



Herr Regierungsrat
Niklaus Bleiker
Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartements
St. Antonistrasse 4
6061 Sarnen

Herr
Patrik Berchtold
Leiter Volkswirtschaftsdepartement Obwalden
St. Antonistrasse 4
6061 Sarnen

Luzern, 28. Mai 2013

Vernehmlassung: Neufassung des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs, Kanton Obwalden

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Bleiker
Sehr geehrter Herr Berchtold

Besten Dank für die Möglichkeit, an der Vernehmlassung zum oben erwähnten öV-Gesetz teilzunehmen. Gerne möchten wir in unserer Stellungnahme eine Gesamtwürdigung der öV-Situation im Kanton Obwalden vornehmen. Auf die anzupassenden Artikel gehen wir nur vereinzelt direkt ein.

1. Ausgangslage/Feststellungen

1.1 Obwalden ist Pendlerkanton

Die Obwaldnerinnen und Obwaldner legen für ihren Arbeitsweg im schweizweiten Vergleich die grössten Pendlerdistanzen zurück. Das hat die vor einem Jahr publizierte Studie «Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010» des Bundesamts für Statistik gezeigt. Gemäss einer anderen Studie der Firma Metron sind im Kanton Nidwalden 27 Prozent der Wohn- und Arbeitsgebiete nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. In der Studie (öV-Bericht Nidwalden) werden für den Kanton Obwalden ähnlich hohe Werte erwähnt.

Gleichzeitig nimmt der motorisierte Verkehr auf der Autostrasse A 8 im Sarneraatal weiter zu. Gemäss neusten Zahlen liegen die durchschnittlichen Tages-Frequenzen auf der A 8 höher als auf der Gotthard-Autobahn im Kanton Uri. An schönen Winter- und Sommerwochenenden staut sich der MIV regelmässig zwischen Sarnen und Hergiswil, häufig sogar bis Horw. Die Zufahrt zum Naherholungsgebiet Langis erleidet an Wochenenden regelmässig einen Verkehrskollaps. Immer häufiger kommt es an Wochentagen zu Rückstaus im Raum Alpnach – in beide Richtungen.

Aus diesen Gesichtspunkten ist es nach Ansicht von Pro Bahn Zentralschweiz ausserordentlich wichtig, dass der Kanton Obwalden den öffentlichen Verkehr in gleichem Umfang wie heute unterstützt – wenn möglich weitere Angebotsausbauten im Postautobereich vornimmt und die Erschliessung von Ortsteilen ausbaut.

2. Fahrplan 2014

2.1 Kostendeckungsgrad aktuell

Dem Kostendeckungsgrad von Bahn- und Buslinien kommt heute eine immer grössere Bedeutung zu. Mit Befriedigung nimmt Pro Bahn zur Kenntnis, dass heute sämtliche Bus- und Bahnlinien im Kanton Obwalden mehr als 20 Prozent Kostendeckungsgrad erreichen. Damit wird der vom Bund geforderte, minimale Kostendeckungsgrad von 20 Prozent erfüllt, welche für eine Bundesbeteiligung entscheidend ist.

2.1 Verlust Knoten Sarnen

Heute ist der Kantonsbahnhof Sarnen ein Bahnknoten. Seit 10 Jahren hat es sich bewährt, dass sich jeweils um x.20 sowie x.40 die Züge von Luzern bzw. Giswil/ Interlaken kreuzen. So konnten 2 Mal pro Stunde schlanke Anschlüsse mit den 5 Postautolinien geschaffen werden. Vor allem dem Anschluss in die bevölkerungsmässig zweitgrösste Gemeinde Kerns kommt eine sehr hohe Bedeutung zu. Die Postautolinie weist mit 55 % Kostendeckungsgrad ausserordentlich gute Passagierzahlen auf.

2.2 Problem ZB-Fahrplan und Produktivität Buslinien

Mit dem Fahrplan 2014 schafft die Zentralbahn den Knoten Sarnen ab, was Pro Bahn Zentralschweiz ausserordentlich bedauert. Um Anschlüsse von und nach Luzern zu gewähren, werden die Postautos neu lange Leerstandzeiten in Sarnen hinnehmen müssen. Dadurch wird sich die Produktivität der einzelnen Linien verschlechtern, was zu einem tieferen Kostendeckungsgrad führt. Einzelne Postautolinien im Kanton Obwalden weisen bereits heute knapp genügende Kostendeckungsgrade auf.

2.3 Probleme für Taktfahrplan auf Buslinien

Wegen des Zentralbahn-Fahrplans 2014 wird sich die Ausgestaltung eines sinnvollen Takt-Busfahrplans als schwierig erweisen (beispielsweise Kerns – Sarnen: neu bis 14 Min. Wartezeit für Passagiere nach Luzern). Damit verlängert sich die gesamte Reisezeit für die Passagiere unnötig.

2.4. Höhere Postautokosten in Nidwalden

In Nidwalden beispielsweise werden für das gleiche Mengenangebot an Busverbindungen auf Dezember 2013 5 bis 6 Buschauffeure zusätzlich benötigt. Grund dafür ist das neue Fahrplankonzept der Zentralbahn, das für die Busse in Stans lange Standzeiten (unproduktive Zeit) verursacht. Diese Aussagen basieren auf Angaben und Gesprächen an der Nidwaldner Verkehrskonferenz vom 2. Mai 2013.

3. Ziel und Zweck (öV-Bericht Obwalden, Art. 2)

3.1 Ergänzungen öV-Gesetz Artikel 2

Die im Entwurf des öV-Gesetzes (Art. 2) formulierten Ziele sind wenig ambitiös. Pro Bahn schlägt folgende Ergänzungen und Änderungen vor (in grüner Schrift).

Art. 2a. *den Anschluss des Kantonsgebietes an das nationale Netz des öffentlichen Verkehrs ~~zu gewährleisten~~ weiter zu optimieren und auszubauen.*

Art. 2b. *alle Ortschaften gemäss Art. 5 der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB) an das Netz des öffentlichen Verkehrs anzuschliessen und die Grundversorgung für diese Ortschaften bereitzustellen und das Angebot weiter zu attraktivieren.*

Art. 2e die Transportketten attraktiver zu gestalten und zu optimieren.

--> Strategisch fehlt uns die Gesamtsicht, dass der Kanton Obwalden gut ans nationale Bahnnetz angeschlossen wird und über attraktive Reisezeiten beispielsweise nach Bern oder Zürich/Zürich-Flughafen, aber auch nach Luzern und Stans verfügt. Ein weiterer Punkt könnte sein, dass Obwalden den öffentlichen Verkehr weiter stärken und als gute Alternative zum MIV weiterentwickeln will – gerade zu Pendler- und Schülerzeiten. Obwalden fördert mit seinem öV-Angebot sowohl den Berufs- wie auch Freizeitverkehr.

Im öV-Bericht fehlt ein Abschnitt über die Bedeutung der Bus-/Bahn-Knoten Sarnen (mit 5 Postautolinien), Giswil (als Kreuzungsstation mit Ortsbus), Alpnach und Sachseln mit weiteren Postautoanschlüssen für die Feinverteilung und der Vision Engelberg (mit direktem Anschluss an die Titlis Sportbahnen).

3.2 Touristisches Angebot

Die Region Obwalden ist attraktiv für Touristen und Ausflügler. Auch dies könnte ein strategisches Ziel der öV-Strategie sein, dass mehr Personen mit dem öV anreisen, von attraktiven Kombiangeboten profitieren können und so die Dörfer und Strassen (insbesondere Kerns – Stöckalp / Stalden – Langis), die heute unter dem grossen Ausflugsverkehr leiden, in Zukunft entlastet werden. Hier braucht es eine Gesamtstrategie des Kantons – das Problem kann nicht von den einzelnen Gemeinden isoliert gelöst werden.

4. Finanzielle Beteiligungen und Abgeltungen (ab Art. 9)

4.1 Beibehaltung Beteiligung Gemeinden

Pro Bahn Zentralschweiz vertritt die Meinung, dass das öV-Busangebot für die Feinverteilung eine Aufgabe des Kantons Obwalden ist. Sie spricht sich daher gegen eine höhere finanzielle Beteiligung durch die Gemeinden aus. Es ist zu befürchten, dass die bereits heute finanziell stark belasteten Gemeinden das Busangebot gezwungener massen abbauen müssten.

Der Obwaldner Regierungsrat schlägt eine Anpassung des Mindestkostendeckungsgrads bei Buslinien vor (Art. 11 Abs. 4). Zusätzlich soll ein Mindestwert an Ein- und Aussteigerzahlen pro Haltestelle erreicht werden.

Pro Bahn befürchtet, dass mit dem neuen unattraktiveren «Hinketakt» der Zentralbahn und daraus resultierenden, unattraktiveren Busanschlüssen, die Fahrgastzahlen auf einzelnen Buslinien zurückgehen werden. Sie schlägt daher eine Korrektur der durch den Regierungsrat vorgeschlagenen Schwellenwerte vor:

Angebot/Schwellenwerte	Vorschlag Kanton OW	Vorschlag Pro Bahn
Nicht durchgehender Stundentakt	20 %	15 %
Durchgehender Stundentakt	25 %	20 %
Durchgehender Halbstundentakt	35 %	30 %
Gemeinde-Beiträge (Kostenbeteiligung)	10 %	7 %
Gemeinde-Beiträge (bei nicht Erreichen der mind. Ein- und Aussteiger-Zahlen)	20 %	15 %

4.2 Beispiel Alpnach – Schoried

Die Gemeinde Alpnach ist in den letzten Jahren «DIE Boomgemeinde» des Kantons Obwaldens. In keiner anderen Gemeinde im Sarneraatal wurden so viele neue Wohnungen erstellt – zwei grosse Überbauungen in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Alpnach Dorf. Auch im Ortsteil Schoried wurde in den vergangenen 10 Jahren massiv gebaut. Die Busverbindung Alpnach – Schoried – Kägiswil – Sarnen weist gemäss Erläuterungen mit 23 Prozent einen ungenügenden Kostendeckungsgrad auf. Dies trotz sehr guten Frequenzen auf dem Abschnitt Alpnach – Schoried. Die Gefährdung einer so wichtigen Zubringerlinie findet Pro Bahn unangebracht.

4.3 Wegfall IR-Halt Alpnach

Unverständlich ist für uns auch, dass der IR-Halt Alpnach Dorf so kampfflos aufgegeben wird. Mit dem Micropark mit nationaler Ausstrahlung und dem Bildungszentrum Zigg, zu dessen Kursen sehr grosse Zahlen an jungen Studierenden anreisen, sind die Fahrgastzahlen stetig gestiegen. Die Anbindung mit der S-5 (anstelle IR) verlängert die gesamte Reisezeit beispielsweise nach Zug/Zürich um 20 Minuten. Ein Grossteil der Studierenden reisen aus der ganzen Zentralschweiz mit dem Zug nach Alpnach an (sehr grosse Frequenzen zum Beispiel auf Zug: 7.55 ab Luzern, 8.15 Alpnach Dorf an).

5. Sanierung unbewachte Bahnübergänge (Art. 12)

Im Gesetzesentwurf steht bloss, dass entsprechende Beiträge für die Aufhebung und Sistierung von Niveauübergängen noch bis Ende 2014 ausgerichtet werden. Aufgrund der hohen Anzahl der noch bestehenden, unbewachten Bahnübergängen und den für die betroffenen Grundeigentümer schwierigen Verhandlungsposition mit der Zentralbahn, ist die Angelegenheit auch nach 2014 zu regeln.

4. Gesamtwürdigung

- Wegen des Nadelöhrs am Lopper auf der Strasse, soll der öffentliche Verkehr in den nächsten Jahren weiter gestärkt werden. Mit dem Zentralbahn-Fahrplan 2014, der für die Obwaldner Pendler zahlreiche einschneidende Verschlechterungen bringt, geht der erfolgreiche Fahrplanausbau der letzten 10 Jahre leider in eine andere Richtung. Für die Verbesserung des Modalsplitts zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs, braucht es attraktive P+R-Möglichkeiten an den Bahnstationen (wie P+R-Bericht 2006 OW/NW), Taktfahrplan bei den Bussen sowie Verbindungen mit schlanken Anschlüssen in Luzern für nationale Anschlüsse sowie ein attraktives Angebot zwischen Obwalden und Stans.
- Die Verlagerung von Kosten auf die Gemeinden (bei schwächer frequentierten Linien) ist aus Sicht von Pro Bahn für ein durchlässiges Taktangebot nicht förderlich und kontraproduktiv.
- Ein weiterer Punkt könnte sein, dass Obwalden den öffentlichen Verkehr stärken und als gute Alternative zum MIV weiterentwickeln will.
- Die Zentralbahn als öV-Rückgrat mit den Knoten Sarnen, Giswil, Luzern dürfte unseres Erachtens erwähnt werden.

Besten Dank für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Überlegungen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Pro Bahn Schweiz
Sektion Zentralschweiz

Karin Blättler
Präsidentin Pro Bahn Zentralschweiz

Romeo Degiacomi
Vorstandsmitglied