



Sitzung vom: 2. November 2021

Beschluss Nr.: 137

**Interpellation:
Keine Schwächung des Tourismus! – Koordination der Gesamtverkehrskonzepte Obwalden und Nidwalden;
Beantwortung.**

Der Regierungsrat beantwortet

die Interpellation betreffend keine Schwächung des Tourismus! – Koordination der Gesamtverkehrskonzepte Obwalden und Nidwalden (54.21.14), welche Kantonsrätin Cornelia Kaufmann-Hurschler, Engelberg, und Kantonsrat Mike Bacher, Engelberg, sowie 19 Mitunterzeichnende am 9. September 2021 eingereicht haben, wie folgt:

1. Gegenstand der Interpellation

Die Interpellanten stellen fest, dass die beiden Kantone Obwalden und Nidwalden aktuell je ein Gesamtverkehrskonzept erarbeiten. Aufgrund der Lage der Tourismusdestination Engelberg erachten es die Interpellanten als wichtig, dass die beiden Konzepte gut aufeinander abgestimmt werden. In diesem Zusammenhang betonen sie die hohe Bedeutung eines ausreichenden Parkplatzangebots und eines qualitativ guten Angebots im öffentlichen Verkehr nach Engelberg. Die Interpellanten stellen zudem fest, dass auch die Gemeinde Wolfenschiessen und der Kanton Nidwalden vom Tourismus profitieren, und sie stellen Fragen zu den steuerlichen Pflichten der im Tourismus tätigen Unternehmen. Schliesslich stellen die Interpellanten umfassende Fragen zur Verkehrssituation im Engelbergertal und zu möglichen Massnahmen.

2. Vorbemerkungen

Wie die Interpellanten richtig feststellen, erarbeiten aktuell sowohl der Kanton Obwalden als auch der Kanton Nidwalden ein Gesamtverkehrskonzept für das jeweilige Kantonsgebiet. Der in der Interpellation angesprochene Korridor im Engelbergertal ist Bestandteil beider Konzepte, wenn auch mit unterschiedlichem Fokus. Bei den Arbeiten am Gesamtverkehrskonzept Nidwalden stehen Fragestellungen und Massnahmen innerhalb der Siedlungen wie z.B. siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrten, im Zentrum, im Gesamtverkehrskonzept Obwalden die übergeordneten Verkehrsbeziehungen von und nach Engelberg.

Beiden Verkehrskonzepten gemeinsam ist die Zielsetzung, den Tourismusverkehr möglichst nachhaltig, d.h. sowohl attraktiv für die Gäste als auch umweltfreundlich und siedlungsverträglich zu gestalten. Ein Schlüsselement für die Umsetzung dieser Strategie ist in beiden Konzepten die Förderung des öffentlichen Verkehrs von Luzern nach Engelberg. Mit der bestehenden, direkten und schnellen Zugverbindung bestehen dafür sehr gute Voraussetzungen.

Die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts Obwalden ist weiter fortgeschritten als dasjenige von Nidwalden. Es soll dem Kantonsrat an der Sitzung vom Januar 2022 zur Kenntnisnahme vorgelegt werden. Im Rahmen der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes Obwalden wurde

die im kantonalen Richtplan 2019 enthaltene Festlegung umgesetzt, für den Tourismusverkehr von und nach Engelberg ein Verkehrskonzept unter Einbezug der Gemeinde, der Tourismusorganisationen, der Verkehrsunternehmen, des Kantons Nidwalden und weiteren wichtigen Beteiligten zu erarbeiten. Die Arbeiten dazu wurden im ersten Quartal 2021 abgeschlossen und sind im Gesamtverkehrskonzept Obwalden enthalten. Erarbeitet wurden Ziele, Strategien und Massnahmen zum Verkehr im Engelbergertal.

3. Beantwortung der Fragen

3.1 Wie hoch ist der prozentuale Anteil des Tourismusgebietes Engelberg-Trübsee-Titlis, welches auf dem Kantonsgebiet von Nidwalden liegt?

Von der Tourismusdestination Engelberg-Titlis gehören Flächen von 92,76 km² zur Gemeinde Wolfenschiessen und von 74,87 km² zur Gemeinde Engelberg (Quelle: Philipp Oeschger, ETT AG). Rund 55 Prozent der Fläche der Tourismusdestination Engelberg-Titlis liegt damit im Kanton Nidwalden.

3.2 Wie hoch ist der prozentuale Anteil der Steuern, die von den Unternehmungen in diesem Gebiet an den Kanton Nidwalden fliessen?

Die Bergbahnen Engelberg-Trübsee-Titlis AG BET hat ihren Steuersitz in der Gemeinde Wolfenschiessen, Kanton Nidwalden. Die Steuereinnahmen werden vom Kanton Nidwalden nach einem festgelegten Verteilschlüssel auf die Gemeinden Wolfenschiessen, Engelberg und Innerkirchen sowie die drei Kantone Nidwalden, Obwalden und Bern verteilt. Die entsprechenden Zahlen und der Verteilschlüssel sind nicht öffentlich.

3.3 Gibt es Zahlen und Statistiken darüber, wie sich das Verkehrsaufkommen im Engelbergertal in den letzten 10 Jahren im Verhältnis von Bevölkerungszunahme und Wachstum in Gewerbe, Industrie und Tourismus auf dem Kantonsgebiet von Nidwalden und auf dem Kantonsgebiet von Obwalden bzw. Engelberg verändert hat? Gibt es eine Erhebung zum Anteil "touristisch induzierter Verkehr" versus Anteil "bevölkerungsinduzierter Verkehr" pro Standort/Ortschaft (Engelberg/Wolfenschiessen/Dallenwil/Oberdorf) für den Durchschnittsverkehr und für den Spitzenverkehr?

Der Kanton Obwalden betreibt ein Netz von permanenten Zählstellen auf seinem Kantonsstrassennetz. Die Zählstelle Engelberg liegt am Ortseingang und liefert detaillierte Zahlen der passierenden Fahrzeuge pro Richtung. Bekannt ist aufgrund der Verkehrszählungen die Höhe des Verkehrsaufkommens pro Richtung und Tageszeit. Eine Verkehrserhebung nach Verkehrszwecken oder Herkunft der Lenker gibt es hingegen nicht. Entsprechend sind differenzierte Aussagen zu den Fragestellungen nicht möglich.

Durchschnittlich passieren täglich rund 5 000 Fahrzeuge die Zählstelle (beide Fahrtrichtungen zusammen). Im Zeitraum von 2010 bis 2019 sind diese Zahlen stabil geblieben. Grosse Schwankungen bestehen zwischen den Jahreszeiten: im November sind es täglich weniger als 4 000 Fahrzeuge, im Dezember gegen 6 000 Fahrzeuge, die bei Engelberg gezählt werden.

Generell registriert die Zählstelle Engelberg im Winterhalbjahr mehr Verkehr als im Sommerhalbjahr. Hohe Spitzen treten an Winterwochenenden mit schönem Wetter sowie zwischen Weihnachten und Neujahr auf. Besonders hohe Verkehrszahlen (mehr als 500 Fahrzeuge pro Richtung pro Stunde) lassen sich an diesen Tagen in den frühen Abendstunden talauswärts beobachten. Zu diesen Zeiten treten auch Kapazitätsprobleme auf dem Strassennetz auf. Hier überlagern sich verschiedene Verkehrszwecke: neben dem Rückreiseverkehr vom klassischen Wintersport sind zu dieser Zeit auch Mehrtagesgäste, Ferienwohnungsbesitzer, Einwohnerinnen und Einwohner, Mitarbeitende und Weitere unterwegs.

Andere Zählstellen im Kanton Obwalden weisen im Zeitraum zwischen 2010 und 2019 ein Wachstum zwischen 10 und 50 Prozent auf, viele davon zwischen 20 und 30 Prozent; schweizweit betrug das Verkehrswachstum in der gleichen Zeit rund 14 Prozent. Die Engelberger Bevölkerung ist in der gleichen Zeit um rund sieben Prozent gewachsen, die Obwaldner Bevölkerung ebenfalls um rund sieben Prozent und die Schweizer Bevölkerung um rund zehn Prozent. Im Vergleich zur Verkehrsentwicklung in der Schweiz und im übrigen Kanton Obwalden ist die Verkehrsentwicklung auf der Engelbergerstrasse damit klar unterdurchschnittlich. Erfreulicherweise wies die Hotellerie, die für Wertschöpfung und Beschäftigung im Tourismus von hoher Bedeutung ist, ein hohes Wachstum auf, das deutlich über den Entwicklungen im Verkehr, bei der Bevölkerung und bei den Beschäftigten liegt (s. Tabelle).

	Engelberg	Oberdorf, Dallenwil und Wolfenschiessen
Bevölkerung	2010: 3 903, 2019: 4 186 + 7 Prozent	2010: 6 857, 2019: 7 033 + 2 Prozent
Beschäftigte*	2011: 2 523, 2018: 2 579 + 2 Prozent	2011: 2 766, 2018: 2 964 + 7 Prozent
Ankünfte Hotels	2010: 153 741, 2019: 175 008 +14 Prozent	2010: 12 360, 2019: 17 055 +38 Prozent

* Die Daten der Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT) sind aktuell nur über den Zeitraum 2011 bis 2018 verfügbar.

- 3.4 Gibt es eine Auswertung der Staustunden in Wolfenschiessen talauswärts über die letzten Jahre und der Ursachen für diese Staustunden? Welchen Einfluss haben Kreisel und andere strassenbauliche Massnahmen, die in den letzten Jahren gebaut bzw. umgesetzt wurden? Welchen Einfluss hatten Baustellen zwischen Engelberg und der Autobahneinfahrt Stans-Süd?

Der Kanton Nidwalden erhebt keine Staustunden, wie dies beispielsweise vom Nationalstrassennetz bekannt ist. Dies würde eine permanente Videoüberwachung mit Bildauswertung bedingen. Aufgrund der vorhandenen Zählstationen lässt sich jedoch die Problematik der Staubildung abschätzen. Sie beschränkt sich auf die Fahrt talwärts in den Abendstunden an Winterwochenenden mit schönem Wetter. Gemäss den vorhandenen Daten sind zehn bis fünfzehn Tage im Jahr betroffen. Zum Einfluss strassenbaulicher Massnahmen kann festgehalten werden, dass Kreisverkehre in Spitzenzeiten durchaus leistungsfähig sind und die auftretende Verkehrsmenge an den meisten Tagen gut verarbeiten können. Baustellen wie bei der Brücke über die Engelbergeraas in Dallenwil oder der Sanierung der Bahnübergänge im Engelbergertal hatten in der Vergangenheit kapazitätsmindernde Folgen auf die Kantonsstrasse.

- 3.5 Wie kann die Verkehrskapazität verbessert werden, sodass es zu keinen Staubildungen kommt?

In einem Strassensystem entstehen Engpässe an den Knoten, während auf offener Strecke kaum Probleme auftreten. Entsprechend ist das gute Funktionieren der Verkehrsknoten entscheidend für die gesamte Verkehrsleistung. Das Beispiel der Kreuzung bei der Autobahneinfahrt Stans-Süd zeigt auf, wie gross die Verbesserung durch die Neugestaltung eines Knotens sein kann. Seit dem Ersatz der Lichtsignalanlage durch einen Kreisel hat sich die Stausituation wesentlich verbessert. Nicht zielführend und sinnvoll ist ein genereller Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auf die Kapazitätsbedürfnisse in den wenigen Stunden, in denen eine Überlastung auftritt. Solche Investitionen wären nicht nur sehr teuer, sondern auch ineffizient. Solche Massnahmen führen zu einer Verschiebung, nicht aber Vermeidung von Stausituationen. Ausserdem induzieren grössere Verkehrsangebote eine höhere Nachfrage. Entsprechend ist ein Ausbau der Infrastruktur auf die Spitzenstunden in der Hochsaison in den Zielsetzungen und Massnahmen der beiden Gesamtverkehrskonzepte nicht vorgesehen.

- 3.6 Gibt es eine Auswertung bzw. einen Vergleich der Staustunden im Engelbergertal zur Verkehrssituation an denselben Tagen im übrigen Obwaldner Kantonsgebiet und zu anderen Tourismusdestinationen? Falls ja, wie sieht dieser Vergleich aus und wo staute sich der Verkehr auf dem Obwaldner Kantonsgebiet oder im Bereich von anderen Tourismusdestinationen zur selben Zeit?

Da es keine Auswertung der Staustunden im Engelbergertal gibt, kann nur ein indirekter Vergleich zu anderen Regionen angestellt werden. Auch im übrigen Kantonsgebiet lassen sich (mit Ausnahme des Morgenverkehrs am Lopper) an den gleichen Tagen und zu den gleichen Zeiten wie im Engelbergertal Verkehrsengpässe auf dem Strassennetz beobachten. Die (im Vergleich zu den Schweizer Agglomerationen) jedoch seltenen Staubildungen stehen demnach in einem engen Verhältnis zu Freizeit und Tourismus.

- 3.7 Wie viele Parkplätze hat die Gemeinde Engelberg? Wie werden diese berechnet? Gilt als maximal möglich Anzahl Parkplätze noch immer die im Steilrampengesetz definierte Zahl? Falls ja, von welcher Zahl ist da die Rede?

Im Gesetz über den Neubau der Steilrampe der zb Zentralbahn AG (GDB 772.2) wurde die Einwohnergemeinde Engelberg dazu verpflichtet, bis mindestens zehn Jahre nach Inbetriebnahme der neuen Linie auf Parkplatzerweiterungen, die einen Einfluss auf die Konkurrenzfähigkeit der Bahn haben, zu verzichten. Der Betrieb im Steilrampentunnel wurde aufgrund von Schwierigkeiten beim Bau erst im Dezember 2010 aufgenommen.

Art. 4 Abs. 2 des Gesetzes über den Neubau der Steilrampe der zb Zentralbahn AG führt somit zu einer Plafonierung der öffentlich zugänglichen Parkplätze in der Gemeinde Engelberg. Eine explizite Zahl findet sich im Gesetzestext nicht; als massgebende Grösse gilt deshalb der kommunale Verkehrsrichtplan der Gemeinde Engelberg aus dem Jahr 2002. Dieser wies für Engelberg insgesamt 3029 öffentlich zugängliche Parkplätze aus. Bei der letzten Erhebung durch die Gemeinde im Jahr 2017 bestanden noch 2546 Parkplätze. Grund für den starken Rückgang waren unter anderem die Beanspruchung von Parkierungsflächen durch Hochwasserschutzprojekte.

Gestützt auf den behördenverbindlichen kantonalen Richtplan 2019 gilt in der Gemeinde Engelberg weiterhin eine Plafonierung der Parkplätze (Handlungsanweisung D2-5 auf Seite D6). Diese ist auf dem Niveau von 2002 zu verstehen. Aus dieser Zeit stammen die ersten zuverlässigen Zahlen nach Inkrafttreten des Gesetzes über den Neubau der Steilrampe der zb Zentralbahn AG.

- 3.8 Kann der Kanton Nidwalden dem Kanton Obwalden bzw. der Gemeinde Engelberg vorschreiben, dass keine weiteren Parkplätze genehmigt werden dürfen? Falls ja, gestützt auf welche gesetzliche Grundlage?

Nein, der Kanton Nidwalden hat keine solche Kompetenz. Kantonsübergreifende Themen im Verkehr wie z.B. die Dimensionierung von Parkplätzen werden jedoch im Rahmen der strategischen Planung, namentlich im Richtplan, zwischen den Kantonen gemeinsam angegangen und gegenseitig abgestimmt. Auch werden die Nachbarkantone durch den Bund im Rahmen der Richtplangenehmigung formell einbezogen.

Bei der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts Obwalden waren Vertreter des Kantons Nidwalden sowohl in der Begleitgruppe als auch in der Arbeitsgruppe zum Verkehr im Engelbergertal vertreten und der Kanton Nidwalden konnte sich zudem anschliessend im Rahmen der Mitwirkung nochmals einbringen.

- 3.9 Kann der Kanton Nidwalden gegen den Willen des Kantons Obwalden und der Gemeinde Engelberg ein Dosiersystem einführen, welches Automobilisten verunmöglicht nach Engelberg zu fahren? Falls ja, gestützt auf welche gesetzliche Grundlage?

Bei der Strasse von Stans nach Engelberg handelt es sich um eine Hauptstrasse gemäss der Durchgangsstrassenverordnung des Bundes (SR 741.272). Gemäss Art. 3 Abs. 3 Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01) ist sie damit (ausser in Notfällen) immer offen und befahrbar zu halten. Eine geplante, vollständige Unterbrechung des Verkehrs nach Engelberg ist ausgeschlossen. Denkbar wäre hingegen eine gezielte Steuerung des Verkehrs z.B. mittels eines Lichtsignals auf bestimmten Abschnitten. Auf den Hauptstrassen im Agglomerationsgebiet und auf den Kantonsstrassen in Nidwalden (z.B. an der Ortseinfahrt von Hergiswil) wird dies bereits seit längerem praktiziert. Ziel ist dort die gezielte Vermeidung von Staus auf den zentralen Knoten des Verkehrssystems und damit eine Verflüssigung des Verkehrs innerhalb von Siedlungen. Sollte eine Dosieranlage wichtige Auswirkungen über die Kantonsgrenzen hinaus haben, so müsste diese über eine Anpassung der kantonalen Richtplanung koordiniert werden.

3.10 Inwieweit war der Kanton Obwalden in der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts Nidwalden, welches am 23. August 2021 zur Vernehmlassung vorgestellt wurde, involviert? Welche strategischen Forderungen sind von Obwalden (insbesondere auch bezüglich der Massnahmen, welche die Gemeinde Engelberg betreffen) eingebracht worden und inwieweit wurden diese Inputs in das Gesamtverkehrskonzept Nidwalden aufgenommen?

Die öffentliche Mitwirkung zum Gesamtverkehrskonzept Nidwalden lief vom 23. August bis 27. Oktober 2021. Der Kanton Obwalden war im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung dazu eingeladen, sich zu äussern. Er hat sich ausführlich zu den geplanten Zielen, Strategien und Massnahmen eingebracht. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs im Engelbergertal befürwortete der Kanton ausdrücklich. Ebenso begrüsst er die vorgesehene Neugestaltung des Strassenraums innerhalb der Nidwaldner Siedlungen als sinnvollen Beitrag zur Erreichung der strategischen Zielsetzungen in den beiden Gesamtverkehrskonzepten. Für das Engelbergertal ist zwar im Gesamtverkehrskonzept Nidwalden unter der Massnahme MIV-3.1 ein „Verkehrsmanagement“ erwähnt, nicht aber ein Lichtsignal oder eine Dosieranlage wie in Frage 3.9 erwähnt. Darauf basierend hat der Kanton Obwalden auch keine Forderungen eingebracht.

3.11 Wie weit fortgeschritten sind die Pläne zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs (Halbstundentakt)? Wie werden diese Kosten auf die Kantone Obwalden und Nidwalden sowie auf die verschiedenen Gemeinden aufgeteilt?

Für die Einführung eines halbstündlichen Angebots nach Engelberg fehlt aktuell noch die Erstellung der Doppelspur Staldifeld bei Dallenwil. Diese wird aktuell von der Zentralbahn unter Einbezug der Kantone geplant; die Fertigstellung ist bis 2026 vorgesehen. Die Kosten für Infrastrukturausbauten werden zu 100 Prozent durch den Bahninfrastrukturfonds des Bundes getragen. Für die Einführung eines integralen Halbstundentaktes fehlt ausserdem noch das notwendige Rollmaterial. Bereits ab 2026 fahrbar ist ein Angebot in den Stunden mit der grössten Nachfrage.

In einer ersten Phase ist deshalb ab 2026 ein halbstündlicher Interregio von Luzern nach Engelberg während der Hauptverkehrszeiten vorgesehen. Wie auf der Strasse treten auch auf der Bahn die Nachfragespitzen an Wochenenden und in der Hauptverkehrszeit auf; sie können mit dem geplanten Angebot voraussichtlich vorerst gedeckt werden. Für die Bestellung eines neuen Angebotes und von neuem Rollmaterial braucht es Verhandlungen unter den beteiligten Partnern und eine Einigung zwischen Bund und den Kantonen.

Die Verteilung der Kosten für das Bahnangebot folgt einem festgelegten Verteilschlüssel zwischen Kantonen untereinander, einem Verteilschlüssel zwischen Bund und Kantonen und einem Verteilschlüssel zwischen dem Kanton Obwalden und den Gemeinden. Die Kosten für das Rollmaterial sind im Preis für das Angebot bereits enthalten. Für die Linie von Luzern nach Engelberg gilt folgender Kostenteiler unter den Kantonen: Obwalden 25,5 Prozent, Nidwalden 60,6 Prozent und Luzern 13,9 Prozent. Vom Anteil des Kantons Obwalden übernimmt der Bund wiederum 73 Prozent, für Kanton und Gemeinde Engelberg verbleiben somit 6,885 Prozent der gesamten

Kosten, welche wiederum im Verhältnis 1:10 zwischen Gemeinde (0,6885 Prozent) und Kanton (6,1965 Prozent) verteilt werden.

Protokollauszug an:

- Kantonsratsmitglieder sowie übrige Empfänger der Kantonsratsunterlagen (mit Interpellationstext)
- Kanton Nidwalden, Baudirektion
- Volkswirtschaftsdepartement
- Volkswirtschaftsamt
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement
- Amt für Raumentwicklung und Verkehr
- Staatskanzlei
- Ratssekretariat Kantonsrat

Im Namen des Regierungsrats



Nicole Frunz Wallimann
Landschreiberin



Versand: 10. November 2021