

Leukerbad

Portrait

LAGE:

am Ende eines Seitentals im Wallis auf gut 1300 m.ü.M.

BEVÖLKERUNG:

1800 Einwohner

TOURISMUS:

Kurort mit wirkungsvollen Thermalquellen, 1500 Hotel-, 250 Klinik- und 6400 Ferienwohnungsbetten, jährlich 1 Million Übernachtungen, Sommer- und Winterhalbjahr etwa gleich wichtig, Tagestourismus mit 1000-2000 Personen pro Tag

VERKEHR:

kein Durchgangsverkehr, Wachstumsphase bewirkte regen Bauverkehr, Zahnradbahn von Leuk wurde 1967 abgebrochen, öffentliche Verkehrserschliessung ab Bahnhof Leuk/Goppenstein mit Autobus

Verkehrsmassnahmen

RINGSTRASSE:

Zwischen 1982 und 1992 wurde in Etappen die bereits in der Ortsplanung von 1968 enthaltene Ringstrasse gebaut, die eine weitgehende Umfahrung des Zentrums ermöglichte.

ÖFFENTLICHER VERKEHR (RING-JET):

Bus verkehrt im 30 Minuten-Takt. In Spitzenzeiten sind drei Busse unterwegs. Bis 1994 war die Benutzung gratis. Seit 1994 kosten Tageskarten Fr. 2.-, Wochenkarten Fr 8.-. In den Ski- und Badepässen ist die Benutzung des Busses inbegriffen.

BARRIEREN, ANLIEFERUNGSBESCHRÄNKUNGEN, NACHTFAHRVERBOT:

Im Zentrum sorgen Barrieren und Anlieferungsbeschränkungen für eine Verkehrsberuhigung. Es gilt zudem ein generelles Nachtfahrverbot von 22.00 bis 05.00 Uhr.

PARKPLATZKONZEPT:

Im ganzen Ort gilt ein allgemeines Parkierverbot ausserhalb von bewilligten Parkplätzen. Mit einem elektronischen Parkleitsystem werden die Gäste auf freie Parkplätze geleitet. Alle öffentlichen Parkplätze werden bewirtschaftet.

TEMPOREDUKTION:

Auf den Dorfstrassen gilt Tempo 30, auf der Ringstrasse Tempo 50 (ausser im stark überbauten Gebiet). Die Temporeduktion wird mit baulichen Massnahmen wie Verengungen, Mulden, Schwellen und Rampen unterstützt.

Auswirkungen der Verkehrsmassnahmen auf die Umwelt

Es gibt keine Untersuchungen der Umweltauswirkungen der in Leukerbad getroffenen Massnahmen. Das gesetzte Ziel, mehr Ruhe und weniger Hektik im Kurort, ist Schritt für Schritt erreicht worden. Der Autoverkehr ist weitgehend aus dem Ortszentrum verschwunden und auf die Ringstrasse konzentriert.

Kriterien: Auswirkungen auf:

	Ortskern:	Gemeindegebiet:	Anreisestrecken:
Motorisierter Individualverkehr	Auslagerung, Beruhigung	Beruhigung	keine Wirkung

ÖV-Qualität	Verbesserung	Verbesserung	keine Wirkung
Fussgänger-Qualität	Verbesserung	leichte Verbesserung	keine Wirkung
Velo-Qualität	Verbesserung, geringe Bedeutung	kaum Wirkungen	keine Wirkung
Modalsplit MIV/ÖV	leichte Verbesserung	leichte Verbesserung	keine Wirkung
Luftqualität	Verbesserung	eher Verschlechterung	keine Wirkung
Lärmbelastung	spürbare Entlastung	kaum Reduktion	keine Wirkung
Energieverbrauch	kaum Veränderungen	kaum Veränderung	keine Wirkung

(Quelle: Eigene Interpretationen aufgrund von LEUKERBAD 1997)

Zentrale Schlussfolgerungen

Der Kurtourismus beeinflusst die Akzeptanz von Verkehrsmassnahmen positiv.

Eine starke Stellung des Gemeinderates ermöglicht rasche Entscheidungsfindung und Umsetzung von Massnahmen. Diktatorisches Vorgehen, mangelnde Information und fehlende Partizipation erhöhen jedoch das Risiko von Verzögerungen.

Gute Planung und Ausführung zahlen sich aus - schlechte Planung und Ausführung verstärken die Kritik und kommen der Opposition zugute.

Erkenntnisse auf dem Weg der Umsetzung

Bereits 1968 wurde der Bau einer Ringstrasse rund um den Ortskern beschlossen. Die 1974 erarbeitete Ortskernerschliessungsplanung bildete zusammen mit der Ortsplanung die Basis für die ersten Massnahmen, insbesondere betreffend der Parkierung.

Zwischen 1982 und 1984 wurden in einer zweiten Phase Massnahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs erlassen. Ein Verkehrsreglement legte weitreichende Kompetenzen des Gemeinderates im Verkehrsbereich fest. Das Nachtfahrverbot und der Ring-Jet wurden eingeführt.

Die dritte Phase begann 1991 mit der Fertigstellung der Ringstrasse. Grosser Widerstand von Gewerbe und Bevölkerungsteilen entstand bei der Einführung der Barrieren, sodass sie 1992 wieder abgebrochen werden mussten. Erst ein positiver Volksentscheid im Jahre 1994 ermöglichte die definitive Installation der Barrieren.

Die detaillierte Untersuchung der Umsetzungsprozesse zeigt eine starke Konzentration auf den Gemeinderat. Die Bevölkerung wurde nur selten einbezogen.

Schlüsselvoraussetzungen: Beurteilung/Kommentar:

+ Kurort mit sensiblem Gästesegment	Als Kurort mit einem grossen Anteil an Kurgästen war in Leukerbad eine spezielle Sensibilisierung gegenüber Lärm und Hektik vorhanden.
+ starker Gemeinderat mit Engagement im Verkehrsreich	Der Gemeinderat und insbesondere der Gemeindepräsident hatten in Leukerbad eine starke Stellung. Die Kompetenzen wurden 1983 im Verkehrsreglement festgeschrieben und strebsam genutzt.

Schlüsselprozesse:

+ langfristige und vorausschauende Planung	Die Verkehrsplanung begann in Leukerbad bereits 1968. Die ersten Massnahmen betreffend Parkplätze traten bereits 1974 in Kraft.
- zurückhaltende Information	Der Gemeinderat hat oft Massnahmen vorgeschlagen, ohne vorher die Betroffenen zu informieren. Heftige Opposition war die Folge.

Schlüsselereignisse:

+ gut besuchte Orientierungsversammlung	Als Reaktion auf die Opposition gegen das Vorgehen wurde 1993 eine Orientierungsversammlung zu den neu geplanten Verkehrsmassnahmen durchgeführt. Diese Information fand Anklang und hat die Akzeptanz wesentlich beeinflusst.
- Übergehen von Kommissionen	Im Frühling 1992 wurde eine Kommission zur Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes gebildet. Dennoch legte der Gemeinderat 1993 ein eigenes Verkehrskonzept vor.
- mangelhafte Planung bei Verkehrsberuhigungsmassnahmen	Die Mulden, Schwellen und Rampen, die 1993/94 auf der Ringstrasse gebaut, mehrmals geändert und schliesslich teilweise wieder entfernt wurden, waren z.T. mangelhaft geplant und ausgeführt.
- Hin und her mit Barrieren	Das mehrmalige Aufstellen und Entfernen bzw. Verschieben der Barrieren hat die Kritik verstärkt.

Quelle:

Nationales Forschungsprogramm 41 «Verkehr und Umwelt» - Verkehrsmassnahmen in Ferienorten - Wege zur Umsetzung, Bern, März 1999 - Leukerbad, S. 14,15

