

Kanton Obwalden  
Kanton Nidwalden

# **Park+Ride - Konzept für die Kantone Obwalden und Nidwalden**

Expertenbericht vom 07. Februar 2006



**Planteam**

**TEAMverkehr**

**Auftrag** Park+Ride-Konzept für die Kantone Obwalden und Nidwalden  
**Auftraggeber** Kantone Obwalden und Nidwalden  
**Auftragnehmer** **Planteam S AG**; Bahnhofstrasse 19a, 6203 Sempach-Station  
Tel. 041 469 44 44 Fax. 041 469 44 45  
roger.michelon@planteam.ch; www.planteam.ch  
**TEAMverkehr**, Oscar Merlo, Hünenbergstrasse 5, 6330 Cham  
Tel. 041 783 27 33 Fax. 041 783 27 34  
merlo@teamverkehr.ch; www.teamverkehr.ch  
**Bearbeitung** Roger Michelon, Dipl. Kult. Ing. ETH/SIA, Planer BSP/FSU, Projektleiter  
Oscar Merlo, Dipl. Bauing. ETH/SIA, Verkehrsingenieur SVI  
Myriam Baumeler, Dipl. Umweltnatw. ETH/SIA  
**Referenz** nw\_ow\_p+r\_schlussbericht\_060207.doc

## Einleitung

Die Kantone Obwalden und Nidwalden weisen in grossen Bereichen eine dezentrale Besiedelung auf. In diesen Regionen kommt einer attraktiven Verknüpfung von Individualverkehr (Auto, Zweirad) und öffentlichem Verkehr eine wesentliche Bedeutung zu. Verknüpfungskonzepte wie Park+Ride oder Bike+Ride können hier einen wichtigen Beitrag leisten. Entsprechende Aussagen über die Ziele der kantonalen Verkehrspolitik in diesem Bereich finden sich sowohl im Richtplan des Kantons Nidwalden aus dem Jahre 2003 (Koordinationsaufgabe V3-3) als auch im Bericht zur Gesamtverkehrspolitik des Kantons Obwalden vom Januar 2003 (Massnahme 4.6.5 Förderung des öffentlichen Verkehrs / Einführung von guten Umsteigeanlagen).

Im Rahmen der Erarbeitung von Agglomerationsprogrammen ist es auch notwendig, Überlegungen und Aussagen zu künftigen Massnahmen im Bereich Park+Ride zu machen. Der Kanton Luzern verfügt über ein entsprechendes P+R-Konzept und deshalb konnte er die Aussagen und Massnahmen in diesem Konzept direkt für das Agglomerationsprogramm Luzern übernehmen. Für die Kantone Obwalden und Nidwalden, die einerseits teilweise zur Agglomeration Luzern gehören, andererseits selber die Agglomeration Stans bilden oder im angrenzenden, agglomerationsnahen Siedlungsbereich liegen, fehlen bisher entsprechende Konzeptarbeiten. Gerade im Hinblick auf die künftigen Herausforderungen zur Bewältigung der Verkehrsströme zwischen den Kantonen Obwalden und Nidwalden sowie der Agglomeration Luzern kommt guten Verknüpfungen von Individual- und öffentlichem Verkehr eine entsprechende Bedeutung zu. Es ist deshalb angezeigt, dass auch die Kantone Obwalden und Nidwalden ein P+R-Konzept erarbeiten. Ende 2004 haben deshalb die Volkswirtschaftsdirektion Nidwalden und das Bau- und Raumentwicklungsdepartement Obwalden der Planteam S AG in Sempach-Station und dem Ingenieurbüro TEAMverkehr in Cham den Auftrag erteilt, ein Park+Ride-Konzept für die Kantone Obwalden und Nidwalden zu erstellen.

Ziel dieses Konzeptes ist es, eine Übersicht über die möglichen Formen von Park+Ride zu erhalten und anschliessend durch externe Experten den Handlungsbedarf aufzeigen zu lassen. Da die Auftragnehmer bereits P+R-Konzepte für die Kantone Luzern und Zug erstellt haben, kann hier mit Synergien gerechnet werden. Das nun vorliegende Konzept ist ein Vorgehensvorschlag von unabhängigen Verkehrsfachleuten. Es soll nun der Verwaltung und den Behörden der beiden Kantone auf kantonaler und kommunaler Stufe zur Kenntnis gebracht werden. Das Konzept bildet die Grundlage für konkrete Umsetzungsschritte.

Vor dem Hintergrund der jeweiligen Rahmenbedingungen (Gesetzesgrundlagen, Finanzen, Kompetenzen, usw.) können nun die beiden Kantone, die Gemeinden und die Transportunternehmen gemeinsam dieses Konzept oder Teile davon pragmatisch realisieren. Die kantonalen Amtsstellen, die Gemeinden und Interessenvertretungen sind eingeladen, sich zum vorliegenden Konzept zu äussern. Wir sind überzeugt, dass mit dem vorliegenden P+R-Konzept für die Kantone Obwalden und Nidwalden eine gute Grundlage für konkrete Massnahmen zu einer besseren Verknüpfung von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr geschaffen worden ist. Park+Ride und Bike+Ride bilden dabei wichtige Elemente zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs und sind in einer Gesamtverkehrspolitik einzubinden.

**Volkswirtschaftsdirektion Nidwalden**

**Bau- und Raumentwicklungs-  
departement Obwalden**

Stans und Sarnen, 07. Februar 2006



## Für den eiligen Leser

«Park+Ride ist ein System des gebrochenen Verkehrs, bei dem eine Person die Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels mit dem eigenen Auto oder dem Zweirad anfährt, das Fahrzeug auf dem Park+Ride-Platz abstellt und die Fahrt dann in einem öffentlichen Verkehrsmittel fortsetzt.»

Die Park+Ride-Anlage dient in der Regel dem Umsteigen vom PW und vom Zweirad auf ein öffentliches Verkehrsmittel. Damit wird versucht, den individuellen Verkehr dort abzufangen, wo er zu grosse Dimensionen annimmt und zu Verkehrsproblemen führt und die Verkehrsteilnehmenden ab diesem Punkt mit öffentlichen Verkehrsmitteln konzentriert und wirtschaftlich weiterzubefördern.

In den Kantonen Obwalden und Nidwalden ist Park+Ride kein grundsätzlich neues Thema. Seine Bedeutung als Beitrag zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs und zur Verminderung des Verkehrsaufkommens des MIV ist im Bericht zur Gesamtverkehrspolitik des Kantons Obwalden 2003 sowie im Richtplan des Kantons Nidwalden 2003 bereits verankert.

## Die Erfahrungen mit Park+Ride

Aufgrund von Erfahrungen in den Kantonen Zug, Zürich, Bern und Luzern lassen sich folgende **Schlüsse** ziehen:

Damit Autofahrerinnen und -fahrer zu Park+Ride-Kunden werden, müssen sie grundsätzlich einen **Vorteil** daraus ziehen können, sei dies ein Zeitvorteil, ein Kostenvorteil oder ein hoher Komfort.

Das **attraktive ÖV-Angebot** ist Grundvoraussetzung, dass überhaupt umgestiegen wird. Neben einer **hohen Taktichte** sind auch Faktoren wie die erschlossenen Ziele, die Fahrzeiten (ohne Behinderungen durch Staus), die Fahrplansicherheit und die direkten Verbindungen zum Ziel ohne Umsteigen für das Umsteigen auf den ÖV ausschlaggebend.

Die **Attraktivität des Standortes** einer Park+Ride-Anlage steigt mit

- der Nähe zum ÖV-Angebot,
- mit der Attraktivität der Fussgänger Verbindung zwischen Parkplatz und Haltestelle (z.B. Distanz, Sicherheit),
- der möglichst staufreien Zufahrt,
- der Zuverlässigkeit des Angebotes und
- dem Bekanntheitsgrad der Anlage.

Eine **flächendeckende Bewirtschaftung der Motorfahrzeug-Abstellplätze** ist für eine erfolgreiche Realisierung und zur Verhinderung von Missbrauch der Park+Ride-Anlagen eine **wichtige Voraussetzung**.

**Bike+Ride-Anlagen** müssen an jeder Bahnhaltestelle, sowie an mindestens einer Bushaltestelle pro Gemeinde und Buslinie angeboten werden. Die bestehenden Anlagen bezeugen den grossen Bedarf.

**Umsteiganlagen für Fahrgemeinschaften** an Autobahnanschlüssen entsprechen ebenfalls einem Bedürfnis.

## Die Grundsätze

Das Park+Ride-Angebot in den Kantonen Obwalden und Nidwalden wird nach folgenden Grundsätzen realisiert. Dabei soll pragmatisch d.h. in Etappen gemäss dem Bedarf vorgegangen werden, was zu einem kontinuierlichen Ausbau führt.

### Park+Ride generell (alle Formen)

- G 1 Die Park+Ride-Anlagen werden auf die Konzeptvorstellungen der Kantone und der Transportunternehmen ausgerichtet.
- G 2 Die Park+Ride-Anlagen werden in Abstimmung mit den Gemeinden realisiert.
- G 3 Die Priorität liegt bei der Förderung von Park+Ride-Anlagen, bei denen möglichst kurze Fahrstrecken mit dem MIV resultieren.
- G 4 Je attraktiver das Angebot des öffentlichen Verkehrs (Netz, Fahrplan und Fahrzeit) ist, desto attraktiver sind die Haltestellen auch für Park+Ride-Standorte.
- G 5 Die Nähe zur Autobahnausfahrt und die staufreie Erreichbarkeit ohne Beeinträchtigung von Wohnquartieren sind für die Standorte von Park+Ride-Anlagen zentral.
- G 6 Finanziell attraktive Park+Ride Kombitickets, sowie ein verständliches und leicht zu bedienendes Tarifsystem schaffen die nötigen Anreize zur Benutzung der Anlagen.

### Park+Ride für den öffentlichen Verkehr (Auto - ÖV)

- G 7 Je attraktiver das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist, desto höher ist die Priorität für die Realisierung von Park+Ride-Anlagen. Dies ergibt folgende Prioritätenfolge:
  - 1) Zentralbahn: Interregio-Halt, Haltestellen mit regionalem Einzugsgebiet, Haltestellen mit lokalem Einzugsgebiet
  - 2) Bus: Regionaler Busknoten, Haltestelle von Expresskursen, normale Haltestelle
- G 8 Park+Ride-Anlagen für Benutzer mit Zielen in den Tourismusorten werden bei Bedarf dort angeordnet, wo die öffentlichen Verkehrsmittel mit direkter Verbindung zu den Hauptzielen direkt und staufrei von einer Autobahn aus erreicht werden können. Mit dem Anwachsen der Kapazitätsprobleme in den Tourismusorten nimmt der Druck zur Realisierung solcher Anlagen zu.

### Bike+Ride (Zweirad - ÖV)

- G 9 Je attraktiver das Angebot des öffentlichen Verkehrs (Fahrplan, Fahrzeit) ist, desto attraktiver sind die Haltestellen auch für Bike+Ride-Standorte.
- G 10 Bike+Ride-Anlagen sind nach Möglichkeit gedeckt und werden möglichst nahe an der Haltestelle des öffentlichen Verkehrs realisiert. Bei grösseren Anlagen wird jeweils die Ausstattung mit weiteren Serviceleistungen und Sicherheitseinrichtungen geprüft.
- G 11 Die Standorte der Bike+Ride-Anlagen genügen den Sicherheitsanforderungen im öffentlichen Raum (Einsichtigkeit, nach Möglichkeit belebte Räume usw.).
- G 12 Bike+Ride-Anlagen werden an jeder Bahnhaltstelle realisiert.
- G 13 Kleinanlagen für Bike+Ride werden an mindestens einer Bus-Haltestelle pro Gemeinde und Buslinie realisiert.
- G 14 Die Bike+Ride-Standorte sind attraktiv ans Radroutennetz angeschlossen.

### **Park+Ride für Fahrgemeinschaften (Auto - Auto)**

- G 15 Die Bemessung der Umsteige-Anlagen richtet sich nach dem Einzugsgebiet der Autobahnanschlüsse und den Möglichkeiten, günstige Parkplätze zu realisieren.
- G 16 Die Umsteige-Anlagen werden deutlich signalisiert und das Angebot bekannt gemacht.
- G 17 Wo Umsteige-Anlagen in Velodistanz zu grösseren Siedlungen liegen, werden sie mit gedeckten Veloabstellplätzen versehen.

## **Die hauptsächlichen Fahrziele der Park+Ride-Nutzenden**

- **in den Kantonen Obwalden und Nidwalden:**
  - die Kantonshauptorte Sarnen und Stans mit ihren Arbeitsgebieten und Infrastruktureinrichtungen
  - weitere Arbeitsplatzschwerpunkte wie z.B. Ewil Maxon und Pilatus Flugzeugwerke AG
  - die Tourismusgebiete, insbesondere Melchsee-Frutt, Engelberg, Langis, Mörlialp, Lungern-Schönbüel, Emmetten-Klewenalp, Stanserhorn, Wirzweli und Niederrickenbach
- **ausserhalb der Kantone Obwalden und Nidwalden:**
  - die Agglomeration Luzern, sowie weitere von dort aus erreichbare Ziele

## **Das Standortkonzept**

### **Dezentraler Ansatz**

Der Aufbau des Standortkonzeptes folgt einer **dezentralen Struktur**, die auf die primären Zielorte der P+R-Nutzenden in den Kantonen Obwalden und Nidwalden ausgerichtet ist. Nebst den grösseren Anlagen an den zentralen Standorten Stans, Stansstad, Sarnen und Giswil, welche ein grosses Einzugsgebiet aufweisen, bilden mehrere mittelgrosse Park+Ride-Anlagen entlang den **Linien der Zentralbahn** das Hauptgerüst. An den Haltestellen der Zentralbahn wird eine Mindestgrösse von 30 Veloabstellplätzen angestrebt.

Da die Kundschaft der **Regionalbuslinie** Stans-Emmetten mehrheitlich in der Standortgemeinde nahe bei den Bushaltestellen wohnt, dürfte P+R hier eher von untergeordneter Bedeutung sein. Dennoch sollen als **Grundangebot mindestens 5 P+R-Parkplätze** pro Standortgemeinde realisiert werden. Entlang der Regionalbuslinie sollen grundsätzlich pro bediente Gemeinde **mindestens 20 zentrale Veloabstellplätze** zur Verfügung stehen.

Um der **Überlastung der A2** vorwiegend an Werktagen in Fahrtrichtung Luzern entgegenzuwirken, soll **in beiden Kantonen je eine zusätzliche P+R-Anlage** erstellt werden, welche bei Stausituationen das Umsteigen auf den ÖV in Richtung Luzern ermöglicht. Zum gleichen Zweck soll pro Kanton je ein Standort für **Fahrgemeinschaften** (Umsteigen Auto-Auto) mit je 20 Parkplätzen in unmittelbare Nähe zur Autobahn eingerichtet werden.

Für den **Tourismus** sieht das Konzept in Sarnen und vor dem Engelbergertal je eine P+R-Anlage vor, von wo aus ein **Shuttleangebot** Richtung Melchsee-Frutt und Langis bzw. Richtung Engelberg zu realisieren wäre. Die Lage, die Grösse und das Shuttleangebot sind von den Kantonen, den Transportunternehmungen und den Gemeinden noch gemeinsam abzuklären.

**Die Zielgrössen für das Jahr 2015 aus heutiger Sicht:**

Stand heute:

- Autoabstellplätze: 680 PP
- Veloabstellplätze: 960 VP
- Überlaufanlagen: 0 PP
- Fahrgemeinschaften: 0 PP
- Tourismus: 0 PP

Bis zum Jahr 2015 sind folgende **zusätzlichen** Park+Ride-Anlagen zu realisieren:

- Autoabstellplätze: 650 PP
- Veloabstellplätze: 900 VP
- Überlaufanlagen: 100 PP
- Fahrgemeinschaften: 40 PP
- Tourismus: noch offen

Für die längerfristigen Erweiterungen sind die notwendigen Areale planerisch zu sichern.

**Das Umsetzungskonzept**

**Die Realisierung von Park+Ride-Anlagen**

Für die Planung und Realisierung von Park+Ride-Anlagen sind verschiedene Aspekte zu berücksichtigen:

*Park+Ride-Anlage*

<p><b>Lage</b></p> <p>Die optimale Lage im Zufahrtsnetz, für den MIV vor allem zur Autobahn und zur ÖV-Haltestelle, ist eines der Kernkriterien.</p>	<p><b>Gestaltung / Ausstattung</b></p> <p>Mit der kundenfreundlichen und behindertengerechten Gestaltung kann die Attraktivität für die Benutzer beeinflusst werden.</p>
<p><b>Betrieb / Bewirtschaftung</b></p> <p>Für den Benutzer ist der einfache Betrieb von hoher Bedeutung. Die flächendeckende Bewirtschaftung der Parkplätze in den Gemeinden ist eine wichtige Erfolgsvoraussetzung.</p>	<p><b>Marketing / Information</b></p> <p>Um den Erfolg zu sichern, braucht es nicht nur Mund zu Mund-Propaganda, sondern auch ein unterstützendes Marketingkonzept.</p>

**Das Bewirtschaftungskonzept**

Unter dem Begriff Bewirtschaftung werden zwei Massnahmenbündel verstanden:

- die Gebührenerhebung sowie
- die Nutzungsberechtigung als Massnahme zur Verhinderung von Fremdparkieren

Für eine möglichst grosse Attraktivität muss die Parkplatzbewirtschaftung für den Benutzer möglichst einfach, komfortabel und schnell funktionieren. Die Zentralbahn beabsichtigt, alle ihre Parkplätze zu bewirtschaften. Die Gebührenerhebung der übrigen Anlagen ist **abhängig von der Grösse der Anlage** und von der Art der Benutzung. Die erfolgreiche Umsetzung des Park+Ride-Konzepts bedingt jedoch eine **flächendeckende Bewirtschaftung**. Die Gemeinden müssen deshalb Parkplätze auf ihrem Gemeindegebiet, zumindest in einem grösseren Umkreis zur P+R-Anlage, ebenfalls bewirtschaften.

Damit die Parkplätze auch wirklich den ÖV-Kunden zur Verfügung stehen, sind sie mit verhältnismässigem Aufwand vor Fremdparkierern zu schützen. Dazu sind verschiedene Massnahmen denkbar. Die Benutzung von **gebührenfreien Parkplätzen** soll nur für **ausgewiesene ÖV-Benutzer** möglich sein und die Benutzung von **gebührenpflichtigen** Parkplätzen kann nur mittels eines Kombitickets Parkierung/ÖV-Benutzung erfolgen.

Für eine erfolgreiche Realisierung der **touristischen Anlagen** sind weitere **effektive, flankierende Massnahmen** besonders wichtig, wie z.B. direkte Anbindungen an die Bergbahnen, Vorrang der ÖV-Kunden bei den Bergbahnen und autofreie Kurorte.

## Die Finanzierung

### Der Finanzbedarf

Der Gesamtfinanzbedarf der **bis ins Jahr 2015 zu realisierenden Park+Ride-Anlagen bzw. des Grundangebots für Autoabstellplätze** beträgt **6.5 Mio. Franken** (10'000 Fr. pro Motorfahrzeug-Parkplatz). Davon entfallen auf Anlagen entlang der Zentralbahn 6.35 Mio. Franken (inklusive neue Anlage Stans West) und 150'000 Franken auf das übrige Park+Ride-Grundangebot. Die Kosten des Grundangebots für Autoabstellplätze betragen für den **Kanton Obwalden rund 2.6 Mio. Franken** und für den **Kanton Nidwalden rund 3.9 Mio. Franken**.

Die Kosten für **Überlaufanlagen** und Standorte für **Fahrgemeinschaften** belaufen sich auf **1.4 Mio. Franken, je 700'000 Franken pro Kanton**. Für die Realisation von **Bike+Ride-Anlagen** werden **680'000 Franken** benötigt (750 Fr. pro Veloabstellplatz), d.h. im Kanton Obwalden 235'000 Franken und im Kanton Nidwalden 445'000 Franken.

Künftig ist eine **verstärkte Förderung durch die Kantone** erforderlich. Die Standortgemeinden und Transportunternehmen müssen heute die Kosten der Park+Ride-Anlage zu einem grossen Teil selber tragen. Die Standortgemeinde hat also wenig Interesse an der Realisierung von Park+Ride-Anlagen:

- die Park+Ride-Nutzenden kommen in der Regel grösstenteils von ausserhalb der Standortgemeinde.
- Je nach Lage der Park+Ride-Anlage wird die Standortgemeinde durch zusätzlichen Verkehr belastet.

**Zur Förderung von Park+Ride-Systemen** sollten die Kantone die Federführung bei der Realisierung von Park+Ride-Anlagen übernehmen, sowie einen wesentlichen Beitrag an die Finanzierung leisten. Die Standortgemeinden und Transportunternehmen sollen bei der Planung und Realisierung der Anlagen angemessen berücksichtigt werden.

### Das Finanzierungsmodell

Für die Finanzierung wäre ein neues Beitragsmodell mit folgenden möglichen Finanzierungsgrundsätzen zu diskutieren:

- Die Kantone sollen sich primär an denjenigen **neu zu erstellenden Anlagen** beteiligen, aus denen die Standortgemeinden wenig eigenen Nutzen haben. Es sind dies:
  - P+R-Anlagen mit überkantonalem und kantonalem Einzugsgebiet
  - Umsteigeanlagen für Fahrgemeinschaften
- Das **Grundangebot der Zentralbahn** wird von der Zentralbahn selber finanziert.

- Aufgrund des lokalen Einzugsgebiets wird das Grundangebot entlang der **Regionalbuslinien** von den **Standortgemeinden** finanziert.
- Für die **touristischen Anlagen** muss der Kostenschlüssel **unter den Interessierten** (Tourismusgemeinden, Kantone, Transportunternehmen) noch bestimmt werden.
- Die Anlagen für **Bike+Ride** werden vollständig durch die Standortgemeinden, resp. die Transportunternehmen finanziert.
- Der **Verteilschlüssel** zwischen den Kantonen und Gemeinden ist noch offen. Zur Förderung der Gesamt-Strategie soll der Kantonsanteil höher sein als der Gemeindeanteil.
- Beiträge werden sowohl an die **Erstellung** wie auch den **Betrieb** der Anlagen ausgerichtet.
- **Bestehende Anlagen** werden nicht rückwirkend finanziert.
- Zur **Mittelbeschaffung der Kantone** sind verschiedene Ansätze zu prüfen, wie z.B. LSVA-Erträge.

## Wirkung und Nutzen von Park+Ride

Durch die Realisierung eines Park+Ride-Grundangebots von zusätzlich 640 Autoabstellplätzen und rund 900 Veloabstellplätzen bis ins Jahr 2015 setzt das Park+Ride-Konzept ein **wichtiges verkehrspolitisches Zeichen**. Mit dem **dezentralen Konzeptansatz** wird zudem angestrebt, dass die Fahrten zum Umsteigepunkt auf den ÖV möglichst kurz und damit umweltschonend sind.

Im Rahmen der **koordinierten Gesamtpolitik** der Kantone Obwalden und Nidwalden stellt die Umsetzung von Park+Ride und Bike+Ride **einen wichtigen Baustein** dar. Mit über 7'500 Pendlern in Richtung Agglomeration Luzern und einem MIV-Anteil von 65% im Kanton Obwalden und 75% im Kanton Nidwalden ist das **ÖV-Umsteigepotential** heute schon sehr hoch und wird parallel zum prognostizierten Bevölkerungswachstum bis ins Jahr 2020 noch weiter zunehmen.

### Park+Ride generell

- leistet einen Beitrag zur Stärkung des Umweltverbundes in der Gesamtmobilität,
- entlastet die Strassen in Richtung Agglomeration Luzern und in die Tourismusgebiete,
- stärkt die Netzfunktion des öffentlichen Verkehrs,
- fördert das Image des öffentlichen Verkehrs und
- ergänzt die Palette des ÖV-Angebots.

### Bike+Ride im speziellen

- trägt zu einer optimalen Ausnutzung des ÖV-Angebots bei,
- vergrössert die Reichweite einer Haltestelle; im dicht besiedelten Gebiet erweitert sich der Kreis potentieller Nutzer sogar um das Zehnfache,
- fördert die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, indem Umsteigevorgänge reduziert und die Tür-zu-Tür-Geschwindigkeit des ÖV erhöht wird.

Mit einem **pragmatischen Realisierungsansatz**, bei dem die Flächen vorerst planerisch freigehalten und die Parkplätze laufend entsprechend dem Bedarf erweitert werden, kann effizient und kosten-/nutzenorientiert vorgegangen werden.

## Weiteres Vorgehen

Die effiziente Umsetzung des Park+Ride-Konzeptes verlangt folgende weiteren Schritte seitens der Kantone:

- Bezeichnung der verantwortlichen **Park+Ride-Ansprechstelle**
- Politische **Diskussion** des Park+Ride-Konzeptes und **rechtliche Verankerung** soweit notwendig durch die massgebenden politischen Stellen
- **Schrittweise Umsetzung** des Konzeptes unter Federführung der Kantone in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den Transportunternehmen

## Inhalt

<b>Einleitung</b>	<b>I</b>
<b>1 Ausgangssituation</b>	<b>1</b>
1.1 <b>Generelle Ausgangslage in den Kantonen Obwalden und Nidwalden</b>	<b>1</b>
1.2 <b>Park+Ride-Angebot der Zentralbahn</b>	<b>2</b>
1.3 <b>Park+Ride-Angebot an den PostAuto-Linien</b>	<b>4</b>
1.4 <b>Die Akteure</b>	<b>4</b>
<b>2 Grundzüge von Park+Ride</b>	<b>5</b>
2.1 <b>Definition und Begriffe</b>	<b>5</b>
2.2 <b>Benutzergruppen und Fahrtzweck</b>	<b>5</b>
2.3 <b>Realisierungsgrundsätze Park+Ride</b>	<b>7</b>
2.3.1 Park+Ride generell (alle Formen)	7
2.3.2 Park+Ride für den öffentlichen Verkehr (Auto - ÖV)	7
2.3.3 Bike+Ride (Zweirad - ÖV)	7
2.3.4 Park+Ride für Fahrgemeinschaften (Auto - Auto)	8
2.4 <b>Erfahrungen mit Park+Ride-Anlagen</b>	<b>8</b>
2.4.1 Erfahrungen mit Bike+Ride-Anlagen	9
2.4.2 Erfahrungen mit Umsteige-Anlagen für Fahrgemeinschaften	9
2.4.3 Fazit: Chancen und Risiken von P+R	10
<b>3 Standortkonzept 2015</b>	<b>11</b>
3.1 <b>Konzeptgrundlagen</b>	<b>11</b>
3.1.1 Mögliche Fahrziele der Park+Ride-Nutzenden	11
3.1.2 Umfrage bei den Gemeinden	12
3.1.3 Pendlerstatistik und Bevölkerungsentwicklung	12
3.1.4 Tourismusanalyse	16
3.2 <b>Generelles Park+Ride-Konzept</b>	<b>17</b>
3.3 <b>Detailliertes Park+Ride-Konzept</b>	<b>19</b>
3.3.1 Grundangebot P+R an Zentralbahn	19
3.3.2 Grundangebot P+R entlang Regionalbuslinie Stans-Emmetten	19
3.3.3 Überlaufanlagen P+R	19
3.3.4 P+R-Angebot im Tourismusbereich	21
3.3.5 Umsteigeanlagen für Fahrgemeinschaften	22
3.3.6 Angebot Bike+Ride	22

<b>3.4 Bemessungsgrössen</b>	<b>22</b>
3.4.1 Die Zielgrössen für Parkplätze an der PostAuto-Linien Stans-Emmetten	24
3.4.2 Die Zielgrössen für Bike + Ride	24
3.4.3 Die Zielgrössen für Anlagen zum Umsteigen Auto-Auto zur Bildung von Fahrgemeinschaften	25
<b>3.5 Gesamtübersicht</b>	<b>25</b>
<b>4 Das Umsetzungskonzept</b>	<b>26</b>
<b>4.1 Prinzipien zur Realisierung von Park+Ride-Anlagen</b>	<b>26</b>
4.1.1 Attraktiver öffentlicher Verkehr als Voraussetzung	26
4.1.2 Standortwahl und Lage der Anlagen	27
4.1.3 Gestaltung / Ausstattung	28
4.1.4 marketing und Information	28
<b>4.2 Bewirtschaftungskonzept</b>	<b>29</b>
4.2.1 Begriff der Bewirtschaftung	29
4.2.2 Gebührenerhebung	29
4.2.3 Unterhalt	30
4.2.4 Massnahmen zur Verhinderung von Fremdparkierungen	30
4.2.5 Bewirtschaftungskonzept für die Kantone Obwalden und Nidwalden	31
<b>4.3 Bike+Ride im Besonderen</b>	<b>32</b>
<b>5 Finanzierung / Beiträge</b>	<b>33</b>
<b>5.1 Finanzbedarf 2015 für Park+Ride</b>	<b>33</b>
<b>5.2 Modell für die Kostenverteilung</b>	<b>35</b>
<b>6 Fazit und Schlussfolgerungen</b>	<b>36</b>
<b>6.1 Wirkung und Nutzen von Park+Ride</b>	<b>36</b>
<b>6.2 Die nächsten Schritte verwaltungsintern</b>	<b>37</b>
<b>6.3 Prioritäten bei der Umsetzung</b>	<b>38</b>
<b>Anhang</b>	
Anhang 1: Projektteam	
Anhang 2: Tabelle und Plan «Standortkonzept Ziel 2015»	
Anhang 3: Umfrage Gemeinden	
Anhang 4: Pendlerauswertungen	
Anhang 5: Studie der Zentralbahn	

# 1 Ausgangssituation

Das vorliegende Park+Ride-Konzept soll den Kantonen Obwalden und Nidwalden eine sachliche Basis zur gezielten Umsetzung der Park+Ride-Bedürfnisse in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Transportunternehmen bieten. Die Ergebnisse dieses Berichts entsprechen der objektiven Einschätzung von Planern und Fachleuten, gestützt auf die vorhandenen und zur Verfügung stehenden Grundlagen. Das vorliegende **Park+Ride-Konzept**

- stellt die einzelnen Aspekte von Park+Ride in einen Gesamtzusammenhang,
- zeigt die räumliche Zuordnung von Park+Ride-Anlagen auf und
- macht Vorschläge zu deren Realisierung und Finanzierung.

## 1.1 Generelle Ausgangslage in den Kantonen Obwalden und Nidwalden

Die Park+Ride-Anlage dient in der Regel dem Umsteigen vom PW und vom Velo oder Motorrad auf ein öffentliches Verkehrsmittel. Damit wird versucht, den individuellen Verkehr dort abzufangen, wo er zu grosse Dimensionen annimmt und zu Verkehrsproblemen führt, und die Verkehrsteilnehmenden ab diesem Punkt mit öffentlichen Verkehrsmitteln konzentriert und wirtschaftlich weiterzubefördern.

In den Kantonen Obwalden und Nidwalden ist Park+Ride kein grundsätzlich neues Thema. Seine Bedeutung als Beitrag zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs und zur Verminderung des Verkehrsaufkommens MIV ist im Bericht zur Gesamtverkehrspolitik des Kantons Obwalden 2003 sowie im Richtplan des Kantons Nidwalden 2003 verankert. Der Richtplan des Kantons Obwalden ist zurzeit in Erarbeitung, das Thema Park+Ride wird dort ebenfalls behandelt.

- **Kanton Obwalden: Bericht über die Gesamtverkehrspolitik 2003**

*«Der Kanton Obwalden gewährleistet eine hohe Mobilität von und zu den Zentren und Grossagglomerationen durch attraktive Verkehrsverbindungen Richtung Luzern-Zug-Zürich und eine optimale Verknüpfung der Verkehrssysteme. Eine S-Bahn erschliesst die Talebene im Sarneraatal und wird durch ein Park+Ride System ergänzt.» (Leitidee 10)*

- **Kanton Nidwalden: Richtplan 2003**

*«Die Verbindung des Regionalzentrums Stans mit Luzern sowie weiterführenden Zentren ist mit einem attraktiven Angebot an öffentlichem Verkehr sicherzustellen. Die Angebote an öffentlichem Verkehr sind prioritär auf die Bedürfnisse des Pendlerverkehrs abzustimmen. Die Bedürfnisse des Tourismus sind dabei gebührend mit zu berücksichtigen.» (Koordinationsaufgabe V3-1)*

Aufgrund der dezentralen Besiedlung in verschiedenen Teilen der Kantone kommt einer attraktiven Verknüpfung von Individualverkehr (Auto, Zweirad) und öffentlichem Verkehr eine wichtige Bedeutung zu. Verknüpfungskonzepte wie Park+Ride, sollen deshalb gefördert werden. Entsprechende Parkräume oder -häuser sind dafür zu sichern und Angebote von Bahn und Bus zu entwickeln. (Koordinationsaufgabe V3-3).

## 1.2 Park+Ride-Angebot der Zentralbahn

Mit der Einführung von Park+Ride an den Haltestellen der Zentralbahn hat sich die Situation der Fremdbelegung und damit der knappen Parkplätze weitgehend entschärft. Die Zentralbahn verfügt mit insgesamt rund 580 Parkplätzen bereits heute an den meisten Haltestellen über ein gutes Angebot an P+R-Abstellplätzen (siehe Abbildung 1 und Tabelle 1). Dieses soll noch weiter ausgebaut werden.

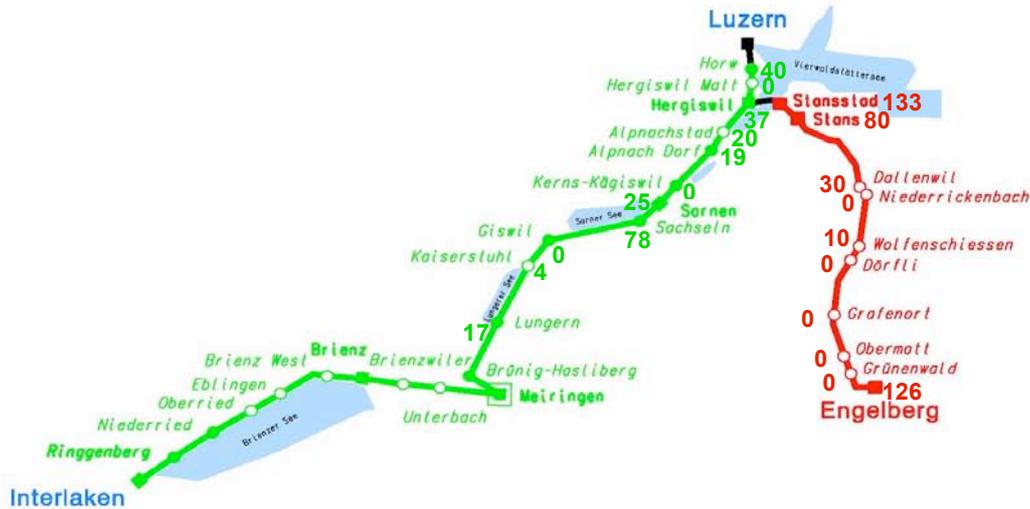


Abbildung 1 Übersicht über das heutige Angebot an Autoabstellplätzen auf den Arealen der Zentralbahn. (Quelle: Erhebung Zentralbahn)

Abstellplätze auf den Arealen der Zentralbahn		
Luzern-Stans-Engelberg	Autoabstellplätze	Veloabstellplätze
Bahnhof Hergiswil	37	28
Bahnhof Stansstad	133	49
Bahnhof Stans	80	160
Stans West	0	0
Bahnhof Dallenwil	30	35
Bahnhof Wolfenschiessen	10	21
Bahnhof Grafenort	0	0
Bahnhof Engelberg	126	28
Luzern-Lungern	Autoabstellplätze	Veloabstellplätze
Bahnhof Alpnachstad	20	14
Bahnhof Alpnach Dorf	19	42
Bahnhof Sarnen	25	245
Bahnhof Sachseln	78	130
Ewil Maxon	-	28
Bahnhof Giswil	0	134
Bahnhof Kaiserstuhl	4	15
Bahnhof Lungern	17	21

Tabelle 1 Heutiges Park+Ride- und Bike+Ride-Angebot auf Arealen der Zentralbahn entlang der Linien Luzern-Stans-Engelberg und Luzern-Lungern. In der Nähe vieler Haltestellen sind zusätzlich Parkplätze auf Arealen Dritter vorhanden.

Seit dem 1. Mai 2005 liegt für das ganze Streckennetz der Zentralbahn ein einheitliches Park+Ride-Tarifsystem vor, siehe Tabelle 2. Für Kunden mit einem Passepartout, Strecken-, Halbtax- oder General-Abonnement gilt jeweils der ermässigte Tarif. Für einzelne Stunden oder Tage können die Parktickets am Parkautomaten vor Ort bezogen werden, Monats- und Jahresparkkarten sind an den Verkaufsstellen der Zentralbahn sowie am Bahnhof Luzern erhältlich.

Parkzeit	Ermässigter Tarif	Normaler Tarif
1 Stunde	CHF 1.00	CHF 1.00
2 Stunden	CHF 2.00	CHF 2.00
3 Stunden	CHF 3.00	CHF 3.00
1 Tag	CHF 5.00	CHF 5.00
jeder weitere Tag	CHF 5.00	CHF 5.00
Monatsparkkarte	CHF 50.00	CHF 60.00
Jahresparkkarte	CHF 500.00	CHF 720.00

**Tabelle 2 Einheitliches Park+Ride-Tarifsystem auf dem Streckennetz der Zentralbahn.**

Eine Ausnahme vom einheitlichen Tarifsystem der Zentralbahn bildet das Bahnhofparking Stans, siehe Tabelle 3.

Parkzeit	Normaltarif (Mo-Do 8-19, Fr 8-21 und Sa 8-17)	Reduzierter Tarif (übrige Zeiten und Sonn-/Feiertage)	P+R-Spartarif
Bis 60 Min.	Gratis	CHF 0.50	CHF 0.50
Bis 90 Min.	CHF 1.00	CHF 1.00	CHF 1.00
Bis 120 Min.	CHF 2.00	CHF 1.00	CHF 1.00
Bis 180 Min.	CHF 3.00	CHF 1.50	CHF 1.50
Je weitere Stunde	CHF 1.00	CHF 0.50	CHF 0.50
Monatsparkkarte	CHF 150.00	CHF 150.00	CHF 90.00
Jahresparkkarte	CHF 1500.00	CHF 1500.00	CHF 900.00

**Tabelle 3 Tarifsystem im Bahnhofparking Stans.**

Auch der Ticketbezug funktioniert hier etwas anders. Die Bahnbenützer können ihre Ein-fahrtstickets am Billettschalter in Stans umcodieren lassen, damit sie vom Park+Ride-Tarif profitieren. Anschliessend bezahlen sie den Betrag direkt an der Parkhauskasse. Monats- und Jahresparkkarten müssen beim Betriebsbüro vom Bahnhofparking bezogen werden.

### 1.3 Park+Ride-Angebot an den PostAuto-Linien

Das heutige Angebot an Auto- und Veloabstellplätzen entlang der PostAuto-Linien in den Kantonen Obwalden und Nidwalden (siehe Tabelle 4) beinhaltet Parkplätze mit einer möglichen Parkdauer von über 4 Stunden. Parkplätze von Einkaufsgeschäften und Restaurants sowie Parkflächen an Bahnhöfen sind bei diesem Angebot nicht berücksichtigt.

PostAuto-Linie	Haltestelle	Auto-Abstellplätze	Velo-Abstellplätze
Stans, Länderpark - Seelisberg	Buochs Post	0	12
	Schöneck	5	0
	Emmetten Post	100	0
	Geissweg	50	10
	Tanzplatz	10	10
	Dorf	20	20
	Seelisberg TSB	20	5
Stans - Ennetmoos - Kerns	Schützenhaus	20	10
Stansstad - Obbürgen - Bürgenstock	Stansstad Schule	0	50
	Obbürgen	30	30
Stansstad - Kehrsiten	Stansstad Schule	0	50
	Turnhalle	20	50
Büren - Stansstad	Schulhaus Oberdorf	0	100
	Mühleplatz	14	10
	Kirchenplatz Büren	20	0
Sarnen - Stalden - Langis	Ei (Sarnen)	50	0
	Stalden	10	10
	Sportplatz	5	0
	Langis	im Sommer 200	0
Sachseln - Flüeli Ranft	Sachseln-Dorf	0	10
	Flüeli	70	0
Sarnen - Oberwilen	Kantonsschule	20	50
	Kirchhofen	20	10
Sarnen - Kägiswil - Alpnach	Kägiswil-Dorf	10	15
	Schoried	14	0
Sarnen - Kerns - Sand	Kerns-Post	0	30
	Sand	0	10
Sarnen - Melchtal - Stöckalp	Melchtal	4	0
	Stöckalp	1000	0

Tabelle 4 Heutiges Park+Ride-Angebot entlang der PostAuto-Linien in den Kantonen Obwalden und Nidwalden.

### 1.4 Die Akteure

Es können keine idealtypischen Betreiber von Anlagen festgelegt werden. Die beteiligten Akteure ergeben sich jeweils aus den ortsspezifischen Verhältnissen des jeweiligen Standortes. Grundsätzlich sind folgende **Betreiber von P+R-Anlagen** denkbar:

- **Öffentliche Hand**
  - Gemeinden
  - Kantone
  - Mischformen Gemeinden und Kantone
- **Private Betreiber**
  - Transportunternehmen Bahn und Bus
  - rein private Gesellschaften und Privatpersonen
  - private Gesellschaften mit den Gemeinden oder den Kantonen als Aktionäre
- **Partnerschaftliche Modelle**
  - Mischformen mit privaten Betreibern und der öffentlichen Hand

## Grundzüge von Park+Ride

### 1.5 Definition und Begriffe

«Park+Ride ist ein System des gebrochenen Verkehrs, bei dem eine Person die Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels mit dem eigenen Auto oder dem Zweirad anfährt, das Fahrzeug auf dem Park+Ride-Platz abstellt und die Fahrt dann in einem öffentlichen Verkehrsmittel fortsetzt.»

Unter dem Begriff Park+Ride werden **verschiedene Formen des gebrochenen Verkehrs** zusammengefasst:

- **Park+Ride:** Üblicherweise versteht man darunter die Kombination von Auto und Bahn bzw. Auto und Bus. Die Verknüpfung vom Auto zur Fahrgemeinschaft (Umsteigen in gemeinsam genutztes Auto) ist eher eine seltene Form, gehört aber auch dazu.
- **Bike+Ride:** Ist eine Spezialform von Park+Ride, welche die Schnittstelle zwischen Velos, Mofas und Rollern und dem öffentlichen Verkehr darstellt.

Obwohl **Kiss+Ride** auch eine Form des gebrochenen Verkehrs ist, gehört sie nicht unter den Begriff Park+Ride, da hier die Reisenden mit dem Auto zum öffentlichen Verkehr gebracht werden, ohne dass das Auto parkiert werden muss. Es braucht dazu zwar keinen Parkplatz, aber einen Halteplatz für das Aus- und Einsteigenlassen der ÖV-Reisenden.

### 1.6 Benutzergruppen und Fahrtzweck

Unter den **Park+Ride-Benutzern** können je nach ihrem Verhalten und ihrer Motivation zwei unterschiedliche Gruppen festgestellt werden:

- **ÖV-orientierte bzw. zielferne Park+Ride-Nutzende:**  
Hauptmerkmal dieser Benutzergruppe ist, dass primär der kurze Weg mit dem Auto und der lange Weg mit dem ÖV zurückgelegt wird. Hier dient das Auto lediglich als Zubringer zu einem attraktiven öffentlichen Verkehrsmittel. Der Kunde würde das öffentliche Verkehrsmittel von vorneherein benutzen, wenn er im fussläufigen Einzugsbereich der Haltestelle wohnen würde. Dieses Park+Ride-Verhalten dürfte in den Kantonen Obwalden und Nidwalden die verbreitetste Form sein.
- **MIV-orientierte bzw. zielnahe Park+Ride-Nutzende:**  
Diese Nutzenden legen in der Regel die lange Distanz mit dem Auto zurück und steigen praktisch erst im letzten Moment auf den ÖV um, mit dem dann die kurze Strecke zurückgelegt wird. Der ÖV ergänzt vorteilhaft die Fahrt mit dem Auto. Ist auf einer gut ausgebauten Strasse eine zügige Fahrt nahe ans Ziel möglich, ist das Ziel selbst aber schlecht erreichbar oder sind am Zielort zu wenige oder zu teure Parkplätze vorhanden, so wird der Wechsel auf das öffentliche Verkehrsmittel zum Kompromiss. Da die grösste Strassenverkehrsbelastung werktags in Richtung Luzern bereits vor dem Loppertunnel stattfindet, macht dieses Park+Ride-Verhalten in den Kantonen Obwalden und Nidwalden wenig Sinn.

Die bestehenden Park+Ride-Systeme waren bisher **primär auf Berufspendler** ausgerichtet, welche ein Auto ständig zur Verfügung haben und deren Wohnorte ausserhalb dem fussläufigen Einzugsbereich von Bahnstationen oder wichtigen Bushaltestellen liegen.

Wird der **Fahrtzweck** betrachtet, zeigt sich heute die Zielgruppe erweitert. Bezüglich Verkehrsaufkommen werden der Tourismus- und Einkaufsverkehr, sowie der Verkehr von Veranstaltungsbesuchern für Park+Ride-Angebote immer bedeutender:

- **Pendler- / Berufsverkehr:**

Diese Kunden nutzen das Park+Ride-Angebot regelmässig für Fahrten zur Arbeitsstätte. In grossen Städten und polyzentrischen Verdichtungsräumen erreicht der Berufsverkehr einen Anteil von 80% am gesamten Park+Ride.

- **Verkehr zu Dienstleistungen und Einkaufen (ohne Freizeit):**

In den städtischen Räumen hat der Park+Ride-Verkehr zu Infrastruktureinrichtungen wie Dienstleistungen und Einkauf gegenüber dem Berufsverkehr weniger Bedeutung. Die Bedeutung dieses Park+Ride-Verkehrs steigt jedoch mit der Grösse der Innenstadt (und damit mit dem Infrastrukturangebot), der sinkenden MIV-Erreichbarkeit sowie dem ÖV-Angebot im Zentrum.

- **Besucherverkehr bei Grossveranstaltungen:**

Bei Grossveranstaltungen kommt Park+Ride-Angeboten ein hoher Stellenwert zu, um die Hauptverkehrsströme mit dem öffentlichen Verkehrsmittel aufzunehmen. Normalerweise werden für den jeweiligen Anlass Auffangräume eingerichtet, von wo aus dann ein organisierter ÖV-Shuttle-Betrieb zur Verfügung steht. Solche P+R-Einrichtungen haben meistens nur temporären Charakter.

- **Tourismus:**

Für Touristen ist beim Umsteigen auf den ÖV besonders wichtig, dass der Transport von Gepäck und Sportgeräten per Bahn, Bus oder PostAuto nicht umständlich ist und der ÖV sie so nahe wie möglich ans Ziel (Talstation, Hotel, Freizeitanlage etc.) bringt. In den Kantonen Obwalden und Nidwalden ist in erster Linie der Tagestourismus von Bedeutung. Für übernachtende Gäste sind aber ebenfalls entsprechende Angebote zu prüfen (z.B. Melchsee-Frutt).

Obwohl der Ausbildungs- und Freizeitverkehr eine wichtige Verkehrsgruppe darstellt, ist er für Park+Ride-Angebote von geringerer Bedeutung. Beim Freizeitverkehr (Unterhaltung, Sport und Hobby) wird eher selten umgestiegen, wobei das Umsteigen auf Fahrgemeinschaften an Bedeutung zunimmt. Beim Ausbildungsverkehr liegt das Schwergewicht beim Bike+Ride.

## 1.7 Realisierungsgrundsätze Park+Ride

Das Park+Ride-Angebot in den Kantonen Obwalden und Nidwalden wird nach folgenden Grundsätzen realisiert. Dabei soll pragmatisch d.h. bedarfsgemäss in Etappen vorgegangen werden, was zu einem kontinuierlichen Ausbau führt.

### 1.7.1 Park+Ride generell (alle Formen)

- G 1 Die Park+Ride-Anlagen werden auf die Konzeptvorstellungen der Kantone und der Transportunternehmen ausgerichtet.
- G 2 Die Park+Ride-Anlagen werden in Abstimmung mit den Gemeinden realisiert.
- G 3 Die Priorität liegt bei der Förderung von Park+Ride-Anlagen, bei denen möglichst kurze Fahrstrecken mit dem MIV resultieren.
- G 4 Je attraktiver das Angebot des öffentlichen Verkehrs (Netz, Fahrplan und Fahrzeit) ist, desto attraktiver sind die Haltestellen auch für Park+Ride-Standorte.
- G 5 Die Nähe zur Autobahnausfahrt und die staufreie Erreichbarkeit ohne Beeinträchtigung von Wohnquartieren sind für die Standorte von Park+Ride-Anlagen zentral.
- G 6 Finanziell attraktive Park+Ride Kombitickets, sowie ein verständliches und leicht zu bedienendes Tarifsystem schaffen die nötigen Anreize zur Benutzung der Anlagen.

### 1.7.2 Park+Ride für den öffentlichen Verkehr (Auto - ÖV)

- G 7 Je attraktiver das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist, desto höher ist die Priorität für die Realisierung von Park+Ride-Anlagen. Dies ergibt folgende Reihenfolge (je in absteigender Priorität):
  - Zentralbahn: Interregio-Halt, Haltestellen mit regionalem Einzugsgebiet, Haltestellen mit lokalem Einzugsgebiet
  - Bus: Regionaler Busknoten, Haltestellen von Expresskursen, normale Haltestellen
- G 8 Park+Ride-Anlagen für Benutzer mit Zielen in den Tourismusorten werden bei Bedarf dort angeordnet, wo ÖV-Direktverbindungen in die Tourismusregionen direkt und staufrei von einer Autobahn aus erreicht werden können. Mit dem Anwachsen der Kapazitätsprobleme in den Tourismusorten nimmt der Druck zur Realisierung solcher Anlagen zu.

### 1.7.3 Bike+Ride (Zweirad - ÖV)

- G 9 Je attraktiver das Angebot des öffentlichen Verkehrs (Fahrplan, Fahrzeit) ist, desto attraktiver sind die Haltestellen auch für Bike+Ride-Standorte.
- G 10 Bike+Ride-Anlagen sind nach Möglichkeit gedeckt und werden möglichst nahe an der Haltestelle des öffentlichen Verkehrs realisiert. Bei grösseren Anlagen wird jeweils die Ausstattung mit weiteren Serviceleistungen und Sicherheitseinrichtungen geprüft.
- G 11 Die Standorte der Bike+Ride-Anlagen genügen den Sicherheitsanforderungen im öffentlichen Raum (Einsichtigkeit, nach Möglichkeit belebte Räume usw.).
- G 12 Bike+Ride-Anlagen werden an jeder Bahnhaltstelle realisiert.

G 13 Kleinanlagen für Bike+Ride werden an mindestens einer Bus-Haltestelle pro Gemeinde und Buslinie realisiert.

G 14 Die Bike+Ride-Standorte sind attraktiv ans Radroutennetz angeschlossen.

#### 1.7.4 Park+Ride für Fahrgemeinschaften (Auto - Auto)

G 15 Die Bemessung der Umsteige-Anlagen richtet sich nach dem Einzugsgebiet der Autobahnanschlüsse und den Möglichkeiten, günstige Parkplätze zu realisieren.

G 16 Die Umsteige-Anlagen werden deutlich signalisiert und das Angebot bekannt gemacht.

G 17 Wo Umsteige-Anlagen in Velodistanz zu grösseren Siedlungen liegen, werden sie mit gedeckten Veloabstellplätzen versehen.

### 1.8 Erfahrungen mit Park+Ride-Anlagen

Mittlerweile kann gesamtschweizerisch auf verschiedene Erfahrungen mit realisierten P+R-Anlagen zurückgegriffen werden; es sei hier primär auf das Bahnhofparking Stans und weitere Beispiele aus der Zentralschweiz verwiesen.

- **Bahnhofparking Stans:** Das unterirdische Bahnhofparking Stans liegt unmittelbar neben dem Bahnhof. Von der Perronunterführung gibt es einen direkten Zugang zum Parking, oberirdisch ist das Parkhaus über einen Lift und eine Treppe zu Fuss erreichbar. Von den insgesamt 340 Parkplätzen stehen 80 Parkplätze den P+R-Kunden zur Verfügung. Die Bahnbenutzer können ihre Einfahrtstickets am Billettschalter in Stans umcodieren lassen, damit sie vom Park+Ride-Tarif profitieren. Anschliessend bezahlen sie den Betrag direkt an der Parkhauskasse. Monats- und Jahresparkkarten müssen beim Betriebsbüro vom Bahnhofparking bezogen werden.

Die Jahresstatistik der Ein- und Ausfahrten im Bahnhofparking Stans zeigt einen deutlichen Rückgang der gesamten Einfahrten von 230'270 im Jahr 2000 auf 224'810 im Jahr 2004, während die Einfahrten der P+R-Kunden von 743 im Jahr 1998 kontinuierlich auf 1'987 im Jahr 2004 gestiegen sind. Der Anteil an Einfahrten zu P+R-Zwecken beträgt jedoch nur 0.6% der gesamten Einfahrten. Die Mehrheit aller Parkhauskunden (76%) benutzt das Parkhaus bis zu 1 Stunde, während 60% der P+R-Kunden ihr Auto länger als 6 Stunden stehen lassen.

- **Stadt Luzern, P+R-Parkhaus Eichhof:** Das P+R-Parkhaus Eichhof an der Obergrundstrasse liegt an sich an einem idealen Standort für MIV-orientierte P+R-Nutzende. Die Distanz zum Autobahnanschluss Luzern Süd beträgt nur gerade 300 m, die Haltestelle der VBL Linie 1 mit einem 3-6'-Takt während den Hauptverkehrszeiten befindet sich in 100 m Distanz. Es besteht die Möglichkeit, ein Kombiticket Parkhaus/Busbillet zu lösen.

Dennoch wird die Anlage für P+R kaum benutzt. Der Hauptgrund dafür dürfte der fehlende Anreiz zum Umsteigen sein, da einerseits der Zeitvorteil fehlt (der Bus braucht gleich lang) und andererseits am Zielort in der Innenstadt nach wie vor rasch ein grosses Parkplatzangebot zu einem unwesentlich höheren Preis erreicht werden kann. Zudem ist auch denkbar, dass das Angebot noch zu wenig bekannt ist.

- **Sursee:** Der Ausbau des Schnellzugangebots sowie die Nähe zur Autobahn haben zu einem enormen Anstieg der Park+Ride-Nachfrage geführt. Zur Deckung dieser Nachfrage soll deshalb kurz- bis mittelfristig in Bahnhofsnähe ein Parkhaus zur Park+Ride-Nutzung realisiert werden.
- **Rotkreuz:** Dank der hervorragenden Anbindung nach Zürich und Luzern im Halbstundentakt, sowie der strategisch guten Verkehrslage ist mit dem Fahrplanwechsel der Bahn 2000 die Nachfrage nach einem Park+Ride-Angebot in Rotkreuz sehr stark gestiegen. Die Anlage ist aufgrund ihrer Bindegliedfunktion zwischen der Zentralschweiz und der Agglomeration Zürich sogar als Anlage von nationaler Bedeutung einzustufen.

### 1.8.1 Erfahrungen mit Bike+Ride-Anlagen

Gedeckte Veloabstellplätze werden heute praktisch an jeder Bahnhaltestelle angeboten. Die Belegung dieser Anlagen zeigt das ausgewiesene Bedürfnis. Als wichtig erscheint die Anordnung jeweils beidseitig der Geleise, wenn nicht in unmittelbarer Bahnhofsnähe eine fahrbare Querung möglich ist.

### 1.8.2 Erfahrungen mit Umsteige-Anlagen für Fahrgemeinschaften

Das Umsteigen auf Fahrgemeinschaften wird praktiziert und dürfte mit wachsendem Kostenbewusstsein (gefördert durch Annäherung an die Kostenwahrheit beim MIV) sowie mit einer allfälligen Verknappung des Parkplatzangebotes am Zielort laufend zunehmen. Gefördert würde dieses Umsteigen durch Massnahmen zur Bevorzugung von Fahrgemeinschaften. Dies zeigen Beispiele in Amerika, wo für Autos mit mehr als 2 Personen Belegung teilweise separate Fahrspuren angeboten werden.

Das Bereitstellen von Parkplätzen darf nicht mit Umsteige-konzepten wie etwa «Mitfahrzentralen» und dergleichen verwechselt werden. Diese versuchen, den Betrieb eines solchen Angebotes zu organisieren und sind nicht Gegenstand des vorliegenden Konzeptes.

Da nur sehr wenige solche Umsteige-Anlagen bestehen, dürfte auch ein «verstecktes» Umsteigen auf eigentlich nicht dafür vorgesehenen Plätzen stattfinden (z.B. auf Autobahnraststätten, auf autobahnnahen Sammelparkplätzen mit Gratisparkieren). Die bestehenden Umsteige-Anlagen sind in der Regel nicht bewirtschaftet.

- **A1-Anschluss Aarau West**

Unmittelbar am A1-Anschluss Aarau West besteht ein grosser Gratis-Parkplatz mit einer Parkzeitbeschränkung von 24 Stunden. Der Parkplatz ist jederzeit gut belegt. Er liegt im direkten Einzugsbereich der Agglomeration Aarau sowie dem Surental.

- **A2-Anschluss Sempach**

Nach der Eröffnung des A2-Anschlusses Sempach wurde in zunehmendem Masse direkt am Anschluss «wild» parkiert. Da die gewählten Abstellplätze verkehrstechnisch gefährlich waren und auch der Untergrund dafür nicht geeignet war, musste das Parkieren mit entsprechenden Absperrungen verhindert werden. Als Ersatz wurden bei der unmittelbar am Anschluss stehenden CKW-Station 7 Parkplätze zur Verfügung gestellt und auch signalisiert.

Obwohl die Zufahrt trotz Signalisierung nun schwerer zu finden ist, ist die Auslastung gut. Bei Stichprobenerhebungen wurden jeweils 6 bis 10 Fahrzeuge gezählt.

### 1.8.3 Fazit: Chancen und Risiken von P+R

Der Erfolg von P+R liegt bei vielen Faktoren. Dabei spielen häufig auch sehr persönliche Aspekte eine wichtige Rolle. Damit der Automobilist zum P+R-Nutzenden wird, muss er grundsätzlich einen **Vorteil** daraus ziehen können.

- Das **attraktive ÖV-Angebot** ist Grundvoraussetzung, dass überhaupt umgestiegen wird.
- Der **Zeitvorteil** wird umso wichtiger, je kürzer die Gesamtreisezeit ist. Besonders der MIV-orientierte P+R-Nutzende wird nur dann umsteigen, wenn ein erheblicher Zeitvorteil resultiert.
- Die **Zuverlässigkeit** bzw. **Kalkulierbarkeit** der Reisezeit und die **Fahrplansicherheit** sind vor allem für Pendler und Geschäftsreisende ein wichtiges Kriterium.
- Der **Kostenvorteil** muss tatsächlich vorhanden sein und muss klar kommuniziert werden können. Kombitickets für ÖV-Parking- sowie attraktive Tarife sind Voraussetzung dazu.
- Der **Komfort** kann ausschlaggebend sein. Es wird lieber in die Bahn umgestiegen, wenn dort der Mantel ausgezogen und die Zeitung gelesen werden kann. Ein überfüllter Bus, wo ein Sitzplatz kaum garantiert ist, kann da insbesondere auf längeren Strecken bezüglich Komfort nicht mithalten.

Von entscheidender Bedeutung ist ein **attraktives** ÖV-Angebot. Neben einer **hohen Takt-dichte** sind auch folgende Faktoren für das Umsteigen auf den ÖV ausschlaggebend.

- die erschlossenen Ziele,
- die Fahrzeiten (ohne Behinderungen durch Staus),
- die Fahrplansicherheit und
- die direkten Verbindungen zum Ziel ohne Umsteigen

Speziell Anlagen im Agglomerationsbereich können vielfach nicht fahrplanmässig genau angefahren werden. Bei einer dichteren Taktfolge kann eine allfällige Verspätung leichter verkraftet werden.

Die **Attraktivität des Standortes** einer P+R-Anlage steigt mit

- der Nähe zum ÖV-Angebot
- mit der Attraktivität der Fussgänger Verbindung zwischen Parkplatz und Haltestelle (z.B. Distanz, Sicherheit)
- der möglichst staufreien Zufahrt
- der Zuverlässigkeit des Parkplatz-Angebotes (Die Erfahrungen zeigen, dass darum eine maximale Auslastung von ca. 80% nicht überschritten werden sollte. Bei einer stärkeren Auslastung besteht die Gefahr, dass zu lange gesucht werden muss und dann die Bahn oder der Bus verpasst wird.)
- dem Bekanntheitsgrad der Anlage

Nicht zu unterschätzen ist auch die **Bedienerfreundlichkeit** einer Anlage. Insbesondere eine verständliche Bedienung der Ticketautomaten, die sich nahe beim Abstellplatz befinden sollten und eine Anzeigetafel zur Information über die nächste Zugsabfahrt (eventuell mit Echtzeit-Angaben) sind wichtige Voraussetzungen dazu.

Es darf aus den oben dargelegten Aspekten aber nicht abgeleitet werden, dass P+R nur dann erfolgreich ist, wenn Anlagen an Bahnknotenpunkten angeordnet werden. Auch wenige einzelne Parkplätze an den verschiedenen Stationen von Bahn und Bus («Flächenkonzept») können in der Gesamtbilanz einen wesentlichen Beitrag zum Erfolg von P+R leisten.

## 2 Standortkonzept 2015

Für das Park+Ride-Standortkonzept der Kantone Obwalden und Nidwalden wurde in Anlehnung an den Realisierungszeitraum der 3. Etappe der S-Bahn Luzern ein mittelfristiger Zeithorizont mit dem Jahr 2015 gewählt.

### 2.1 Konzeptgrundlagen

#### 2.1.1 Mögliche Fahrziele der Park+Ride-Nutzenden

Bevor diejenigen ÖV-Linien und Haltestellen mit einem genügend grossen Potential für die Aufnahme von Park+Ride-Kunden definiert werden können, müssen zuerst die möglichen **Fahrziele der P+R-Nutzenden** bezeichnet werden:

- **in den Kantonen Obwalden und Nidwalden:**
  - die Kantonshauptorte Sarnen und Stans mit ihren Arbeitsgebieten und Infrastruktureinrichtungen
  - weitere Arbeitsplatzschwerpunkte wie z.B. Ewil Maxon und Pilatus Flugzeugwerke AG
  - die Tourismusgebiete, insbesondere Melchsee-Frutt, Engelberg, Langis, Mörlialp, Lungern-Schönbüel, Emmetten-Klewenalp, Stanserhorn, Wirzweli und Niederrickenbach
- **ausserhalb der Kantone Obwalden und Nidwalden:**
  - die Agglomeration Luzern, sowie weitere von dort aus erreichbare Ziele

Je nach Herkunft- und Zielort der Park+Ride-Benutzer ergeben sich vier verschiedenen Typen von Park+Ride-Anlagen (siehe Abbildung 2).

		Ziel	
		Innerhalb OW/NW	Ausserhalb OW/NW
Herkunft / Quelle	Innerhalb OW/NW	<b>A</b> (Binnenverkehr)	<b>B</b> (Quellverkehr)
	Ausserhalb OW/NW	<b>C</b> (Zielverkehr)	<b>D</b> (Durchgangsverkehr)

Abbildung 2 Vier verschiedene Typen von Park+Ride-Anlagen.

Aufgrund des heutigen und künftigen ÖV-Angebots in den Kantonen Obwalden und Nidwalden und des hohen Anteils an Berufspendlern Richtung Agglomeration Luzern ist in beiden Kantonen primär der **Typ B** für das Park+Ride-Konzept relevant. In erster Linie betrifft dieser Park+Ride-Typ alle Bahnstationen der Zentralbahn in den Kantonen Obwalden und Nidwalden. Die P+R-Nutzenden der Regionalbuslinie Stans-Emmetten hingegen entsprechen eher dem **Typ A**.

Die Bahnstrecke Luzern-Engelberg und die PostAuto-Linien Sarnen-Langis und Sarnen-Stöckalp sind bezüglich den P+R-Nutzenden dem **Typ C** zuzuordnen und primär für den Tourismus- und Freizeitnutzer von Bedeutung.

Eine Typisierung für die Anlagen Bike+Ride und fürs Umsteigen auf Fahrgemeinschaften ist nicht erforderlich. Deren Bemessung richtet sich nach der Grösse des Einzugsgebietes und den Realisierungsmöglichkeiten.

### **2.1.2 Umfrage bei den Gemeinden**

Im März 2005 wurden die Gemeinden der Kantone Obwalden und Nidwalden zur aktuellen Parkierungssituation und ihren diesbezüglichen Vorstellungen schriftlich befragt (Fragebogen und Ergebnisse siehe Anhang 3). Aus den Rückmeldungen der Gemeinden geht hervor, dass ein grosses Angebot an privaten und öffentlichen Parkplätzen auf den Gemeindegebieten besteht. Zum heutigen Zeitpunkt wird jedoch ein geringer Teil der Parkplätze bewirtschaftet, die meisten Parkplätze werden nur teilweise oder gar nicht bewirtschaftet.

Die Umfrage zeigt auch, dass vor allem die Zentren Sarnen und Stans ein dezentrales Park+Ride-Konzept bevorzugen. Gemeinden ohne Bahnhof messen einem attraktiven Park+Ride-Angebot an der nächstgelegenen Zentralbahnhaltestelle höhere Priorität bei als einem Angebot an Regionalbushaltes auf ihrem Gemeindegebiet.

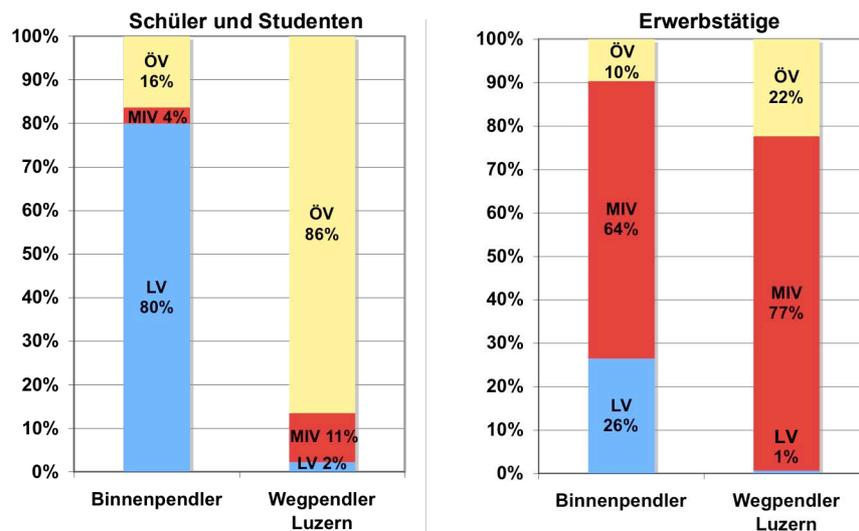
### **2.1.3 Pendlerstatistik und Bevölkerungsentwicklung**

Da die Pendler für den öffentlichen Verkehr und somit auch für Park+Ride- und Bike+Ride-Angebote eine wichtige und regelmässige Benutzergruppe darstellen, wurden als Basis für das Standortkonzept die Pendlerdaten der Volkszählung 2000 für die Kantone Obwalden und Nidwalden ausgewertet. Die detaillierten Resultate befinden sich im Anhang 4.

#### **• Nidwalden**

Der überwiegende Anteil der Nidwaldner Pendler pendelt innerhalb des Kantonsgebiets; bei den Erwerbstätigen liegt dieser Anteil bei 54%, bei den Schülern sogar bei über 90%. Knapp 23% der Erwerbstätigen und 5% der Schüler und Studenten pendeln in die Agglomeration Luzern. Mit beinahe 5000 Personen pendeln doppelt so viele Leute aus dem Kanton Nidwalden nach Luzern als aus dem Kanton Obwalden.

Der ÖV-Anteil ist mit über 22% der Pendlerwege nach Luzern mehr als doppelt so hoch als bei den Binnenpendlern. Die Erwerbstätigen benutzen jedoch für den Arbeitsweg nach Luzern (77%) deutlich häufiger den Individualverkehr als für Arbeitswege innerhalb des Kantons (64%), siehe Abbildung 3.



**Abbildung 3** Kanton Nidwalden: Modal Split der Binnenpendler und Wegpendler nach Luzern. Schüler und Studenten links, Erwerbstätige rechts.

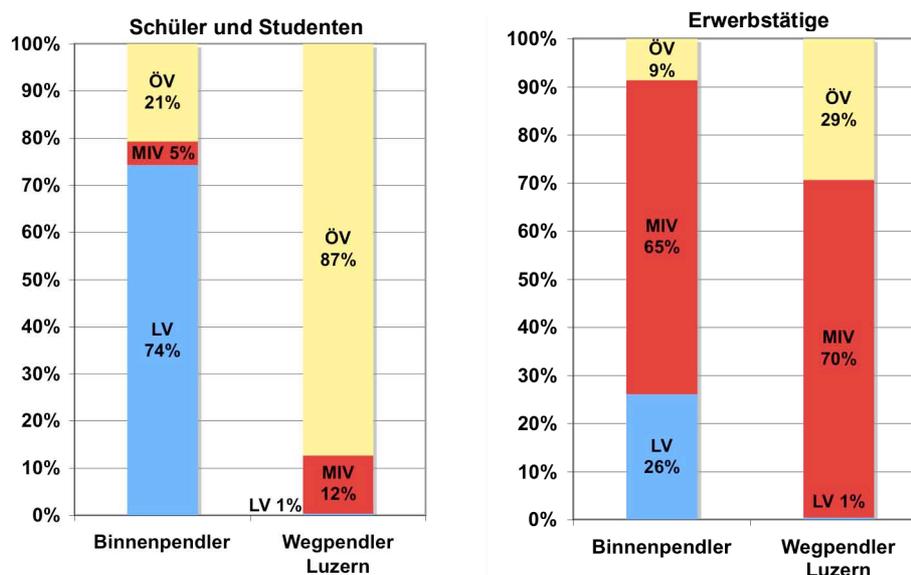
ÖV: öffentlicher Verkehr, MIV: Motorisierter Individualverkehr, LV: Langsamverkehr (zu Fuss und Velo), Modal Split: Anteile der Verkehrsträger am Verkehrsaufkommen

Bei den Schülern und Studenten verhalten sich die ÖV- und Langsamverkehrsanteile bei den Binnenpendlern und der Pendlern nach Luzern gleich umgekehrt. Während knapp 80% der Binnenpendler entweder zu Fuss oder mit dem Velo an den Ausbildungsort fahren, benutzt die Mehrheit der Schüler und Studenten (86%) für den Ausbildungsweg nach Luzern den öffentlichen Verkehr, siehe Abbildung 3.

Bis ins Jahr 2020 wird für den Kanton Nidwalden eine Bevölkerungszunahme um rund 7000 Einwohner oder knapp 20% prognostiziert. Unter Annahme dieser Prognose und eines hoch bleibenden MIV-Anteils bei den Pendlerwegen nach Luzern sind Überlastungen der Hauptverkehrsachsen zu erwarten. Ein solches Szenario würde das Potential an ÖV-Kunden umso mehr erhöhen.

#### • Obwalden

Auch im Kanton Obwalden pendelt die Mehrheit der Erwerbstätigen (64%) und der Schüler und Studenten (90%) innerhalb des Wohnkantons; nur 13% der Berufspendler und 5% der Schüler und Studenten fahren zur Arbeit bzw. zur Ausbildung nach Luzern. Mit über 70% ist der MIV-Anteil bei den Berufspendlern nach Luzern ebenfalls sehr hoch; verglichen mit dem Kanton Nidwalden ist der ÖV-Anteil jedoch mit knapp 30% deutlich höher, siehe Abbildung 4.



**Abbildung 4 Kanton Obwalden: Modal Split der Binnenpendler und Wegpendler nach Luzern. Schüler und Studenten links, Erwerbstätige rechts.**

ÖV: öffentlicher Verkehr, MIV: Motorisierter Individualverkehr, LV: Langsamverkehr (zu Fuss und Velo), Modal Split: Anteile der Verkehrsträger am Verkehrsaufkommen

Im Kanton Obwalden legt die Mehrheit der Schüler und Studenten (74%) den Ausbildungsweg innerhalb des Kantons zu Fuss oder mit dem Velo zurück, während für den Ausbildungsweg nach Luzern vorwiegend der öffentliche Verkehr (87%) benutzt wird, siehe Abbildung 4.

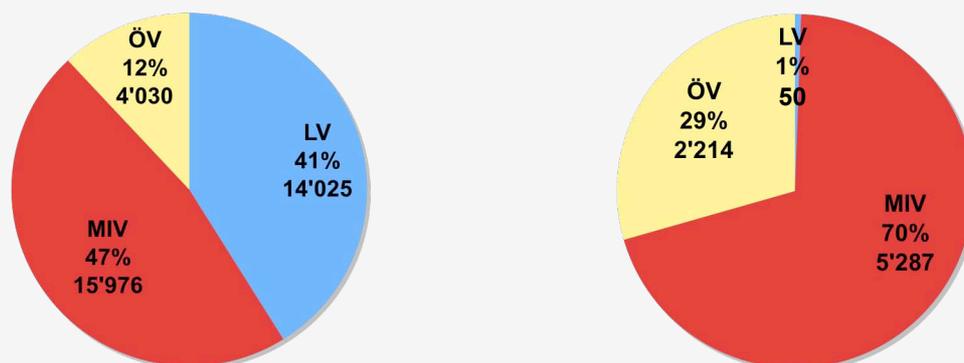
Das prognostizierte Bevölkerungswachstum ist mit einer Zunahme von 4500 Einwohnern oder rund 14% bis ins Jahr 2020 im Kanton Obwalden deutlich geringer als im Kanton Nidwalden. Der Zuwachs an potentiellen ÖV-Kunden dürfte daher im Kanton Obwalden ebenfalls geringer ausfallen.

## Fazit

Die Auswertung der Pendlerdaten zeigt, dass der Binnenpendleranteil mit 62% im Kanton Nidwalden und 70% im Kanton Obwalden den jeweils grössten Pendleranteil ausmacht. 11% der Pendler aus dem Kanton Obwalden und 19% aus dem Kanton Nidwalden fahren zu Arbeits- oder Ausbildungszwecken in die Agglomeration Luzern.

Der ÖV-Anteil bei den Pendlern in die Agglomeration Luzern ist mit durchschnittlich 29% mehr als doppelt so hoch als bei den Binnenpendlern, wo der mittlere Anteil bei 12% liegt. Trotzdem ist vor allem bei den Berufspendlern nach Luzern der Anteil am Individualverkehr höher (über 70%) als beim Binnenpendlerverkehr (ca. 65%). Der Langsamverkehr ist mit 40% praktisch nur bei den Binnenpendlern von Bedeutung, und dort vor allem bei den Schülern und Studenten.

Gesamthaft über beide Kantone betrachtet, halten sich bei den Binnenpendlern die Anzahl Wege mit dem Langsamverkehr (41%) und dem Individualverkehr (47%) ungefähr die Waage, wohingegen der Pendlerverkehr Richtung Luzern mehrheitlich auf den Individualverkehr (70%) ausgerichtet ist.



**Abbildung 5** Modal Split der Binnenpendler (links) und Wegpendler nach Luzern (rechts), Summe der Kantone Obwalden und Nidwalden (inkl. Schüler und Studenten).

ÖV: öffentlicher Verkehr, MIV: Motorisierter Individualverkehr, LV: Langsamverkehr (zu Fuss und Velo), Modal Split: Anteil der Verkehrsträger am Verkehrsaufkommen

Angesichts der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung und des heutigen Modal Splits bei den Pendlern besteht zukünftig ein Potential für weitere ÖV- und somit auch Park+Ride-Kunden, im Kanton Nidwalden etwas mehr als im Kanton Obwalden.

#### 2.1.4 Tourismusanalyse

Gemäss einer aktuellen Studie über den Tourismus im Kanton Nidwalden und in Engelberg<sup>1</sup> ist der Tagestourismus mit 80% der Gästefrequenzen der Schlüsselfaktor für den Tourismus im Kanton Nidwalden. In Engelberg selber ist der Anteil an Tagesgästen zwar geringer, macht aber trotzdem knapp 50% aller Gästefrequenzen aus. Mit 60% des jährlichen Besucheraufkommens bildet der Sommer die Hauptsaison für den Kanton Nidwalden. Obwohl Engelberg im Winter etwas mehr Besucher (53%) erhält als im Sommer, ist das Gästeaufkommen auch in der Sommersaison bedeutend.

Eine im Rahmen der erwähnten Tourismusstudie durchgeführte Gästebefragung zeigt auf, dass die Mehrheit der Tagesgäste mit dem Auto in die Ausflugsregionen des Kantons Nidwalden fährt. Während das Auto im Winter (90%) eine noch grösserer Rolle spielt als im Sommer (60%), erhält der öffentliche Verkehr im Sommer (35%) eine etwas grössere Bedeutung als im Winter (9%). Eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖV und ein gutes öffentliches Verkehrsangebot werden jedoch von den befragten Gästen als sehr wichtig erachtet.

Da zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Park+Ride-Konzepts keine analoge Studie für den Kanton Obwalden verfügbar ist, wird für das Standortkonzept im Sarneraatal eine ähnliche Charakteristik des Tourismusverkehrs wie im Kanton Nidwalden angenommen. Dem Individualverkehr dürfte im Sarneraatal sogar noch eine grössere Bedeutung zukommen, da die Haupttourismusgebiete Langis, Mörialp und Melchsee-Frutt über eine Busverbindung mit teilweise nur geringen und saisonalen Fahrplanangeboten an die Zentralbahn angeschlossen sind. Die Leistungsfähigkeit und der Komfort dieser Buslinien ist somit wesentlich geringer als die der Zentralbahnlinien.

---

<sup>1</sup> Rütter+Partner (2005) Der Tourismus im Kanton Nidwalden und Engelberg. Wertschöpfungsstudie. Mai 2005.

## 2.2 Generelles Park+Ride-Konzept

Für den Berufsverkehr, wie auch den Freizeit- und Einkaufsverkehr sind praktisch alle Bahnstationen der Zentralbahn in den Kantonen Obwalden und Nidwalden attraktiv im Sinne des Park+Ride-Konzeptes. Mit der 3. Etappe der S-Bahn Luzern soll die Strecke Luzern-Stans bis 2012 in den Hauptverkehrszeiten zum 1/4-h-Takt und die Strecke Luzern-Giswil teilweise auch zum 1/4-h-Takt ausgebaut werden. Diese Verbesserung des ÖV-Angebots wird sich auch positiv auf die Attraktivität von Park+Ride-Standorten entlang dieser Linien auswirken.

Aufgrund der Verkehrsbündelungswirkung der Autobahn wurde bei der Standortwahl von Park+Ride-Anlagen nebst der Attraktivität des ÖV-Angebots auch die Nähe zu Autobahnan-schlüssen berücksichtigt; für Umsteigeanlagen und Standorte für Fahrgemeinschaften ein notwendiges Kriterium. Bezüglich Tagestourismus wurde darauf geachtet, dass die grossen Verkehrsströme auf jeden Fall vor den Zugangstälern und Bergstrecken zu den wichtigsten Tourismusregionen (Engelbergeraatal, Melchtal, Langis, Mörialp), eventuell sogar schon vor dem Loppertunnel, beispielsweise in Kriens Mattenhof, abgefangen werden.

In Abbildung 6 ist das generelle Konzept schematisch dargestellt und die fünf Teilbereiche des Konzepts in der Folge kurz erläutert. Die Symbole entsprechen den im A3-Übersichtsplan zum Gesamtkonzept «Standortkonzept Ziel 2015» verwendeten Zeichen.

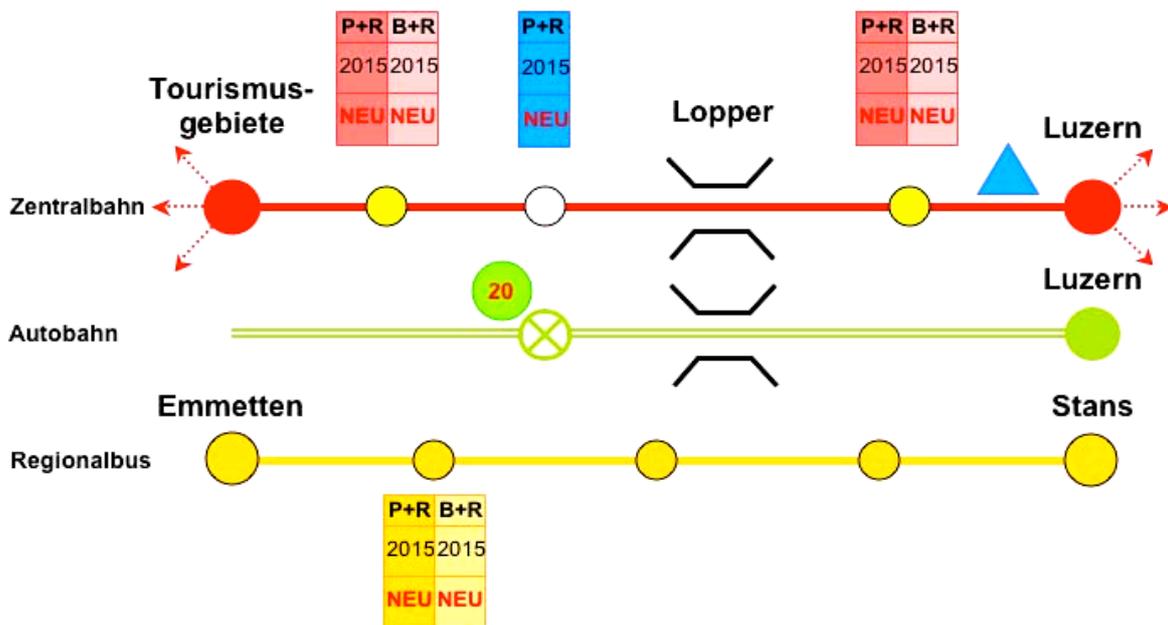


Abbildung 6 Generelles P+R-Konzept für die Kantone Obwalden und Nidwalden.



1) Als **Park+Ride Grundangebot** wird für die Kantone Obwalden und Nidwalden grundsätzlich ein **dezentrales Konzept** angestrebt. Neben den grösseren Anlagen in den Zentren Stans und Sarnen bilden mehrere kleine und mittelgrosse Park+Ride-Anlagen an allen Haltestellen entlang den beiden Zentralbahnlinien das Hauptgerüst des Park+Ride-Konzepts (Motorfahrzeuge und Zweiräder) für die Kantone Obwalden und Nidwalden.



2) An der **Regionalbuslinie Emmetten-Stans** soll pro bediente Gemeinde eine zentrale Bike+Ride-Anlage mit rund 20 Abstellplätzen und bei 2-3 weiteren Haltestellen eine Bike+Ride-Anlage mit 5-10 Abstellplätzen eingerichtet werden. Aufgrund der bedeutenden Flächenwirkung und des geringen Realisierungsaufwands von Bike+Ride-Anlagen sollten diese wo immer möglich aufgestellt werden. Für Motorfahrzeuge sollen nur wenige Parkplätze entstehen.



3) Zur Entlastung der A2 Richtung Luzern soll in Autobahnnähe und mit direktem Zugang zum Zentralbahnangebot **pro Kanton je eine Überlaufanlage mit 50-100 Parkplätzen vor dem Lopper- und dem Kirchwaldtunnel** realisiert werden. Primär sind dazu die Standorte Stans West und Alpnach Dorf vorgesehen. Als Alternativstandorte im Kanton Obwalden kämen allenfalls auch Kerns Kägiswil oder Sarnen Industrie in Frage. Eine **komplementäre Nutzung** für den Tourismus jeweils an den Wochenenden würde den Nutzen dieser Standorte noch steigern und ist deshalb noch genauer zu prüfen.



4) Für den **Tourismus** sind im Wesentlichen zwei neue Anlagen vorgesehen, von wo aus die touristischen Regionen Langis und Melchsee-Frutt mittels eines **Shuttlebus-Betriebs** und Engelberg via einer **direkten Zugverbindung** bedient werden sollen. Solche Shuttleangebote wären für jede Region mit den Transportunternehmen noch zu prüfen und bei Bedarf zu realisieren.



5) Ebenfalls zur Entlastung der A2 Richtung Luzern soll pro Kanton je ein Standort für **Fahrgemeinschaften** (Umsteigen Auto-Auto) mit je 20 Parkplätzen eingerichtet werden. Die Standorte zeichnen sich durch ihre unmittelbare Nähe zur Autobahn und ihrer Lage kurz vor dem Lopper- und Kirchwaldtunnel aus.

Das Konzept geht von einem **Zielhorizont 2015** aus. Da sich die Voraussetzungen und Randbedingungen im Verlauf der Zeit ändern können (u.a. 3. Etappe S-Bahn Luzern), ist es wichtig, die Entwicklung zu verfolgen und das Konzept gegebenenfalls den geänderten Bedürfnissen anzupassen. **Der pragmatische Ansatz des Konzeptes, das eine stufenweise Realisierung der Anlagen vorsieht** (kurzfristig erste Tranche realisieren, Raum für Erweiterungen freihalten), **lässt dafür den notwendigen Handlungsspielraum offen.**

Die Umsetzung der Standortkriterien und der Realisierungsgrundsätze (Kapitel 1.7) ergibt das räumliche Konzept, das auf dem Übersichtsplan A3 «Standortkonzept Ziel 2015» in Anhang 2 dargestellt ist.

## **2.3 Detailliertes Park+Ride-Konzept**

### **2.3.1 Grundangebot P+R an Zentralbahn**

Entlang den beiden Zentralbahnlinien Luzern-Lungern und Luzern-Stans-Engelberg weisen vor allem die Standorte Stans und Sarnen ein kantonales Einzugsgebiet auf und erfordern deshalb grosszügig dimensionierte Park+Ride-Anlagen. Die übrigen Haltestellen der Zentralbahn werden vorwiegend von Kunden aus der Region oder der Standortgemeinde genutzt, weshalb an diesen Standorten mittelgrosse bis kleinere Park+Ride-Anlagen realisiert werden sollen.

### **2.3.2 Grundangebot P+R entlang Regionalbuslinie Stans-Emmetten**

Da die Kundschaft der PostAuto-Linie Stans-Emmetten mehrheitlich in der Standortgemeinde nahe bei den Bushaltestellen wohnt und parallel zu dieser Strecke ein attraktives MIV-Angebot besteht (Autobahn A2), dürfte P+R hier eher von untergeordneter Bedeutung sein. Dennoch sollen als Grundangebot mindestens 5 P+R-Parkplätze pro Standortgemeinde realisiert werden. Da eine Bewirtschaftung für diese Plätze kaum in Frage kommt, sollen primär Standorte an einer Bushaltestelle am Ortsrand geprüft werden, wo kein Fremdparkieren erwartet wird.

### **2.3.3 Überlaufanlagen P+R**

Die zu erwartenden Verkehrsstaus auf den Nationalstrassen A2 und A8 Richtung Luzern signalisieren, dass die Kapazitätsgrenze für den Individualverkehr bald erreicht sein wird. Der Richtplan des Kantons Nidwalden sieht regionale Verkehrslenkungsmassnahmen zur Behebung dieser Überlastung vor. Auch der Kanton Obwalden fordert in seinem Bericht zur Gesamtverkehrspolitik Massnahmen zur Entlastung der Verkehrsachse nach Luzern von weiterem Strassenverkehr. Entlang der Brünigbahnlinie sollen daher die Transportunternehmen und die Gemeinden in Obwalden vermehrt und gezielt zusätzliche Langzeitparkplätze und Veloabstellplätze in Bahnhofsnähe erstellen.

Obwohl nicht davon auszugehen ist, dass Park+Ride-Anlagen an den Ein- und Ausfallachsen mit Umsteigen in Richtung Zentrum bereits kurz- bis mittelfristig erfolgreich sein werden, sollten die notwendigen Räume bereits heute planerisch gesichert werden, um die Anlagen zu gegebener Zeit und bei Bedarf rasch realisieren zu können. Solche Anlagen müssen dort realisiert werden, wo mit den Autobahnen erstmals eine leistungsfähige Bahnlinie mit hoher Taktdichte erreicht wird.

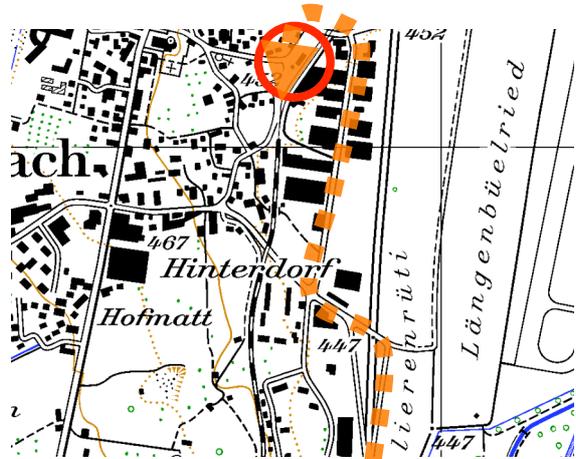
Im Kanton Obwalden bietet sich aufgrund der Nähe zum Autobahnanschluss und zum Lopertunnel vor allem der Standort Alpnach Dorf an. Als Alternativstandorte eignen sich auch Kerns Kägiswil und Sarnen Industrie, wobei diese Varianten die Realisierung bzw. Wiederinbetriebnahme der entsprechenden Haltestellen bedingen.

Gemäss den genannten Kriterien eignet sich im Kanton Nidwalden primär die im Siedlungsleitbild Stans neu projektierte Zentralbahn-Haltestelle Stans West. Für die Attraktivität dieses Standorts ist jedoch eine sehr gute Erreichbarkeit und damit die Realisierung der geplanten Westumfahrung Voraussetzung.

## Standortvarianten Obwalden

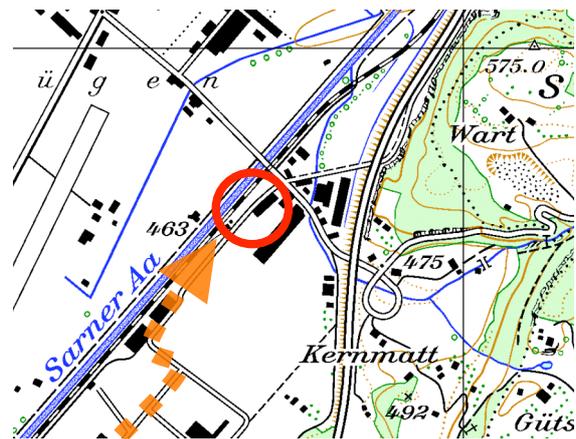
- **Variante 1: Alpnach Dorf**

Der Bahnhof Alpnach Dorf zeichnet sich durch eine gute Erreichbarkeit vom Autobahnhalbinschluss Alpnach Süd aus. Autofahrer in Richtung Luzern könnten dort bei Stausituationen kurz vor dem Lopperntunnel noch auf den ÖV umsteigen. Dieses P+R-Angebot müsste auf jeden Fall mittels Infotafel auf der Autobahn signalisiert werden.



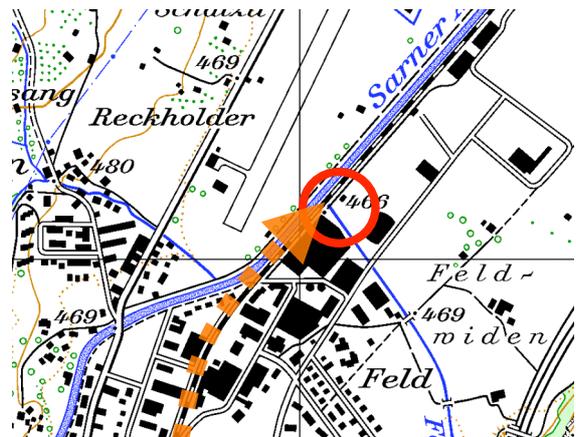
- **Variante 2: Kerns Kägiswil**

Langfristig soll das Gebiet Schleggenried zu einem regionalen Industriestandort aufgewertet werden. In diesem Zusammenhang wurde auch die Wiederinbetriebnahme des früheren Bahnhofs Kerns Kägiswil und die Realisierung eines neuen Autobahnanschlusses in Erwägung gezogen. Da der Standort Kerns Kägiswil weder kurz- noch mittelfristig ein genügend grosses Kundenpotential erreichen wird, kommt dieser Standort eher langfristig in Frage.



- **Variante 3: Sarnen Industrie**

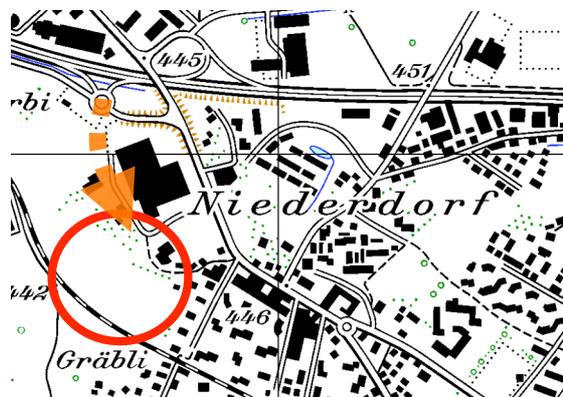
Die Planung zur S-Bahn Zentralschweiz sieht unter anderem die Realisierung einer neuen Haltestelle Sarnen Industrie vor. Dieser Standort weist schon heute das entsprechende Kundenpotential aus und könnte daher bereits kurz- bis mittelfristig realisiert werden. Dieser Standort würde sich sehr gut zur gewünschten Entlastung der zentralen P+R-Anlage am Bahnhof Sarnen vom täglichen Berufsverkehr, wie auch zur touristischen Nutzung als Umsteigegastandort Richtung Melchsee-Frutt und Langis eignen.



## Standortvariante Nidwalden

### • Stans West

Gemäss dem Siedlungsleitbild für Stans soll mittelfristig eine Westumfahrung, als direkte Verbindung von Ennetmoos zum Autobahnanschluss Stans Nord und zur Entlastung der Strassen im Arbeitsgebiet Stans Nord, realisiert werden. Parallel dazu ist die Erstellung der Bahnstation West geplant, welche die kundenintensiven Arbeitsgebiete Stans Nord bedienen soll, sowie die Realisierung von Parkflächen.



### 2.3.4 P+R-Angebot im Tourismusbereich

Für den Tourismusverkehr wäre ein Umsteigen vor dem Lopper- und Kirchwaldtunnel im Bereich Luzern Allmend oder Kriens Mattenhof optimal. Im P+R-Konzept des Kantons Luzern ist eine solche Variante jedoch nicht vorgesehen. Soll dies geändert werden, muss mit dem Kanton Luzern Kontakt aufgenommen werden. In den Kantonen Obwalden und Nidwalden sind P+R-Tourismusanlagen an folgenden Standorten bereits realisiert oder zu prüfen:

- In Richtung **Langis** wird der Busbetrieb Sarnen-Stalden an touristenintensiven Tagen verlängert. Bei den **Haltestellen Stalden-Sportplatz und Ey in Sarnen** stehen gegenwärtig 100 Parkplätze zur Verfügung.
- Eine Park+Ride-Anlage an der noch zu realisierenden S-Bahnhaltestelle **Sarnen Industrie** könnte bei ausreichender Kapazität und bei einem entsprechenden Shuttlebusangebot Richtung **Melchsee-Frutt und Langis** auch touristisch genutzt werden.
- In **Engelberg** darf gemäss Beschluss zur Sonderfinanzierung des Tunnels nach Engelberg das Parkplatzangebot nicht ausgebaut werden. Für den Tagestourismus nach Engelberg soll vor der Einfahrt ins Engelbergertal eine P+R-Anlage realisiert werden, von wo aus Direktzüge die Besucher ins Tourismusgebiet bringen. Die Zentralbahn hat zu einem möglichen Shuttle-Betrieb eine Studie erstellen lassen, die Zusammenfassung dieser Studie befindet sich in Anhang 5.

Die Dimensionierung dieser Anlagen ist stark abhängig von der Parkplatzpolitik an den Zielorten und den Möglichkeiten zum Shuttlebetrieb. Je aufwändiger der Shuttlebetrieb ausgestaltet werden muss, umso grösser muss die Anlage sein, um ein akzeptables Kosten-Nutzenverhältnis zu erreichen. Die genaue Lage, die Grösse und der notwendige Shuttlebetrieb sind deshalb von den Kantonen in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmungen und den Gemeinden noch vertiefter abzuklären.

Für eine erfolgreiche Realisierung der touristischen P+R-Anlagen sind effektive, flankierende Massnahmen von zentraler Bedeutung. Als Massnahmen kämen beispielsweise günstigere Tageskarten für die Nutzung der touristischen Anlagen beim Kauf eines Park+Ride-Kombitickets, Rent-a-Ski-Angebote in den Zügen der Zentralbahn oder eine Beschränkung der Parkplätze in den Tourismusgebieten in Frage.

### 2.3.5 Umsteigeanlagen für Fahrgemeinschaften

Zur Entlastung der A2 Richtung Luzern soll pro Kanton je ein Standort für Fahrgemeinschaften (Umsteigen Auto-Auto) mit je 20 Parkplätzen eingerichtet werden. Die Standorte zeichnen sich durch ihre unmittelbare Nähe zur Autobahn und ihrer Lage kurz vor dem Lopper- und Kirchwaldtunnel aus. Die vorgeschlagenen Standorte Autobahnanschluss Alpnach Süd und Stans West erfüllen beide Kriterien sehr gut.

### 2.3.6 Angebot Bike+Ride

An allen Haltestellen der Zentralbahn wird eine **Mindestgrösse** von 30 Veloabstellplätzen vorausgesetzt. Entlang der Regionalbuslinie Stans-Emmetten sollen pro bediente Gemeinde mindestens 20 zentrale Veloabstellplätze zur Verfügung stehen.

**An den weiteren PostAuto-Linien** sollten grundsätzlich **an mindestens einer zentralen Haltestelle der bedienten Gemeinden** Abstellplätze für Velos und Motos realisiert werden. Diese, mit Ausnahme für die PostAuto-Linie Stans-Emmetten, im Konzept nicht explizit genannten Bike+Ride-Anlagen sind von kommunaler Bedeutung

## 2.4 Bemessungsgrössen

Weder aus der Fachliteratur noch aus der Planungspraxis sind irgendwelche «allgemeingültigen» Ansätze zur Berechnung des Park+Ride-Potentials vorhanden. Grund dafür ist, dass der tatsächliche Bedarf von sehr vielen ortsspezifischen Faktoren abhängt, die kaum je mit einer Formel präzise erfasst werden können. Alle bekannten Berechnungen von Parkplatzzahlen für Park+Ride gehen deshalb von pragmatischen Ansätzen aus.

Die im Konzept ausgewiesenen Parkplatzzahlen sind **Zielgrössen**, die keinen Anspruch auf absolute Genauigkeit haben. Die Realisierung grösserer Park+Ride-Anlagen erfolgt sinnvollerweise etappiert, so dass die Grösse der Anlage dem tatsächlichen Bedarf angepasst werden kann. Dies setzt voraus, dass die notwendigen Flächen gesichert sind. Als **Planungshorizont** wird das **Jahr 2015** angenommen.

Seitens der Zentralbahn stehen nur für die Strecke Luzern-Lungern Angaben zum Potential des Einzugsgebietes und der tatsächlichen Bahnbenutzer zur Verfügung. Aus diesem Grund wird die Abschätzung des Park+Ride-Potenzials anhand der Einwohnerzahlen in den Standortgemeinden und im Einzugsgebiet der Haltestellen vorgenommen. Die dazu verwendete **empirische Formel «200/50»** hat sich bereits bei der Erarbeitung des P+R-Standortkonzepts für den Kanton Luzern bewährt und geht von folgenden Annahmen aus:

- ein Parkplatz pro 200 Einwohner der Standortgemeinde
- zusätzlich ein Parkplatz pro 50 Einwohner im Einzugsgebiet der P+R-Anlage

In einem zweiten Schritt wird dieser Grundbedarf durch vier Faktoren, welche das P+R-Nachfragepotential erfahrungsgemäss beeinflussen, den örtlich-spezifischen Verhältnissen angepasst (siehe Abbildung 7). Als **Mindestgrösse** einer Park+Ride-Anlage an einer Bahnlinie werden 10 Parkplätze vorausgesetzt. Die vier nachfragerlevanten Faktoren sind:



**Abbildung 7** Berechnung des P+R-Bedarfs und der noch zu realisierenden Anzahl Parkplätze. Der Grundbedarf gemäss der 200/50-Formel wird mit 4 nachfragerrelevanten Faktoren der jeweiligen Situation angepasst.

1. **Pendlerfaktor:** Je grösser der Anteil Wegpendler einer Gemeinde, desto grösser ist das Pendler-Umsteigepotential vom Individualverkehr auf den ÖV. Bei Standortgemeinden mit einem hohen Wegpendleranteil (über 50%) wird ein zusätzlicher Bedarf von 10% des Parkplatz-Grundbedarfs angenommen, bei Gemeinden mit einem mittleren Wegpendleranteil (35-50%) ein zusätzlicher Bedarf von 5%.
2. **Zentrumsfaktor:** Je grösser das Angebot an Zentrumsnutzungen in der Standortgemeinde, desto grösser ist die Wahrscheinlichkeit, dass nach der Benutzung des ÖV auf dem Heimweg auch noch andere Tätigkeiten ausgeführt werden (z.B. Einkaufen, Freizeit usw.). Die Möglichkeit solcher Nutzungen steigert die Attraktivität des Standorts, weshalb auch Personen von weiter entfernten Orten dieses P+R-Angebot nutzen. Für Standortgemeinden mit Zentrumsfunktion werden deshalb 10% mehr Parkplätze dazu gerechnet.
3. **Siedlungsfaktor:** Je disperser die Siedlungsstruktur der P+R-Standortgemeinde, desto mehr Einwohner sind auf den Individualverkehr angewiesen, um in einem ersten Schritt zum Bahnhof zu gelangen. Für Standortgemeinden mit einer dispersen Siedlungsstruktur werden 5% des Parkplatz-Grundbedarfs hinzugerechnet.
4. **Attraktivität:** Je attraktiver das parallele MIV-Angebot (z.B. Autobahn, Schnellstrasse) und je uninteressanter das ÖV-Angebot ist, desto unwahrscheinlicher ist ein Umsteigen auf den ÖV auf dieser Strecke. Bei den davon betroffenen ÖV-Standorten werden 10% der berechneten Parkplätze wieder abgezogen.

### 2.4.1 Die Zielgrössen für Parkplätze an der PostAuto-Linien Stans - Emmetten

Grundsätzlich kann die Formel «200/50» auch für PostAuto-Linien angewendet werden. Aufgrund der bereits früher dargelegten geringen Chancen von Park+Ride an diesen Linien wird ein pragmatischer Ansatz gewählt:

Als **Mindestgrösse** einer Park+Ride-Anlage an der PostAuto-Linie Stans - Emmetten werden 5 Parkplätze pro Gemeinde vorausgesetzt. Von grosser Bedeutung ist jedoch ein ausreichendes Angebot an Velo- und Moto-Abstellplätzen.

### 2.4.2 Die Zielgrössen für Bike + Ride

Da die Realisierung von Veloparkplätzen (VP) in der Regel nicht sehr kostenaufwändig und - bei vorhandenem Platz - leicht erweiterbar ist, wird auf eine umfangreiche Herleitung empirischer Formeln verzichtet. In der Regel werden öffentliche Verkehrsmittel nur dann benutzt, wenn die Haltestellen nicht mehr als 4 Minuten vom Start- oder Zielort entfernt liegen. Mit dem Velo entspricht diese Entfernung rund 1200 Metern, was den Kreis der potentiellen Nutzer in einem dicht besiedelten Raum fast verzehnfacht.

Als Ausgangslage können bestehende Anlagen und deren Auslastung herangezogen werden. Auf der Grundlage von Erfahrungswerten der Bahnbetreiber und unter Berücksichtigung des «velogerechten» Einzugsgebietes einer Haltestelle werden folgende Bemessungsklassen abgeleitet:

Haltestellen mit einem potentiellen Einzugsgebiet von

- 7'500 bis 10'000 Einwohnern 200 VP
- 5'000 bis 7'500 Einwohnern 150 VP
- 2'500 bis 5'000 Einwohnern 100 VP
- weniger als 2'500 Einwohnern 50 VP

Dieser sehr generelle Ansatz wird mit folgenden ortsspezifischen Kriterien angepasst:

- Reduktion aufgrund der nicht velogerechten Topographie
- Reduktion aufgrund der Konkurrenz durch ein attraktives ÖV-Angebot auf der Zulauflinie zur Bahn
- Erhöhung aufgrund von regelmässigen Überlastungen bestehender Anlagen

An den Haltestellen der Zentralbahn wird eine **Mindestgrösse** von 30 VP, an den Haltestellen der behandelten regionalen Buslinien eine Mindestgrösse von 20 VP pro Gemeinde vorausgesetzt. **Im ländlichen Raum** sollten grundsätzlich **an mindestens einer zentralen Haltestelle pro bediente Gemeinde** Abstellplätze für Velos und Motos realisiert werden. Diese im Konzept nicht explizit genannten Bike+Ride-Anlagen sind von kommunaler Bedeutung.

### 2.4.3 Die Zielgrössen für Anlagen zum Umsteigen Auto-Auto zur Bildung von Fahrgemeinschaften

Für die Anlagen zum Umsteigen Auto-Auto zur Bildung von Fahrgemeinschaften an den Autobahnanschlüssen wird eine erste Zielgrösse von 20 Parkplätzen angenommen. Es gelten die Grundsätze G 14 bis 16 gemäss Kapitel 1.7.4 Mit Priorität sind solche Anlagen an folgenden Autobahnanschlüssen zu prüfen: **Alpnach Süd und Stans Nord.**

## 2.5 Gesamtübersicht

Auf der Tabelle im Anhang 2 sind die

- Detailberechnungen der Zielgrössen,
- die vorhandenen Anlagen und
- die noch zu realisierenden Anlagen

in einer Gesamtübersicht dargestellt.

Die aktuelle Anzahl Parkplätze bei den bereits vorhandenen Anlagen entspricht den Angaben der Zentralbahn und von PostAuto Zentralschweiz.

Bei der Bemessung der Anlagegrösse für Bahnanlagen werden, wo vorhanden, die Vorgaben der Zentralbahn übernommen. Bei den übrigen Anlagen wird die aus der örtlichen Situation heraus sinnvolle Grösse festgelegt. Da teilweise auch Areale Dritter berücksichtigt werden, ist die jeweilige Anlagegrösse mit einem konkreten Projekt in Absprache mit den betroffenen Grundeigentümern zu verifizieren. Die zu realisierende Anzahl Parkplätze wurde jeweils auf 5 Parkplätze gerundet.

Die Umsetzung der Standortkriterien und der Realisierungsgrundsätze gemäss Kapitel 2 ergeben das räumliche Konzept, das im Plan «Standortkonzept Ziel 2015» im Anhang 2 dargestellt ist.

## 3 Das Umsetzungskonzept

### 3.1 Prinzipien zur Realisierung von Park+Ride-Anlagen

Für die Planung und Realisierung von Park+Ride-Anlagen sind verschiedene Aspekte zu berücksichtigen. Sie lassen sich unabhängig von der Grösse der Anlage in vier Bereiche unterteilen:

*Park+Ride-Anlage*

<p><b>Lage</b></p> <p>Die optimale Lage im Zufahrtsnetz, für den MIV vor allem zur Autobahn und zur ÖV-Haltestelle, ist eines der Kernkriterien.</p>	<p><b>Gestaltung / Ausstattung</b></p> <p>Mit der kundenfreundlichen und behindertengerechten Gestaltung kann die Attraktivität für die Benutzer positiv beeinflusst werden.</p>
<p><b>Betrieb / Bewirtschaftung</b></p> <p>Für den Benutzer ist der einfache Betrieb von hoher Bedeutung. Die flächendeckende Bewirtschaftung der Parkplätze in den Gemeinden ist eine wichtige Erfolgsvoraussetzung</p>	<p><b>Marketing / Information</b></p> <p>Um den Erfolg zu sichern braucht es nicht nur Mund-zu-Mund-Propaganda, sondern auch ein unterstützendes Marketingkonzept.</p>

Verschiedene Anforderungen tragen zum Erfolg der Anlage bei. Je grösser die Anlage bzw. das Umfeld, umso eher können und sollen technisch aufwändigere Systeme bei der Ausstattung gewählt werden. Grundsätzlich kann immer klein angefangen werden und - sofern der Platz vorhanden ist - mit steigender Nachfrage das Angebot ausgebaut werden.

#### 3.1.1 Attraktiver öffentlicher Verkehr als Voraussetzung

Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen haben nur dann Erfolg, wenn sie an ein attraktives öffentliches Verkehrsmittel angeschlossen sind. Jeder Umsteigevorgang ist eine Minderung der Attraktivität des ÖV. Die Erfahrung zeigt, dass die P+R-Nutzenden nach dem Umsteigen vom Auto auf den ÖV kaum nochmals umsteigen.

Die Attraktivität nimmt zu:

- mit der Taktdichte
- an Haltestellen, wo Strecken zusammengeführt werden und sich dadurch das ÖV-Angebot vergrössert. Es können auf verschiedenen Linien mehrere Ziele angefahren werden. Infolge der Linienüberlagerungen steigt die Bedienungshäufigkeit.

Dazu muss als Zielgrösse während den Hauptverkehrszeiten im **Zugsverkehr** und auf **Buslinien**, die **grössere Dörfer** erschliessen, **mindestens** von einem **30'-Takt** ausgegangen werden. Für Busverbindungen in **kleinere Orte** wird ein **60'-Takt vorausgesetzt**.

Für den Berufsverkehr, wie auch den Freizeit- und Einkaufsverkehr sind praktisch alle Bahnstationen der Zentralbahn in den Kantonen Obwalden und Nidwalden attraktiv im Sinne des Park+Ride-Konzeptes. Mit der 3. Etappe der S-Bahn Luzern soll die Strecke Luzern-Stans und teilweise auch die Strecke Luzern-Giswil bis 2012 zum 1/4-h-Takt ausgebaut werden. Diese Verbesserung des ÖV-Angebots wird sich auch positiv auf die Attraktivität von Park+Ride-Standorten entlang dieser Linien auswirken.

Die PostAuto-Linien von Sarnen nach Langis und von Sarnen nach Stöckalp sind primär für den touristischen Park+Ride-Nutzer attraktiv. Die PostAuto-Verbindungen von Emmetten nach Stans dürften vor allem für Bike+Ride-Kunden interessant sein.

### 3.1.2 Standortwahl und Lage der Anlagen

Die Erreichbarkeit der Park+Ride-Anlagen soll folgende Kriterien (nicht nach Priorität geordnet) erfüllen:

- Da der Zeitfaktor eine grosse Rolle für die Akzeptanz von P+R-Angeboten spielt, sind die Park+Ride-Anlagen dort anzuordnen, wo sie **ohne Staus erreichbar** sind.
- Park+Ride-Anlagen liegen möglichst **nahe bei der Haltestelle** des öffentlichen Verkehrs.
- Park+Ride-Anlagen liegen an ÖV-Erschliessungen, die gegenüber dem MIV einen **Zeitgewinn** ermöglichen, zumindest aber keinen Zeitverlust verursachen.
- Im der Regel werden die Park+Ride-Anlagen **über Hauptverkehrs- und allenfalls Sammelstrassen erschlossen**. Die Zufahrten tangieren soweit als möglich keine reinen Wohngebiete oder Mischgebiete Arbeiten/Wohnen mit hohem Wohnanteil.
- Der erste mögliche Umsteigeort ist die **dem Wohnort nächste Haltestelle**. Je grösser das Einzugsgebiet einer Haltestelle ist, desto grösser ist auch das Potential möglicher P+R-Nutzenden.
- Um den P+R-Nutzenden ein möglichst kostengünstiges Angebot anzubieten, sind Standorte **direkt hinter der Tarifgrenze** in Fahrtrichtung zu bevorzugen.
- Die Lage der Anlage muss so gewählt werden, dass immer ein **direkter Bezug zur ÖV-Haltestelle** besteht. Sie soll als zur ÖV-Haltestelle dazu gehörend erkannt werden. Das bedingt möglichst kurze Wege von den Parkplätzen zu den Einstiegsstellen des ÖV. Je kleiner die Anlage ist, umso näher zur Haltestelle ist sie anzuordnen.
- Ein Automobilist wird dann gerne auf den ÖV umsteigen, wenn seine gesamte Reisezeit gegenüber der durchgehenden Autofahrt kleiner wird. Die Lage ist auch so festzulegen, dass er die Park+Ride-Anlage **schnell, behinderungsarm und direkt erreichen** kann.
- Bike+Ride-Anlagen sollen ins sichere **Radroutennetz** des Kantons und der Gemeinden eingebunden werden.
- Bei kleineren Einzelanlagen genügt die Wegweisung zu den Parkplätzen. Je näher man zu den Zentren Stans und Sarnen kommt, umso sinnvoller kann die Erweiterung der Wegweisung zu einem umfassenden **Parkleitsystem** sein.
- Liegen Park+Ride-Anlagen im Bereich von Strassen mit Rückstaus, können **spezielle Zufahrtsspuren** den Zugang zu den Parkplätzen sicherstellen. Eine solche Massnahme ist speziell bei grossen Anlagen von Bedeutung.
- Künftig könnte die Wegweisung in der Region um ein **Informationssystem** ergänzt werden, welches die aktuelle Belegung der Parkplätze sowie die nächsten Abfahrtszeiten des öffentlichen Verkehrsmittels in Echtzeit auf der Zufahrtsstrecke zum Park+Ride-Standort anzeigt.

### 3.1.3 Gestaltung / Ausstattung

- Eine **übersichtliche und überschaubare Anlage**, wo speziell die Zugänge zur ÖV-Haltestelle direkt und schnell erreichbar sind, verkürzt die erforderliche Umsteigezeit. **Infrastruktureinrichtungen** wie WC, Infotafeln mit Fahrplänen usw. stehen allen Fahrgästen zur Verfügung. Stehen die Parkplätze etwas abseits, sind grössere Anlagen ergänzend damit auszustatten. Es ist bei grossen Anlagen zu prüfen, ob auch der Billetbezug direkt beim Park+Ride-Parkplatz angeboten werden kann.
- **Interne Wegweiser** zu den Einstiegsstellen helfen, kurze Umsteigezeiten zu erreichen.
- Sobald die Anlage eine bestimmte Grösse (ca. 50 bis 100 Parkplätze) überschreitet und z.B. unterirdisch angeordnet wird, spielt die **soziale Sicherheit** eine grosse Rolle. Eine helle Farbgebung und eine gute Ausleuchtung sind bei solchen Anlagen zwingend. Beim Eingang können z.B. speziell für Frauen reservierte Parkplätze angeordnet werden.
- Heute müssen bei der Einteilung der Parkplätze immer mehr die Unterschiede bei den Fahrzeuggrössen berücksichtigt werden. Die Ausscheidung von **Spezialplätzen** für umweltfreundliche, sparsame und kleine Fahrzeuge ist zu prüfen.
- Die **Ausbaubarkeit** der Anlage ist zu berücksichtigen, da es in seltenen Fällen möglich ist, von Anfang an die Grösse genau zu definieren. Es ist meistens sinnvoll, mit einer kleinen Anlage anzufangen und die Möglichkeit einer Erweiterung, sei es in der Fläche (horizontal) als auch in der Höhe (vertikal), offen zu behalten.

#### **Ergänzungsangebote:**

Park+Ride-Anlagen können auch dazu dienen, verschiedene **Dienstleistungen** zu kombinieren: In Kombination mit einem Garagenbetrieb kann das Auto tagsüber gewartet, gewaschen, betankt usw. werden. Auch Carsharinglösungen sind denkbar, wie z.B. Mobility-Parkplätze oder «Combicar» (München), wo ein Carsharingfahrzeug tagsüber von mehreren Personen für Geschäftsfahrten genutzt wird und am Abend dann wieder für die Fahrt nach Hause eingesetzt wird.

### 3.1.4 Marketing und Information

Damit in den Kantonen Obwalden und Nidwalden Park+Ride benutzt wird, muss die Bevölkerung zuerst über das Angebot grundsätzlich informiert («Erstinformation») und anschliessend laufend über Angebotsänderungen orientiert werden.

Dazu ist in Koordination mit den Betreibern von Park+Ride-Anlagen ein **Marketingkonzept** zu erarbeiten, welches den Einsatz von Informationsmitteln wie Pressemitteilungen, Inserate, Infobroschüren, Flyer und dergleichen sowie einen Internetauftritt (entweder eigenständiger Auftritt und/oder Einbindung in bestehende Auftritte von z.B. Transportunternehmen, Kanton, Gemeinden usw.) regelt. Im Rahmen dieses Marketingkonzeptes wird auch festgelegt, welche Aufgaben den Beteiligten (Kantone, Gemeinden, Transportunternehmen) zukommen.

## 3.2 Bewirtschaftungskonzept

Für die einzelnen Benutzenden ist es zentral, dass sie immer einen freien Parkplatz finden. Damit dies in der Regel der Fall ist, soll eine Park+Ride-Anlage **nur bis zu 80% ausgelastet** werden. Mit neuen Technologien (z.B. Internet, Mobiltelefon etc.) könnten den Benutzenden auch **Reservationsmöglichkeiten** allenfalls sogar in **Kombination mit dem ÖV-Billetbezug per Internet** angeboten werden.

Die erfolgreiche Umsetzung des Park+Ride-Konzepts bedingt eine **flächendeckende Bewirtschaftung der Parkplätze**. Dazu müssen die Gemeinden ihre Parkplätze auf Gemeindegebiet, zumindest in einem grösseren Umkreis zur P+R-Anlage ebenfalls bewirtschaften.

Für eine erfolgreiche Realisierung der **touristischen Anlagen** sind weitere **effektive, flankierende Massnahmen**, wie zum Beispiel vergünstigte Tagespässe beim Kauf eines Park+Ride-Kombitickets, Rent-a-Ski-Angebote in den Zügen der Zentralbahn oder eine Beschränkung der Parkplätze in den Tourismusgebieten, von Bedeutung.

### 3.2.1 Begriff der Bewirtschaftung

Unter dem Begriff Bewirtschaftung werden zwei Massnahmenbündel verstanden:

- die **Gebührenerhebung** und
- die **Regelung der Berechtigung** als Massnahme zur Verhinderung von Fremdparkierungen.

Es steht die Bewirtschaftung für Autoabstellplätze im Vordergrund. Bei Veloabstellplätzen kommen erst bei sehr grossen Anlagen mit Zusatzleistungen Bewirtschaftungssysteme in Frage (zu Velostationen und ähnlichen Modellen: vgl. Kap. 4.3). Nachfolgend wird nur auf die Bewirtschaftung der Autoabstellplätze eingegangen.

### 3.2.2 Gebührenerhebung

Um eine möglichst grosse Attraktivität der Parkplätze zu erreichen, muss die Bewirtschaftung für den Benutzer möglichst einfach, komfortabel und schnell funktionieren.

Die Zentralbahn beabsichtigt, alle ihre Parkplätze zu bewirtschaften. Die Gebührenerhebung der übrigen Anlagen ist **abhängig von der Grösse der Anlage** und von der Art der Benutzung. Dabei ist zu unterscheiden zwischen den Gebühren und der Gebührenerhebung (= Abfertigungsanlagen).

- Bei **kleinen Anlagen mit bis zu 15 Parkplätzen** ist eine Bewirtschaftung mit Gebührenerhebung genaustens zu prüfen, da die Investitionskosten vermutlich in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen.
- Ab **15 Parkplätzen** kann grundsätzlich eine Gebührenerhebung wirtschaftlich betrieben werden. Für Parkplätze in der Grössenordnung bis ca. 100 Parkplätze haben sich Ticketautomaten bewährt. Die Ticketautomaten werden vornehmlich von gelegentlichen Park+Ride-Kunden benutzt. Standard sind heute Ticketautomaten, an denen die Parkplatznummern eingegeben werden können. Dies ergibt einen Zeitgewinn sowohl beim Parkieren (es muss kein Billet im Auto aufgelegt werden) wie auch bei der Kontrolle.

- Erst bei Grossanlagen ab ca. **100 Parkplätzen** sind Bewirtschaftungssysteme mit Schrankenanlagen gerechtfertigt. Da bei solchen Anlagen erst im Nachhinein bezahlt werden muss, haben sie für gelegentliche Park+Ride-Kunden den Vorteil, dass nur für die effektive Parkzeit bezahlt werden muss. Im Vergleich zu Ticketautomaten sind Schrankenanlagen deutlich teurer.
- Regelmässigen Kunden stehen **Vignetten oder Parkkarten** zur Verfügung, welche direkt mit dem Monats- oder Jahresabo gelöst werden können.

Ideal wäre, wenn direkt am Automaten bei den Parkplätzen das gewünschte ÖV-Billett gelöst werden könnte. Heute existieren noch keine Ticketautomaten, bei welchen auch gleichzeitig ein **ÖV-Billett zu verschiedenen Destinationen** gelöst werden kann. Zumindest die Ticketautomaten an Bahnlinien sollten mit dieser Funktionalität ausgerüstet werden. Damit wird das Umsteigen vom Auto zum ÖV noch komfortabler und attraktiver.

### 3.2.3 Unterhalt

Die Anlagen sind regelmässig zu unterhalten. Die Geldkassetten der Automaten sind zu leeren, Störungen müssen behoben werden, die Parkplätze sollen in einem sauberen Zustand gehalten werden usw. Für den Unterhalt kann die Gemeinde, ein Transportunternehmen oder auch ein privater Anbieter verantwortlich sein.

### 3.2.4 Massnahmen zur Verhinderung von Fremdparkierungen

Damit die Parkplätze auch wirklich den ÖV-Kunden zur Verfügung stehen, sind sie mit verhältnismässigem Aufwand vor Fremdparkierern zu schützen. Dazu sind verschiedene Massnahmen denkbar. Generell sollen sie anwenderfreundlich sein, da sie bei unerwünschtem Mehraufwand für den Benutzer eher abschreckend wirken.

Besteht die Gefahr von Fremdparkierungen nicht, sollen die Parkplätze frei verfügbar sein. Um sicherzustellen, dass die Parkplätze nur von ÖV-Benutzern belegt werden, kann die Benutzung an eine Berechtigung geknüpft werden.

- Für die Benutzung von **gebührenfreien Parkplätzen** wäre insbesondere denkbar:
  - Die Benutzung der Parkplätze ist nur für ausgewiesene ÖV-Benutzer zulässig.
  - Mit dem Erwerb von ÖV-Abonnements wird gratis auch eine Berechtigung für die Benutzung eines klar zugewiesenen Park+Ride-Platzes abgegeben.
  - Bei ÖV-Haltestellen mit Ticketautomaten kann ein Teil des Billets im Auto als Parkierungsberechtigung hinterlegt werden.
- Berechtigungen für die Benutzung von **gebührenpflichtigen Parkplätzen**:
  - Es können nur Kombitickets zur Parkierung und ÖV-Benutzung gelöst werden.
  - Ticketautomaten können mit Billetlesern ausgestattet werden, welche für Inhaber von ÖV-Abonnements einen günstigeren Tarif verrechnen.
  - Die Ausgabe von Monats- und Jahresparkkarten wird an den Kauf eines entsprechenden ÖV-Abonnements geknüpft.

Wird die Berechtigung an ein ÖV-Abonnement geknüpft, so entspricht die Benutzungsdauer derjenigen des ÖV-Abonnements. Um die verschiedensten Benutzer (regelmässige und unregelmässige) zu berücksichtigen, sind neben den eigentlichen Dauerparkkarten (Monat/Jahr) auch eine Art «**Mehrfachbenutzungskarten**» (analog der Mehrfahrtenkarte) für gelegentliches Benutzen zu prüfen.

### 3.2.5 Bewirtschaftungskonzept für die Kantone Obwalden und Nidwalden

Die Anwendung der vorher beschriebenen Grundsätze zur Realisierung von Park+Ride-Anlagen ergibt folgendes, mit dem Konzept der Zentralbahn koordiniertes, Bewirtschaftungskonzept für die Kantone Obwalden und Nidwalden:

#### *Park+Ride Bewirtschaftungskonzept für die Kantone Obwalden und Nidwalden*

	<b>Park+Ride an Bahnlagen</b>	<b>Park+Ride an Buslinien</b>	<b>Umsteigeanlagen für Fahrgemeinschaften</b>
<b>Gebührenerhebung</b>	<p><b>Bahneigene PP</b> gemäss Zentralbahn-Konzept:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stunde: 1 Fr.</li> <li>• Tag: 5 Fr.</li> <li>• Monat: 50 Fr. bzw. 60Fr.</li> <li>• Jahr 500 Fr. bzw. 720 Fr.</li> </ul> <p>Kunden mit einem Strecken-, Halbtax- oder Generalabo profitieren vom jeweiligen ermässigten Preis.</p> <p><b>PP auf Drittarealen:</b> Die Betreiber sind grundsätzlich frei bei der Gebührenerhebung. Sinnvollerweise erfolgt die Festsetzung der Gebühren und der Massnahmen zur Verhinderung von Fremdparkieren in Abstimmung mit dem Konzept der Zentralbahn.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mit Gebührenerhebung kaum Chancen</li> <li>• Kosten für notwendige Infrastruktur und Kontrolle wären unverhältnismässig hoch, da eher Kleinanlagen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mit Gebührenerhebung kaum Chancen</li> <li>• Kosten für notwendige Infrastruktur und Kontrolle wären unverhältnismässig hoch, da eher Kleinanlagen</li> </ul>
<b>Verhindern von Fremdparkieren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einzelbenutzung ohne Einschränkung</li> <li>• vergünstigte Monats- und Jahreskarte an SBB-Abonnement geknüpft</li> </ul>	<p>Empfehlung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Belegung nur mit Berechtigung</li> <li>• Abgabe von Parkkarten (gebührenfrei) nur in Kombination mit SBB-Abonnement</li> <li>• Benutzungsregeln für Parkplatzbenutzung ausserhalb der Betriebszeiten des ÖV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Regelung</li> <li>• mit geeigneter Standortwahl Fremdparkieren soweit als möglich ausschliessen</li> </ul>

Die Einführung der Parkplatzbewirtschaftung ist jeweils mit den kommunalen Konzepten und Bedürfnissen zu koordinieren. Insbesondere sollen **die Gemeinden** auf den übrigen Parkplätzen, zumindest in einem grösseren Umkreis zur P+R-Anlage, ebenfalls **Bewirtschaftungsmassnahmen** treffen, um einen **Missbrauch** dieser Parkplätze für Park+Ride **zu verhindern**.

### 3.3 Bike+Ride im Besonderen

Bike+Ride-Anlagen sind schon von ihrer Dimension und von der Grösse des Einzugsgebietes her anders zu betrachten. Unabhängig davon sind folgende Punkte bei der Realisierung von Velo- und Moto-Abstellplätzen zu beachten:

- Der Anteil an Rollern und Mofas nimmt laufend zu. Diese benötigen mehr Platz als die Velos. Bei der Bemessung und Erstellung der Bike+Ride-Anlagen ist darauf zu achten, dass genügend geeignete Abstellplätze für diese Bedürfnisse vorhanden sind.
- Die Nähe zur ÖV-Haltestelle ist von zentraler Bedeutung. Es sind immer die nächstmöglichen Standorte zur Haltestelle zu wählen. Es besteht ansonsten die Gefahr von wildem Abstellen.
- Abstellplätze sind immer gedeckt auszubilden, wobei ein Dach in den meisten Fällen nicht genügt. Sie sind nach Möglichkeit auch seitlich gegen Wind (umkippen) und stürmischen Regen zu schützen.
- Die soziale Sicherheit spielt ebenfalls eine grosse Rolle. Die Abstellplätze müssen gut beleuchtet werden und gut einsehbar sein. Mit der Nähe zur ÖV-Haltestelle kann dieser Forderung in den meisten Fällen nachgekommen werden.
- Velo- und Moto-Abstellplätze sind als solche gut erkennbar zu bezeichnen. Dies dient einerseits der Imagewerbung und andererseits der leichteren Auffindbarkeit.

#### Ergänzende Angebote

Je grösser die Bike+Ride-Anlage ist, umso eher sind auch ergänzende Angebote vorzusehen:

- Bei kleineren Anlagen (< 50 Abstellplätze) sind keine ergänzenden Angebote notwendig. Soweit möglich sind Vorrichtungen anzubieten, welche das diebstahlsichere Abstellen des Velos ermöglichen.
- Bei mittleren Anlagen (51 - 200 Abstellplätze) steigern minimale zusätzliche Angebote, wie z.B. Pumpstation und Schliessfächer die Attraktivität.
- Bei grossen Anlagen (> 200 Abstellplätze) sind ergänzende Angebote wie beim Autoparking zu prüfen. Das Spektrum reicht von den minimalen Angeboten wie Pumpstation und Schliessfächer bis zur Angliederung eines Veloreparaturservice, dem Anbieten von Veloboxen (für sehr teure Velos) sowie allenfalls Umkleidemöglichkeiten mit Duschen.

#### Bewirtschaftung

Grundsätzlich sollen die Bike+Ride-Plätze gratis angeboten werden. Wird jedoch ein zusätzliches Angebot zur Verfügung gestellt, kann dies gegen eine bescheidene Gebühr geschehen. Dabei sollen nur die kostenintensiveren Angebote auch kostenpflichtig sein. Pumpstation und Schliessfächer für Velohelme gehören zum Gratisangebot.

### **Beispiel Veloparking Basel**

Ein Veloparking mit Zusatzleistungen (Reparaturservice, Bewachung usw.) wie in Basel kommt kaum für einen Bahnhof in den Kantonen Obwalden oder Nidwalden in Frage. Die finanziellen Aufwendungen von 11 Mio. Franken für diese Anlage sind sehr hoch.

### **Wildes Abstellen von Velos**

Das wilde Abstellen von Velos kann insbesondere an zentralen Standorten zum Problem werden. Dem kann entgegen gewirkt werden, wenn

- genügend attraktive Abstellplätze zur Verfügung gestellt werden und wenn
- die Standorte der Anlagen möglichst nahe am Umsteigepunkt liegen (z.B. Eingang Bahnhof / Zugang Perron).

## **4 Finanzierung / Beiträge**

### **4.1 Finanzbedarf 2015 für Park+Ride**

Ausgehend von den noch zu realisierenden Park+Ride-Plätzen gemäss Standortkonzept kann eine erste **grobe Abschätzung des Finanzbedarfs** bis zum Jahr 2015 gemacht werden.

Diese basiert auf folgenden generellen Annahmen:

- **Auto: Fr. 10'000.-- pro Parkplatz**

Erstellung eines oberirdischen Parkplatzes inkl. Landkosten, Unterbau und Entwässerung. Dabei wird von einer eher kostengünstigen Ausführung der Anlagen ausgegangen. Nicht berücksichtigt ist dabei die Realisierung von wesentlich teureren Parkplätzen (teurere Lage, längere Zufahrten oder in Parkhäusern), was gemäss Konzept ohnehin nicht vorgesehen ist.

- **Velo: Fr. 750.-- pro Veloparkplatz (Gedeckter Veloplatz inkl. Landkosten)**

Diese Annahmen ergeben folgende gerundete Kosten für die bis 2015 noch zu realisierenden Park+Ride-Anlagen. Zu den Anlagen mit kantonalem Einzugsbiet zählen alle Haltestellen der Zentralbahn, die Überlaufanlagen, sowie die Anlagen für den Tourismus. Alle Anlagen entlang der PostAuto-Linie Stans-Emmetten weisen ein lokales Einzugsgebiet auf.

Der Gesamtfinanzbedarf für das Jahr 2015 des **noch zu realisierenden Park+Ride-Grundangebots für das Umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr**, beträgt gesamthaft **6.5 Mio. Franken**. Diese Kosten können pro Standort je nach Lage und Situation unterschiedlich hoch ausfallen. Von diesen Kosten fallen auf Anlagen entlang der **Zentralbahn knapp 6.35 Mio. Franken** (inkl. Grundangebot neue Anlage Stans West) und 150'000 Franken auf das Park+Ride-Grundangebot entlang der Regionalbuslinie Stans-Emmetten.

Die Kosten für die zusätzlichen P+R-Optionen wie Überlaufanlagen und Standorte für Fahrgemeinschaften belaufen sich auf 1.4 Mio. Franken. Für die Realisation von Bike+Ride-Anlagen werden rund 700'000 Franken benötigt.

**Gesamtkosten Kantone Obwalden und Nidwalden:**

<b>Grundangebot Parkplätze Auto<sub>2015</sub></b>	<b>650 PP</b>	<b>6'500'000.--</b>
• neue Anlagen entlang der Zentralbahnlinien*	375 PP	3'750'000.--
• neue Anlage Stans West*	260 PP	2'600'000.--
• neue Anlagen entlang der Regionalbuslinie Stans-Emmetten:	15 PP	150'000.--
<b>Grundangebot Abstellplätze Velo/Moto<sub>2015</sub></b>	<b>900 VP</b>	<b>680'000.--</b>
• neue Anlagen entlang der Zentralbahnlinien*	830 VP	625'000.--
• neue Anlagen entlang der Regionalbuslinie Stans-Emmetten:	70 VP	55'000.--
<b>Auto<sub>2015</sub> Überlaufanlagen (je 1 Anlage à 50 PP pro Kanton):</b>	<b>100 PP</b>	<b>1'000'000.--</b>
<b>Auto<sub>2015</sub> mit Umsteigen auf Fahrgemeinschaften:</b>	<b>40 PP</b>	<b>400'000.--</b>
<b>Total (gerundet)</b>		<b>8'600'000.--</b>

**Davon Kanton Obwalden:**

<b>Neue Anlagen Grundbedarf Parkplätze Auto<sub>2015</sub>*</b>	<b>260 PP</b>	<b>2'600'000.--</b>
<b>Neue Anlagen Grundbedarf Abstellplätze Velo/Moto<sub>2015</sub>*</b>	<b>310 VP</b>	<b>235'000.--</b>
Neue Überlaufanlage Alpnach Dorf/Kerns Kägiswil/Sarnen Industrie	50 PP	500'000.--
Neue Umsteiganlage (Auto-Auto) Alpnach Dorf	20 PP	200'000.--
<b>Total (gerundet)</b>		<b>3'500'000.--</b>

**Davon Kanton Nidwalden:**

<b>Neue Anlagen Grundbedarf Parkplätze Auto<sub>2015</sub></b>	<b>390 PP</b>	<b>3'900'000.--</b>
• neue Anlagen entlang der Zentralbahnlinien*	115 PP	1'150'000.--
• neue Anlage Stans West*	260 PP	2'600'000.--
• neue Anlagen entlang der Regionalbuslinie Stans-Emmetten	15 PP	150'000.--
<b>Neue Anlagen Grundbedarf Abstellplätze Velo/Moto<sub>2015</sub></b>	<b>590 VP</b>	<b>445'000.--</b>
• neue Anlagen entlang der Zentralbahnlinien*	520 VP	390'000.--
• neue Anlagen entlang der Regionalbuslinie Stans-Emmetten	70 VP	55'000.--
Neue Überlaufanlage Stans West	50 PP	500'000.--
Neue Umsteiganlage (Auto-Auto) Stans West	20 PP	200'000.--
<b>Total (gerundet)</b>		<b>5'100'000.--</b>

\* Kostenteiler je nach Interesse und Standort noch festzulegen

Gemäss dem vorgeschlagenen Park+Ride Standortkonzept fallen auf den Kanton Nidwalden viel höhere Realisierungskosten als auf den Kanton Obwalden. Ausschlaggebend sind die gemäss errechnetem Bedarf zu realisierenden 260 Autoabstellplätzen an der geplanten Haltestelle Stans West und der Bedarf an zusätzlichen 100 Autoabstellplätzen am Bahnhof Stansstad (siehe Tabelle «Standortkonzept Ziel 2015» im Anhang). Ob das ermittelte nötige P+R-Grundangebot an diesen Standorten auch vollständig umgesetzt wird, ist noch offen.

Auch betreffend den Abstellplätzen für Velos und Motos fallen die Umsetzungskosten für den Kanton Nidwalden höher aus als für den Kanton Obwalden. Ins Gewicht fallen dabei vor allem die von der Zentralbahn und der Gemeinde Stans beabsichtigten zusätzlichen 200 Zweiradabstellplätze am Bahnhof Stans.

Bezüglich den Überlauf- und Umsteigeanlagen sind die Kosten ausgeglichen, da das vorliegende P+R-Konzept für diese Anlagentypen in beiden Kantonen gleich viele Standorte und Autoabstellplätze vorsieht.

## 4.2 Modell für die Kostenverteilung

Die Standortgemeinden und Transportunternehmen müssen heute die Kosten der Park+Ride-Anlagen zu einem grossen Teil selber tragen. Die Standortgemeinde hat also wenig Interesse an der Realisierung von Park+Ride-Anlagen:

- Der Grossteil der Park+Ride-Nutzenden kommt in der Regel von ausserhalb der Standortgemeinde.
- Je nach Lage der Park+Ride-Anlage wird die Standortgemeinde durch zusätzlichen Verkehr belastet.

Die Gesetze über die Förderung des öffentlichen Verkehrs beider Kantone sehen grundsätzlich kantonale Förderungsbeiträge an Transportunternehmen und Gemeinden vor, welche eine wichtige öffentliche Verkehrsaufgabe übernehmen. Gestützt darauf sollte deshalb für eine erfolgreiche Realisierung des Park+Ride-Konzepts ein neues Beitragsmodell diskutiert werden.

Es werden folgende möglichen **Finanzierungsgrundsätze** zur Diskussion gestellt:

- Die Kantone sollen sich primär an denjenigen **neu zu erstellenden Anlagen** beteiligen, bei denen die Standortgemeinden wenig eigenen Nutzen haben. Es sind dies:
  - P+R-Anlagen mit überkantonalem Einzugsgebiet
  - Überlaufanlagen und Umsteigeanlagen für Fahrgemeinschaften
- Das **Grundangebot der Zentralbahn** wird von der Zentralbahn selber finanziert.
- Aufgrund des lokalen Einzugsgebiets wird das Grundangebot entlang der **PostAuto-Linien** von den **Standortgemeinden** finanziert.
- Für die **touristischen Anlagen** muss der Kostenschlüssel **unter den Interessierten** (Tourismusgemeinden, Kantone, Transportunternehmen) noch bestimmt werden.
- Die Anlagen **Bike+Ride** werden vollständig durch die Standortgemeinden, resp. die Transportunternehmen finanziert

- Der **Verteilschlüssel** zwischen den Kantonen und Gemeinden ist noch offen. Zur Förderung der Gesamt-Strategie P+R soll der Kantonsanteil höher sein als der Gemeindeanteil.
- Beiträge werden für die **Erstellung** und den **Betrieb** der Anlagen ausgerichtet.
- **Bestehende Anlagen** werden nicht rückwirkend finanziert, können aber Betriebsbeiträge erhalten.
- **Zur Mittelbeschaffung der Kantone sind verschiedene Ansätze zu prüfen (z.B. LSVA-Erträge).**

## 5 Fazit und Schlussfolgerungen

### 5.1 Wirkung und Nutzen von Park+Ride

Mit der Realisierung des Park+Ride-Konzeptes stehen in den Kantonen Obwalden und Nidwalden im Jahr 2015 rund **1300 Autoabstellplätze** und **1800 Veloabstellplätze** in Park+Ride-Anlagen zur Verfügung. Davon sind in Obwalden und Nidwalden bereits heute rund 680 Autoabstellplätze und 960 Veloabstellplätze in bestehenden P+R bzw. B+R-Anlagen realisiert. Mit dem **dezentralen Konzeptansatz** werden möglichst kurze Zufahrtswege zu den Umsteigepunkten angestrebt. Die Parkplätze können ausserhalb der Zentren zudem meist günstiger à Niveau realisiert werden.

Im Rahmen der **koordinierten Gesamtpolitik** der Kantone Obwalden und Nidwalden stellt die Umsetzung von Park+Ride und Bike+Ride **einen wichtigen Baustein** dar. Mit über 7'500 Pendlern in Richtung Agglomeration Luzern und einem MIV-Anteil von 65% im Kanton Obwalden und 75% im Kanton Nidwalden ist das **ÖV-Umsteigepotential** heute schon sehr hoch und wird parallel zum prognostizierten Bevölkerungswachstum bis ins Jahr 2020 noch weiter zunehmen.

#### **Park+Ride generell**

- leistet einen Beitrag zur Stärkung der Umweltverträglichkeit in der Gesamtmobilität,
- entlastet die Strassen in Richtung Agglomeration Luzern und in die Tourismusgebiete,
- stärkt die Netzfunktion des öffentlichen Verkehrs,
- fördert das Image des öffentlichen Verkehrs und
- ergänzt die Palette des ÖV-Angebots.

#### **Bike+Ride im speziellen**

- trägt zu einer optimalen Ausnutzung des ÖV-Angebots bei,
- vergrössert die Reichweite einer Haltestelle; im dicht besiedelten Gebiet erweitert sich der Kreis potentieller Nutzer sogar um das Zehnfache,
- fördert die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, indem Umsteigevorgänge reduziert und die Tür-zu-Tür-Geschwindigkeit des ÖV erhöht wird.

Die für das Park+Ride-System anfallenden einmaligen Investitionskosten sind verglichen mit anderen Verkehrsvorhaben gering, die Betriebskosten fallen kaum ins Gewicht. Investitionen in Park+Ride sind **hinsichtlich Kosten/Nutzen interessant**. Mit einem **pragmatischer Ansatz bei der Realisierung**, bei dem die Flächen vorerst planerisch freigehalten und die Parkplätze laufend entsprechend dem Bedarf erweitert werden, kann effizient und Kosten/Nutzen-orientiert vorgegangen werden.

**Fazit:**

Die Bedeutung von **Park+Ride im generellen Sinne** rechtfertigt eine **stärkere Förderung** als bis anhin. Daher ist es angebracht, dass die **Kantone die Führungsfunktion** übernehmen und sich verstärkt finanziell und personell engagieren.

## 5.2 Die nächsten Schritte verwaltungsintern

Die effiziente Umsetzung des Park+Ride-Konzeptes verlangt folgende weiteren Schritte seitens der Kantone, der Gemeinden und der Zentralbahn:

- **Bezeichnung der verantwortlichen Park+Ride-Stelle**

Innerhalb der beiden kantonalen Verwaltungen wird eine Ansprechstelle für alle Park+Ride-Angelegenheiten bezeichnet. Diese hat insbesondere folgende **Aufgaben**:

**Generell:**

- verwaltungsinterne Koordination aller Belange von Park+Ride
- Ansprechpartner für die Gemeinden und weitere Beteiligte bei der Realisierung von Park+Ride-Anlagen
- Aufbau und Pflege der notwendigen Fachkompetenz
- Führen von einschlägigen Dokumentationen
- Projektleitung resp. Koordination bei der Realisierung von Park+Ride-Anlagen
- Vorbereitung der für Park+Ride notwendigen politischen Entscheide (Beitragsgesuche, Parlamentsvorlagen, Regierungsratsentscheide)

**Umsetzung Park+Ride-Konzept im Besonderen:**

- Marketingkonzept der Transportunternehmen, in Zusammenarbeit mit den Kantonen und Gemeinden
- Konkrete Ausgestaltung der Modelle für die Kostenbeteiligung (Mittelbeschaffung, Beiträge)
- Realisierungsprogramm Park+Ride (Prioritäten, Organisation usw.)
- Controlling: Umsetzung und Beratung

- **Politische Diskussion** des Park+Ride-Konzeptes und rechtliche Verankerung soweit notwendig durch die massgebenden politischen Stellen
  - Festlegen der Umsetzungsprioritäten Park+Ride
  - Künftige Mittelbeschaffung für Park+Ride
  - Festlegen Beitragsmodell
  - Schaffen allfällig notwendiger gesetzlichen Grundlagen
  - Einbinden in kantonale Verkehrspolitik
- **Schrittweise Umsetzung und Controlling** des Konzeptes unter Federführung der Kantone in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den Transportunternehmen.

### 5.3 Prioritäten bei der Umsetzung

Durch ein pragmatisches Vorgehen wird anfänglich nur ein Teil des Angebots realisiert und die Anlage bei gegebenem Bedarf (z.B. Auslastung der Anlage immer über 80%) weiter ausgebaut. Das erforderliche Land ist jedoch frühzeitig zu sichern.

- In einem ersten Schritt soll das **Park+Ride-Grundangebot** entlang der Zentralbahnlinien gemäss dem Konzept ausgebaut werden.
- Die zweite Umsetzungspriorität kommt den **Überlaufanlagen** zu, wobei diese in Koordination, resp. in Abhängigkeit der Verkehrs- und Parkplatzsituation in der Agglomeration Luzern zu realisieren sind.
- Das Park+Ride-Angebot entlang der **Regionalbuslinie** kann in der zeitlichen Priorität eher zurückgestellt werden.

## **Anhang**

Anhang 1: Projektteam

Anhang 2: Tabelle und Plan «Standortkonzept Ziel 2015»

Anhang 3: Umfrage Gemeinden

Anhang 4: Pendlerauswertungen

Anhang 5: Studie Zentralbahn

## Anhang 1: Projektteam

Hanspeter Schüpfer	Direktionssekretär Volkswirtschaftsdirektion Kanton Nidwalden (Leitung Projektteam)
Harald Woermann	Amt für Wald und Raumentwicklung Kanton Obwalden, Abteilung Raumentwicklung und Verkehr
Josef Langenegger	Geschäftsführer Zentralbahn
Martin Röthlisberger	Leiter Abteilung Infrastruktur Zentralbahn
Beat Wiget	Regionalleiter PostAuto Zentralschweiz
Jules Gut	Amt für Raumentwicklung Kanton Nidwalden
Oscar Merlo	TEAMverkehr
Roger Michelin	Planteam S AG (Projektleitung Planergemeinschaft)
Myriam Baumeler	Planteam S AG

## **Anhang 2: Tabelle und Plan «Standortkonzept Ziel 2015»**

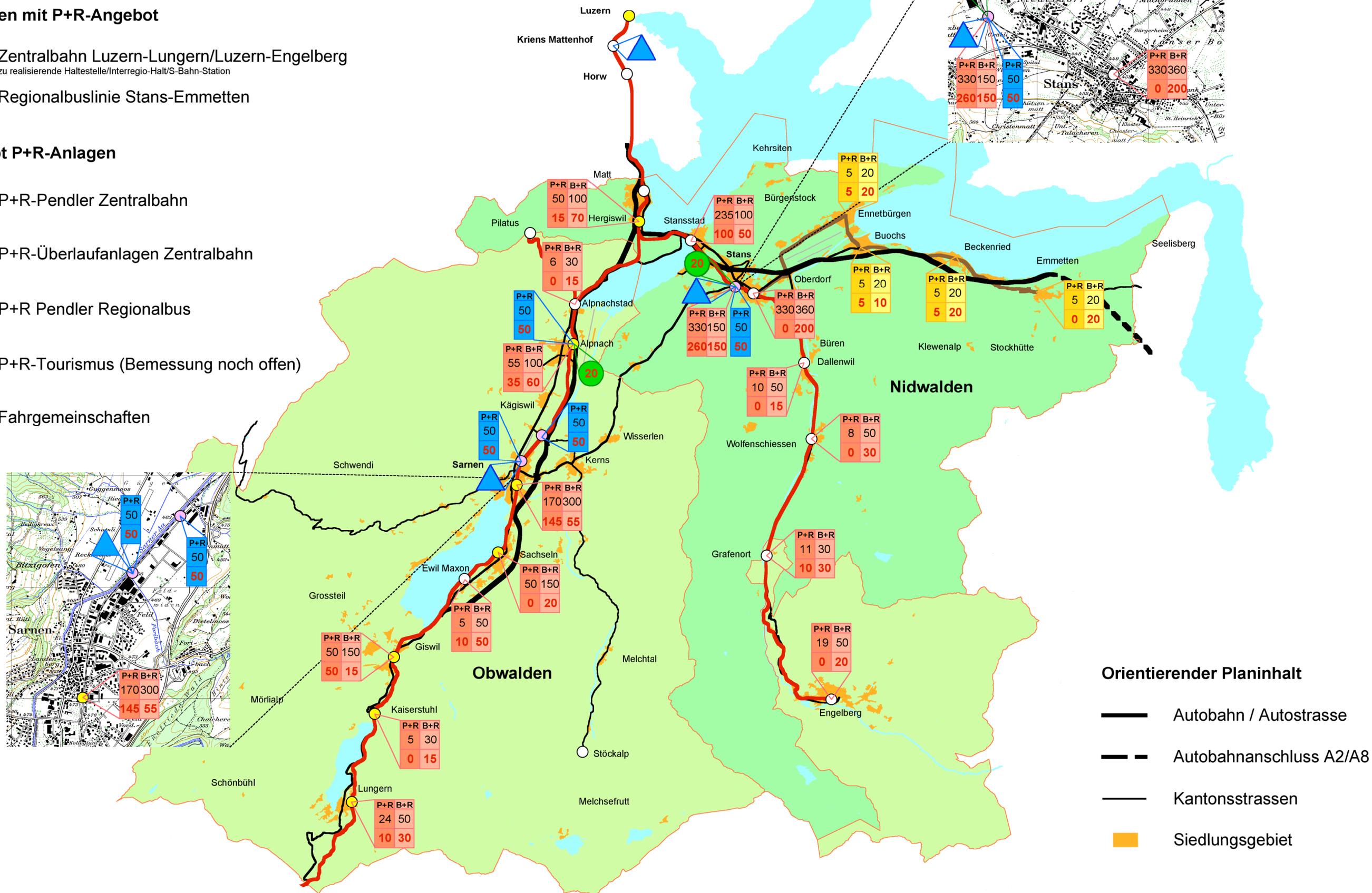
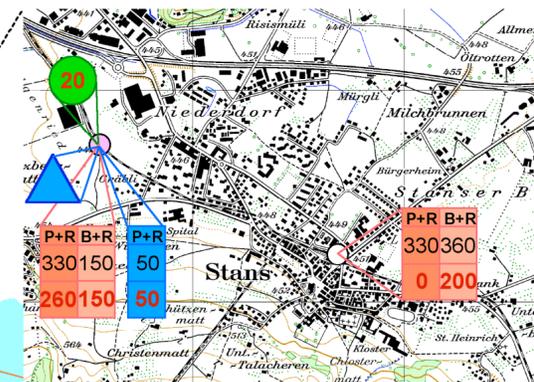
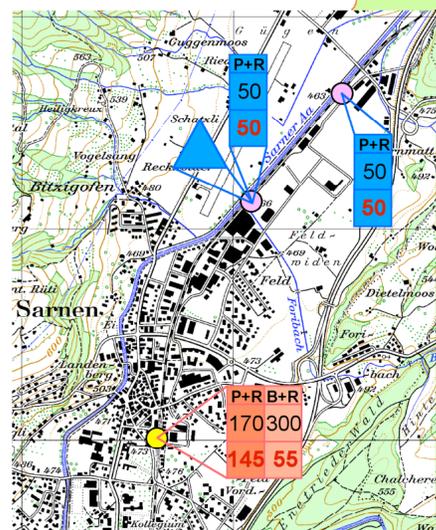
# Park + Ride - Konzept 2015 für die Kantone Obwalden und Nidwalden

## ÖV-Linien mit P+R-Angebot

- Zentralbahn Luzern-Lungern/Luzern-Engelberg  
zu realisierende Haltestelle/Interregio-Halt/S-Bahn-Station
- Regionalbuslinie Stans-Emmetten

## Konzept P+R-Anlagen

- P+R B+R  
2015 2015  
NEU NEU  
P+R-Pendler Zentralbahn
- P+R  
2015  
NEU  
P+R-Überlaufanlagen Zentralbahn
- P+R B+R  
2015 2015  
NEU NEU  
P+R Pendler Regionalbus
- P+R-Tourismus (Bemessung noch offen)
- Fahrgemeinschaften



## Orientierender Planinhalt

- Autobahn / Autostrasse
- Autobahnanschluss A2/A8
- Kantonsstrassen
- Siedlungsgebiet

# Park+Ride-Standortkonzept 2015 für die Kantone Obwalden und Nidwalden

Gemeinde	Standort	Bemessungsgrundlage 2004/2005		P+R Grundbedarf			Einflussfaktoren				P+R Ziele			B+R Ziele			Voraussichtliche öV-Grunderschliessung 2015 mit Verdichtung in den Hauptverkehrszeiten und den touristischen Spitzenzeiten
		Einwohner Standortgemeinde (bereinigt nach Einzugsgebiet) Ende 2004 / September 2005	Einzugsgebiet P+R	1) P+R/200EW der Standortgemeinde bereinigt nach Einzugsgebiet	2) P+R/50EW im Einzugsgebiet	Grundbedarf P+R	1) Pendlerfaktor	2) Zentrumsfaktor	3) Siedlungsfaktor	4) Attraktivität P+R-Angebot	P+R Ziel 2015	Anzahl P+R-Parkplätze aktuell (gemäss Studie ZB)	P+R neu realisieren (gerundet auf 5 PP)	B+R-Ziel 2015	Anzahl Veloabstellplätze aktuell (gemäss Studie ZB)	B+R neu realisieren (gerundet auf 5 Plätze)	

## Luzern-Stans-Engelberg

Hergiswil	Bahnhof Hergiswil	5'321	-	26	0	26	+10%	0	+5%	0	50*	37	15	100	28	70	1/2h-Takt Luzern-Stans+Luzern-Giswil, 1h-Takt Luzern-Engelberg+Luzern-Interlaken
Stansstad	Bahnhof Stansstad	4'533	Buochs, Beckenried, Emmetten	23	191	214	+10%	0	0	0	235	133	100	100	49	50	1/2h-Takt Luzern-Stans, 1h-Takt Luzern-Engelberg
Stans	Bahnhof Stans	7'381	Buochs, Oberdorf (2938), Ennetbürgen	37	250	287	+5%	+10%	0	0	330	80	0	360*	160	200	1/2h-Takt Luzern-Stans, 1h-Takt Luzern-Engelberg, 1/2h-Takt Bus Stans-Emmetten
Stans	Stans West <sup>c)</sup>	7'381	Buochs, Oberdorf (2938), Ennetbürgen	37	250	287	+5%	+10%	0	0	330	0	260	150	0	150	noch offen
Dallenwil	Bahnhof Dallenwil	1'736	-	9	0	9	+10%	0	+5%	-10%	10	30	0	50	35	15	1h-Takt Luzern-Engelberg
Wolfenschiessen	Bahnhof Wolfenschiessen	2'013	ohne Altzellen (440)	8	0	8	+10%	0	+5%	-10%	8	10	0	50	21	30	1h-Takt Luzern-Engelberg
Engelberg	Bahnhof Grafenort	148	Altzellen (+440)	1	9	10	+10%	0	+5%	-10%	11	0	10	30	0	30	1h-Takt Luzern-Engelberg
Engelberg	Bahnhof Engelberg	3'641	Grafenort (-148)	18	0	18	+10%	0	+5%	-10%	19	126	0	50	28	20	1h-Takt Luzern-Engelberg

## Luzern-Lungern

Alpnach	Bahnhof Alpnachstad	551	-	3	0	3	0	0	+5%	0	6*	20	0	30	14	15	1/2h-Takt Luzern-Giswil
Alpnach	Bahnhof Alpnach Dorf <sup>a)</sup>	4'742	Kägiswil (+1'179) Alpnachstad (-551)	24	24	48	+10%	0	+5%	0	55	19	35	100	42	60	1/2h-Takt Luzern-Giswil, 1h-Takt Luzern-Interlaken
Sarnen	Bahnhof Sarnen	8'246	Kerns (+5'333) Kägiswil (-1'179)	41	107	148	+5%	+10%	0	0	170	25	145	300	245	55	1/2h-Takt Luzern-Giswil, 1h-Takt Luzern-Interlaken
Sachseln	Bahnhof Sachseln	3'776	Edisried/Ewil (-697) Ried (-29)	19	0	19	+5%	0	+5%	0	50*	78	0	150	130	20	1/2h-Takt Luzern-Giswil, 1h-Takt Luzern-Interlaken
Sachseln	Ewil Maxon	697	-	4	0	4	0	0	+5%	0	5	0	10	50	28	50	1/2h-Takt Luzern-Giswil
Giswil	Bahnhof Giswil	3'464	Ried (+29)	17	1	18	+10%	0	+5%	0	50*	0	50	150	134	15	1/2h-Takt Luzern-Giswil, 1h-Takt Luzern-Interlaken
Lungern	Bahnhof Kaiserstuhl	226	-	1	0	1	0	0	+5%	-10%	5*	4	0	30	15	15	1h-Takt Luzern-Interlaken
Lungern	Bahnhof Lungern	1'722	Kaiserstuhl (-226)	9	0	9	0	0	+5%	-10%	24*	17	10	50	21	30	1h-Takt Luzern-Interlaken

## Regionalbuslinie Stans-Emmetten

Ennetbürgen		4149	-	21	0	21	+10%	0	+5%	-10%	5°	0	5	20	0	20	1/2h-Takt Regionalbus Stans-Emmetten
Buochs		5324	-	26	0	26	+10%	0	+5%	-10%	5°	0	5	20	12	10	1/2h-Takt Regionalbus Stans-Emmetten
Beckenried		2996	-	15	0	15	0	0	+5%	-10%	5°	0	5	20	0	20	1/2h-Takt Regionalbus Stans-Emmetten
Emmetten		1216	-	6	0	6	0	0	+5%	-10%	5°	100	0	20	0	20	1/2h-Takt Regionalbus Stans-Emmetten

## Total

1378	679	650	1830	962	895
------	-----	-----	------	-----	-----

## P+R Überlaufanlagen für den Pendlerverkehr

Obwalden Variante 1	Bahnhof Alpnach Dorf <sup>a)</sup>	50	0	50	1/2h-Takt Luzern-Giswil, 1h-Takt Luzern-Interlaken
Obwalden Variante 2	Kerns Kägiswil	50	0	50	Anschluss an 1/2h-Takt Luzern-Giswil noch zu realisieren
Obwalden Variante 3	Sarnen Industrie <sup>b)</sup>	50	0	50	Anschluss an 1/2h-Takt Luzern-Giswil noch zu realisieren
Nidwalden	Stans West <sup>c)</sup>	50	0	50	Angebot noch offen, Anschluss noch zu realisieren

## P+R Anlagen für den Tourismus

Sarnen	Sarnen Industrie <sup>b)</sup>	offen	0	offen	Shuttlebusbetrieb nach Langis und Melchtal noch zu realisieren
Stans	Stans West <sup>c)</sup>	offen	0	offen	Direkter Zubringer zu den Engelberg-Bergbahnen noch zu realisieren

## Standort Fahrgemeinschaften

Alpnach	Alpnach Dorf <sup>a)</sup>	20	0	20
Stans	Stans West <sup>c)</sup>	20	0	20

a), b), c) komplementäre Anlagen

- 1) Pendlerfaktor:** Wegpendleranteil gross: +10% Wegpendleranteil mittel: +5%  
**2) Zentrumsfaktor:** Ort mit Zentrumsfunktion: +10%  
**3) Siedlungsfaktor:** Disperse Siedlungsstruktur: +5%  
**4) Attraktivität eines P+R-Angebots:** Geringe Attraktivität: -10%  
 \* Bedarf gemäss Zentralbahn  
 ° Bedarf gemäss örtlichen Verhältnissen und ÖV-Angebot

## **Anhang 3: Umfrage Gemeinden**

## AUSWERTUNG der Umfrage bei den Gemeinden zum Park+Ride-Konzept für die Kantone Obwalden und Nidwalden

Gemeinde	Frage 1 öffent. Parkpl.	Frage 2 Bewirt- schaft.	Frage 3 Reglement	Frage 4 priv. Parkpl.	Frage 5 Bewirt- schaft.	Frage 6 Reglement	Frage 7 Vorstellungen P+R-Konzept	Frage 8 Anliegen zu Kon- zepterarbeitung
Buochs	ca. 400	teilweise	Parkplatzreglement liegt bei	ca. 100	Nein	---	siehe „Parkierungskonzept Buochs“	siehe „Parkierungskonzept Buochs“
Stans	1150	voll- ständig	Parkplatzreglement liegt bei	950	teilweise	individuelle Lösungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Information der Bevölkerung über vorhandene Angebote</li> <li>- freie P+R-Kapazitäten für Pendlerverkehr vorhanden</li> <li>- Parkplätze für „Angebot Stans“ vorhanden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nicht erwünscht in Stans ein eigentliches Zentrum für P+R anzubieten da Mehrverkehr</li> <li>- Schaffung dezentraler Anlagen bevorzugt</li> </ul>
Beckennried	ca. 140	teilweise	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeinde : Zeitbeschränkung (kein Reglement)</li> <li>- Kanton :Gebührenpflicht (kant. Reglement)</li> </ul>	ca. 340	Nein	---	<ul style="list-style-type: none"> <li>- kein direkter Anschluss an das Bahnnetz (zb, SBB)</li> <li>- Pendler fahren grösstenteils mit PW nach Stans oder direkt an Arbeitsort</li> <li>- Freizeitverkehr mit Schiff, Luftseilbahn, Postauto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeinde nicht an das Bahnnetz angeschlossen</li> <li>- P+R Angebot bei Bahnhöfen anbieten</li> </ul>
Dallenwil	235	Nein	---	ca. 100	Nein	---	---	---
Emmetten	90	Nein	---	ca. 350	Nein	---	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeindegebiet liegt verkehrstechnisch an der Peripherie</li> <li>- Pendler die das Auto bereits für das Erreichen der Postautohaltestelle brauchen steigen nicht auf öV um</li> <li>- Freizeitverkehr führt an idealen Wochenenden zu übervollen Parkplätzen</li> </ul>	- Bei einer allfälligen Kozeptumsetzung würde die Gemeinde gerne mitwirken

Gemeinde	Frage 1 öffent. Parkpl.	Frage 2 Bewirt- schaft.	Frage 3 Reglement	Frage 4 priv. Parkpl.	Frage 5 Bewirt- schaft.	Frage 6 Reglement	Frage 7 Vorstellungen P+R-Konzept	Frage 8 Anliegen zu Kon- zepterarbeitung
Ennetmoos	50	Nein	---	50	Nein	---	- Je besser das P+R Angebot in den Agglo-Gemeinden ist desto schwieriger wird es den öV in den Randgemeinden zu füllen	---
Oberdorf	109	teilweise	kant. Reglement auf allen Parkplätzen die dem Kanton gehören	95	Nein	---	- Bike+Ride : Velounterstände sind innerhalb der Gemeinde vorhanden oder dann Regelung via Stans - Pendlerverkehr : Postauto als Zubringer zu allen Ortsteilen; Anschluss an zb via Stans	- gute Zugverbindungen ab Stans und gute Abstimmung mit Busfahrplan - genügend Parkplätze beim Bahnhof - genügend Abstellplätze für Zweiräder am Bahnhof Stans
Stansstad	220	teilweise	Parkplatzreglement liegt bei	761	teilweise	- Parkplätze am Bahnhof : zb und Kantonsreglement - Bürgenstock : Hotelreglement - Kirche : eigene Regelung	---	---
Wolfenschiessen	70	teilweise	einzelne Vereinbarungen mit Dauerparkieren	350	Nein	---	---	---
Hergiswil	ca. 650	teilweise	Parkplatzreglement und Liste öffentlicher Parkplätze beiliegend	ca. 400	Nein	nur für Besucher, Personal oder Gäste	- Pendlerverkehr : im Bahnhof sollte gewisse Anzahl Parkplätze wie bisher zur Verfügung stehen	---
Ennetbürgen	35	Nein	---	20	Nein	---	---	---

25. April 2005 / HPS

AUSWERTUNG der Umfrage bei den Gemeinden.doc

## AUSWERTUNG der Umfrage bei den Gemeinden zum Park+Ride-Konzept für die Kantone Obwalden und Nidwalden

Gemeinde	Frage 1 Öffentlich Parkplatz	Frage 2 Bewirt- schaftung	Frage 3 Reglement	Frage 4 Privater Parkplatz	Frage 5 Bewirt- schaftung	Frage 6 Reglement	Frage 7 Vorstellungen zum P+R-Konzept	Frage 8 Anliegen zur Konzepterarbeitung
Sarnen (Dorfschaft) <b>2'485</b>	1'648	Teilweise	Blaue Zone (77) Rote Zone (121) Parkuhr (399)	837	Teilweise	Blaue Zone (70) Parkuhr (244)		
Kerns <b>1'473</b>	173	Teilweise	Blaue Zone (80)	Ca. 1'300	Teilweise	Parkplatz Melchsee-Frutt (300)	Für Wintertourismus P+R ab Sarnen, in Absprache mit der Korporation.	Keine Einschränkungen durch Parkplatzbewirtschaftung. ÖV-Förderung mit attraktiven Kosten der Transportkette. Korporation Kerns muss für touristischen Verkehr im Melchtal Lösungen zeigen.
Sachseln <b>1'471</b>	481	Teilweise	Parkuhr (77) Parkscheibe (19)	Ca. 990	Teilweise	Parkuhr (50)		
Alpnach <b>889</b>	287	Teilweise	Blaue Zone (22)	602	Teilweise	Parkuhr (294)	Nach Vorlage des P+R- Konzeptes.	Zur Zeit Verkehrsrichtplan in Bearbeitung. Bewirtschaftung erst mit Verkehrsrichtplan.
Giswil <b>778</b>	5	Ja	Vermietet (5)	773	Teilweise	Blaue Zone (35)	Gemeinsame Lösung der Gemeinde mit der Bahn für Pendlerparkplätze	
Lungern <b>500</b>	50	Nein		Ca. 450	Nein		Weil die Zentralbahn ihre Parkplätze bewirtschaftet, gibt es am Bahnhof keine freien Parkplätze mehr	Der Kanton soll dafür sorgen, dass P+R in Lungern gratis ist
Engelberg <b>2'990</b>	664	Teilweise	Parkuhr (624)	2'326	Teilweise	Parkuhr (2'196)	Auch im Winter Parkplätze für Bahnbenützer aus Engelberg freihalten (Kurz- und Langzeit) Spezialangebot für Pendler entwickeln. Vermehrt Kombi- Angebote Bahn+Skipass für Touristen offerieren	Verkehrskonzept für Option Schneeparadies m. besserem öV-Angebot, Zusatzparkplätze im Talboden, Haltestelle bei Talstation Titlisbahn
<b>Kanton Obwalden</b>	<b>3'308</b>		<b>1'424</b>	<b>7'278</b>		<b>3'189</b>		

25. April 2005

Auswertungsbogen Umfrage Obwalden.doc

**Park+Ride-Konzept für die Kantone Obwalden und Nidwalden**

**F R A G E B O G E N**

**Gemeinde :** .....

**Ansprechperson :** ..... **Telefon :** ..... **E-Mail :** .....

Frage 1:	
Wieviele <b>öffentliche</b> Parkplätze befinden sich in ihrer Gemeinde?	Anzahl
Total	

Frage 2:	
Werden die <b>öffentlichen</b> Parkplätze in ihrer Gemeinde ganz oder teilweise bewirtschaftet ?	Ja, vollständig <input type="checkbox"/>
	Ja, teilweise <input type="checkbox"/>
	Nein <input type="checkbox"/>

WENN FRAGE 2 MIT JA BEANTWORTET

Frage 3:
Wenn ja oder teilweise ja, welche Regelungen werden dabei angewendet? Legen Sie bitte das Parkplatzreglement bei oder beschreiben Sie die Regelungen kurz.

Frage 4:	
Wieviele <b>private</b> Parkplätze, die öffentlich zugänglich sind, befinden sich in ihrer Gemeinde (Einkaufszentren, Bahnen, Restaurants, Freizeitanlagen, Kundenparkplätze, etc.)?	Anzahl
Total	

Frage 5:	
Werden die <b>privaten</b> Parkplätze in ihrer Gemeinde, die öffentlich zugänglich sind, ganz oder teilweise bewirtschaftet?	Ja,vollständig <input type="checkbox"/>
	Ja, teilweise <input type="checkbox"/>
	Nein <input type="checkbox"/>



## **Anhang 4: Pendlerauswertungen**

## Pendlerstatistik Kantone Obwalden und Nidwalden

Quelle: Volkszählung 2000 BFS

### Summe über beide Kantone

#### Erwerbstätige

Total Pendler NW/OW	Arbeitsort Pendler		Modal Split Binnenpendler			Modal Split Wegpendler Luzern		
	NW/OW	Agglo LU	LV	MIV	ÖV	LV	MIV	ÖV
37'792	24'058	6987	6324	15'540	2194	43	5220	1724
100%	63.7%	18.5%	26.3%	64.6%	9.1%	0.6%	74.7%	24.7%

#### Schüler und Studenten

Total Pendler NW/OW	Ausbildungsort Pendler		Modal Split Binnenpendler			Modal Split Wegpendler Luzern		
	NW/OW	Agglo LU	LV	MIV	ÖV	LV	MIV	ÖV
10'889	9'973	564	7'701	436	1836	7	67	490
100%	91.6%	5.2%	77.2%	4.4%	18.4%	1.2%	11.9%	86.9%

#### Summe Erwerbstätige und Schüler/Studenten

Total Pendler NW/OW	Arbeits-/Ausbildungsort Pendler		Modal Split Binnenpendler			Modal Split Wegpendler Luzern		
	NW/OW	Agglo LU	LV	MIV	ÖV	LV	MIV	ÖV
48'681	34'031	7551	14'025	15'976	4030	50	5287	2214
100%	69.9%	15.5%	41.2%	46.9%	11.8%	0.7%	70.0%	29.3%

## Pendlerstatistik Kantone Obwalden und Nidwalden

Quelle: Volkszählung 2000 BFS

### Erwerbstätige

absolut		Arbeitsort Pendler			Modal Split Binnenpendler			Modal Split Wegpendler Luzern		
Kanton	Total	Nidwalden	Obwalden	Agglo LU	LV	MIV	ÖV	LV	MIV	ÖV
Nidwalden	20'597	11'121	936	4'690	3'192	7'703	1'162	32	3'608	1'050
Obwalden	17'195	952	11'049	2'297	3'132	7'837	1'032	11	1'612	674

prozentual		Arbeitsort Pendler			Modal Split Binnenpendler			Modal Split Wegpendler Luzern		
Kanton	Total	Nidwalden	Obwalden	Agglo LU	LV	MIV	ÖV	LV	MIV	ÖV
Nidwalden	20'597	54.0%	4.5%	22.8%	26.5%	63.9%	9.6%	0.7%	76.9%	22.4%
Obwalden	17'195	5.5%	64.3%	13.4%	26.1%	65.3%	8.6%	0.5%	70.2%	29.3%

### Schüler und Studenten

absolut		Ausbildungsort Pendler			Modal Split Binnenpendler			Modal Split Wegpendler Luzern		
Kanton	Total	Nidwalden	Obwalden	Agglo LU	LV	MIV	ÖV	LV	MIV	ÖV
Nidwalden	5'535	5'131	28	266	4'123	194	842	6	30	230
Obwalden	5'354	21	4'793	298	3'578	242	994	1	37	260

prozentual		Ausbildungsort Pendler			Modal Split Binnenpendler			Modal Split Wegpendler Luzern		
Kanton	Total	Nidwalden	Obwalden	Agglo LU	LV	MIV	ÖV	LV	MIV	ÖV
Nidwalden	5'535	92.7%	0.5%	4.8%	79.9%	3.8%	16.3%	2.3%	11.3%	86.5%
Obwalden	5'354	0.4%	89.5%	5.6%	74.3%	5.0%	20.6%	0.3%	12.4%	87.2%

### Summe Erwerbstätige und Schüler/Studenten

absolut		Arbeits-/Ausbildungsort Pendler			Modal Split Binnenpendler			Modal Split Wegpendler Luzern		
Kanton	Total	Nidwalden	Obwalden	Agglo LU	LV	MIV	ÖV	LV	MIV	ÖV
Nidwalden	26'132	16'252	964	4'956	7'315	7'897	2'004	38	3'638	1'280
Obwalden	22'549	973	15'842	2'595	6'710	8'079	2'026	12	1'649	934

prozentual		Arbeits-/Ausbildungsort Pendler			Modal Split Binnenpendler			Modal Split Wegpendler Luzern		
Kanton	Total	Nidwalden	Obwalden	Agglo LU	LV	MIV	ÖV	LV	MIV	ÖV
Nidwalden	26'132	62.2%	3.7%	19.0%	42.5%	45.9%	11.6%	0.8%	73.4%	25.8%
Obwalden	22'549	4.3%	70.3%	11.5%	39.9%	48.0%	12.0%	0.5%	63.5%	36.0%

## **Anhang 5: Studie der Zentralbahn**

## Park & Rail Engelberg; Zusammenfassung

Das Anliegen, den Schienenverkehr nach Engelberg durch Park & Rail zu fördern und damit Anwohner und Umwelt zu entlasten, ist zu begrüßen. Aus der Sicht der Bahn ist ein Shuttle-Betrieb zwischen einem Terminal im Talgrund und Engelberg machbar. Mit den halbstündlich verkehrenden Shuttle-Zügen können pro Stunde und Richtung rund 900 Fahrgäste transportiert werden.

Die Investitionen in die Infrastruktur bewegen sich dabei in einem überblickbaren Rahmen. Je nach Angebotskonzept und Lage des Tal-Terminals müssen zwei Kreuzungsstellen bei den beiden Tunnelportalen der neuen Bergstrecke und/oder eine Doppelspurinsel im Raum Grafenort gebaut werden. Hinzu kommt der Terminal, welcher neben einer zweigleisigen Bahnanlage einen Parkplatz mit rund 2000 Abstellplätzen umfasst. Wird kein Parkhaus gebaut sondern die Parkfelder offen angeordnet wird eine Fläche von rund vier Hektaren benötigt.

Für den Betrieb des Shuttles sind – je nach Terminal-Standort und Angebotsvariante – zwischen zwei und vier zusätzliche Kompositionen zu beschaffen. Eine Komposition besteht aus acht Wagen sowie einer zahnradgängigen Lokomotive. Da es Sportler mit Sportgeräten (Skis, Snowboards, Velos etc.) zu transportieren gilt, müssen die Wagen grosse Stauräume besitzen. Diese begrenzen die Kapazität eines Wagens auf 56, diejenige des ganzen Zuges auf rund 450 Sitzplätze.

Die Grobevaluation hat drei mögliche Standorte für den Terminal ergeben: In der Ebene nördlich von Dallenwil, südlich von Wolfenschiessen sowie wenig südlich von Grafenort (siehe Beilage 06). Alle drei Standorte liegen in unmittelbarer Nähe von Bahn und Strasse.

Bei einem Terminal weit unten im Tal, reduziert sich die Belastung durch die Strasse für einen grossen Teil der Dörfer. Dafür sind grössere Investitionen in die Infrastruktur sowie ins Rollmaterial der Bahn notwendig. Ebenfalls höher sind die Betriebskosten der Bahn. Wird ein Terminalstandort weit oben im Tal gewählt, bleibt die Belastung durch die Strasse hoch, dafür sind die Kosten der Bahn geringer. Wo das Optimum liegt, kann auf Grund der vorliegenden Grundlagen nicht beurteilt werden. Der Entscheid bezüglich der Lage des Terminals ist zu einem grossen Teil politisch zu begründen.

Dem positiven Befund der Machbarkeit eines Shuttle-Betriebs nach Engelberg stehen Bedenken und offene Fragen gegenüber. Der Bahn-Shuttle wird in erster Linie für den er lediglich an wenigen schönen Wochenenden. Während der Woche sowie in der Zwischensaison im Frühling und Herbst ist die Belastung eher gering (Zahlen liegen zur Zeit keine vor).

Damit werden für wenige Spizentage beträchtliche Investitionen in die Infrastruktur sowie ins Rollmaterial getätigt, die in der übrigen Zeit kaum genutzt werden können. Es stellt sich somit die Frage, ob diese Gelder nicht wirkungsvoller in andere Projekte der Zentralbahn investiert werden sollten, wie zum Beispiel in eine Vervollständigung der Doppelspur Luzern – Hergiswil.

Ein Bahn-Shuttle nach Engelberg dürfte nur sinnvoll sein, wenn er von massiven, flankierenden Massnahmen begleitet ist. Die Parkplätze der Titlisbahnen müssten vollständig abgebaut werden, sodass die Fahrgäste der Titlisbahnen keine Alternative zum Umsteigen auf die Bahn hätten. Noch konsequenter wäre Engelberg zum autofreien Kurort zu machen. Eine weitere Voraussetzung wäre, die Zentralbahn im Raum Engelberg neu zu trassieren und via Titlisbahnen und Schanze zu einem Endbahnhof vor dem Kloster zu führen (siehe Beilage 07). Spitzenverkehr im Winter und allenfalls im Sommer eingeführt. Voll in Anspruch genommen wird

Müller, Romann & Schuppisser  
Birmensdorferstrasse 55  
8004 Zürich

Zürich, 30. September 2005

