber bildet die WAB einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor für die gesamte Region.“ (Rossberg, 1992, S. 188)

Die Entwicklung der Zahl der Fahrgäste auf der BOB verläuft insgesamt positiv. In den Jahren des 1. Weltkrieges, der Weltwirtschaftskrise und des 2. Weltkrieges sind, ähnlich wie bei der StEB Bahn, Rückgänge der Personenbeförderung zu verzeichnen. Danach hat aber ein ungebremster Wachstumsprozess eingesetzt. (Abbildung 72)

Abbildung 72 Beförderte Personen auf der BOB 1891-2001

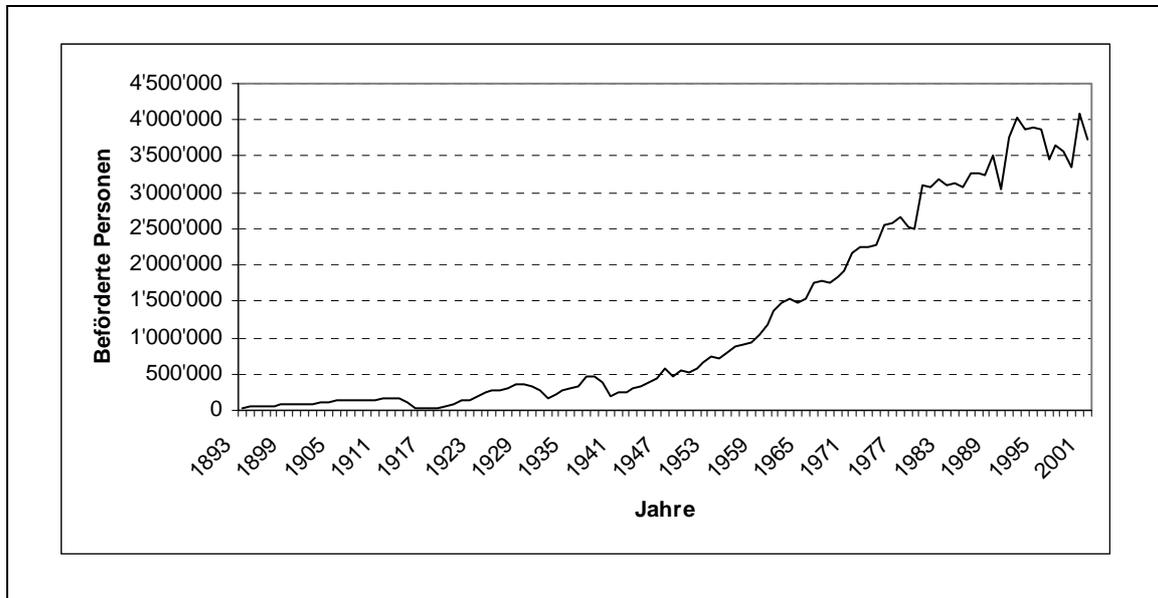
(Quelle: BOB Geschäftsbericht, 2002)



Eine ähnliche Entwicklung zeigt sich bei der WAB. Allerdings ist die Zahl der beförderten Personen hier um einiges höher. Während auf der BOB im Jahre 2001 rund 2 Mio. Personen befördert wurden, sind es auf der WAB mit 4 Mio. doppelt so viel. (Abbildung 73)

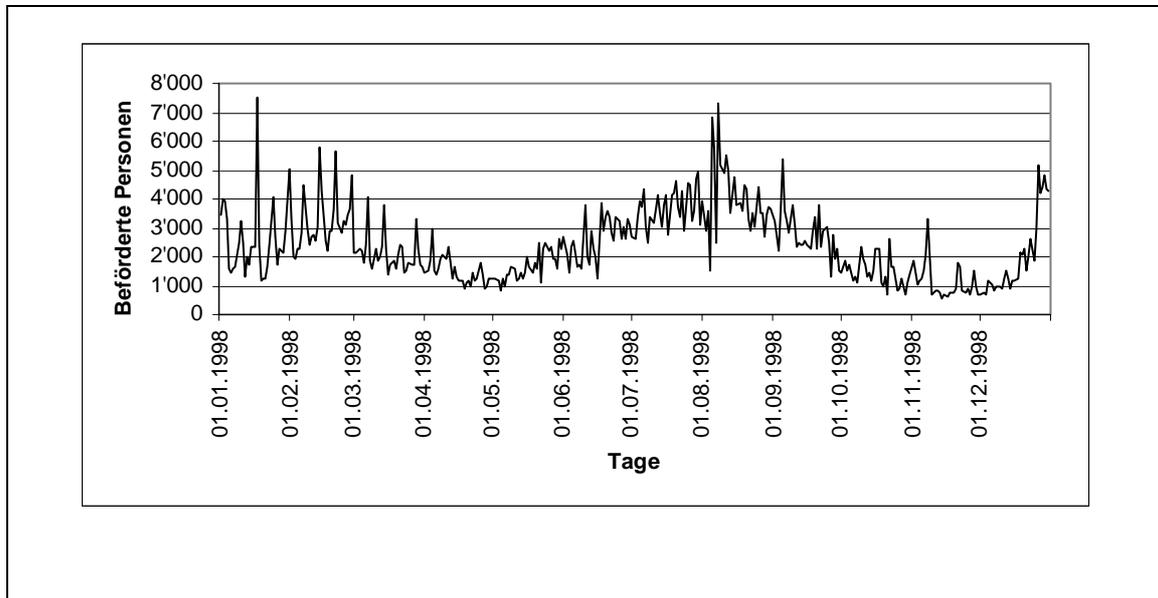
Abbildung 73 Beförderte Personen auf der WAB 1893-2001

(Quelle: Jungfraubahn Holding, Statistische Zahlen, 2003)



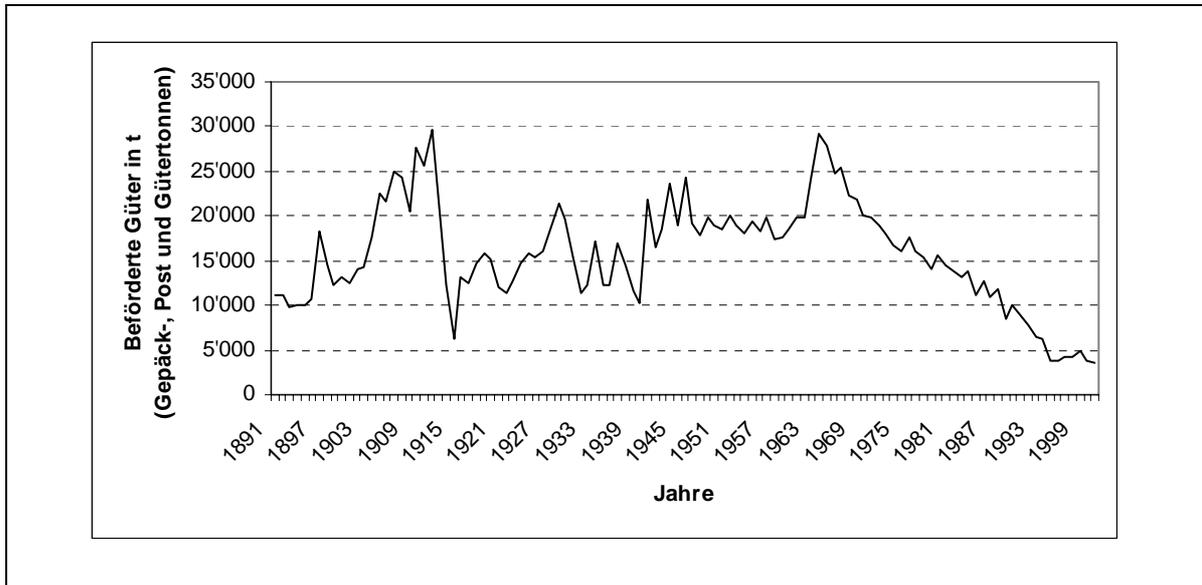
Die Abbildung 74 zeigt die Zahl der im Jahre 1998 beförderten Personen, die in Lauterbrunnen in Richtung Kleine Scheidegg abgefahren sind. Gut zu erkennen ist ein Anstieg der Zahlen zwischen Februar und März sowie im August. Die Spitzen der Winter- und Sommersaison können hier aus den Zahlen herausgelesen werden. Ebenso können einzelne stark frequentierte Tage (Wochenenden) abgelesen werden, oder Tage an denen vermutlich die Wetterverhältnisse gut waren, was zu einem kurzfristigen Anstieg der beförderten Personen geführt hat.

Abbildung 74 Beförderte Personen auf der WAB ab Lauterbrunnen im Jahre 1998
(Quelle: Jungfraubahn Holding, Statistische Zahlen, 2003)



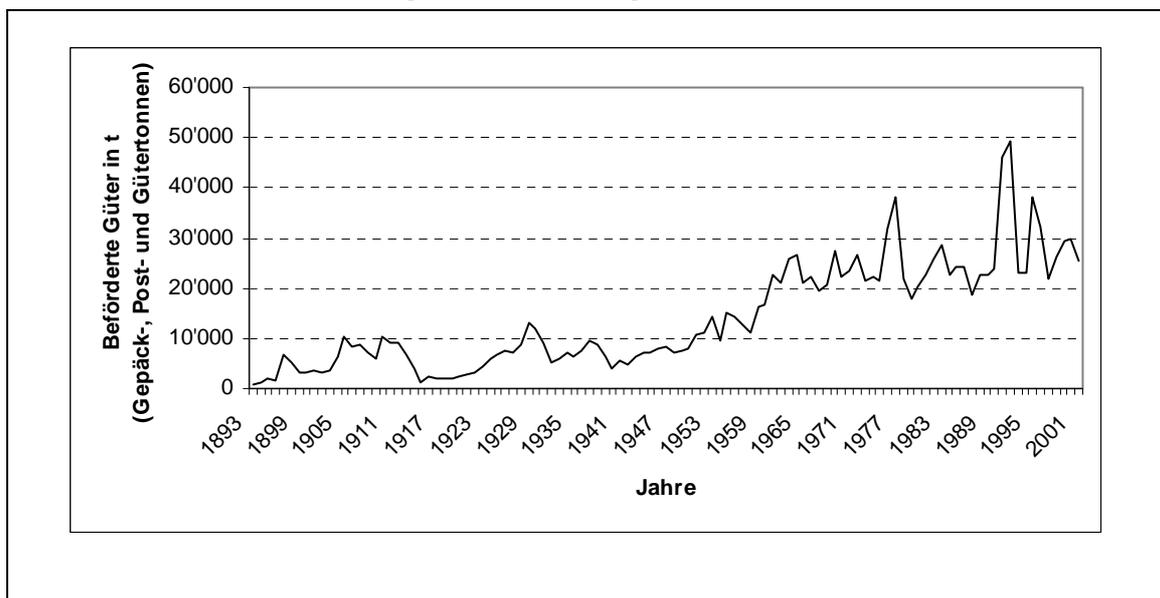
Bei der Betrachtung des Güterverkehrs zeigen sich zwischen der BOB und der WAB deutliche Unterschiede. Auf der BOB hat der Güterverkehr bis Mitte der 60er Jahre tendenziell zugenommen. (Abbildung 75) Auch hier machen sich die Auswirkungen beider Weltkriege und der Weltwirtschaftskrise bemerkbar. Ab Mitte der 60er Jahre hat es jedoch einen deutlichen Rückgang von etwa 30 000 t auf unter 5 000 t im Jahre 2001 gegeben. Dieser Rückgang, der sich auch in ähnlicher Form bei der LSE zeigt, ist auch hier vermutlich auf die verbesserte Erreichbarkeit durch den Strassengüterverkehr zurückzuführen.

Abbildung 75 Beförderte Güter auf der BOB 1891-2001
 (Quelle: BOB Geschäftsbericht, 2002)



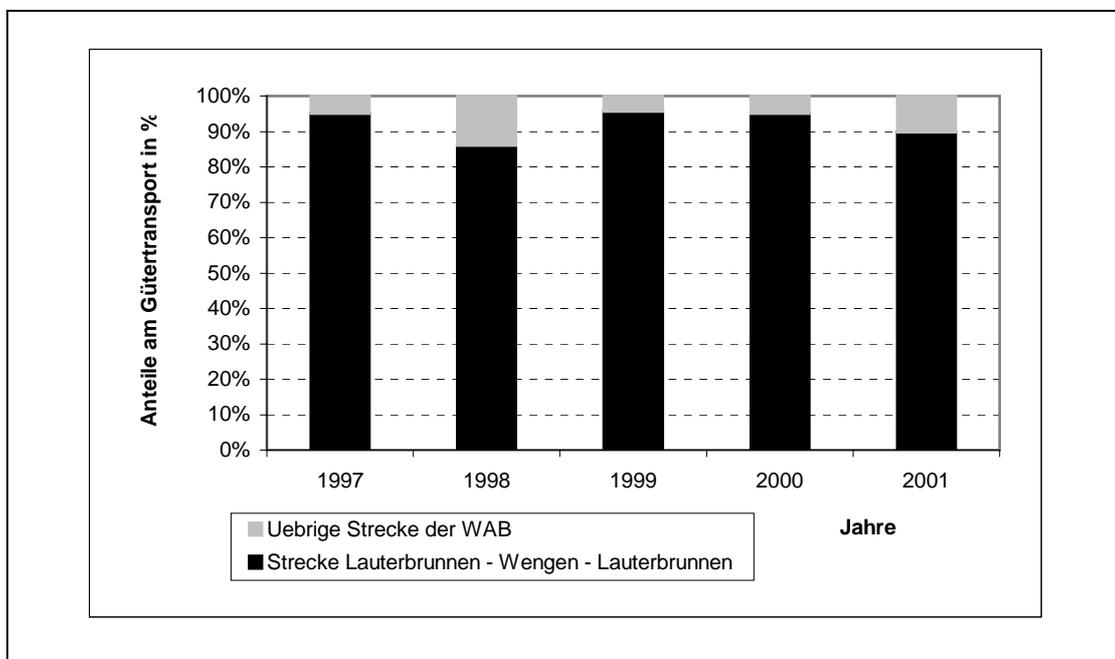
Bei der WAB zeigt sich hingegen ein deutlich anderes Bild. (Abbildung 76) Während auch hier ein Anstieg zu verzeichnen ist, hat sich dieser Trend tendenziell bis zum Jahre 2001 fortgesetzt. Eine weitere Besonderheit ist, dass die Ausschläge zu Beginn nicht so heftig wie bei der BOB ausfallen, dafür aber in den 90er Jahren des 20. Jahrhunderts relativ gross sind. Das Niveau ist allerdings bis Mitte der 60er Jahre auch deutlich geringer, als auf der BOB.

Abbildung 76 Beförderte Güter auf der WAB 1893-2001
 (Quelle: Jungfraubahn Holding, Statistische Zahlen, 2003)



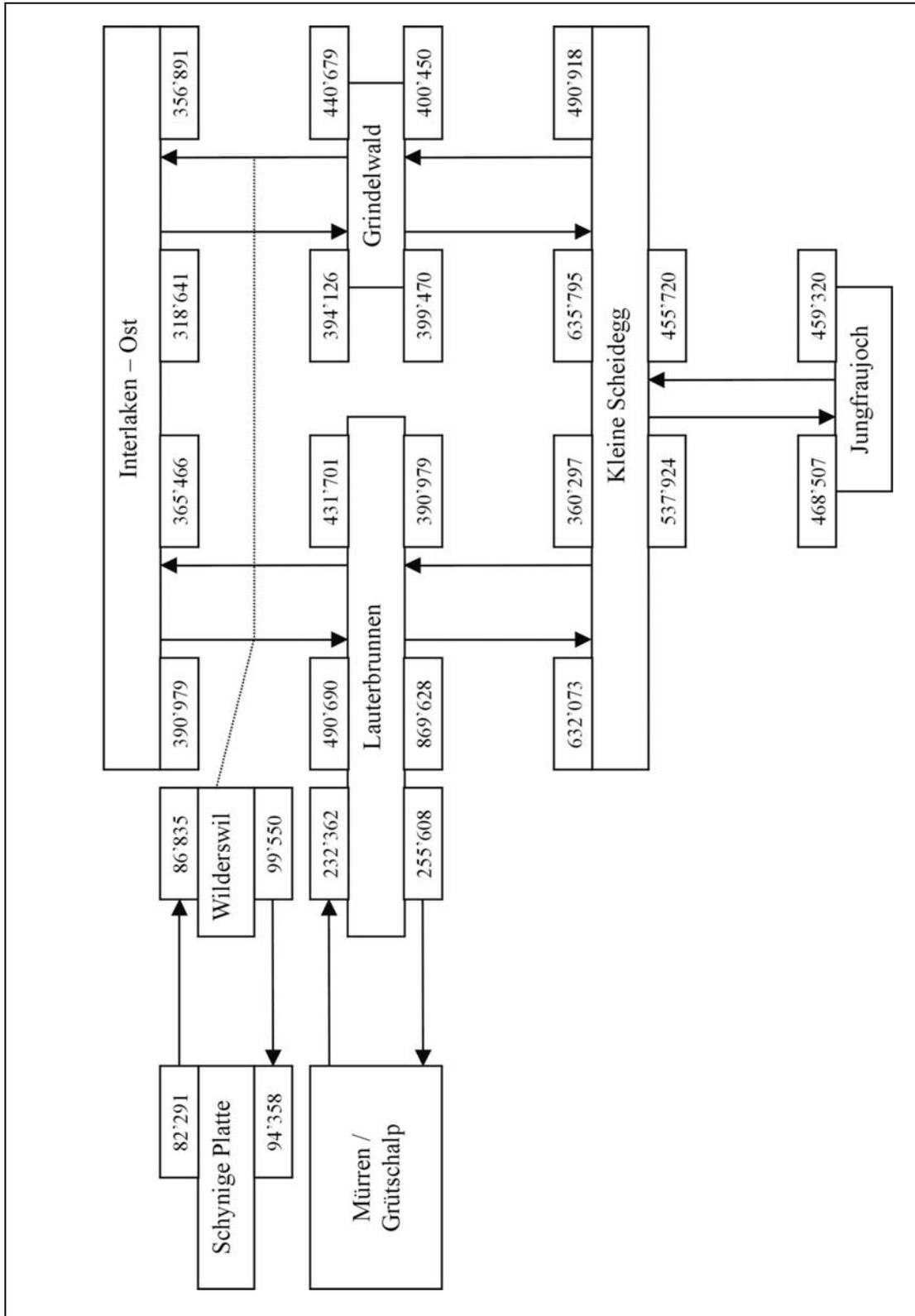
Eine Erklärung für den fehlenden Rückgang des Güterverkehrs liegt in der Tatsache begründet, dass Wengen nicht mit dem Auto und damit nicht für den Strassengüterverkehr erreichbar ist. Alle Güter müssen, wie bereits oben beschrieben wurde, mit der Bahn nach Wengen transportiert werden. Mit der steigenden Zahl der Touristen ist auch ab den 60er Jahren die Menge an Gütern, die zur Versorgung der Menschen transportiert werden mussten, deutlich angestiegen. Aus der Abbildung 77 ist zu entnehmen, dass durchschnittlich etwa 90 % des gesamten Güterverkehrs auf der WAB nur auf die Strecke Lauterbrunnen – Wengen – Lauterbrunnen entfallen.

Abbildung 77 Beförderte Güter auf der WAB 1997-2001 - Anteile der Strecken in %
(Quelle: Jungfraubahn Holding, Statistische Zahlen, 2003)



Um das System der Jungfraubahnen besser zu verstehen, sei an dieser Stelle noch auf ein Schaubild der Bahnen (Abbildung 78) verwiesen, das die Ankünfte und Abfahrten an ausgewählten Stationen aus dem gesamten Jahr 1998 zeigt. Bemerkenswert dabei ist, dass von Interlaken - Ost etwa 390 000 Personen abfahren und etwa 490 000 Personen in Lauterbrunnen ankommen. Laut Auskunft der Jungfraubahn ist dies auf einen Zustieg von Reisenden in Wilderswil zurückzuführen. Hier befindet sich ein Parkplatz und der Endpunkt einer Zubringerlinie eines Regionalbusses. In Wilderswil zweigen nochmals etwa 100 000 Reisende zur Schynigen Platte ab. Zwischen Lauterbrunnen und Kleine Scheidegg ist die Differenz durch den Ort Wengen zu erklären. Ausserdem beeinflussen Skitouristen zwischen Wengeralp und Kleine Scheidegg die Zahlen. Ein weiteres Phänomen besteht darin, dass viele Touristen die Hin- fahrt zum Jungfraujoch über Lauterbrunnen und die Rückfahrt über Grindelwald antreten.

Abbildung 78 Systembild der Jungfraubahnen Ankünfte und Abfahrten 1998
 (Quelle: Jungfraubahn Holding, Statistische Zahlen, eigene Darstellung, 2003)

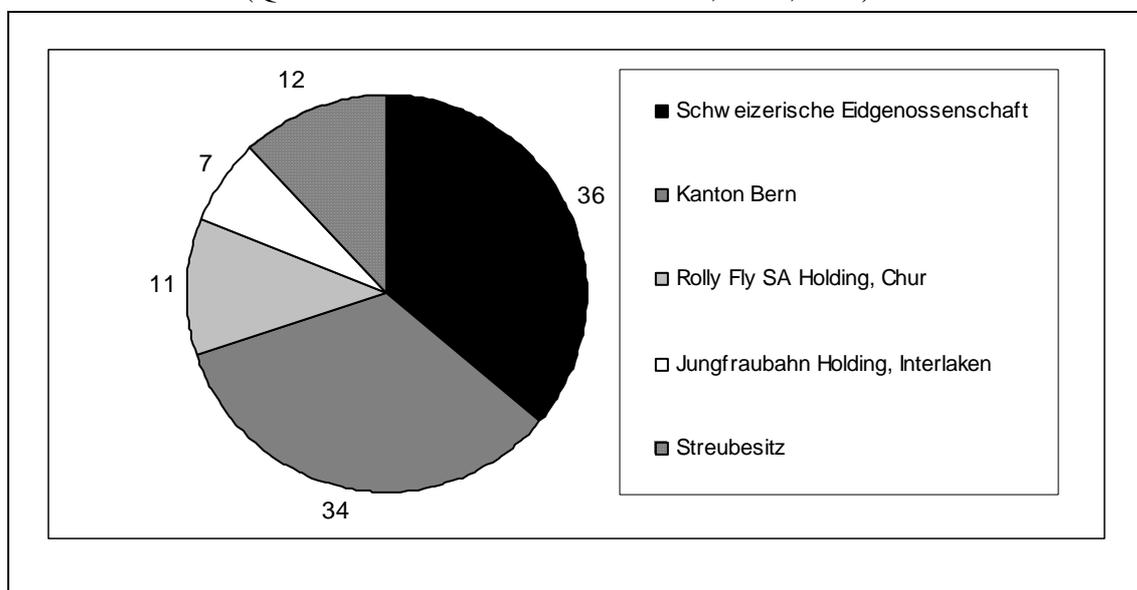


Die Züge verkehren von Interlaken – Ost nach Lauterbrunnen und Grindelwald im Winterfahrplan 2002/03 im Stundentakt und zu Spitzenzeiten im Halbstundentakt. In Lauterbrunnen besteht dann sofort Anschluss an die Wengeralpbahn. Diese verkehrt zu Spitzenzeiten etwa alle 15-20 Minuten. Auf der Rückfahrt gilt entsprechendes.

Die Hauptaktionäre der Berner – Oberland – Bahn sind der Bund und der Kanton Bern mit jeweils mehr als einem Drittel der Aktien. Den Rest halten die Jungfraubahnen und Rolly Fly SA. 12 % befinden sich in Streubesitz. (Abbildung 79)

Abbildung 79 Aktionäre der BOB im Jahre 2001 in %

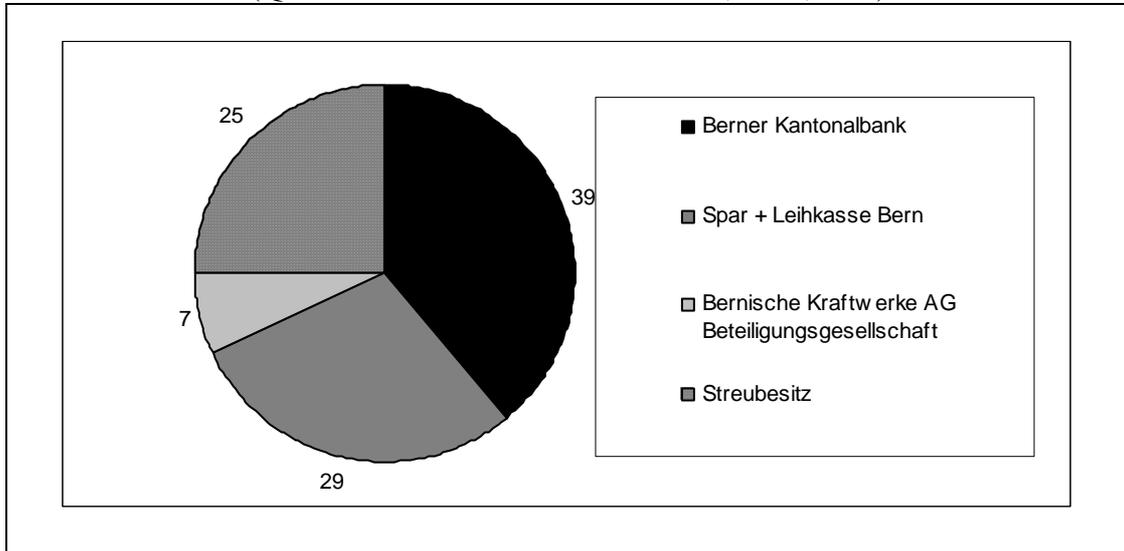
(Quelle: BOB Geschäftsbericht 2001, 2002, S.28)



Die Wengeralpbahn hingegen befand sich bis zu ihrer Uebernahme durch die Jungfraubahn im Jahre 1993 zu fast 40 % in Besitz der Berner Kantonalbank; weitere 29 % befanden sich im Besitz der Bernischen Kraftwerke. Ueber ein viertel der Aktien war in Streubesitz. (Abbildung 80)

Abbildung 80 Aktionäre der WAB im Jahre 1993 in %

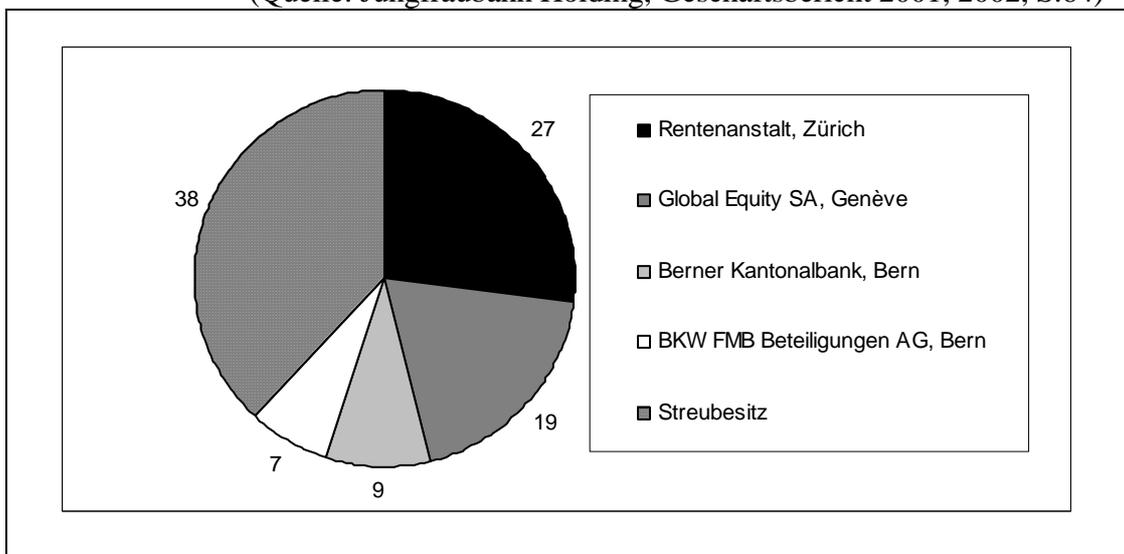
(Quelle: WAB Geschäftsbericht 1993, 1994, S.26)



Die Jungfraubahn hingegen befindet sich zu fast 30 % in Besitz der Rentenanstalt Zürich. Weitere Anteile befinden sich in der Hand von Beteiligungsunternehmen und der Berner Kantonalbank. Fast 40 % der Aktien befindet sich in Streubesitz. (Abbildung 81)

Abbildung 81 Aktionäre der Jungfraubahn im Jahre 2001 in %

(Quelle: Jungfraubahn Holding, Geschäftsbericht 2001, 2002, S.64)

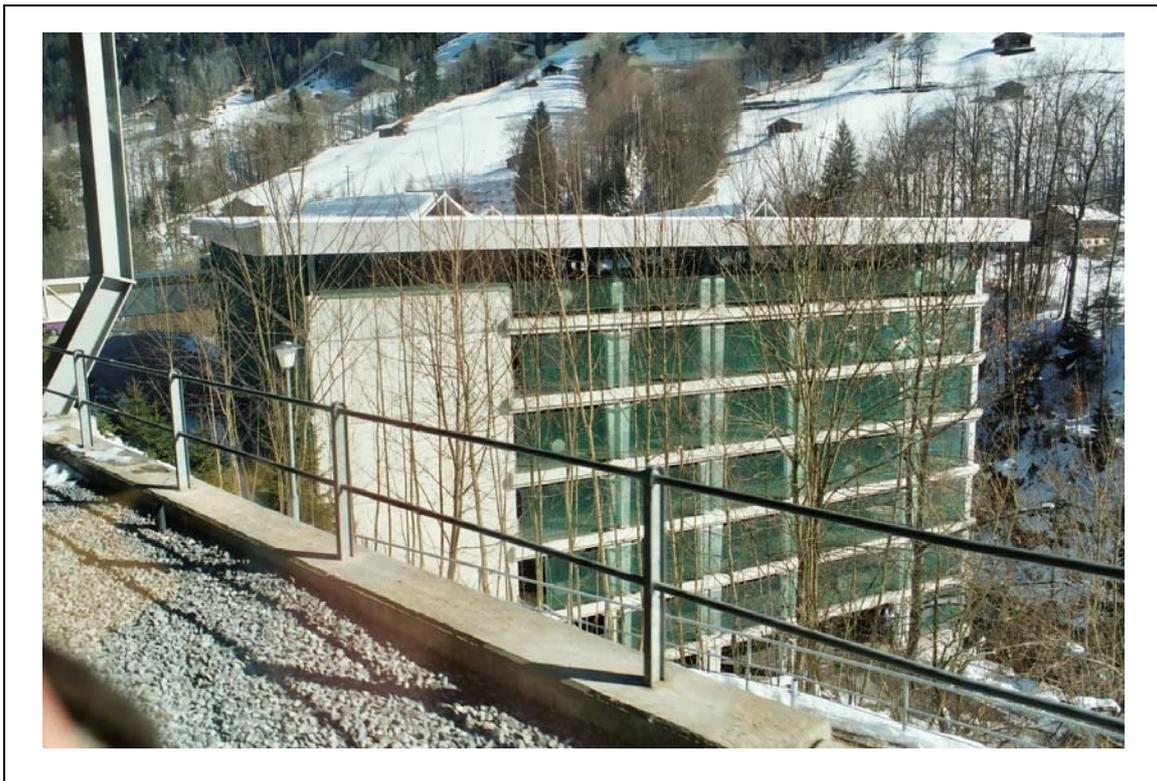


3.4 Innere Erschliessung

3.4.1 Erschliessung durch den MIV bis Lauterbrunnen (Parkhaus)

Die innere Erschliessung von Wengen wird durch die äussere Erschliessung massgeblich beeinflusst. Wie bereits im vorangegangenen Kapitel beschrieben wurde, ist Wengen von Lauterbrunnen nur über die Wengeralpbahn (WAB) und durch einen Fussweg zu erreichen. Dies hat zur Folge, dass das Dorf nicht mit dem MIV erreicht werden kann. Reisende, die mit dem Auto oder Reisebus nach Wengen anreisen, müssen ihr Fahrzeug in Lauterbrunnen abstellen und mit der Bahn nach Wengen reisen. Zur Verbesserung der Parksituation wurde 1979 in Lauterbrunnen ein Parkhaus eröffnet, welches 970 Stellplätze umfasst.

Abbildung 82 Parkhaus Lauterbrunnen im Jahre 2003 (Quelle: eigenes Foto)



Wenn man sich die Entwicklung der Belegung des Parkhauses im zeitlichen Verlauf ansieht, fällt auf, dass sich die Anzahl der Einfahrten seit 1979 von etwa 125 000 auf etwa 230 000 stark erhöht hat. (Abbildung 83) Bei der genaueren Betrachtung der einzelnen Nutzergruppen (Abbildung 84) wird deutlich, dass insbesondere die Zahl der Einfahrten der Jahresmieter

stark angestiegen ist. Der Anstieg kann auf die gestiegene Motorisierung der Einwohner von Wengen zurückgeführt werden. Die Zahl der Saisoniers (Saisonarbeiter) ist zurückgegangen, was laut Auskunft der Parkhaus Lauterbrunnen AG, einer Tochtergesellschaft der Jungfrau-bahnholding, auf eine künstliche Beschränkung der Saisoniers zugunsten der Jahresmieter zurückzuführen ist. Die Zahl der Wintermieter, dabei handelt es sich um Touristen die in Wengen eine Zweitwohnung besitzen, ist konstant geblieben.

Abbildung 83 Einfahrten in das Parkhaus Lauterbrunnen total 1979 - 2002

(Quelle: Statistisches Material der Parkhaus Lauterbrunnen AG, 2003)

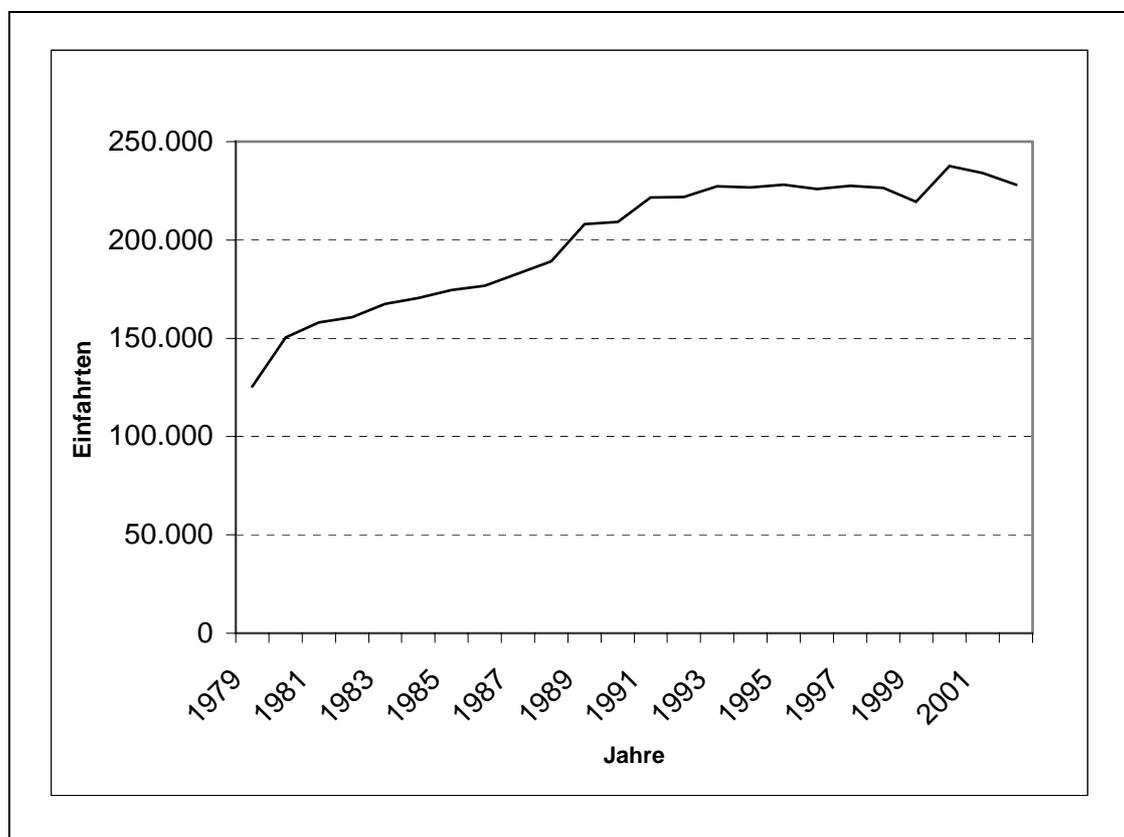
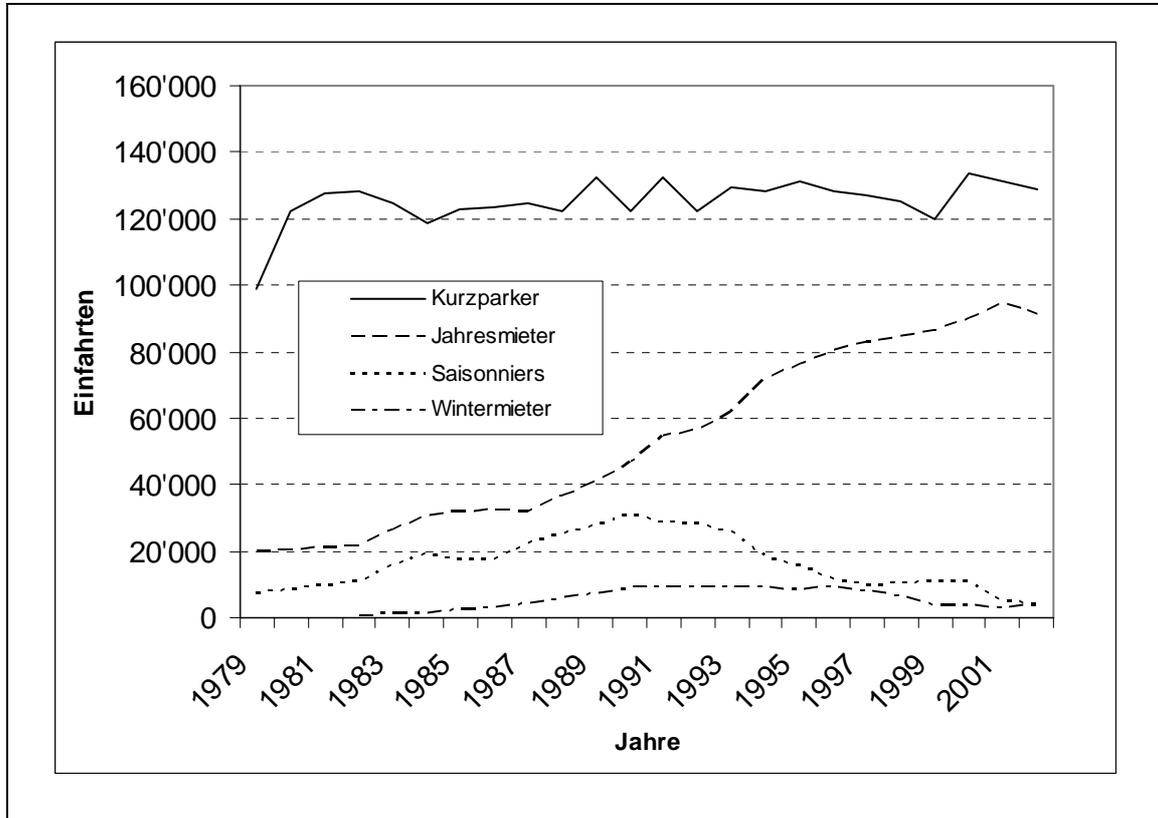


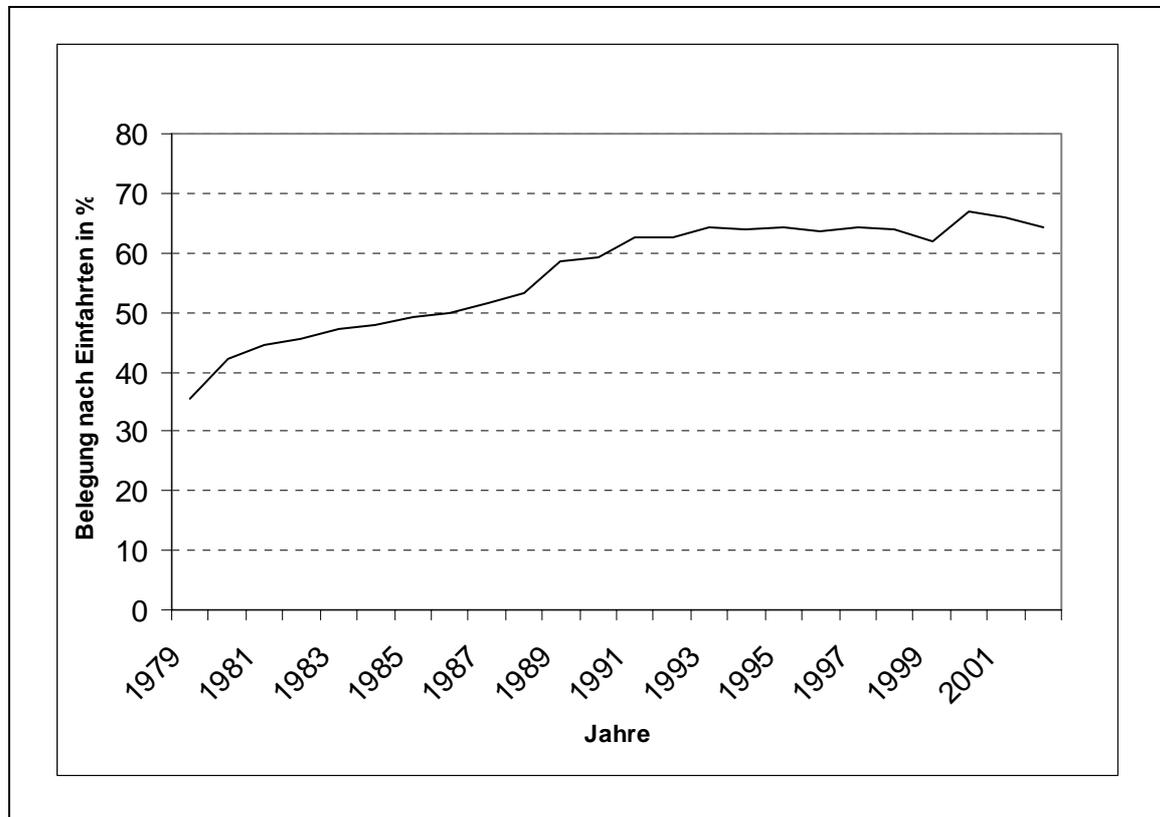
Abbildung 84 Einfahrten in das Parkhaus Lauterbrunnen nach Nutzergruppen 1979-2002
(Quelle: Statistisches Material des Parkhauses Lauterbrunnen AG, 2003)



Insgesamt ist die Auslastung des Parkhauses von 35 % auf heute 64 % angestiegen. Es handelt sich dabei allerdings nur um eine durchschnittliche Auslastung des Parkhauses. Laut Auskunft der Parkhaus Lauterbrunnen AG ist das Parkhaus zu Spitzenzeiten deutlich überlastet. (Abbildung 85)

Abbildung 85 Belegung des Parkhauses Lauterbrunnen 1979 – 2002

(Quelle: Statistisches Material des Parkhauses Lauterbrunnen AG, 2003)



Aus diesem Grund ist auch eine Erweiterung des Parkhauses um 140 PW – Abstellplätze vorgesehen. Vor dem Parkhaus befinden sich 14 Abstellplätze für Reisebusse. Das Bauvorhaben ist zum heutigen Datum allerdings noch nicht genehmigt, einer Bewilligung steht aber nichts mehr im Wege. (Gemeinde Lauterbrunnen, 2003a) Insgesamt sind damit heute 984 Abstellplätze (inkl. Reisebus) vorhanden. Nach der Erweiterung werden es 1 124 Abstellplätze (inkl. Reisebus) sein. Bei einer Ueberfüllung des Parkhauses werden die Gäste zu Parkplätzen im weiteren Gemeindegebiet verwiesen. Zum einen gibt es einen Parkplatz mit vier Parkfeldern auf der Führen. Ein weiterer Parkplatz existiert an der Kirche in Lauterbrunnen, welcher im Winter (bei gefrorenem Boden) 269 Plätze umfasst. Im Sommer umfasst dieser Parkplatz 231 Stellplätze. Darüber hinaus gibt es einen Parkplatz mit 12 Abstellplätzen beim alten Schulhaus. Weiterhin gibt es einen Parkplatz im Eyelti, welcher nur im Winter bedient wird und maximal 250 Stellplätze umfasst. Die Gemeinde Lauterbrunnen betreibt einen Ortsbus, der die Touristen von den Parkplätzen zu den Bahnen befördert. (Gemeinde Lauterbrunnen, 2003a) Die Lagepläne befinden sich im Anhang Wengen B3.

Die Preise des Parkhauses sind nach Parkdauer und Saison unterschiedlich gestaffelt. So sind etwa die Gebühren im Sommer günstiger als im Winter. Auch an Wochenenden werden höhere Preise verlangt. (siehe auch Anhang B3) Wie bereits mehrfach erwähnt, ist Wengen mit dem Auto nicht zu erreichen. Es gibt allerdings in Wengen Autos, die von den ortsansässigen Hotels, Taxidiensten und anderen Unternehmungen genutzt werden. Die Fahrzeuge selbst können nur mittels Bahnverlad nach Wengen gelangen. Die Zulassung wird unter grösster Zurückhaltung gehandhabt, wobei für den privaten Gebrauch keine Fahrzeuge zugelassen werden. Die Bewilligungen werden durch den Gemeinderat erteilt. (Gemeinde Lauterbrunnen, 2003b) Das Schreiben der Gemeinde Lauterbrunnen befindet sich im Anhang Wengen B3.

3.4.2 Erschliessung durch die Fussgänger

Im nun folgenden Teil des Berichtes soll die Erschliessung Wengens - ähnlich wie in Engelberg - anhand eines Rundganges beschrieben werden. Die Fotos und die Orientierungskarte hierzu befinden sich im Fotoanhang von Wengen (Anhang B2).

Nach der Ankunft mit der WAB in Wengen (Foto B1) sieht man am Bahnhof die Verladung von Ski und Reisegepäck. Die Koffer werden direkt aus den Güterabteilen der Bahn und von den angehängten Güterwagen abgeladen. (Foto B2) Hier befindet sich auch die Ausweichstelle für die Bahn, die von der Kleinen Scheidegg und Wengeralp kommt. Die einzelnen Hotels und Pensionen bringen ihre Reisegäste mit dem Kleinbus zum Bahnhof bzw. holen die neuen Gäste und das Gepäck hier ab. (Foto B3) Es werden sowohl Elektro-, als auch Dieselfahrzeuge eingesetzt. In Wengen selbst führt vom Bahnhof aus eine Hauptstrasse, an der sich zahlreiche Hotels, Geschäfte und Souvenirläden aufreihen, in das Dorfzentrum. (Foto B4) Auch die Geschäfte, wie hier die Bäckerei, verfügen über eigene Autos (Foto B5) An der Hauptstrasse befindet sich auch die Touristeninformation. Durch einen Seitenweg ist die neue Talstation der Wengen – Männlichen Bahn erreichbar, die im nachfolgenden Kapitel 3.4.3 noch näher beschrieben wird. (Foto B6) Wenn man die Hauptstrasse weiter entlang geht, kommt man zu weiteren Hotels (Foto B7 und Foto B8) sowie nach links auf einem Seitenweg zur evangelischen Kirche. (Foto B9) Von dort hat man einen guten Rundblick auf das Dorf und das Jungfraumassiv. (Foto B10) Von der Hauptstrasse aus nach rechts führt ein Weg zur alten Talstation der Wengen – Männlichen Bahn. (Foto B11) Von hier aus hat man einen guten Blick in das kleine Skigebiet in der Nähe des Dorfes. (Foto B12) An diesem Weg befindet sich auch die Englische Kirche, erbaut für die ausländischen Touristen. (Foto B13) An der Weggabelung zur alten Talstation befindet sich auch ein Verkehrsschild, welches darauf verweist, dass ab hier nur noch bestimmte Fahrzeuge zugelassen sind. (Foto B14) Von der alten

Talstation hat man einen freien Blick auf die Skilifte, die sich in unmittelbarer Nähe zum Dorfzentrum befinden. Hier werden hauptsächlich Kinder und Anfänger unterrichtet. (Foto B15) Folgt man dem Weg weiter, gelangt man zur alten Talstation der Wengen – Männlichenbahn (Foto B16 und Foto B17) Von hier aus ist auch die neue Talstation der Bahn gut zu sehen. (Foto B18 und Foto B19) Interessant sind auch die Hinweisschilder, die die Fussgänger vor Ski- und Schlittenfahrern warnen, da einige Skipisten von den normalen Fusswegen gekreuzt werden. (Foto B20) Auf der südlichen Seite der WAB befinden sich weiterhin noch zahlreiche Hotels und vor allem Pensionen. (Foto B21) Einige Wege sind auch für Skifahrer komplett gesperrt. (Foto B22) Auf diesem Weg gelangt man wieder zum Eingang des Dorfes (Foto B23) und zum Bahnhof (Foto B24).

3.4.3 Luftseilbahn Wengen - Männlichen

Bereits in den 30er Jahren wurde über das Projekt zur direkten Erschliessung des Männlichen Plateaus mittels einer Luftseilbahn nachgedacht. Allerdings verhinderte der zweite Weltkrieg eine Ausführung dieses Projektes. (Luftseilbahn Wengen Männlichen AG, 2003, S.6) Bereits kurz nach dem Krieg wurde von Seiten der Wengener Bürger, die im Gastgewerbe tätig waren, das Projekt erneut angestossen. „Im autofreien Kurort Wengen, wo sich vorerst der Wintertourismus nicht erwartungsgemäss zu erholen vermochte, bereitete diese Entwicklung in den Kreisen des Gast- und Handelsgewerbes grosse Sorge. Zur Reaktivierung des nur mit der Bergbahn nach mehrmaligem Umsteigen erreichbaren Kurortes, mit seiner peripheren Lage innerhalb der topographisch, wirtschaftlich und politisch ausserordentlich schwierig gelagerten Gemeinde und mit dem relativ eng begrenzten Sport- und Erholungsraum, musste unbedingt etwas unternommen werden. Es war deshalb nahe liegend, dass der Gedanke einer Luftseilbahn-Verbindung auf den Männlichen wieder aufgegriffen wurde.“ (Luftseilbahn Wengen Männlichen AG, 1979, S.8f.) Am 14. Februar 1951 wurde schliesslich die Konzession bewilligt. Nach einer Finanzierungs- und Bauphase wurde die Luftseilbahn Wengen – Männlichen am 22. Juli 1954 offiziell eröffnet.

Abbildung 86 Luftseilbahn Wengen – Männlichen in den 60er Jahren
(Quelle: LWM, 1979, S.11)



Mitte der sechziger Jahre wurde die Luftseilbahn umgebaut und mit neuen grösseren Kabinen ausgestattet. (Luftseilbahn Wengen Männlichen AG, 2003, S.7) Der zweite Ausbau erfolgte Mitte der 70er Jahre, wobei die Förderleistung um 12 % erhöht wurde. Ebenfalls beteiligte sich die Luftseilbahn an der Erstellung der Gondelbahn Grindelwald – Männlichen und an der Erbauung des Parkhauses in Lauterbrunnen. (Luftseilbahn Wengen Männlichen AG, 2003, S.8) Der dritte Ausbau erfolgte Anfang der 90er Jahre. Dabei wurde die gesamte elektrische Anlage mit den Seilen erneuert und die Kabinengrösse für maximal 80 Personen ausgelegt. (Luftseilbahn Wengen Männlichen AG, 2003, S.8) Die Fahrzeit wurde von alt 6-7 Minuten auf neu 4-5 Minuten erhöht. Im Februar 1999 wurde die Talstation der Bahn von einer Lawine getroffen und stark beschädigt. In der Folge musste die Talstation weiter ins Dorfzentrum in die Nähe der Hauptstrasse verlegt werden. Im Herbst wurde die neue Bahn gebaut und am 24. Dezember 1999 erhielt sie die neue Betriebsgenehmigung. (Luftseilbahn Wengen Männlichen AG, 2003, S.10) Die Förderleistung konnte trotz des längeren Weges erhalten bleiben, da die Geschwindigkeit erhöht wurde.

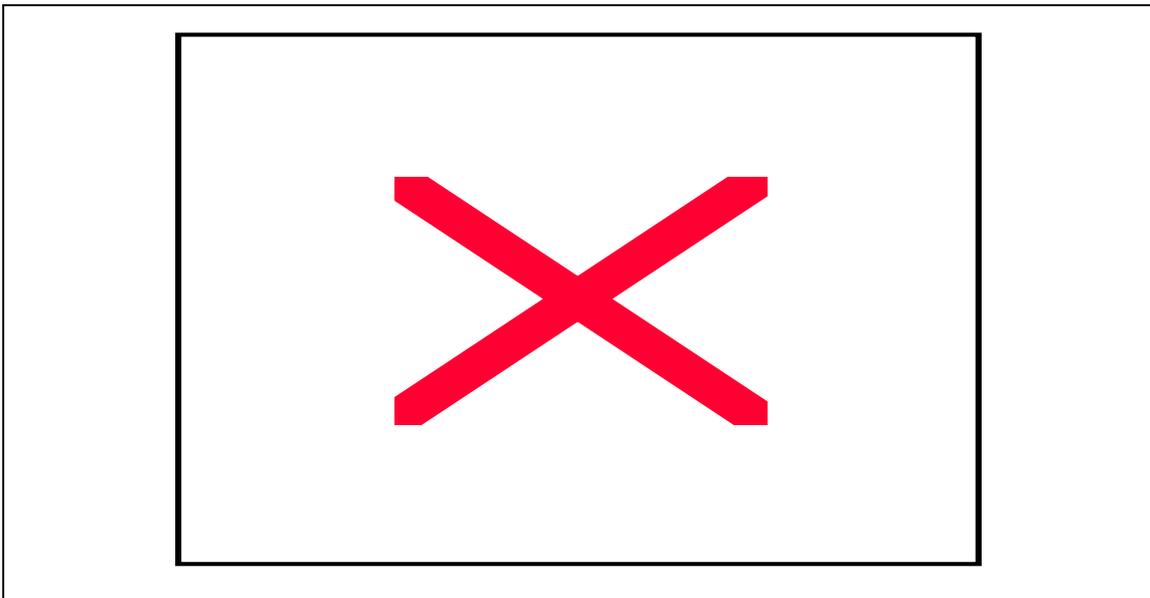
Abbildung 87 Luftseilbahn Wengen – Männlichen im Jahre 2003 – Bergsicht

(Quelle: eigenes Foto)



Abbildung 88 Luftseilbahn Wengen – Männlichen im Jahre 2003 - Kabine

(Quelle: eigenes Foto)



3.5 Raumplanerische Vorgaben für Wengen

3.5.1 Richtplan des Kantones Bern

Nach dem Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) ist der kantonale Richtplan das Hauptinstrument der kantonalen Richtplanung. (Zu den Grundlagen siehe auch Kapitel 2.5.1 zum kantonalen Richtplan in Obwalden).

Der Richtplan im Kanton Bern legt zu den Bereichen Verkehr und Tourismus folgende Leitsätze und Ziele fest.

Zunächst werden ähnlich wie im kantonalen Richtplan von Obwalden Leitsätze der Raumordnungspolitik formuliert. Sie umschreiben den Auftrag der Politik an die Raumplanung. (Kanton Bern, 2002, S.2.1) Der Leitsatz 2 „Wir fördern qualitatives Wachstum in Verantwortung für Umwelt, Gesellschaft und Kultur“ kann dabei noch am ehesten auf die Bereiche Verkehr und Tourismus bezogen werden. In der weiteren Ausführung heisst es dazu: „Der Kanton Bern strebt wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit bei ausgeglichenem Finanzhaushalt, eine gesunde Umwelt und eine solidarische Gesellschaft an und übernimmt eine aktive Rolle beim Ausgleich dieser Anliegen im Hinblick auf die nachhaltige Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraumes.“ (Kanton Bern, 2002, S.2.3) Aus diesen Leitsätzen werden neun Hauptziele definiert. Wobei die Ziele

- „Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen“,
- „Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung schaffen“ und
- „Natur und Landschaft schonen und entwickeln“

für die betrachteten Bereiche interessant sind.

Unter dem ersten Teilziel „Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen“ ist folgendes zu verstehen. „Für seine weitere Entwicklung verfolgt der Kanton eine Verkehrs-

und Siedlungspolitik, die langfristig die natürlichen Ressourcen schont, Mensch und Umwelt vor negativen Auswirkungen schützt, die Mobilitätsgrundbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft befriedigt und die Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs und die Kostenwahrheit erhöht. ... Einander konkurrierende Doppelschliessungen durch verschiedene Verkehrsträger sind zu vermeiden. Auf die Optimierung der Mobilitätsketten ist Gewicht zu legen. ... Für den Agglomeration-, den Freizeit- und den Güterverkehr werden umweltverträgliche Lösungen unter Gewährleistung der nötigen Mobilität gesucht.“ (Kanton Bern, 2002, S.3.2)

Im Sachbereich Massnahmen werden dazu weitere genauere Ziele formuliert:

So heisst es unter dem Teilziel für den Bereich Freizeit- und Tourismusverkehr als Ausgangslage, dass über 50 % des Gesamtverkehrsaufkommens, bei steigender Tendenz, aus dem Freizeit- und Tourismusverkehr resultieren, wobei das Auto das dominierende Verkehrsmittel ist. Daraus wird folgendes Teilziel abgeleitet:

- „Freizeiteinrichtungen und Grossanlässe mit hohem Publikumsaufkommen sind wenn möglich und sinnvoll so zu planen und zu erschliessen, dass sie mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder mit dem Velo gut erreichbar sind. ... “ (Kanton Bern, 2002, S.3.9)

Unter dem zweiten Teilziel „Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung schaffen“ ist folgendes zu verstehen: „Die Raumordnung unterstützt die wirtschaftliche Entwicklung im Kanton Bern, indem sie ihre Instrumente in den Bereichen Zentralität, Bereitstellen von Wirtschaftsstandorten, Tourismus, Land- und Waldwirtschaft sowie Ver- und Entsorgung aufeinander abstimmt. ...“ (Kanton Bern, 2002, S.2.3)

Im Sachbereich Massnahmen werden dazu wieder weitere Ziele formuliert:

So heisst es unter dem Teilziel Tourismus als Ausgangslage, dass der Tourismus für den Kanton eine tragende Säule der Volkswirtschaft darstellt. Dabei stellen die Konkurrenz preisgünstiger Mitbewerber und die Aenderung der klimatischen Voraussetzungen neue Herausforderungen dar. Bei der Entwicklung im Tourismusbereich ist dabei der schonende Umgang mit dem unvermehrbaaren Kapital an Natur und Landschaft wichtig. Dabei kommt der Raumplanung u. a. die Aufgabe zu, für eine attraktive innere und äussere Erschliessung der Tourismusgebiete mit öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln zu sorgen. Ausserdem soll sie sich auch um den Schutz von Natur- und Kulturlandschaften kümmern und die Gebiete an neue

touristische Trends anpassen. (Kanton Bern, 2002, S.3.21) Daraus wird folgendes Teilziel abgeleitet:

- „Es sind Schutz- und Schongebiete zu definieren, für die keine oder nur eine beschränkte touristische Nutzung zugelassen ist. Bisher noch wenig oder unerschlossene Landschaftsräume müssen langfristig erhalten bleiben. Bei vorhandenem touristischem Potenzial – und unter der Bedingung von angemessenen Kompensationsmassnahmen – unterstützt der Kanton die Schaffung von Intensiverholungsgebieten.“ (Kanton Bern, 2002, S. 3.22)

Unter dem dritten Teilziel „Natur und Landschaft schonen und entwickeln“ ist folgendes zu verstehen. „Die grosse naturräumliche Vielfalt und die regionale Eigenart der traditionellen Kulturlandschaften sind für die kommenden Generationen zu erhalten. ... In den dicht besiedelten Gebieten sind grosse zusammenhängende Grünräume zu bewahren und der Bevölkerung vielseitig nutzbare Erholungsgebiete zur Verfügung zu stellen.“ (Kanton Bern, 2002, S.3.3)

Im Sachbereich Massnahmen werden dazu wieder weitere Ziele formuliert:

So heisst es unter dem Teilziel Natur und Landschaft schonen und entwickeln - Landschaftsentwicklung als Ausgangslage, dass sich der Kanton Bern durch eine grosse naturräumliche, landschaftliche und biologische Vielfalt auszeichnet. Der Kanton soll sich dabei für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen touristisch intensiv genutzten Gebieten und Schutz- und Schongebieten einsetzen. (Kanton Bern, 2002, S.3.33) Daraus wird folgendes Teilziel abgeleitet:

- Unerschlossene oder nur wenig erschlossene Geländekammern von besonderem ökologischen oder landschaftlichem Wert werden – wenn überhaupt – nur sehr zurückhaltend mit Wegen oder touristischen Transportanlagen erschlossen. (Kanton Bern, 2002, S.3.34)

3.5.2 Richtplan der Region Oberland – Ost

Im Jahre 1984 wurde vom Planungsverband „Jungfrau“ und vom Planungsverein „Oberer Brienersee-Haslital“ aufbauend auf den kantonalen Richtplan 1984 aus Bern ein regionaler Richtplan für die Region Oberland-Ost erstellt. „Die vielfältigen Anforderungen, welche an die nutzbaren Flächen in der Region Oberland-Ost gestellt werden, verlangen eine räumliche Darstellung und rechtzeitige Koordination im Rahmen einer umfassenden Planung, der regionalen Richtplanung.“ (Planungsverband Jungfrau/Planungsverein Oberer Brienersee-Haslital, 1984, S.1.01) Ziel des regionalen Richtplanes ist es, die unterschiedlichen Sachplanungen zu koordinieren und aufeinander abzustimmen. Für die Wirkung von regionalen Richtplänen gelten die Verbindlichkeiten, die auch für kantonale Richtpläne gelten.

Unter dem Sachbereich „Nutzung“ werden den Verkehr betreffend folgende Ziele definiert:

- „Sicherstellen zweckmässiger Strassenverbindungen innerhalb der Region wie auch mit den übrigen Landesteilen.“ (Planungsverband Jungfrau/Planungsverein Oberer Brienersee-Haslital, 1984, S.3.11)
- „Sicherstellen des vorwiegend touristisch bedingten Parkplatzbedarfs und Zusammenfassung an hierfür geeigneten Standorten.“ (Planungsverband Jungfrau/Planungsverein Oberer Brienersee-Haslital, 1984, S.3.12)
- „Gewährleistung eines ausreichenden Angebotes an öffentlichen Transportmöglichkeiten“ (Planungsverband Jungfrau/Planungsverein Oberer Brienersee-Haslital, 1984, S.3.13)

Unter dem Sachbereich „Erholung und Tourismus“ werden folgende Ziele definiert:

- „Optimale Verteilung des touristischen Angebotes zur Befriedigung der Gästenachfrage“ (Planungsverband Jungfrau/Planungsverein Oberer Brienersee-Haslital, 1984, S.3.17)
- „Abstimmung der Kapazitäten touristischer Erschliessungsanlagen unter Berücksichtigung der touristischen Eignung, den landschaftlichen Randbedingungen und der Naturgefahren. (Planungsverband Jungfrau/Planungsverein Oberer Brienersee-Haslital, 1984, S.3.17)

- „Sicherung der zur Bewältigung der Skiliftkapazitäten notwendigen Pistenflächen unter Berücksichtigung ihrer Eignung, den ökologischen Randbedingungen und der Naturgefahren.“ (Planungsverband Jungfrau/Planungsverein Oberer Brienersee-Haslital, 1984, S.3.18)
- „Ergänzung des Angebotes an Wintersportmöglichkeiten durch attraktive Gebiete für Langlauf und Skitouren“ (Planungsverband Jungfrau/Planungsverein Oberer Brienersee-Haslital, 1984, S.3.18)
- „Abstimmung der touristischen Interessen mit den übrigen Nutzungsansprüchen an das betreffende touristisch intensiv genutzte Gebiet“ (Planungsverband Jungfrau/Planungsverein Oberer Brienersee-Haslital, 1984, S.3.19)
- „Gewährleistung eines zusammenhängenden, attraktiven Wander- und Bergwegenetzes“ (Planungsverband Jungfrau/Planungsverein Oberer Brienersee-Haslital, 1984, S.3.19)

Auf der Richtplankarte (Abbildung 89) kann man gut die WAB, sowie die bestehenden Gondel-, Sesselbahnen und Skilifte erkennen. Ebenso ist auch die Luftseilbahn Wengen – Männlichen zu sehen. Dabei handelt es sich um den Bestand. Neue Bahnen sind bis auf eine Sesselbahn und einen Skilift im Bereich der östlichen Wengeralp nicht ausgewiesen worden. Wengen ist als touristischer Kernort 1. Ordnung eingestuft. Insbesondere im Bereich Wengeralp sind die meisten Skipisten ausgewiesen worden. Die im Verhältnis sehr kleinen Skipisten im Dorfzentrum sind aber auch als solche festgesetzt worden. Interessanterweise ist bereits hier oberhalb der Wengen – Männlichenbahn ein Gebiet als Gefahrengebiet vor Naturgefahren gekennzeichnet. Der Lawinenabgang, der die Luftseilbahn verschüttete, ereignete sich dann im Jahre 1999.

Abbildung 89 Richtplankarte des Planungsverbandes Jungfrau/Planungsverein
Oberer Brienersee-Haslital (Ausschnitt Wengen)
Originalmassstab 1:25 000 – Karte verkleinert
(Quelle: Planungsverband Jungfrau/Planungsverein
Oberer Brienersee-Haslital, 1984)

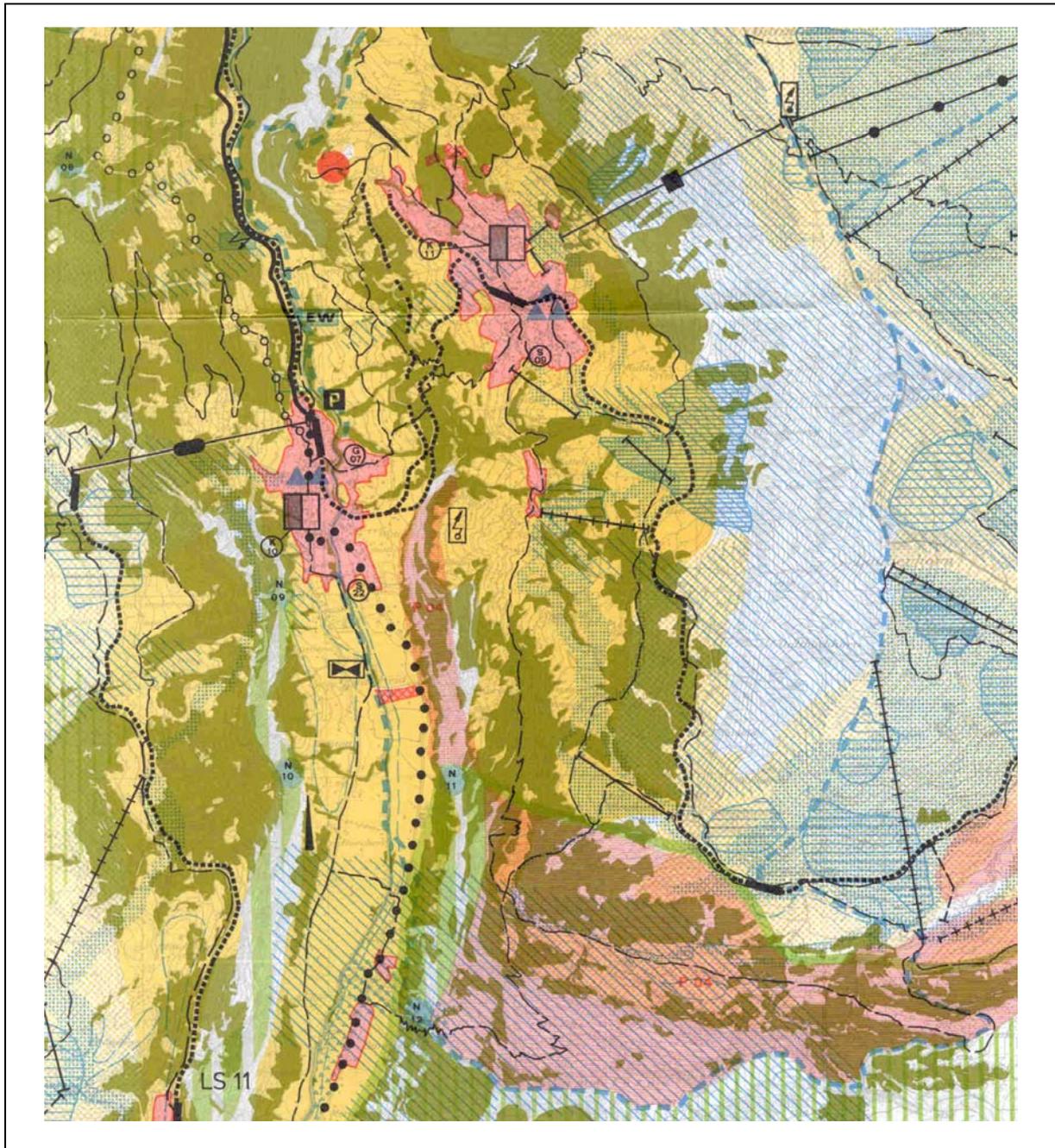


Abbildung 90 Richtplankarte des Planungsverbandes Jungfrau/
 Planungsverein Oberer Brienzensee-Haslital Legende 1
 (Quelle: Planungsverband Jungfrau/Planungsverein
 Oberer Brienzensee-Haslital, 1984)

Basis- information	rechtskräftiger bzw. ge- nügend gesicherter Inhalt		Konzeptinhalt		Bezeichnung
	kommunal	übergeordnet	regional	übergeordnet	
Bereich Schutz und Gestaltung					
					Schutz der Gewässer und ihrer Ufer Oberflächengewässer
					– mit Schutz der See- und Flusssufer Grundwasserschutz
					Schutz vor Naturgefahren Gefahrengebiet
					forstliches Sanierungsgebiet
					Natur- und Landschaftsschutz Naturschutzgebiet
					Naturobjekt
					Pflanzenschutzgebiet
					Jagdbanngebiet (eidg.)
					Landschaftsschutzgebiet
					Landschaftsschongebiet
					Hochgebirgsschutz
					Landschaft von nationaler Bedeutung
					Kulturgüterschutz Ortsbild von regionaler/nationaler Bedeutung
					Kulturobjekt von regionaler Bedeutung
					historischer Passweg
Bereich Nutzung					
					Land- und Forstwirtschaft Landwirtschaftsgebiet Talstufe
					Landwirtschaftsgebiet Bergstufe
					Wald
					grossflächige Aufforstung
					Siedlung Siedlungsgebiet
					Baugebiet für Industrie und Gewerbe

Abbildung 91 Richtplankarte des Planungsverbandes Jungfrau/
 Planungsverein Oberer Brienersee-Haslital Legende 2
 (Quelle: Planungsverband Jungfrau/Planungsverein
 Oberer Brienersee-Haslital, 1984)

Basis- information	rechtskräftiger bzw. ge- nügend gesicherter Inhalt		Konzeptinhalt		Bezeichnung
	kommunal	übergeordnet	regional	übergeordnet	
					Stützpunkt
					Stützgebiet
					Begrenzung der Siedlungsentwicklung
					Verkehr
					Hochleistungsstrasse – vierspurig – zweispurig
					Hauptverkehrsstrasse ausserhalb Siedlungsgebiet
					Sammelparkplatz
					Ende der allgemeinen Befahrbarkeit von Bergstrassen
					Eisenbahn mit Station – Normalspur von regionaler Bedeutung – Schmalspur
					Standseilbahn
					Luftseilbahn
					Buslinie
					Helikopterlandeplatz
					Energie
					Speichersee
					Druckstollen
					Elektrizitätswerk-Zentrale
					Umschaltanlage
					elektrische Hochspannungsleitung
					Gaspipeline
					Übrige Infrastruktur
					Abwasserreinigungsanlage
					Kehrrichtumladestation
					Fernmeldeanlage
					Schiesstand
					Abbau- und Deponiestellen
					Abbaustelle
					Deponiestelle

Abbildung 92 Richtplankarte des Planungsverbandes Jungfrau/
 Planungsverein Oberer Brienzensee-Haslital Legende 3
 (Quelle: Planungsverband Jungfrau/Planungsverein
 Oberer Brienzensee-Haslital, 1984)

Basis- information	rechtskräftiger bzw. ge- nügend gesicherter Inhalt		Konzeptinhalt		Bezeichnung
	kommunal	übergeordnet	regional	übergeordnet	
					Öffentliche Dienste
					Öffentliche Einrichtungen von regionaler Bedeutung im Bereich
(E)			(E)		- Erziehung
(G)			(G)		- Gesundheits- und Sozialwesen
(K)			(K)		- Kultur
(S)			(S)		- Sport
(V)			(V)		- Verwaltung
(X)			(X)		- Übrige
					Bereich Erholung und Tourismus
					touristischer Kernort 1. Ordnung
					touristischer Kernort 2. Ordnung
					touristischer Kernort 3. Ordnung
—●—●—			—○—○—		Gondelbahn
—+—+—+—+—			—+—+—+—+—		Sesselbahn
— — — — —			— — — — —		Skilift
—■—■—■—■—			—■—■—■—■—		Skipiste
—□—□—□—□—			—□—□—□—□—		Langlaufloipe
—■—■—■—■—			—■—■—■—■—		mechanisch nicht erschlossenes Skigebiet
—■—■—■—■—			—■—■—■—■—		touristisch intensiv genutztes Gebiet (ausserhalb Kernorten)
— — — — —			— — — — —		Wander- und Bergweg
△			△		Campingplatz
					Weiterer Inhalt
—■—■—■—■—			—■—■—■—■—		Gletscher
—■—■—■—■—			—■—■—■—■—		Gebiet mit besonderen Planungshinweisen
—■—■—■—■—			—■—■—■—■—		Gebiet mit Vorbehalt Bund
—■—■—■—■—			—■—■—■—■—		Übriges Gebiet
— — — — —			— — — — —		Gemeindegrenze
— — — — —			— — — — —		Regionsgrenze

3.5.3 Regionales Entwicklungskonzept Oberland – Ost

Auch für die Region Oberland Ost wurde, aufbauend auf den selben Gesetzesgrundlagen des IHG, (siehe hierzu Regionales Entwicklungskonzept Nidwalden – Engelberg) ein Regionales Entwicklungskonzept erarbeitet. Das erste Konzept stammte aus dem Jahr 1976 und wurde 1991 neu beschlossen.

Als allgemeine Rahmenbedingungen, die auch Einfluss auf den Tourismusbereich haben, nimmt das Konzept weiter sich verschlechternde Umweltbedingungen, wachsende Mobilität und eine verbesserte Erreichbarkeit der Region an.

Als Leitbild für die regionale Entwicklung werden folgende den Tourismus und den Verkehr betreffende Aussagen gemacht:

- „Die Region Oberland – Ost räumt dem Tourismus als bedeutender Wirtschaftsfaktor den ihm gebührenden Stellenwert ein, d.h. fördert eine landschaftsschonende Entwicklung des Fremdenverkehrs.“ (Region Oberland – Ost, 1991, S.9)
- „Die Region Oberland – Ost schont die natürliche Umwelt und die vorhandenen Ressourcen als Lebensgrundlage für Bevölkerung und Wirtschaft.“ (Region Oberland – Ost, 1991, S.9)

Aus diesem Leitbild werden folgende Ziele für den Tourismusbereich abgeleitet.

Die Region Oberland – Ost will:

- eine harmonisierte Tourismusedwicklung (wirtschaftlich einträglich und zugleich umweltschonende Entwicklung)
- keine neuen Tourismusstationen erschliessen
- die touristisch intensiv genutzten Gebiete räumlich begrenzen

- die Auslastung der Beherbergungsbetriebe und touristischen Infrastruktur steigern
- die verschiedenen Tourismusarten (Erholungstourismus, Bildungstourismus etc.) befriedigen
- zusätzliche Belastungen von Bevölkerung und Umwelt in Saisonspitzen vermeiden
- den Tagestourismus umweltschonender und regionalwirtschaftlich einträglicher machen (auch durch die Verbesserung der Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel und die Lenkung des Privatverkehr)

(Region Oberland – Ost, 1991, S.17)

Die Entwicklung des Tourismus von 1976 bis zur zweiten Konzepterstellung hat gezeigt, dass das erwartete Wachstum in der Entwicklung der Zahl der Uebernachtungsmöglichkeiten im wesentlichen nicht eingetreten ist. (Region Oberland – Ost, 1991, S.173) Demgegenüber ist aber ein qualitatives Wachstum zu verzeichnen. (Region Oberland – Ost, 1991, S.176) Auch die Entwicklung der Nachfrage ist weniger positiv verlaufen als erwartet. (Region Oberland – Ost, 1991, S.177)

Für das Teilgebiet Kleine – Scheidegg – Männlichen wird als Ausgangposition gesagt, dass es sich um ein im nationalen Vergleich sehr grosses Skigebiet handelt. Die Konkurrenzfähigkeit auch im internationalen Vergleich soll für dieses Gebiet gesichert werden. (Region Oberland – Ost, 1991, S.207) Da die skitouristisch geeigneten Räume weitgehend erschlossen sind, soll auf eine weitere Erschliessung neuer Geländekammern mit Transportanlagen verzichtet werden. (Region Oberland – Ost, 1991, S.207) Was den Verkehrsbereich angeht, so wird im Konzept festgehalten, dass an Spitzentagen im Bereich Lauterbrunnen ein Parkplatzmangel besteht. Die Kapazität der bestehenden Skilifte und der Zubringeranlagen soll erhöht werden, um den Skifahrern eine verbesserte Abfertigung zu ermöglichen. (Region Oberland – Ost, 1991, S.208) Die Kapazität der Pisten wird, mit lokalen Ausnahmen, im allgemeinen als gut bewertet. (Region Oberland – Ost, 1991, S.213) Für das Dorf Wengen werden als Ziele für die Hotellerie festgelegt, dass Betriebe in allen Preisklassen vorgehalten werden sollen, wobei eine Erneuerung der bestehenden Betriebe erfolgen soll. Auch die Situation im Bereich Ferien und Zweitwohnungen soll durch eine Verbesserung des Buchungssystems und Dienstleistungen der Zimmervermietung verbessert werden. (Region Oberland – Ost, 1991, S.251) Die touristischen Transportanlagen sollen erneuert werden, um die Förderleistung zu steigern. Die

Autofreiheit für Wengen soll konsequent weiter verfolgt werden, wobei durch die Reduktion von Verbrennungsmotoren auch eine Reduktion von Lärm und Abgasen herbeigeführt werden soll. (Region Oberland – Ost, 1991, S.252) Ausserdem soll der Ausflugstourismus Wochentags und im Sommer gestärkt werden. Der Ausflugstourismus an Wochenenden im Winter soll dagegen stabilisiert bzw. reduziert werden. (Region Oberland – Ost, 1991, S.252)

4 Interpretation der Ergebnisse

An dieser Stelle sollen die Ergebnisse der Analyse im zeitlichen Ablauf in Engelberg und Wengen dargestellt werden. In Kapitel 4.1 werden die Ergebnisse für Engelberg erläutert und in Kapitel 4.2 folgt dann vergleichbares für Wengen. In Kapitel 4.3 erfolgt ein Vergleich zwischen den Orten Engelberg und Wengen.

4.1 Engelberg

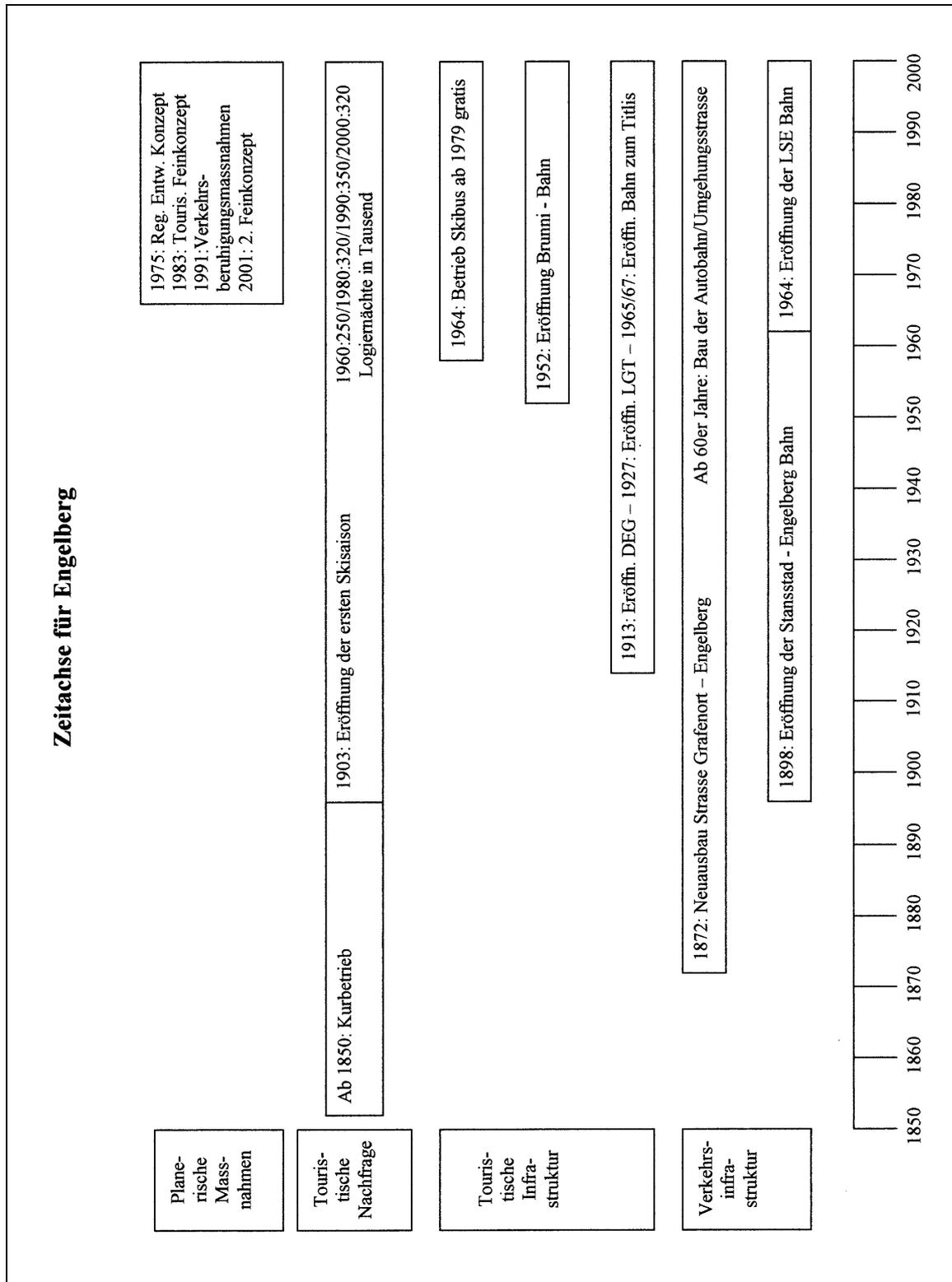
Ziel der vorliegenden Untersuchung sollte es sein, einen Zusammenhang zwischen der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur auf der einen Seite und der Entwicklung der touristischen Infrastruktur sowie der Nachfrage nach touristischen Dienstleistungen auf der anderen Seite herzustellen. Eine sinnvolle Herangehensweise ist es darum, die Entwicklung der unterschiedlichen Infrastrukturprojekte auf der Zeitachse zu verfolgen. (Abbildung 93) In Engelberg begann die Entwicklung des Tourismus in der Mitte des 19. Jahrhunderts, als sich das bis dahin abgelegene Klosterdorf zum Kurort entwickelte. Voraussetzung dafür war eine ausreichende Erreichbarkeit, die ab dieser Zeit durch den regelmässigen Schiffsbetrieb auf dem Vierwaldstättersee gewährleistet war. In der Folge dieser Entwicklung kam es zu einer steigenden Zahl an Reisenden, welche zu Problemen mit der Beförderung der Kurgäste führte. Dies löste wiederum die erste gründliche Erschliessung mit dem Neuausbau der Strasse von Grafenort ins Klosterdorf im Jahre 1872 aus. In Engelberg wurden neue grosse Hotels und Gasthäuser errichtet, auch die Strassen und Wege im Ort wurden ausgebaut. In der Folge davon kam es zu einer noch grösseren Nachfrage. Im Sommer 1889 wurden bereits 13 000 Reisende gezählt. Die stark steigende Zahl der Besucher konnte von der Strasse nicht mehr bewältigt werden. Dadurch kam es zum ersten wichtigen Infrastrukturprojekt, das das Dorf nachhaltig beeinflusste; dem Bau der Bahn von Stansstad nach Engelberg. Interessanterweise ging die Initiative zum Bau der Bahn von einem Hotelbesitzer aus, der sich von der besseren Erschliessung auch mehr Umsatz und Gewinn erwartete. Der Ausbau der Infrastruktur war seit Beginn an die Entwicklung des Tourismus gebunden. Der Bau der Bahn nahm nun auch Einfluss auf die Entwicklung der Einwohnerzahlen. So war bei der Volkszählung im Jahre 1910, 12 Jahre nach der Eröffnung der Bahn, die Zahl der Einwohner sprunghaft um fast 500 gegenüber dem Jahre 1900 angestiegen. In Engelberg nahm im Jahre 1903 mit der Eröffnung der ersten Skisaison eine neue Art des Tourismus ihren Anfang. Die Entwicklung des Dorfes schritt nun schneller voran. Die steigende Nachfrage der Skiurlauber erzwang eine Erschliessung der Berge, da die Schneesicherheit gewährleistet sein musste. Als Folge daraus wurde

der Bau der Gerschnibahn in Angriff genommen und 1913 eröffnet. Die Zahl der Reisenden auf der Bahn hatte mit 300 000 Reisenden ihren vorläufigen Höhepunkt erreicht. Auch die Dorfentwicklung in Engelberg wurde ab dieser Zeit immer stärker vom Tourismus beeinflusst. Die Infrastruktur richtete sich zunehmend auf die Einrichtungen des Tourismus aus. So wurden neue Wege vom Dorfzentrum zur Talstation der Gerschnibahn gebaut. Dies kann anhand der Serie von topographischen Karten nachvollzogen werden. Mit dem Ende des ersten Weltkrieges ging die Erschliessung der Berge weiter. Ende der 20er Jahre kam es zum Bau der Luftseilbahn zum Trübsee. Damit wurde das erste grosse Skigebiet erschlossen. Auch hier waren die Hoteliers in Engelberg die treibenden Kräfte, die den Bau der Bahn voranbrachten. Bereits vor dem ersten Weltkrieg war über eine direkte Bahnverbindung nach Luzern nachgedacht worden. Die Weltwirtschaftskrise und der damit einhergehende Besucherrückgang liess das Projekt aber für weitere 50 Jahre unverwirklicht. Erst nach dem zweiten Weltkrieg wurden die Pläne wieder hervorgeholt. Bei der Entwicklung Engelbergs spielte nun das Auto eine immer grösser werdende Rolle. In den 50er und 60er Jahren setzte die Motorisierung der Bevölkerung ein. Ab dieser Zeit liegen auch Zahlen über die Verkehrsbelastung der Strasse nach Engelberg vor. Die Zahl der Fahrzeuge stieg seit Beginn der Zählungen stark an. In dieser Zeit wurde auch über die Sanierung der Bahn gesprochen, in deren Folge der Bund 1959 die Gelder für den Ausbau genehmigte. Die Kantone knüpften ihre Beihilfe an den Ausbau bis Luzern. Im Gefolge des Autobahnbaus wurde auch die Bahn mit ihrem Tunnel gebaut. In Engelberg wurden weitere Gebiete für den Tourismus erschlossen. Der Bau der Brunni – Bahn als zweiter wichtiger Meilenstein in der Erschliessung der Bergwelt wurde 1952 mit ihrer Eröffnung abgeschlossen. Die Brunni – Bahn erlebte sofort einen starken Besucherzustrom. Auch auf der Gerschnibahn und Trübseebahn stiegen die Frequenzen stark an. Erstaunlicherweise fand dieser Zustrom an Besuchern keinen Niederschlag in den Frequenzen der Stansstad – Engelberg Bahn. Die Zahl der beförderten Personen stagnierte. Dies deutet zusammen mit den stark steigenden Zahlen der Fahrzeuge auf der Strasse nach Engelberg auf einen Wechsel der Besucher von der Bahn auf das Auto als Haupttransportmittel hin. Die Bahn konnte ihren Nachteil der sehr komplizierten und beschwerlichen Anreise nicht mehr wettmachen. Der Umstieg von Luzern auf das Schiff und dann auf die Bahn konnte mit der neuen individuellen Fortbewegungsmöglichkeit „Auto“ nicht mehr konkurrieren. Erst als die Bahn bis Luzern ausgebaut wurde, kann man einen deutlichen Sprung in der Zahl der Reisenden sehen. In Engelberg waren auch die ersten Probleme im Verkehrsbereich aufgetreten. Das Dorf spürte den zunehmenden Autoverkehr als Problem und führte 1964 einen Ortsbus ein, der die Touristen veranlassen sollte, vom Auto auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Auch diesmal ging die Initiative von einigen Hoteliers aus, die durch den zunehmenden Lärm und Gestank im Dorf ihren Umsatz gefährdet sahen. Ebenfalls bekam die Gerschnibahn den steigenden Zustrom an Autos zu spüren und baute ihre Parkplätze aus. Gleichzeitig wurde auch

die Verkehrsinfrastruktur im Dorf durch den Bau der Umfahrungsstrasse weiter ausgebaut. Ziel war es, den Ortskern vom Verkehr zu entlasten. Mitte der 60er Jahre lief auch eine neue Ausbautetappe bei der Erschliessung des Titlis an. Zunächst wurde die Luftseilbahn zum Stand 1965 und zwei Jahre später zum Kleintitlis eröffnet. Der Ausbau der touristischen Infrastruktur folgte dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Ab 1961 liegen auch die Zahlen für die Nachfrage der Touristen nach Sommer- und Wintersaison getrennt vor. Hier zeigen sich bis Anfang der 80er Jahre keine grossen Veränderungen. Die Uebernachtungszahlen sind von einigen Ausschlägen bei den ausländischen Gästen stabil. Interessant ist aber dennoch ein Sprung in der Zahl der Ankünfte bei den schweizer Gästen in der Wintersaison 1964/65. Hier ist ein deutlicher Effekt des Baus der LSE zu erkennen. Ab Mitte der 80er Jahre zeigen sich in den Uebernachtungsstatistiken grosse Veränderungen, wiederum bei den Schweizer Gästen. Die Zahl der Ankünfte steigt rasant an. Die Logiernächte steigen allerdings nicht so stark an, was auf eine Verkürzung der Aufenthaltsdauer spricht. Das Phänomen der „Kurzurlauber“ wurde bereits angesprochen. Da die Zahl der Logiernächte stabil bleibt, aber die Zahl der Reisenden auf den Bergbahnen weiter ansteigt, kann davon ausgegangen werden, dass ein grosser Teil der Touristen dem Tagestourismus zugerechnet werden kann und somit in keiner Uebernachtungstatistik erscheint. Als Erklärung für diese Entwicklung kann der Bau der Autobahn nach Bern und Zürich herangezogen werden. Wie aus den Karten im Anhang C ersichtlich ist, waren zum Stichtag 1980 wichtige Abschnitte im Autobahnnetz ins Mittelland fertiggestellt. Zum Stichtag 1990 war eine durchgehende Autobahnverbindung verfügbar. Der Ausbau der Eisenbahn in den 60er Jahren und noch mehr der Strasse in den 70er und 80er Jahren hatten es durch die Verkürzung der Reisezeiten ermöglicht, dass man auch von den grossen Agglomerationen der Schweiz mit der Bahn und dem Auto Morgens anreisen und Abends wieder nach Hause fahren konnte. Auch für Kurzurlaube und Wochenendausflüge wurde Engelberg deutlich attraktiver. Interessanterweise nimmt ebenfalls ab Mitte der 80er Jahre die Zahl der Logiernächte der ausländischen Gäste in der Wintersaison deutlich ab. Die Zahl der Ankünfte bleibt hingegen gleich. Dies kann nur bedeuten, dass die ausländischen Gäste im Durchschnitt weniger lange bleiben. Engelberg erlebte somit eine Transformation zu einem Skiort, der vor allem durch Kurzurlauber und schweizer Gäste geprägt war. Die ausländischen Gäste verloren zunehmend ihre Bedeutung für Engelberg. Gleichzeitig bewirkte die bessere Erschliessung und die steigende Nachfrage der Touristen gleichfalls eine wirtschaftliche Transformation in Engelberg. Die Zahl der Erwerbstätigen im tertiären Sektor (Dienstleistungen) stieg stark an, während die Erwerbstätigen im primären (Landwirtschaft) und sekundären (Industrie und Handwerk) Sektor zurückgingen. Im Jahre 1990 hatte Engelberg prozentual gesehen deutlich mehr Erwerbstätige im Dienstleistungssektor als die gesamte Schweiz und der Kanton Obwalden. Ab Anfang der 80er Jahre kam es zu einem weiteren Ausbau der Bergbahninfrastruktur. Diesmal wurde aber kein vollkommen neues Gebiet erschlossen, sondern die Lei-

stungsfähigkeit der bestehenden Bahn zum Titlis durch eine durchgehende Gondelbahn bis zum Trübsee deutlich gesteigert. Auch hier lassen sich Parallelen zum Ausbau der Autobahninfrastruktur ziehen. Auf den weiteren Ausbau der Autobahn folgte der Ausbau der Bergbahnen. In dieser Zeit führte die Gemeinde 1979 den Gratisskibus ein, um der wachsenden Zahl an Autos in der Stadt entgegenzuwirken. Finanziert wurde der Bus von der Gemeinde, den Hoteliers und den Bergbahnen, die wiederum ein Interesse daran hatten, den Verkehr im Dorf weiter einzudämmen. Die steigende Zahl an beförderten Personen auf dem Skibus deutet darauf hin, dass das neue Angebot auch gut angenommen wurde. Ebenso zeigt die kontinuierliche Erweiterung des Netzes, dass hier ein richtiger Weg beschritten wurde. Da diese Massnahmen aber immer noch nicht halfen, den Verkehr wirksam einzudämmen, beschloss die Gemeinde Anfang der 90er Jahre ein Verkehrskonzept aufzustellen und den Verkehr im Dorfzentrum durch den Bau einer Fussgängerzone einzuschränken. Gleichzeitig wurden die Parkplätze bewirtschaftet und so restriktive Massnahmen gegen den Autoverkehr ergriffen. Dies zeigt, dass sich die Gemeinde traut, auch unpopuläre Massnahmen gegen den wachsenden Autoverkehr zu ergreifen. Ein Teil der Sperrungen musste allerdings wieder zurückgenommen werden, was die Schwierigkeit restriktive Massnahmen umzusetzen deutlich macht. Mit dem aktuellen touristischen Feinkonzept wurde dieser Kurs bestätigt. Es sollen keine weiteren Ausbaumassnahmen an Parkplätzen oder Strassen erfolgen. Auch der Bau der neuen LSE Bahn durch den Tunnel vor Engelberg ist an die Bedingung geknüpft worden, dass in den nächsten 10 Jahren kein Ausbau der Strasse nach Engelberg stattfinden darf. Das touristische Feinkonzept definiert ebenso Gebiete, in die als alpine Ruheräume nicht dem Massentourismus zur Verfügung stehen. Auch der Planungsträger Kanton Obwalden gibt als Ziele einen umweltverträglichen Tourismus vor, um das Kapital „Natur“ zu erhalten. Ebenso wird im Regionalen Entwicklungskonzept der umweltverträgliche Tourismus als Leitziel festgelegt. Alle Ebenen der Planung streben einen Tourismus an, der mit der Natur in Einklang zu bringen sei. Diese planerischen Vorgaben resultieren aus einer Entwicklung in der Vergangenheit, die bei der Belastung der Natur an ihre Grenzen gestossen ist. Der weiter steigende Verkehr hat zu einer Belastung des Dorfes und damit zu einer Belastung der Touristen selbst geführt. Bereits in den 70er Jahren warnten die Bergbahnen vor einer zunehmenden Zerstörung der Natur durch die steigenden Touristenzahlen. Um einer weiteren Beeinträchtigung vorzubeugen, mussten sogar - wie im kantonalen Richtplan geschehen - Naturschutzgebiete in unmittelbarer Nähe von touristischen Schwerpunkten ausgewiesen werden. Dieses Beispiel vom Trübsee zeigt, dass der Konflikt zwischen dem Naturschutz auf der einen Seite und dem Tourismus auf der anderen Seite offen zu Tage getreten ist.

Abbildung 93 Zeitachse der Entwicklung in Engelberg
 (Quelle: eigene Bearbeitung)

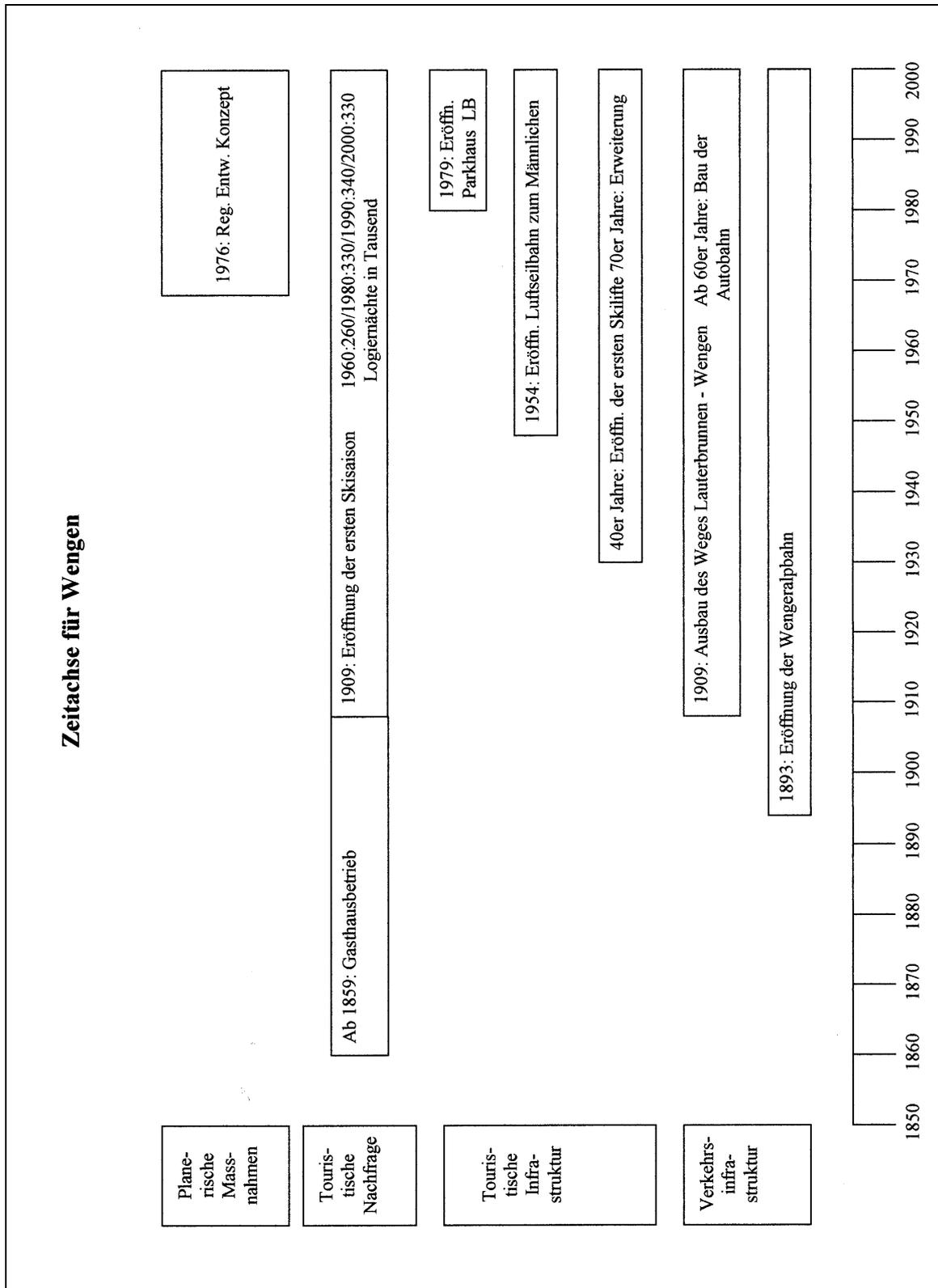


4.2 Wengen

Die Entwicklung in Wengen verlief ähnlich wie in Engelberg. (Abbildung 94) Leider kann man die Entwicklung nicht ganz so gut nachzeichnen, da hier nicht so viele Zahlen und markante Daten für Eröffnungen von Bahnen vorliegen. Mitte des 19. Jahrhunderts begann ein noch recht bescheidener Tourismus in Wengen. Im Jahre 1880 stieg der Fremdenverkehr stark an, so dass über den Bau einer Eisenbahn nachgedacht wurde. Im Jahre 1888 wurde der Fussweg von Wengen nach Lauterbrunnen ausgebaut. Es wurde allerdings nicht über eine Strasse nachgedacht. Dies liegt sicher auch an der ungünstigen topographischen Lage von Wengen auf dem Berg. Im Jahre 1890 wurde die Berner Oberland Bahn eröffnet und im Jahre 1893 die Wengeralpbahn. Die verbesserte Erreichbarkeit führte zu einem deutlichen Anstieg der Hotelbaumassnahmen in Wengen und zu einem Ausbau der Infrastruktur. Im Zuge des Ausbaus der Infrastruktur nahm auch, ähnlich wie in Engelberg, der Zustrom an Touristen zu. Im Winter 1910 wurde auch in Wengen die erste Skisaison eröffnet. Die stark steigenden Touristenzahlen erzwangen eine neue Eisenbahnlinie, die die Leistungsfähigkeit der Verbindung von Lauterbrunnen nach Wengen erhöhte. Als treibende Kraft traten auch hier die Hoteliers auf. Sie drohten sogar mit der Errichtung einer konkurrierenden Standseilbahn. Erst diese Entwicklung liess die WAB handeln. Es folgten weitere Ausbaumassnahmen der Skilifte in den 30er und 40er Jahren. Aehnlich wie in Engelberg waren auch in der Zeit der beiden Weltkriege Rückgänge bei den beförderten Personen auf den Eisenbahnen zu verzeichnen. Die nächste grössere Ausbaumassnahme war der Bau der Luftseilbahn Wengen – Männlichen Anfang der 50er Jahre. Auch hier ging die Initiative zum Bau der Luftseilbahn von den Hoteliers in Wengen aus, die die Zahl der Touristen wieder steigern wollten. Mit Engelberg vergleichbar war auch der Anstieg der Fahrzeuge auf der Strasse nach Lauterbrunnen in dieser Zeit., wengleich der Anstieg auch nicht so stark ausfiel. Auch auf der WAB stiegen die Passagierzahlen deutlich an. In den 70er und 80er Jahren kam es auch hier zum Ausbau der Autobahn bis Interlaken und damit zu einer verbesserten Erreichbarkeit mit dem Auto. In Folge dieser Entwicklung wurde Ende der 70er Jahre das grosse Parkhaus in Lauterbrunnen gebaut, um die Parkplatzproblematik in Lauterbrunnen zu lösen. In den 60er und 70er Jahren wurden auch die Skilifte und Sesselbahnen in der Wengeralp deutlich ausgebaut. Die steigende Nachfrage führte zu einem weitem Ausbau der touristischen Infrastruktur. Bei der Betrachtung der Zahl der Ankünfte im Winter zeigt sich bei den schweizer Gästen eine tendenziell gleichbleibende Zahl. Auch die Logiernächte steigen nicht an. Einen „Kurzurlaubereffekt“ wie in Engelberg gibt es nicht. In der Gemeinde Lauterbrunnen ist ab der 60er Jahren ein deutlicher Anstieg der Beschäftigten im tertiären Sektor zu sehen. Auch hier hatte die Transformation der Wirtschaft begonnen. Im Vergleich zur gesamten Schweiz hat Lauterbrunnen ebenso wie Engelberg prozentual gesehen deutlich mehr Beschäftigte im Dienstleistungssektor. Die Raumplanung ver-

folgt auch für Wengen das Ziel eines umweltgerechten Tourismus. Sowohl der Kantonale Richtplan von Bern, als auch der regionale Richtplan für das Berner Oberland, stellen den nachhaltigen Tourismus in den Mittelpunkt der Entwicklungsziele. Ebenso soll der Verkehr möglichst umweltfreundlich abgewickelt werden. Im Vordergrund steht nicht die weitere Erschliessung neuer Skigebiete, sondern die Erhöhung der Kapazität in den vorhandenen Gebieten. Das regionale Entwicklungskonzept weist sogar ausdrücklich darauf hin, dass die Autofreiheit von Wengen erhalten bleiben soll. Es wird deutlich, dass auch in Wengen der Konflikt zwischen dem Naturschutz und dem Tourismus aufgetreten ist. Der neue kantonale Richtplan aus Bern geht in seiner Deutlichkeit was den Naturschutz angeht, über die älteren Planungen der Region hinaus. Auch hier haben die Entwicklungen in den letzten Jahrzehnten zu einer steigenden Belastung der Umwelt geführt und die Planungsträger verstärkt dazu veranlasst, Ziele zu formulieren, die den Ausgleich mit der Natur in den Mittelpunkt der Planung stellen.

Abbildung 94 Zeitachse der Entwicklung in Wengen
 (Quelle: eigene Bearbeitung)



4.3 Vergleich Engelberg – Wengen

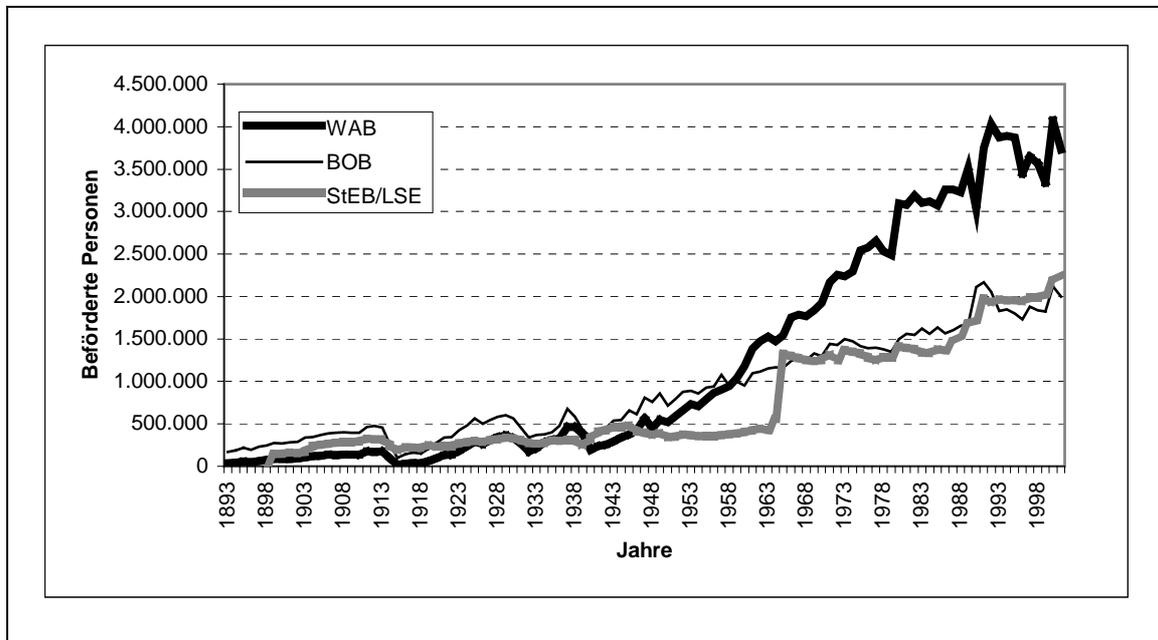
In diesem Kapitel soll dargestellt werden, worin sich die Entwicklung in den beiden Dörfern unterscheidet und wo Parallelen zu finden sind.

Die Entwicklung in Engelberg und Wengen hatte etwa zur gleichen Zeit begonnen. Anders als in Wengen war es in Engelberg aber der organisierte Kurtourismus, der dem Dorf den ersten Entwicklungsimpuls gegeben hat. Wengen war von Anfang an eher auf den Skitourismus ausgerichtet.

Um die Gemeinsamkeiten und Unterschiede herauszuarbeiten, ist es notwendig, einzelne Sektoren wie die Entwicklungen in den Bereichen der Eisenbahn, Strasse sowie in der Hotellerie in gemeinsamen Abbildungen darzustellen und miteinander in Beziehung zu setzen.

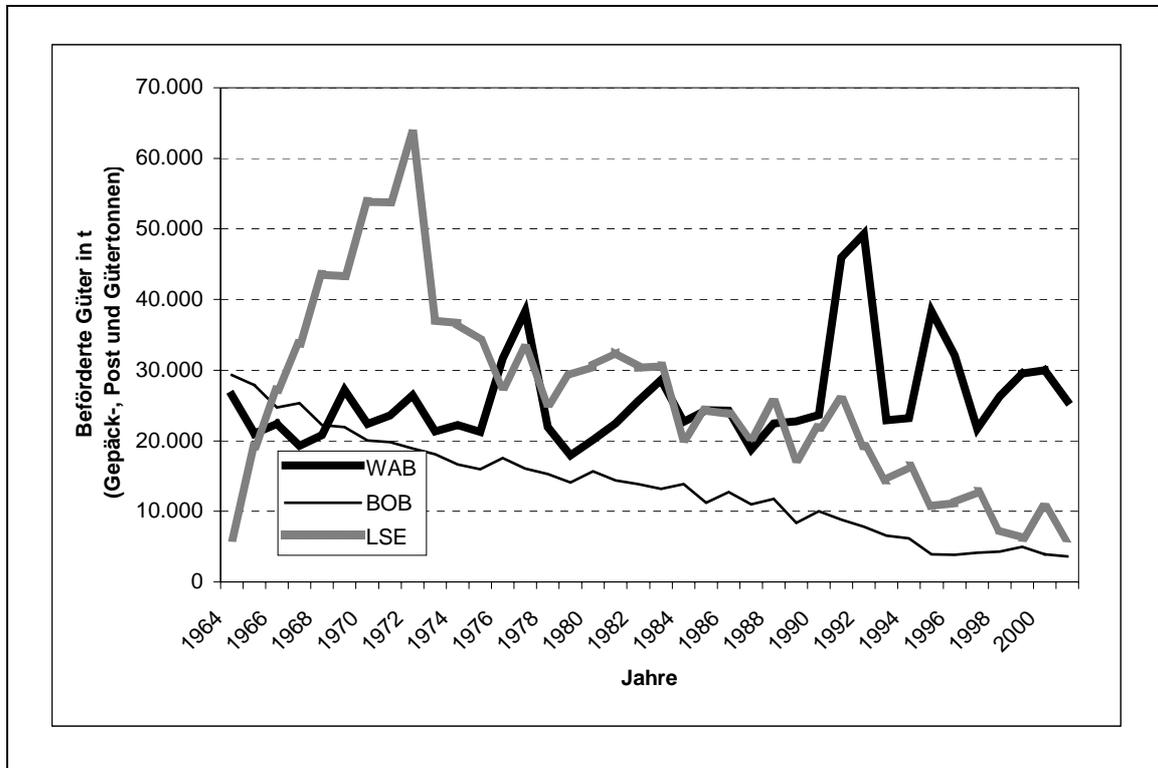
Bei einem Vergleich der Entwicklung der Reisenden auf den Bahnen wird deutlich, dass sich deren Zahl zunächst ähnlich entwickelt. Ab Ende des zweiten Weltkrieges gibt es markante Änderungen. Während die Zahl der Reisenden auf der StEB Bahn stagniert, entwickelt sich deren Zahl auf der BOB und der WAB (nahezu gleich) weiter nach oben. Erst als die LSE Mitte der 60er Jahre einen durchgehenden Anschluss nach Luzern anbietet, schnellt die Zahl nach oben und schliesst wieder mit der BOB auf. Die verbesserte Erreichbarkeit Engelbergs macht sich sofort bemerkbar. Ab dort entwickeln sich LSE und BOB wieder ähnlich. Die Zahl der Reisenden auf der WAB hingegen entwickelt sich ab den 60er Jahren deutlich positiver als bei den anderen Bahnen. Dies kann darauf zurückgeführt werden, dass hier keine Konkurrenz durch das Auto ausgeübt wird. LSE und BOB hingegen müssen durch das verstärkte Aufkommen des MIV Anteile ihrer Reisenden abgeben und entwickeln sich dadurch gebremster. Interessant ist dabei die fast vollständig gleichlaufende Entwicklung der beiden Bahnen. (Abbildung 95) Dies zeigt auch, dass die LSE trotz des verbesserten Ausbaus in Konkurrenz mit dem Auto ab Mitte der 60er Jahren hier keine zusätzlichen Anteile gewinnen konnte. Die Entwicklung der WAB verlief ab dieser Zeit hingegen wesentlich positiver. Hätte es allerdings den Ausbau nicht gegeben, wäre es vermutlich zu einer vollständigen Bedeutungslosigkeit und wahrscheinlich auch einer Stilllegung der Bahn nach Engelberg gekommen. Pläne für einen Busbetrieb als Ersatzlösung gab es bereits. Im Rückblick zeigt sich, dass es richtig war, die Bahn zu modernisieren. Bei einer Stilllegung hätte der zusätzliche Verkehr in Engelberg vermutlich das Verkehrschaos noch wesentlich vergrössert. Die Entscheidung, eine weitere Verbesserung der Bahnverbindung durch die Tunnellösung zu erreichen und den Ausbau der Strasse nach Engelberg zu stoppen, zeigt, dass die damals getroffenen Entscheidungen weit-sichtig waren.

Abbildung 95 Beförderte Personen auf der WAB, BOB und StEB(bis 1963)/ LSE (ab 1964) 1893 -2001
(Quelle: WAB/BOB/StEB/LSE Statistische Zahlen)



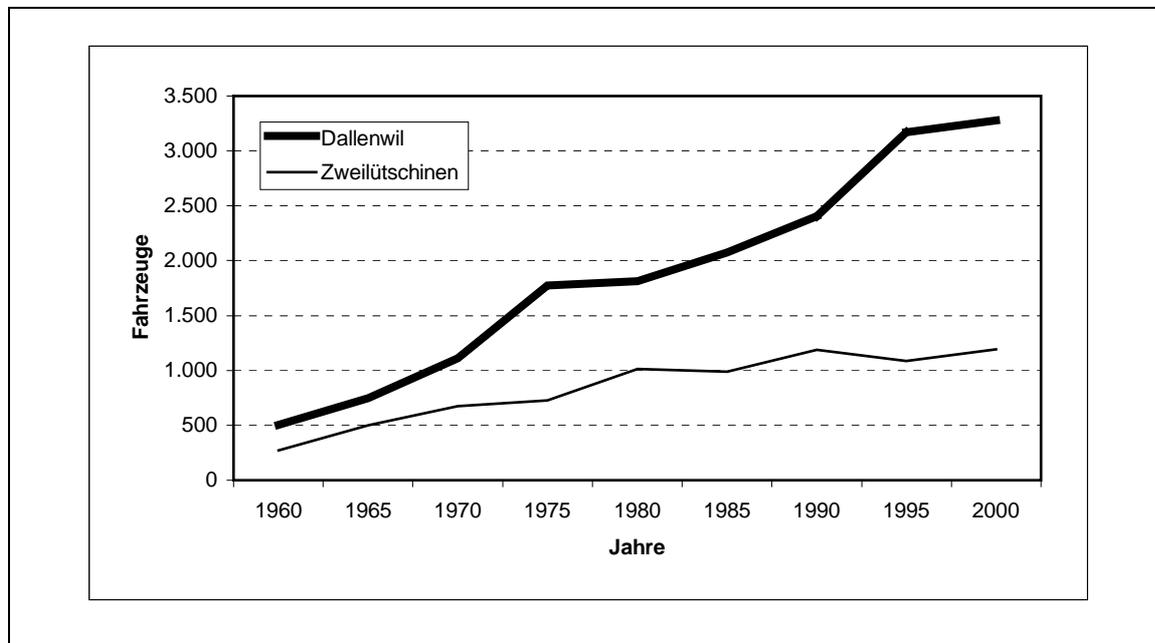
Auch am Beispiel des Güterverkehrs (Abbildung 96) lassen sich die Unterschiede herausarbeiten. Während der Güterverkehr auf der LSE nach der neuen durchgehenden Verbindung zunächst sprunghaft ansteigt und danach stark abfällt, verliert der Güterverkehr auch auf der BOB seit Mitte der 60er Jahre kontinuierlich an Bedeutung. Auf der LSE gewinnt der Güterverkehr deshalb so stark, weil die alte Verbindung mit der nötigen Umladung der Güter in Stansstad sehr unattraktiv war. Durch den direkten Anschluss an das Netz der Brünigbahn können die Güter weit unkomplizierter und einfacher transportiert werden. Auf dem Netz der BOB wirkt sich die Konkurrenz durch den Strassengüterverkehr von Anfang an negativ aus. Eine Verbesserung der Situation hat es hier nicht gegeben. Auf der WAB hingegen ist der Güterverkehr nicht zurückgegangen. Er ist immer noch ein wichtiges Standbein für den Betrieb und soll sogar ausgebaut werden. Die fehlende Strasse erzwingt einen Transport auf der Schiene. Eine Konkurrenz durch den Strassengüterverkehr gibt es hier nicht.

Abbildung 96 Beförderte Güter auf der WAB, BOB und LSE 1964 - 2001
 (Quelle: WAB/BOB/LSE Statistische Zahlen)



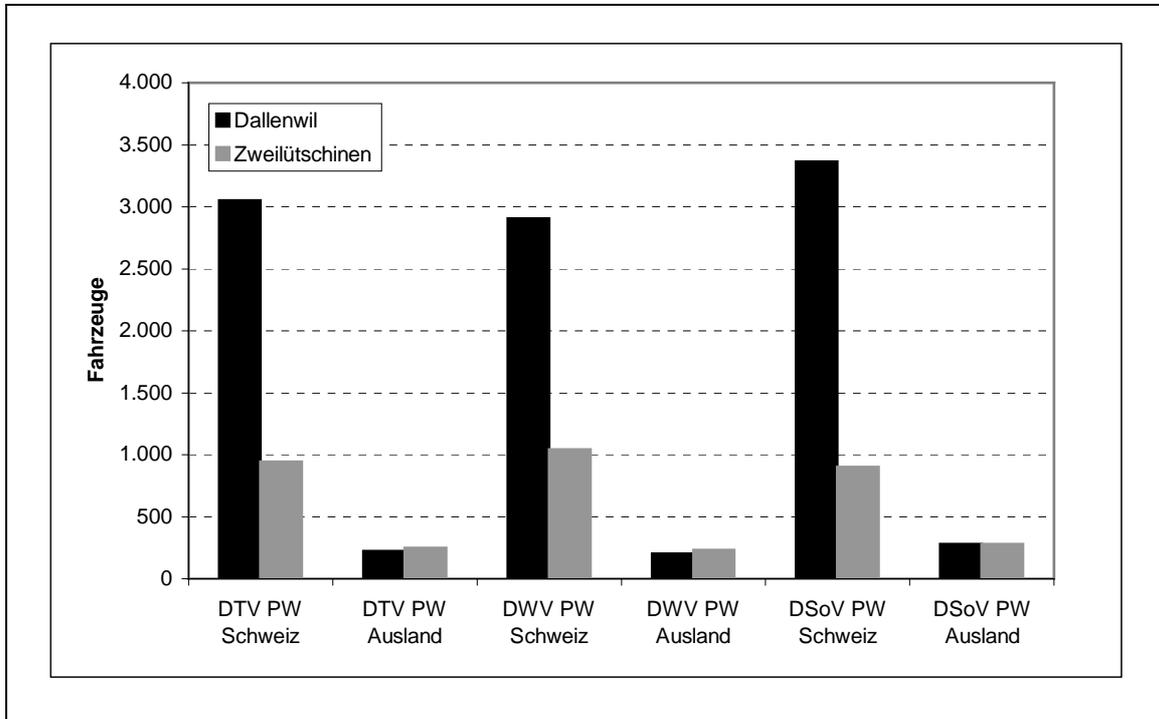
Bei der Betrachtung der Entwicklung des Autoverkehrs wird deutlich, dass die Zahl der Fahrzeuge auf der Strasse nach Engelberg wesentlich stärker ansteigt, als auf der Strasse nach Lauterbrunnen. Ausgehend von einem vergleichbaren Niveau in den 60er Jahren, das um 500 Fahrzeuge lag, ist die heutige Belastung auf der Strasse nach Engelberg bei etwa 3 000 Fahrzeugen dreimal so hoch wie auf der Strasse nach Lauterbrunnen mit etwa 1 000 Fahrzeugen. (Abbildung 97) Dies zeigt, dass Engelberg wesentlich stärker von Touristen besucht wird die mit dem MIV anreisen, als Wengen. Da auf der Strasse nach Lauterbrunnen neben den Touristen nach Wengen auch noch Touristen nach Lauterbrunnen und Mürren unterwegs sind, gewinnt die unterschiedliche Entwicklung zusätzlich an Bedeutung. Auf der Strasse nach Engelberg sind nur Touristen unterwegs, die auch direkt nach Engelberg möchten. Da Engelberg und Wengen vergleichbare Uebernachtungszahlen haben, lässt dies den Schluss zu, dass die Zahl der Tagestouristen in Engelberg wesentlich grösser sein muss, als in Wengen. Die Tagestouristen erscheinen in keiner Hotelstatistik, treten aber als zählbares Objekt auf der Strasse oder auf der Bahn auf.

Abbildung 97 DTV 1960 - 2000 Personenverkehr an den Zählstellen
Dallenwil (Engelberg) und Zweilütschinen (Lauterbrunnen)
(Quelle: Bundesamt für Statistik, Strassenverkehrszählungen)



Bei einem Vergleich der Fahrzeuge nach ihrer Herkunft im Jahr 2000 wird deutlich, dass auf der Strasse nach Engelberg neben der absolut höheren Zahl an Fahrzeugen insgesamt auch die Fahrzeuge schweizer Herkunft - relativ gesehen - häufiger vertreten sind. Trotz der insgesamt deutlich höheren Belastung auf der Strasse nach Engelberg liegen die ausländischen Fahrzeuge auf beiden Strassen gleich auf. (Abbildung 98) Dies zeigt, dass die Bedeutung der schweizer Touristen für Engelberg wesentlich grösser ist, als für Wengen. Die ausländischen Touristen hingegen haben in Engelberg prozentual eine deutlich geringere Bedeutung als in Wengen.

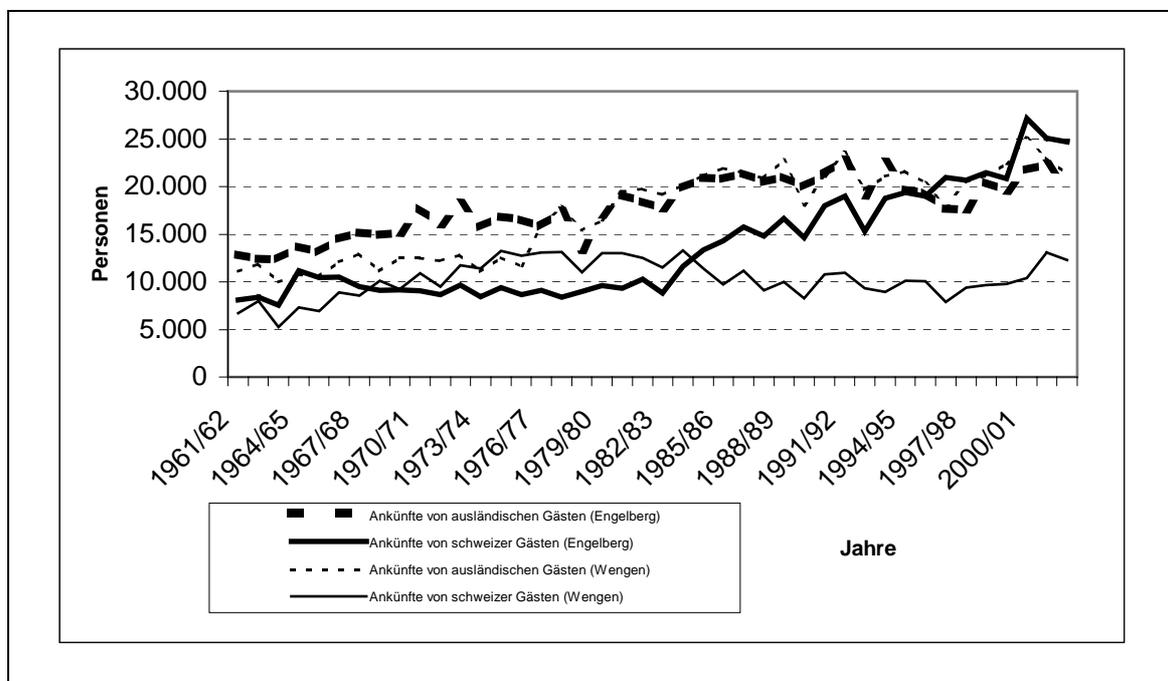
Abbildung 98 DTV 2000 Personenverkehr Werktags und Sonntags an den Zählstellen
Dallenwil (Engelberg) und Zweilütschinen (Lauterbrunnen)
(Quelle: Bundesamt für Statistik, Strassenverkehrszählungen)



Dies korreliert mit den Ergebnissen aus der Analyse der Hotellerie in beiden Städten. In Abbildung 99 sind die Ankünfte in der Hotellerie in Engelberg und Wengen in der Wintersaison im Vergleich dargestellt. Während sich die Zahl der ausländischen Gäste von 1961 - 2002 nahezu gleich entwickelt, gibt es bei den schweizer Gästen ab Mitte der 80er Jahre in Engelberg einen deutlichen Anstieg. Die Zahlen in Wengen stagnieren hingegen.

Abbildung 99 Ankünfte in der Hotellerie in Engelberg und Wengen Winter 1961-2002

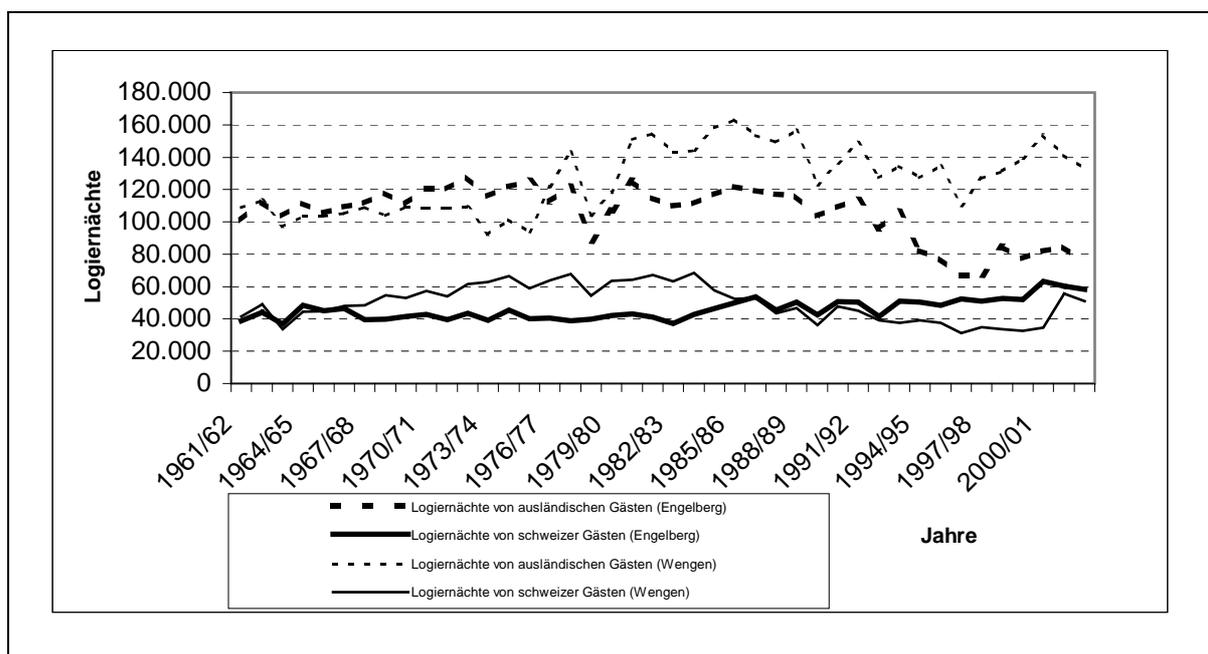
(Quelle: Bundesamt für Statistik, Fremdenverkehrszählungen)



Bei der Betrachtung der Logiernächte (Abbildung 100) zeigt sich, dass deren Zahl in der Wintersaison bei den schweizer Gästen bei beiden Orten von 1961 – 2002 vergleichbar konstant bleibt. Die Zahl der ausländischen Gäste entwickelt sich zunächst gleich. Ab Mitte der 80er Jahre nimmt die Zahl der Logiernächte, anders als in Wengen, in Engelberg ab. Dies bedeutet, dass Engelberg ab Mitte der 80er Jahre für ausländische Gäste merklich unattraktiver wird. Zusammen mit den Ankünften kann hier nochmals der bereits an anderen Stellen in dieser Arbeit genannte und ausführlich erklärte „Kurzurlaubereffekt“ schweizer Gäste für Engelberg nachgewiesen werden. Im direkten Vergleich mit den Zahlen aus beiden Orten in einem Diagramm wird dies besonders deutlich. In Kombination mit den vorherigen Zahlen zu den

Belastungen auf den Zufahrtsstrassen kann angenommen werden, dass hierbei insbesondere der MIV eine wesentliche Rolle für diesen Effekt spielen muss. Anders als auf der Strasse nach Lauterbrunnen, steigt die Zahl der Fahrzeuge auf der Strasse nach Engelberg ab Mitte der 80er Jahre besonders steil an. Kurzurlauber und Tagestouristen sind hier die treibenden Kräfte.

Abbildung 100 Logiernächte in der Hotellerie in Engelberg und Wengen Winter 1961-2002
 (Quelle: Bundesamt für Statistik, Fremdenverkehrszählungen)



Bei der Betrachtung der Sommersaison (Abbildung 101) zeigt sich auch dort bei den schweizer Gästen ein ähnliches Phänomen der „Kurzurlauber“ wie in der Wintersaison, wenngleich dieses aber nicht so deutlich ausgeprägt ist. Im direkten Vergleich Engelberg – Wengen wird bei den ausländischen Gästen deutlich, dass die Zahl der Ankünfte im gesamten Zeitraum in Wengen, aber auch besonders in Engelberg zugenommen hat. Bei der Betrachtung der Logiernächte (Abbildung 102) ist interessant, dass Wengen ab Mitte der 80er Jahre deutlich ansteigende Werte bei den ausländischen Gästen zu verzeichnen hat. Engelberg hingegen kann seinen Vorsprung vor Wengen nicht ausbauen. Dies bedeutet, dass Engelberg seine Bedeutung im Sommertourismus für ausländische Gäste, die es noch in den 60er Jahren hatte, nicht hat steigern können. Wengen hat hier hingegen an Bedeutung gewinnen können.

Abbildung 101 Ankünfte in der Hotellerie in Engelberg und Wengen Sommer 1961-2002
 (Quelle: Bundesamt für Statistik, Fremdenverkehrszählungen)

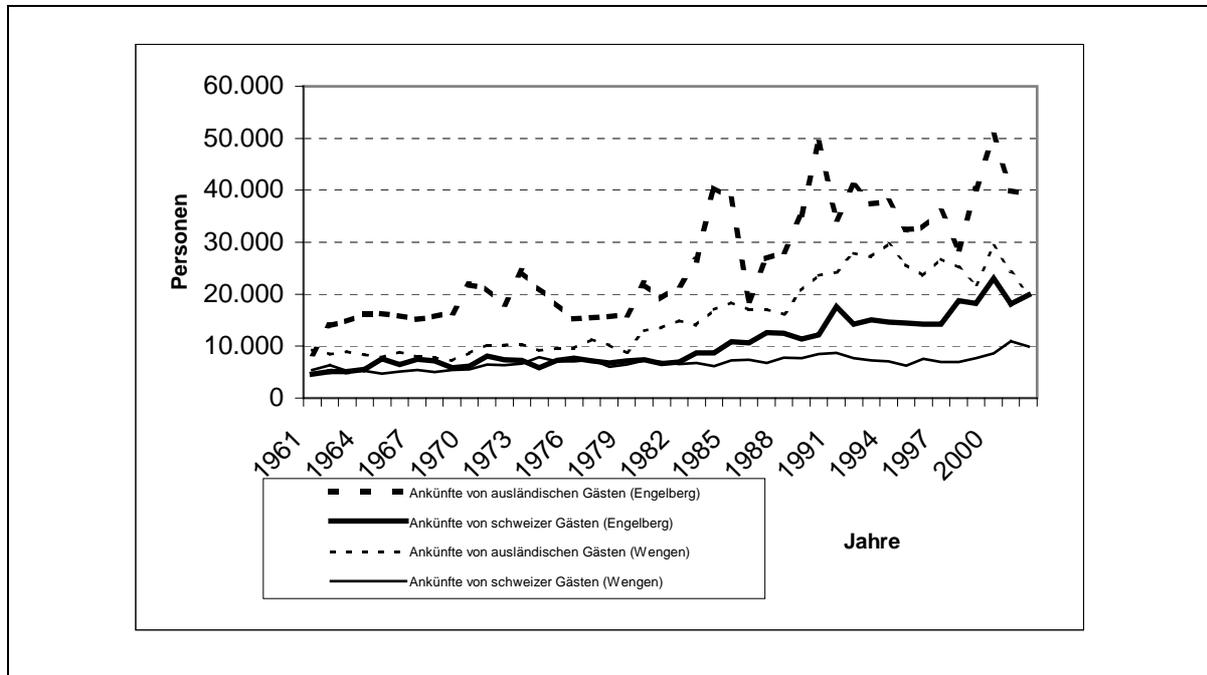
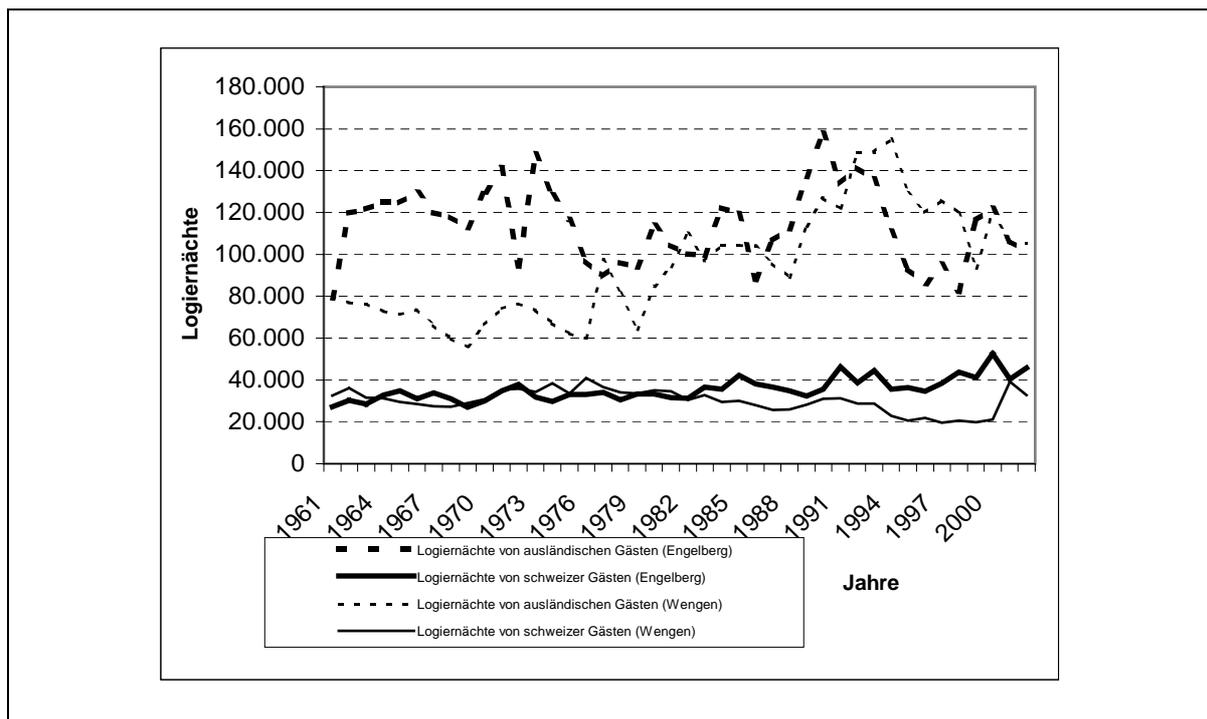


Abbildung 102 Logiernächte in der Hotellerie in Engelberg und Wengen Sommer 1961-2002
 (Quelle: Bundesamt für Statistik, Fremdenverkehrszählungen)



Zusammenfassend kann man sagen, dass sich die beiden Orte im wesentlichen durch zwei Faktoren unterscheiden. Der erste Faktor ist die Erschliessung durch den MIV. Der zweite Faktor ist die grossräumige Lage.

Kommen wir zunächst zum ersten Faktor. Engelberg war von Anfang an für den Individualverkehr geöffnet. Dies beginnt schon damit, dass es für Pferdewagen möglich war, Engelberg zu erreichen. In Wengen hingegen konnte man immer nur zu Fuss oder später mit der Bahn das Dorf erreichen. Im weiteren Verlauf hat der Autoverkehr die Entwicklung von Engelberg massgeblich bestimmt. Er hat dafür gesorgt, dass die notwendige Zahl von Touristen Engelberg erreichen konnte, um einen rentablen Ausbau der Bergbahninfrastruktur sicherzustellen. Der Verkehr wurde aber für das Dorf im Laufe der Zeit auch zu einer immer grösser werdenden Belastung. Es ist vermutlich kein Zufall, dass Engelberg ab den 80er Jahren einen Verlust an Uebernachtungen ausländischer Gäste in der Wintersaison zu verzeichnen hat. Die Wandlung des Ortes zum Massentourismus, insbesondere der Kurzurlauber und Tagestouristen mit seinen negativen Begleiterscheinungen im Verkehrsbereich, könnte die Gäste aus dem Ausland zur Abwanderung in andere Regionen der Schweiz veranlasst haben. Die ausländischen Gäste sind in der Wahl der Urlaubsorte flexibler als die Tagestouristen, die an ihren Wohnort und die Touristenorte in ihrer Umgebung gebunden sind. Auf diese Weise zeigt sich die negative Auswirkung des motorisierten Massentourismus, was die Planungsträger schon in den 80er Jahren zum Handeln veranlasste. Die für den Tourismus lebensnotwendige Erschliessung kann auch bei Uebernutzung zu negativen Konsequenzen führen. In Wengen sind die Probleme der Motorisierung nicht aufgetreten, da es keinen Individualverkehr im Dorf gab. Allenfalls musste im vorgelagerten Lauterbrunnen durch Konzepte für die Parkierung der Fahrzeuge planerisch eingegriffen werden. In einem Punkt gleichen sich Engelberg und Wengen allerdings. Die Initiative zum Bau der Infrastruktur ging in beiden Orten von den Hoteliers aus. Eisenbahnen und Seilbahnen wurden sowohl als Mittel zur Entwicklung der Dörfer insgesamt und auch in eigenem geschäftlichen Interesse eingesetzt. Es besteht eine enge Verzahnung zwischen dem Bau der Infrastruktur und der privaten Investition. Bei der Betrachtung der Fotoserien aus den beiden Dörfern wird auch die unterschiedliche stadträumliche Situation deutlich. Während in Engelberg der MIV selbst und seine Infrastruktur (Umfahrungsstrasse, Parkplätze und Tiefgaragen) das Stadtbild bestimmt, sind in Wengen nur die Autos der Hotels und Betriebe im Ort präsent. Dies gibt dem Ortsbild einen gewissen Reiz und eine Aesthetik, die in Engelberg dem Verkehr geopfert worden ist. Hier hat der Fussgänger lediglich ein kleines Stück Zone, in dem er sich ungestört bewegen kann. Die Bilder im Fotoanhang A und B sind deshalb auch so zahlreich, um es dem Betrachter zu ermöglichen, sich selbst ein eigenes Bild von der Aufenthaltsqualität in Engelberg und Wengen zu verschaffen und sich so auch ein Urteil bilden zu können.

Der zweite Faktor ist die unterschiedliche räumliche Lage und die damit einhergehende grossräumige Erschliessung. Engelberg befindet sich in unmittelbarer Nähe der grossen Agglomerationen des Mittellandes wie Bern und Zürich. Dies hat dazu geführt, dass mit dem Ausbau des Autobahnnetzes in den 60er, 70er und 80er Jahren, der in dieser Region begann, die Erreichbarkeit Engelbergs deutlich anstieg. Hinzu kommt die günstige Lage an der Nord-Süd Autobahn durch die Schweiz. Diese Faktoren hat es in Wengen nicht gegeben. Die Jungfrau Region liegt im Vergleich hierzu abgelegener. Diese Entwicklung lässt sich auf einer Abfolge von Karten, die den Ausbau des schweizer Autobahnnetzes zeigen, deutlich ablesen. Die Karten befinden sich im Anhang C. Auch die räumliche Nähe zu einer grossen Bevölkerungszahl insgesamt hat Engelberg anders beeinflusst als Wengen. Während dies Engelberg für Kurzurlauber und Tagestouristen attraktiv machte, hat es für Wengen keinen Impuls für dieses Touristensegment gegeben. Die räumliche Nähe zu bevölkerungsreichen Landesteilen, in Verbindung mit der guten Erreichbarkeit, hat Engelberg bei der Entwicklung zum Massentourismus deutlich stärker begünstigt als Wengen.

Zusammenfassend lässt sich daraus der Schluss ziehen, dass nicht nur die Verbesserung der Erreichbarkeit alleine ausschlaggebend war. Auch die räumliche Nähe zu einer grossen Bevölkerungszahl hat einen deutlichen Einfluss auf den Verlauf der Entwicklung der beiden Orte genommen.

5. Schlussbetrachtung

Am Anfang der Arbeit stand die Frage, ob ein Zusammenhang zwischen der Entwicklung der Infrastruktur auf der einen Seite und der Entwicklung der Dörfer Engelberg und Wengen im Bereich des Tourismus auf der anderen Seite herzustellen ist.

Das Ergebnis der Untersuchung hat dies eindeutig bestätigt. Insbesondere an der Entwicklung Engelbergs kann gut nachvollzogen werden, wie die Massnahmen zur Verbesserung der Erschliessung auch Entwicklungsschritte im Dorf ausgelöst haben. Engelberg wurde im Laufe der Zeit vom abgelegenen Klosterdorf zum Ort des Massentourismus, der heute an die Grenzen seiner Entwicklung stösst. Die Abwanderung der Gäste aus dem Ausland ist ein warnendes Signal für den Ort. Eine ähnliche Entwicklung zum Massentourismus kann auch Wengen aufweisen, wenngleich die negativen Auswirkungen des Autoverkehrs hier nicht im Stadtbild zu sehen sind. Probleme mit der Uebernutzung der Natur gibt es auch hier. Als Beispiel kann hier das Lawinenunglück an der Luftseilbahn zum Männlichen herangezogen werden. Wengen ist allerdings durch seine vergleichsweise weitere Entfernung von den Ballungsräumen dem Massentourismus nicht so stark ausgesetzt wie Engelberg.

Welche Schlüsse können aus dieser Entwicklung gezogen werden ?

Der Konflikt zwischen dem berechtigten Bedürfnis der Menschen nach Erholung auf der einen Seite und dem Schutz von Natur und Landschaft auf der anderen Seite ist nicht abschliessend zu lösen. Eines kann aber mit Sicherheit gesagt werden. Ein weiterer Ausbau an Infrastruktur zur Erschliessung der Gebiete führt nicht zu einer Verbesserung der Erholungssituation in den Gebieten, sondern aus meiner Sicht zu einer Verschlechterung. Die Grenzen des Wachstums sind auch hier erreicht worden. Die Planung kann zwar die Natur mit Strassen, Bahnen und Liften bezwingen und auch noch den abgelegensten Berggipfel erschliessen; ob die Natur dies am Ende verkraftet, bleibt fraglich und ob sich die Menschen in dieser Umgebung dann wohl fühlen, bleibt zweifelhaft.

6. Literatur

- Baedeker Reiseführer Schweiz (2002), Ostfildern
- Bergbahnen Engelberg - Gerschnialp – Trübsee AG (BEGT) (Hrsg.) (1983) 55. Geschäftsbericht 1982, Engelberg
- Bergbahnen Engelberg – Trübsee – Titlis AG (BET) (Hrsg.) (1984) Zur Eröffnung der Gondelbahn Engelberg – Gerschnialp – Trübsee BEGT und der Sesselbahn Trübsee - Rindertitlis, Engelberg/Wolfenschiessen
- Bergbahnen Engelberg – Trübsee – Titlis AG (BET) (Hrsg.) (1992) Festschrift zur Eröffnung der ersten drehbaren Luftseilbahn der Welt, Engelberg
- Bergbahnen Engelberg – Trübsee – Titlis AG (BET) (Hrsg.) (1993) Geschäftsbericht 1992 Weltneuheit: Rotair – Erste Drehbare Luftseilbahn, Engelberg/Wolfenschiessen
- Bergbahnen Engelberg – Trübsee – Titlis AG (BET) (Hrsg.) (2002) Geschäftsbericht 2000/2001 Titlis Rotair, Engelberg/Wolfenschiessen
- Bergbahnen Engelberg – Trübsee – Titlis AG (BET) (Hrsg.) (2003) Statistische Zahlen, Engelberg/Wolfenschiessen
- Berner Oberland Bahn (BOB) (Hrsg.) (2002) Geschäftsbericht Berner Oberland Bahn AG 2001, Interlaken
- Berner Oberland Bahn (BOB) (Hrsg.) (2003) Statistische Zahlen ,Interlaken
- Berger, P.; Waldbuger, H.; Berger, C. (1998) Bahnen nach Engelberg 100 Jahre Schienenverkehr vom Vierwaldstätter See ins Klosterdorf, Luzern
- Bundesamt für Verkehr (BAV) (Hrsg.) (1976) Konzession I für die regelmässige gewerbsmässige Beförderung von Personen mit Motorfahrzeugen, Bern
- Bundesamt für Verkehr (BAV) (Hrsg.) (1980) Verfügung über die Ausdehnung der Automobilkonzession I Nr. 329/I der Engelberger – Auto – Betriebe AG, Bern
- Bundesamt für Verkehr (BAV) (Hrsg.) (1986) Konzession I für die regelmässige gewerbsmässige Beförderung von Personen mit Motorfahrzeugen, Bern
- Bundesamt für Verkehr (BAV) (Hrsg.) (1992) Verfügung über die Ausdehnung der Automobilkonzession I Nr. 329/III wegen Streckenerweiterung der Engelberger – Auto – Betriebe AG, Bern
- Bundesamt für Verkehr (BAV) (Hrsg.) (1996) Verfügung über die Erneuerung der Automobilkonzession I Nr. 329/III der Engelberger – Auto – Betriebe AG und ihre Umwandlung in eine Gebietskonzession, Bern

- Bundesamt für Verkehr (BAV) (Hrsg.) (1998) Verfügung über die Aenderung der Automobilkonzession I Nr. 329/III für regelmässige gewerbsmässige Personenbeförderungen der Engelberger – Auto – Betriebe AG, Bern
- Bundesamt für Statistik (BFS) (Hrsg.) (1983) Schweizerische Strassenverkehrszählung 1980, Bern
- Bundesamt für Statistik (BFS) (Hrsg.) (1986) Schweizerische Strassenverkehrszählung 1985, Bern
- Bundesamt für Statistik (BFS) (Hrsg.) (1991) Eidgenössische Volkszählung 1990, Bevölkerungsstruktur, Bern
- Bundesamt für Statistik (BFS) (Hrsg.) (1991) Eidgenössische Volkszählung 1990, Erwerbsleben, Bern
- Bundesamt für Statistik (BFS) (Hrsg.) (1991) Schweizerische Strassenverkehrszählung 1990, Bern
- Bundesamt für Statistik (BFS) (Hrsg.) (1996) Schweizerische Strassenverkehrszählung 1995, Bern
- Bundesamt für Statistik (BFS) (Hrsg.) (2001) Schweizerische Strassenverkehrszählung 2000, Neuchâtel
- Bundesamt für Statistik (BFS) (Hrsg.) (2003) Fremdenverkehrszählungen - Tourismus in der Schweiz 1961-2002 Hotellerie Statistische Zahlen, Bern
- Diercke Weltatlas Schweiz (2001), Aarau/Braunschweig
- Drahtseilbahn Engelberg – Gerschnialp AG (DEG) (Hrsg.) (1963) 50 Jahre Drahtseilbahn Engelberg – Gerschnialp AG Engelberg Jubiläumsschrift pro 1962, Engelberg
- Drahtseilbahn Engelberg – Gerschnialp AG (DEG) (Hrsg.) (1973) 60. Geschäftsbericht 1974, Engelberg
- Drahtseilbahn Engelberg – Gerschnialp AG (DEG) (Hrsg.) (1981) 69. Geschäftsbericht 1982, Engelberg
- Drahtseilbahn Engelberg – Gerschnialp AG (DEG) (Hrsg.) (1988) 75 Jahre Gerschnialp-Bahn 1913-1988 60. Geschäftsbericht 1987, Engelberg
- Dufner, G. (1983) Engelberg - Ein Bergdorf macht Geschichte, Engelberg
- Eidgenössisches Statistisches Amt/Eidgenössisches Oberbauinspektorat (Hrsg.) (1959) Die schweizerischen Strassenverkehrszählungen 1955, Bern
- Eidgenössisches Statistisches Amt/Eidgenössisches Amt für Strassen- und Flussbau (Hrsg.) (1962) Die schweizerischen Strassenverkehrszählungen 1960, Bern
- Eidgenössisches Statistisches Amt/Eidgenössisches Amt für Strassen- und Flussbau (Hrsg.) (1966) Die schweizerischen Strassenverkehrszählungen 1965, Bern

- Eidgenössisches Statistisches Amt (Hrsg.) (1971) Die schweizerischen Strassenverkehrszählungen 1970, Bern
- Eidgenössisches Statistisches Amt (Hrsg.) (1977) Schweizerische Strassenverkehrszählung, Bern
- Engelberger – Auto – Betriebe AG (EAB) (Hrsg.) (o.J.) Die Bus-Oldtimer bei der EAB, Engelberg
- Engelberger – Auto – Betriebe AG EAB (Hrsg.) (1989) 10 Jahre Engelberger Autobetriebe (EAB), Engelberg
- Engelberger – Auto – Betriebe AG (EAB) (Hrsg.) (1996) EAB – Engelberger Autobetriebe AG Entwicklung seit Bestehen, Engelberg
- Filipovic, Z., Knecht, H. (1966) Pendelzüge der Luzern-Stans-Engelberg-Bahn, Basel
- Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus der Universität Bern (Hrsg.) (1999) Verkehrsmanagemet in Ferienorten, Lenkungsmassnahmen, Akzeptanzprobleme, Implementierungsprozesse, Bern
- Fröhlich, P. (2002) Das Wachstum der spezifischen Personenverkehrsnachfrage: Schweiz 1950 – 2002, Brown Bag IVT, Zürich
- Gemeinde Engelberg (Hrsg.) (1992) Verkehrskonzept für die Gemeinde Engelberg, Engelberg
- Gemeinde Engelberg/Gemeinde Wolfenschiessen (Hrsg.) (2001) Touristisches Feinkonzept 2000 Engelberg – Wolfenschiessen, Engelberg/Wolfenschiessen
- Gemeinde Lauterbrunnen (Hrsg.) (2003a) Daten Parkhaus und Parkplätze - Text und Karte, Lauterbrunnen
- Gemeinde Lauterbrunnen (Hrsg.) (2003b) Regelung Fahrzeuge im Bezirk Wengen, Lauterbrunnen
- Hässler, H. (1990) Die Berner – Oberland – Bahnen Hundert Jahre Bahn nach Lauterbrunnen und Grindelwald, Luzern
- Jungfraubahn Holding AG (2002) Geschäftsbericht der Jungfraubahn Holding AG 2001, Interlaken
- Jungfraubahn Holding AG (2003) Statistische Zahlen, Interlaken
- Kanton Bern (Hrsg.) (2002) Richtplanung Kanton Bern, Bern
- Kanton Obwalden (Hrsg.) (1987) Richtplanung Kanton Obwalden Grundlagen und Richtplan, Sarnen
- Kanton Obwalden (Hrsg.) (2003) Bericht zur Gesamtverkehrspolitik des Kantons Obwalden, Sarnen
- Luftseilbahn Engelberg – Brunni AG (LEB) (Hrsg.) (2002) 1952 – 2002 Luftseilbahn Engelberg - Brunni AG, Engelberg

- Luftseilbahn Gerschnialp – Trübsee AG (LEB) (Hrsg.) (1961) 33. Jahresbericht des Verwaltungsrates, Engelberg
- Luftseilbahn Gerschnialp – Trübsee AG (LGT) (Hrsg.) (1977) Luftseilbahn Gerschnialp – Trübsee AG Engelberg Jubiläumsschrift, Engelberg
- Luftseilbahn Gerschnialp – Trübsee AG (LGT) (Hrsg.) (1978) 50 Jahre Luftseilbahn Gerschnialp – Trübsee AG Engelberg Jubiläumsbericht 1977, Engelberg
- Luftseilbahn Gerschnialp – Trübsee AG (LGT) (Hrsg.) (1982) 54. Geschäftsbericht, Engelberg
- Luftseilbahn Trübsee – Stand – Kleintitlis AG (LTKT) (Hrsg.) (1973) 10. Geschäftsbericht 1974, Engelberg/Wolfenschiessen
- Luftseilbahn Trübsee – Stand – Kleintitlis AG (LTKT) (Hrsg.) (1989) 26. Geschäftsbericht 1988, Engelberg/Wolfenschiessen
- Luftseilbahn Trübsee – Stand – Kleintitlis AG (LTKT)/Bergbahnen Engelberg – Gerschnialp - Trübsee AG (BETG) (Hrsg.) (1992) 29. Geschäftsbericht 1991 Luftseilbahn Trübsee – stand - Kleintitlis AG, 64 Geschäftsbericht 1991 Bergbahnen Engelberg – Gerschnialp – Trübsee AG, Engelberg
- Luftseilbahn Wengen – Männlichen AG (LWM) (Hrsg.) (1979) 25 Jahre Luftseilbahn Wengen – Männlichen AG 1954-1979, Wengen
- Luftseilbahn Wengen – Männlichen AG (LWM) (Hrsg.) (2003) 50 Jahre Luftseilbahn Wengen – Männlichen AG, Wengen (unveröffentlichtes Manuskript)
- Luzern – Stans – Engelberg – Bahn (LSE) (Hrsg.) (1964-2002) Geschäftsberichte, Stans
- Luzern – Stans – Engelberg – Bahn (LSE) (Hrsg.) (1973) 75 Jahre Eisenbahn nach Engelberg, Stans
- Luzern – Stans – Engelberg – Bahn (LSE) (Hrsg.) (1987) Festschrift zum 25-Jahr-Jubiläum, 1964-1989, Stans
- Luzern – Stans – Engelberg – Bahn (LSE) (Hrsg.) (2003) Statistische Zahlen, Stans
- Michel, H. (1957) Lauterbrunnen Wengen Mürren Berner Heimatbücher Nr. 64, Bern
- Moser, B.; Jossi, U. (2002) Jungfraubahnen – Eisenbahn Journal Spezial, Fürstfeldbruck
- Müller, H.; Jossi, U. (1990) 100 Jahre BOB – Die Berner Oberland Bahnen, Könitz
- Parkhaus Lauterbrunnen AG (Hrsg.) (2001) Parkierungsvorschriften, Lauterbrunnen
- Parkhaus Lauterbrunnen AG (Hrsg.) (2003) Statistische Zahlen, Lauterbrunnen
- Plakatmuseum für Gestaltung (Hrsg.) (2002) Winter in Engelberg – Plakatreproduktion der StEB von 1907, Zürich

- Plakatmuseum für Gestaltung (Hrsg.) (2002) Wengeralpbahn – Plakatreproduktion der WAB von 1895, Zürich
- Planungsverband Jungfrau/Planungsverein Oberer Brienersee-Haslital (Hrsg.) (1984) Richtplan Region Oberland-Ost, Interlaken, 1984
- Regionalplanung Oberland – Ost (Hrsg.) (1991) Entwicklungskonzept 2005, Interlaken
- Regierungsrat Nidwalden (Hrsg.) (1977) Entwicklungskonzept Nidwalden/Engelberg, Stans
- Regierungsrat Nidwalden (Hrsg.) (1996) Entwicklungskonzept Nidwalden/Engelberg, Stans
- Rossberg, R.R. (1992) Die Jungfrauregion Bahnen, Landschaft, Geschichte, Bern/Stuttgart
- Schumacher, E. (2000) Vierwaldstättersee und Zentralschweiz – Dumont Taschenbuch, Köln
- Stansstad – Engelberg – Bahn (StEB) (Hrsg.) (1898-1963) Geschäftsberichte der Elektrischen Bahn Stansstad – Engelberg, Stans
- Schweers, H. (1983) Jungfrauregion zu Fuss und mit der Bahn, Aachen
- Schweizerische Bundesbahn (SBB) (Hrsg.) (2002) Die Schweiz – Die offizielle Karte des öffentlichen Verkehrs, Bern
- Tourismusverband Wengen – Mürren – Lauterbrunnental (Hrsg.) (2002) Winterinformation 2002/2003, Lauterbrunnen
- Engelberg Titlis Tourismus AG (Hrsg.) (2002) Winterinformation 2002/2003, Engelberg
- Wengeralpbahn (WAB) (Hrsg.) (1994) Geschäftsbericht Wengeralpbahn 1993, Interlaken

