Gesamtverkehrskonzept Obwalden

Beilage 1: Zusammenfassungen Vertiefungen

Vom Regierungsrat am 9. November 2021 festgelegt

Kanton
Obwalden

1. Motorisierter Individualverkehr: öffentlich zugängliche Parkierung 3
1.1 Ausgangslage 3
1.2 Kurzzeitparkierung 3
1.3 Langzeitparkierung 4
2. Öffentlicher Verkehr – Zusatzangebote 6
2.1 Auslegeordnung Zusatzangebote 6
2.2 Massnahmen 7
3. Kombinierte Mobilität 8
3.1 Umsteigepunkte öffentlicher Verkehr – Individualverkehr (Mobilitätshubs) 8
3.2 Mobilitätshubs für Fahrgemeinschaften 12
4. Engelberg 18
4.1 Ausgangslage 18
4.2 Verkehrskapazitäten auf der Talstrasse 18
4.3 Bahnkapazität im Engelbergertal 22
4.4 Parkierungsangebot Engelberg 24
4.5 Ziel und Strategien für Lösungsansätze 25
4.6 Lösungsansätze für Massnahmen 26
4.7 Umsetzung Massnahmen und Monitoring und Controlling 29
4.8 Folgerungen für das Gesamtverkehrskonzept Obwalden 30

1. Motorisierter Individualverkehr: öffentlich zugängliche Parkierung

1.1 Ausgangslage

Als "öffentlich zugängliche Parkierung" werden alle Parkplätze und Parkierungsanlagen bezeichnet, die für die Nutzung durch die Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Sie können sich im Eigentum des Kantons, der Gemeinden oder von Privaten befinden.

- Bei **Einkaufsläden oder Unternehmen** gelten Kundenparkfelder als öffentlich zugänglich. Personalparkfelder stehen nur für die Angestellten der jeweiligen Institution zur Verfügung und gelten daher nicht als öffentlich zugänglich.
- Bei **Wohnüberbauungen** gelten Besucherparkplätze als öffentlich zugängliche. Parkfelder für die Bewohnerinnen und Bewohner einer Wohnüberbauung stehen nur diesen zur Verfügung und gelten daher nicht als öffentlich zugänglich.
- An **Bahnhöfen** gelten Abstellplätze für Park+Ride (P+R) oder Kundenparkfelder für Nutzungen, die in Bahnhöfen untergebracht sind, als öffentlich zugänglich.

Die öffentlich zugänglichen Parkplätze im Eigentum des Kantons Obwalden werden einheitlich bewirtschaftet. Ausserhalb der kantonalen Liegenschaften besteht aktuell keine Verpflichtung zur Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze. Dennoch werden diese öffentlich zugänglichen Parkplätze zu einem relevanten Teil bereits heute bewirtschaftet, jedoch ohne einheitliche Tarifstruktur. Aus Nutzersicht wäre es vorteilhaft, wenn die Tarife und die Zahlungsmöglichkeiten (z. B. Parkingpay-App) einheitlich funktionieren würden. Aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen ist zwischen Kurz- und Langzeitparkierung zu unterscheiden.

1.2 Kurzzeitparkierung

Einsatzgebiete

Kurzzeitparkierung wird insbesondere in Ortszentren in der Nähe von Verkaufs- und Dienstleistungsnutzungen wie Einkaufsläden, Post, Banken etc. angeboten. Ihr Zweck ist die Ermöglichung des Abstellens von Autos während eines Einkaufs oder der Inanspruchnahme einer Dienstleistung. Sie sollen jedoch nicht über längere Zeit, z. B. als Park+Ride oder Ersatz für einen Garagenplatz am Wohnort, genutzt werden.

Ziele

Bei der Kurzzeitparkierung sind langfristig eine einheitliche, gut verständliche Tarifstruktur, eine flächendeckende Bewirtschaftung und benutzerfreundliche Zahlungsmethoden anzustreben. Mit einer optimalen Bewirtschaftung der Kurzzeitparkfelder soll das Langzeitparkieren verhindert werden. Dies sichert der Kundschaft von Einkaufsläden und Dienstleistungsbetrieben laufend freie Parkfelder.

Anzustrebende Standards

Eine einheitliche Tarifgestaltung der Parkfelder im ganzen Kanton Obwalden wäre kaum praxistauglich, da nicht alle Gemeinden gleich gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind. Allfällige Parkgebühren sollen in diesem Sinne abgestuft werden. Das bedeutet folglich, dass für die gut mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) erschlossene Kerngemeinde Sarnen höhere Tarife gelten sollen als für die weniger gut mit dem ÖV erschlossenen Gemeinden Zusätzlich fallen werktags die Tarife höher aus, je länger parkiert wird.

Die maximale Parkdauer im Ortskern soll kurz sein. In Ortszentren wird die Kurzzeitparkierung häufig auch als Blaue Zone organisiert. Bei Blauen Zonen sind die maximalen Parkzeiten starr und schweizweit einheitlich geregelt. Zu beachten ist, dass bei ihnen von 19:00 bis 08:00 Uhr keine Parkzeitbeschränkung gilt. Um eine gewisse Einheitlichkeit hinsichtlich der Parkplatzbewirtschaftung zu erreichen, sollen für die Kurzzeitparkierung primär Blaue Zonen geprüft werden. Andere Bewirtschaftungskonzepte sollen dort zur Anwendung kommen, wo mit Blauen Zonen die Bedürfnisse nicht ausreichend abgedeckt werden können. Auf grossen Parkplätzen ist zudem eine Bewirtschaftung mit Gebühren anzustreben, um einerseits eine gewisse Lenkungswirkung zu erzielen und andererseits für den Unterhalt zu sorgen. Es sollen bequeme Zahlungsmöglichkeiten (bspw. via App oder Twint) angeboten werden. Der Kanton macht sehr gute Erfahrungen mit den eingesetzten Parkuhren und Zahlungsmöglichkeiten.
Mittel- bis langfristig sollen auf grösseren Parkierungsflächen ausserhalb der Fahrbahn standardmässig Ladestationen für Elektroautos installiert werden (analog Sarnen Bahnhof).

1.3 Langzeitparkierung

Einsatzgebiete

Parkmöglichkeiten mit Parkzeiten von über ca. 3 h sind als Langzeitparkierung einzustufen. Es existieren zwei Einsatzgebiete von Langzeitparkierung: Umsteigepunkte (Bahnhöfe etc.) und touristische Orte (Sehenswürdigkeiten, Seilbahnstationen etc.). An Umsteigepunkten leistet die Langzeitparkierung einen Beitrag zur Förderung der kombinierten Mobilität. Dies betrifft vor allem Arbeitende unter der Woche, die mit dem Auto zum nächstgelegenen Bahnhof fahren, das Auto abstellen und mit dem Zug oder dem Bus zum Arbeitsort fahren (Park+Ride). An wichtigen Umsteigepunkten können Parkierungsanlagen die Bildung von Fahrtengemeinschaften fördern. In diesem Fall mindestens zwei Personen in separaten Fahrzeugen zu einem entsprechenden Langzeitparking und setzen die Reise gemeinsam in einem einzigen Fahrzeug fort.
An touristischen Orten wie z. B. in Engelberg oder Alpnachstad werden die Langzeitparkplätze vor allem von einem touristischen Publikum genutzt; insbesondere an den Wochenenden und den Feiertagen.

Ziele

Auch bei der langfristigen Bewirtschaftung sind eine einheitliche, gut verständliche Tarifstruktur, eine flächendeckende Bewirtschaftung und benutzerfreundliche Zahlungsmethoden anzustreben. Die Tarife für die Langzeitparkierung sind so zu gestalten, dass eine gewisse Lenkungswirkung hinsichtlich des motorisierten Verkehrsaufkommens und die Belegungsziffer der Parkierungsanlagen entfaltet wird. Dadurch werden die kombinierte Mobilität und die Bildung von Fahrgemeinschaften gefördert und das touristische Publikum ermutigt, den ÖV zu benützen.

Anzustrebende Standards

Auch bei der Langzeitparkierung sind kantonsweit möglichst einheitliche Standards betreffend die Tarife und Zahlungsmöglichkeiten anzustreben. Anders als bei den Kurzzeitparkplätzen gilt es zu unterscheiden, ob die Parkfelder für die Mobilitätskombination (P+R, Fahrgemeinschaften) oder für einen touristischen Ausflug besetzt werden. Der erste Fall ist zu begrüssen, da dadurch die Strassen entlastet werden und der ÖV gefördert wird. Die Tarife in den Tourismusgebieten (z. B. bei Seilbahnstationen) sind separat in Abhängigkeit zur ÖV-Erschliessung festzulegen.
Um den Wechsel auf den ÖV und Fahrgemeinschaften zu fördern, ist es zweckmässig, die Tarife für einen Arbeitstag tief zu halten. Mittel- bis langfristig sollen Ladestationen für Elektroautos das P+R-Angebot ergänzen.

Sollten die Umsteigepunkte für Fahrgemeinschaften eine hohe Nachfrage auslösen, besteht die Möglichkeit, zu einem späteren Zeitpunkt Gebühren für diese festzulegen. Kurzfristig wird empfohlen, auf die Erhebung von Gebühren zu verzichten.

2. Öffentlicher Verkehr – Zusatzangebote

Wo aus wirtschaftlichen Gründen das ÖV-Grundangebot nicht ausgebaut werden kann oder kein ÖV-Grundangebot möglich ist, sollen Zusatzangebote zur Verfügung gestellt werden. Verschiedene Zusatzangebote mit öffentlichem, halböffentlichem und privatem Charakter sind auf ihre Eignung für die Anwendung im Kanton geprüft worden. Angebote mit öffentlichem Charakter liegen in der Verantwortung des Kantons und der Gemeinden. Dadurch bestehen hier die grössten Einflussmöglichkeiten für den Kanton. Bei den Angeboten mit halböffentlichem Charakter sind hingegen Dritte involviert und bei Angeboten mit privatem Charakter sind Dritte in vollem Umfang dafür zuständig. Somit sind bei Angeboten mit halböffentlichem und privatem Charakter die Einflussmöglichkeiten für den Kanton und die Gemeinden geringer und beschränken sich bei Angeboten mit privatem Charakter nur auf eine allfällige finanzielle Unterstützung oder Kommunikationsmassnahmen. Die Finanzierung ist je nach Angebot unterschiedlich. Bei vielen Zusatzangeboten ist es üblich, mit privaten Trägerschaften zusammenzuarbeiten.

2.1 Auslegeordnung Zusatzangebote

Angebote mit öffentlichem Charakter

PubliCar

Bei PubliCar handelt es sich um ein etabliertes Rufbusangebot der Postauto AG. Die Busse verkehren nur bei telefonischer Voranmeldung oder Bestellung über eine App. Es sind Ausführungen mit festem Fahrplan und Linienverlauf (Bsp. Niederhasli ZH), aber auch Tür-zu-Tür-Verbindungen (Region Appenzell) möglich. Das Konzept eignet sich vor allem für Gebiete mit weniger als 100 Einwohnenden pro km^2, welche für konventionelle Buskonzepte wie Ortsbusse zu wenig stark besiedelt sind. PubliCar-Angebote sind ins Tarifsystem des öffentlichen Verkehrs integriert, zum normalen Billett ist jedoch noch ein Zuschlag zu entrichten.

Kollibri

Bei Kollibri handelt es sich ebenfalls um ein Rufbusangebot der PostAuto AG. Die Postauto AG hat das Angebot im Rahmen verschiedener Versuchsbetriebe z. B. in der Region Brugg AG getestet. Im Gegensatz zu PubliCar sind hier keine fixen Linienverläufe vorgesehen, sondern es handelt sich um ein reines Tür-zu-Tür-Angebot für die "erste und letzte Meile". Die Bestellung ist ausschliesslich mittels einer App möglich und das Angebot verfügt über einen Sondertarif. Mit einem ÖV-Abonnement erfolgt lediglich ein Rabatt auf den Fahrpreis.

mybuxi

Bei mybuxi handelt es sich um einen "öffentlichen" Taxibetrieb auf privater Basis, der mit Elektro-Vans betrieben wird. Als Fahrpersonal kommen entweder Freiwillige – z. B. Vereinsmitglieder oder Senioren – oder professionelle Fahrer und Fahrerinnen zum Einsatz. Die Bestellung der Fahrzeuge erfolgt mittels einer App. Das Angebot ist an keinen Fahrplan und an keine Haltestellen gebunden. Die Tarife liegen in einer ähnlichen Grössenordnung wie die ÖV-Billettpreise für vergleichbare Strecken, sind aber nicht ins ÖV-Tarifsystem integriert.

Bus alpin
Die Bus-alpin-Angebote erschliessen beliebte Ausflugsziele im Berggebiet. Die Angebote können dabei als fixer Linienbetrieb oder als Rufbus organisiert werden. Je nach Nachfrage erfolgt das Angebot saisonal oder nur an bestimmten Tagen, z. B. nur an Wochenenden. Für den Betrieb wird mit lokalen Trägerschaften zusammengearbeitet. Öffentliche Abgeltungen sind keine vorgesehen. Daher sind zur Deckung der Kosten die Billettpreise etwas höher als bei regulären ÖV-Angeboten, und ÖV-Abonnemente sind nicht gültig.

Angebot mit halböffentlichem Charakter
Taxito
Bei Taxito handelt es sich um eine spontane Fahrgemeinschaft. Als Abgangspunkte fungieren fixe Haltestellen. Die Buchung einer Fahrt erfolgt mittels SMS. Nach Bestellung wird das gewünschte Fahrtziel an der Haltestelle angezeigt, sodass vorbeifahrende Fahrzeuge den wartenden Fahrgast spontan mitnehmen können. Wenn sich eine Mitfahrgelegenheit ergibt, wird mit einer SMS der Zentrale das Fahrzeugkennzeichen mitgeteilt. Mit einem weiteren SMS erfolgt die Bezahlung. Weder für Fahrgäste noch für Fahrer und Fahrerinnen ist eine Voranmeldung erforderlich. Das Angebot kann somit sehr spontan genutzt bzw. eine Mitfahrgelegenheit spontan angeboten werden.

Angebot mit privatem Charakter
Fahrgemeinschaften
Es gibt eine Vielzahl Apps auf privater Basis für die Bildung von Fahrgemeinschaften, z. B. BlaBlaCar, Karzoo, E-carpooling, HitchHike und Mobility Carpool. Im Gegensatz zu Taxito sind diese Angebote nicht an fixe Abgangsorte gebunden, sondern ermöglichen sehr individuelle Abfahrts- und Zielorte.

2.2 Massnahmen

Kurz- bis mittelfristig werden folgende Zusatzangebote geprüft:

- Ab dem Bahnhof Sarnen soll als Weiterentwicklung des heutigen abendlichen Rufbusangebots ein Ausbau geprüft werden. Neu soll es ermöglicht werden, auch abends ab ca. 20:00 Uhr von zu Hause zum Bahnhof oder ins Zentrum zu gelangen. Dazu soll eine Lösung mittels einer App geprüft werden.
- Auf den Strecken Sachseln Bahnhof – Älggialp und Alpnach Dorf – Lütholdsmatt soll ein Bus-alpin-Angebot für den Sommer geprüft werden.

Langfristig werden folgende Zusatzangebote geprüft:

- Mybuxi und Taxito sollen zu einem späteren Zeitpunkt erneut geprüft werden. Mybuxi erfüllt verschiedene Zwecke und eignet sich als ÖV-Zusatzangebot zu Randzeiten, für den Transport insbesondere von älteren Personen oder auch für Warentransporte im Siedlungsgebiet. Taxito eignet sich besonders gut in Tälern, wo die Personen entlang der Route gut gesammelt werden können und wo das ÖV-Angebot nicht gut ausgebaut ist sowie als Ergänzung in den Randzeiten.

Bei Angeboten mit öffentlichem und halböffentlichem Charakter bestehen für den Kanton grössere Förderungsmöglichkeiten als bei Angeboten mit privatem Charakter. Daher soll der Fokus für Zusatzangebote auf den Angeboten mit öffentlichem und halböffentlichem Charakter liegen. Private Angebote für Fahrgemeinschaften werden aber ebenfalls als Chance gesehen. Der Kanton kann die privaten Anbieter mit Kommunikationsmassnahmen und bei Bedarf allenfalls mit Infrastrukturen wie dispers ausgeschiedenen Parkplätzen unterstützen.

3. Kombinierte Mobilität

Unter dem Aspekt der kombinierten Mobilität werden die Umsteigepunkte zwischen Individualverkehr und öffentlicher Verkehr sowie Treff- und Umsteigepunkte für Fahrgemeinschaften thematisiert. Bei den Umsteigepunkten zwischen Individualverkehr und öffentlicher Verkehr stehen die Bahnhöfe sowie die Bushaltestelle Post in Kerns im Fokus. Die Bahnhöfe Ewil Maxon und Kaiserstuhl stellen hingegen keine Umsteigepunkte dar oder haben als solche nur eine geringe Bedeutung, weshalb in diesem Kapitel nicht weiter auf sie eingegangen wird.

3.1 Umsteigepunkte öffentlicher Verkehr – Individualverkehr (Mobilitätshubs)

Kategorisierung der Mobilitätshubs
Die ausgeschieden Mobilitätshubs sind anhand der Wichtigkeit der Umsteigepunkte in zwei Prioritätsstufen unterteilt worden. Die Unterteilung erfolgte aufgrund der Kriterien Bedeutung bezüglich Alltags- und Freizeitverkehr, Einzugsgebiet, Ein- sowie Aussteigerzahlen des öffentlichen Verkehrs und Qualität des Bahnangebotes. Drei Mobilitätshubs fallen in die erste Prioritätsstufe:

- Alpnachstad
- Sarnen
- Engelberg

Sarnen ist ein stark genutzter Umsteigepunkt für den Alltagsverkehr. Zudem wird der Bahnhof während den Wintermonaten auch vom Freizeitverkehr rege genutzt. Die Bahnhöfe in Engelberg und Alpnachstad hingegen sind in erster Linie wichtige touristische Umsteigepunkte.

In die zweite Prioritätsstufe fallen die folgenden Mobilitätshubs:

- Alpnach Dorf
- Sarnen Nord
- Sachseln
- Giswil
- Lungern
- Kerns, Bushaltestelle Post

Kerns ist zwar nicht ans Eisenbahnnetz angebunden, die Bushaltestelle Kerns Post verdient aber dennoch den Status als Mobilitäthub, weil diese Haltestelle auch als Umsteigepunkt zwischen dem Velo oder allenfalls dem Auto und dem Bus genutzt wird.

Übersicht bestehende Infrastruktur und Angebote

Bei den Mobilitätshubs stehen aktuell die folgenden Angebote bzw. die folgende Infrastruktur zur Verfügung:

Mobilitätshub 1. Priorität	Bestehende Infrastruktur
Alpnachstad	P+R, Veloabstellplätze, Informationsmöglichkeit, Aufenthaltsmöglichkeit, Verpflegungsmöglichkeit
Sarnen	P+R, Veloabstellplätze, Mobility-Standort, Schliessfach, Einkaufsmöglichkeit, Taxistandort, Verpflegungsmöglichkeit, Informationsmöglichkeit, Aufenthaltsmöglichkeit, Elektroladestation, Veloverleih
Engelberg	P+R, Veloabstellplätze, Einkaufsmöglichkeit, Taxistandort, Verpflegungsmöglichkeit, Informationsmöglichkeit, Aufenthaltsmöglichkeit, Elektroladestation

Tabelle 1: Mobilitätshub 1. Priorität

Mobilitätshub 2. Priorität	Bestehende Infrastruktur
Alpnach Dorf	P+R, Veloabstellplätze, Mobility-Standort, Informationsmöglichkeit, Aufenthaltsmöglichkeit, Verpflegungsmöglichkeit, Elektroladestation
Sarnen Nord	Veloabstellplätze, Mobility-Standort, Informationsmöglichkeit, Aufenthaltsmöglichkeit, Veloverleih
Kerns (Bushaltestelle)	Veloabstellplätze, Verpflegungsmöglichkeit, Elektroladestation
Sachseln	P+R, Veloabstellplätze, Mobility-Standort, Informationsmöglichkeit, Aufenthaltsmöglichkeit, Verpflegungsmöglichkeit, Elektroladestation
Giswil	P+R, Veloabstellplätze, Informationsmöglichkeit, Aufenthaltsmöglichkeit, Verpflegungsmöglichkeit, Elektroladestation
Lungern	P+R, Veloabstellplätze, Informationsmöglichkeit, Aufenthaltsmöglichkeit, Verpflegungsmöglichkeit, Elektroladestation

Tabelle 2: Mobilitätshub 2. Priorität

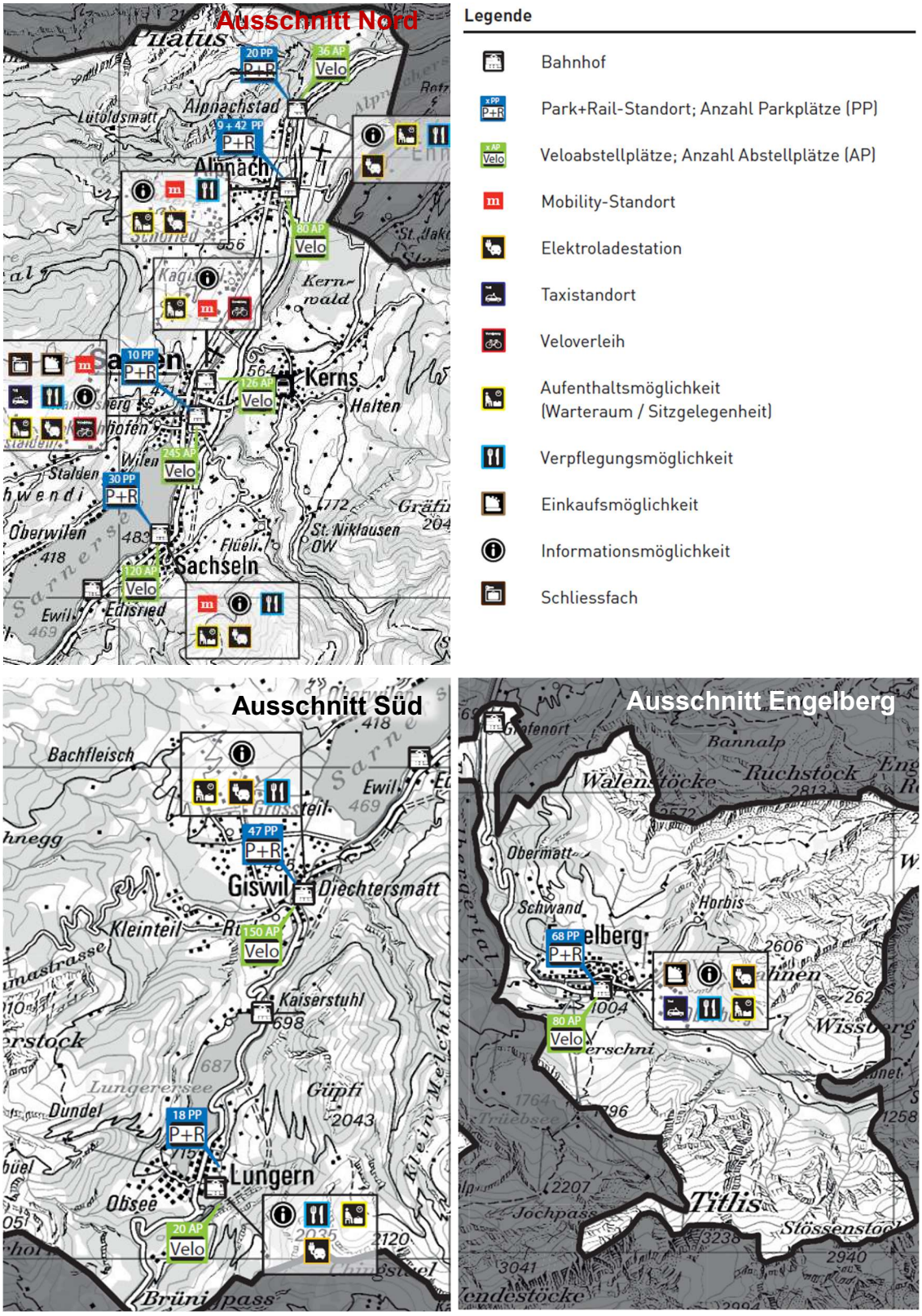

Abbildung 1: Übersicht Mobilitätshubs

Analyse Veloabstellplätze an den Bahnhöfen

Gemäss dem Handbuch "Veloparkierung Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb" des Bundesamts für Strassen (ASTRA) wird der Veloabstellplatzbedarf an Bahnhöfen anhand der Zahl der Wegreisenden (zusteigende Fahrgäste pro Tag) und anhand der Anzahl an P+R-Abstellplätzen bestimmt:

- Pro zehn Wegreisende sind eins bis vier Veloabstellplätze zu erstellt (bzw. 0,1-0,4 Veloabstellplätze pro 1 Wegreisende)
- Pro 100 P+R-Abstellplätze sind fünf Veloabstellplätze zu erstellen

In der folgenden Tabelle wird die Bandbreite für den Veloabstellplatzbedarf nach dem Handbuch "Veloparkierung Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb" nachgewiesen und beurteilt, ob das heutige Angebot den Bedarf deckt:

	Veloabstellplatzbedarf für Bahnreisende		+	*Veloabstellpatzbedarf aufgrund P+R*		=	*Veloabstellplatzbedarf Total*				
Bahnhof	**Anzahl Wegreisende (zusteigende Fahrgäste)**	**Anz. Veloabstellpl. pro Wegreisenden**		**vorhandene Anzahl P+R-Parkfelder (MIV)**	**Anz. Veloabstellpl. pro P+R-Platz**		**Veloabstellpl. Total**		**vorhandene Anzahl Velo-abstellplätze**	**Grundbedarf gedeckt (in %)**	
		min 0.1	**max 0.4**		**0.05**		**min**	**max**		**min**	**max**
Alpnachstad	246	25	98	20	1.0		26	99	36	138%	36%
Alpnach Dorf	789	79	316	9	0.5		80	317	80	100%	25%
Sarnen Nord	293	29	117	0	0.0		29	117	126	434%	108%
Sarnen	1'737	174	695	10	0.5		175	696	245	140%	35%
Sachseln	564	56	226	30	1.5		58	228	120	207%	53%
Giswil	520	52	208	47	2.4		55	211	150	273%	71%
Lungern	241	24	96	18	0.9		25	97	20	80%	21%
Engelberg	974	97	390	68	3.4		101	394	80	79%	20%

Minimum und Maximum der Bandbreite werden abgedeckt
nur Minimum der Bandbreite wird abgedeckt
Minimum der Bandbreite wird nur knapp abgedeckt
auch Minimum der Bandbreite wird nicht abgedeckt

Tabelle 3: Untersuchung Veloabstellplatzbedarf

Bei den meisten Bahnhöfen wird zumindest das Minimum der Bandbreite gedeckt. In Alpnach wird das Minimum jedoch nur knapp und in Lungern und Engelberg nicht erreicht. Diese Bahnhöfe stehen deshalb im Fokus für ein Monitoring. Daraus resultiert gegebenenfalls der Bedarf für einen Ausbau des Angebots. Ebenfalls stehen auf der Westseite beim Bahnhof Sarnen gemäss Aussagen in der Begleitgruppe zu wenige Veloabstellplätze zur Verfügung.

Analyse Veloverleihangebote

Das Ziel von Veloverleihangeboten ist die sinnvolle Ergänzung des ÖVs. Statt die gesamte Fahrt im Auto zurückzulegen, sollen die Personen die Bahn oder den Bus nutzen und für die "letzte Meile" aufs Leihvelo umsteigen oder – im Fall von kurzen Strecken – die gesamte Fahrt auf dem Leihvelo zurücklegen. Veloverleihangebote sind vor allem dort sinnvoll, wo Leute in unregelmässigen Fällen ein Velo für eine eher kurze Distanz nutzen möchten, z. B. um zum Arzt oder Coiffeur zu gelangen oder um kleinere Einkäufe zu tätigen. Zum Pendeln werden Veloverleihangebote weniger genutzt. Für Pendler und Pendlerinnen ist es praktischer, von zu Hause mit ihrem eigenen Velo z. B. zum Bahnhof zu fahren und dieses dort abzustellen.

Auch im Tourismusverkehr können Veloverleihangebote eine Rolle spielen. Gerade dort, wo bereits Angebote von Hotels oder Velogeschäften bestehen, sollen diese aber nicht durch Angebote der öffentlichen Hand konkurrenziert werden. Für "lokalen" Tourismus wie den Besuch des Schwimmbads oder eines Naherholungsgebiets kann ein öffentlicher Veloverleih hingegen sinnvoll sein.

Die Topografie wirkt sich direkt auf das Potenzial für Veloverleihangebote aus. Flache Gebiete weisen ein höheres Potenzial auf als Gebiete mit vielen Höhenunterschieden. In den meisten Gemeinden im Kanton dürften die topografischen Anforderungen für Veloverleihangebote erfüllt sein. Daneben ist es wichtig, dass an allen Orten im Kanton der gleiche Anbieter mit dem gleichen System zur Verfügung steht. Dies erhöht die Bekanntheit des Angebots und führt zu einer "Stammkundschaft". Ausserdem muss das System sehr einfach und flexibel bedienbar, zuverlässig verfügbar sowie kostengünstig sein. Denn je höher das Verhältnis zwischen Parkgebühren und Veloverleihgebühren ist, desto grösser ist die Akzeptanz des Angebots.

Ein eher geringes Potenzial für ein Veloverleihangebot besteht in Giswil. Die wichtigsten Geschäfte liegen dort in Bahnhofsnähe. Zudem ist die Streusiedlung im Westen sehr weitläufig, und für die Kundschaft sind genügend Parkplätze vorhanden. Geringes bis mittleres Potenzial besteht in Lungern und Engelberg. In beiden Gemeinden liegt der Bahnhof abseits des Ortszentrums, und die Topografie ist einigermassen vorteilhaft für den Veloverkehr. Allerdings ist die Siedlung in beiden Gemeinden weitläufig, im Winter liegt oft Schnee, und im Sommer würde in Engelberg zudem eine gewisse Konkurrenz zum touristischen Veloverleih aufgebaut.

Grosses Potenzial besteht entsprechend einzig in Sarnen. Diese Gemeinde verfügt bereits über ein Veloverleihangebot. Dieses gilt es auch in Zukunft zu erhalten und auszubauen.

P+R-Situation in Sarnen
In der Vergangenheit wurden in der Gemeinde Sarnen mehrere Lösungsansätze für ein P+R-Angebot untersucht, jedoch nicht umgesetzt. Vor der Einführung von Parkgebühren wurde der Parkplatz des Berufs- und Weiterbildungszentrums in Sarnen von zahlreichen Personen als P+R-Platz genutzt. Die Erhebung von Parkgebühren hat dies weitgehend unterbunden. Weil in Sarnen das grösste Potenzial für P+R im Kanton Obwalden gesehen wird, soll eine Erweiterung des bestehenden Angebots untersucht werden.

In einem ersten Schritt wären dafür die Auslastung der bestehenden P+R-Kapazitäten am Bahnhof sowie die bestehenden freien Kapazitäten beim Berufs- und Weiterbildungszentrum zu untersuchen. Die Untersuchungen zur P+R Situation in Sarnen sind gemäss obigem Beschrieb durchzuführen. Aus fachlicher Sicht sind eine Fremdparkierung in Seitenstrassen sowie die Nutzung der Parkplätze beim Sarnen Center als P+R-Abstellplätze zu vermeiden.

3.2 Mobilitätshubs für Fahrgemeinschaften

Allgemein
Fahrgemeinschaftsparkplätze sollen weiter gefördert werden. Sie sollen jeweils an peripheren Lagen der Ortschaften und idealerweise im Umfeld wichtiger Strassenknotenpunkten wie Nationalstrassenanschlüssen oder wichtigen Strassenverzweigungen liegen. Da alle Nutzenden individuell mit dem eigenen Auto oder allenfalls mit dem Velo anreisen, besteht kein enger Bezug zum Ortszentrum. Somit kann Mehrverkehr in den Ortszentren vermieden werden. Fahrgemeinschaftsparkplätze sollen über eine ausreichende Anzahl an Parkfeldern verfügen. Idealerweise wird das Angebot ergänzt mit einem gesonderten Bereich zum Ein- und Aussteigen, der einfach von der Strasse her zugänglich und idealerweise mit einem Witterungsschutz verfügt. Markierte Parkfelder verbessern die Auslastung des Parkplatzes. Dadurch kann auch verhindert werden, dass Fahrzeuge "zugeparkt" werden. Bei Fahrgemeinschaftsparkplätzen, die nahe an Ortschaften liegen und gut mit dem Velo erreichbar sind, sollen einzelne Veloabstellplätze angeboten werden (optimalerweise gedeckt). Eine Zunahme der Nutzer, die mit dem Velo anreisen, ist jedoch aufgrund verbesserter Veloabstellplätze nicht zu erwarten.

Es erscheint zweckmässig, die Parkdauer mittels eines Ticketsystems oder eines Registrierungssystems zu begrenzen, damit der Parkplatz nicht zum Abstellen von Fahrzeugen über einen längeren Zeitraum missbraucht wird. Als maximale Parkdauer sind 24–48 Stunden denkbar. Zudem ist die Erhebung von Parkgebühren zu prüfen, wobei die Tarife nur sehr moderat ausfallen sollen, um eine hohe Akzeptanz zu erzielen. In einem ersten Schritt sollten die bestehenden Parkplätze deshalb weiterhin kostenlos zur Verfügung gestellt werden.

Bestehende und potenzielle Fahrgemeinschaftsparkplätze

Im Kanton bestehen bereits Fahrgemeinschaftsparkplätze. Weitere potenzielle Standorte wurden nach Aspekten wie der Distanz und Zufahrt zur Nationalstrasse sowie des Einzugsgebiets überprüft. Dabei wurden Standorte mit Potenzial für neue Fahrgemeinschaftsparkplätze ermittelt. Der untenstehende Übersichtsplan zeigt die heute bereits genutzten Parkplätze (blau) sowie Standorte mit Potenzial für neue Fahrgemeinschaftsparkplätze (rot). Anschliessend erfolgt eine Beurteilung der einzelnen Standorte.

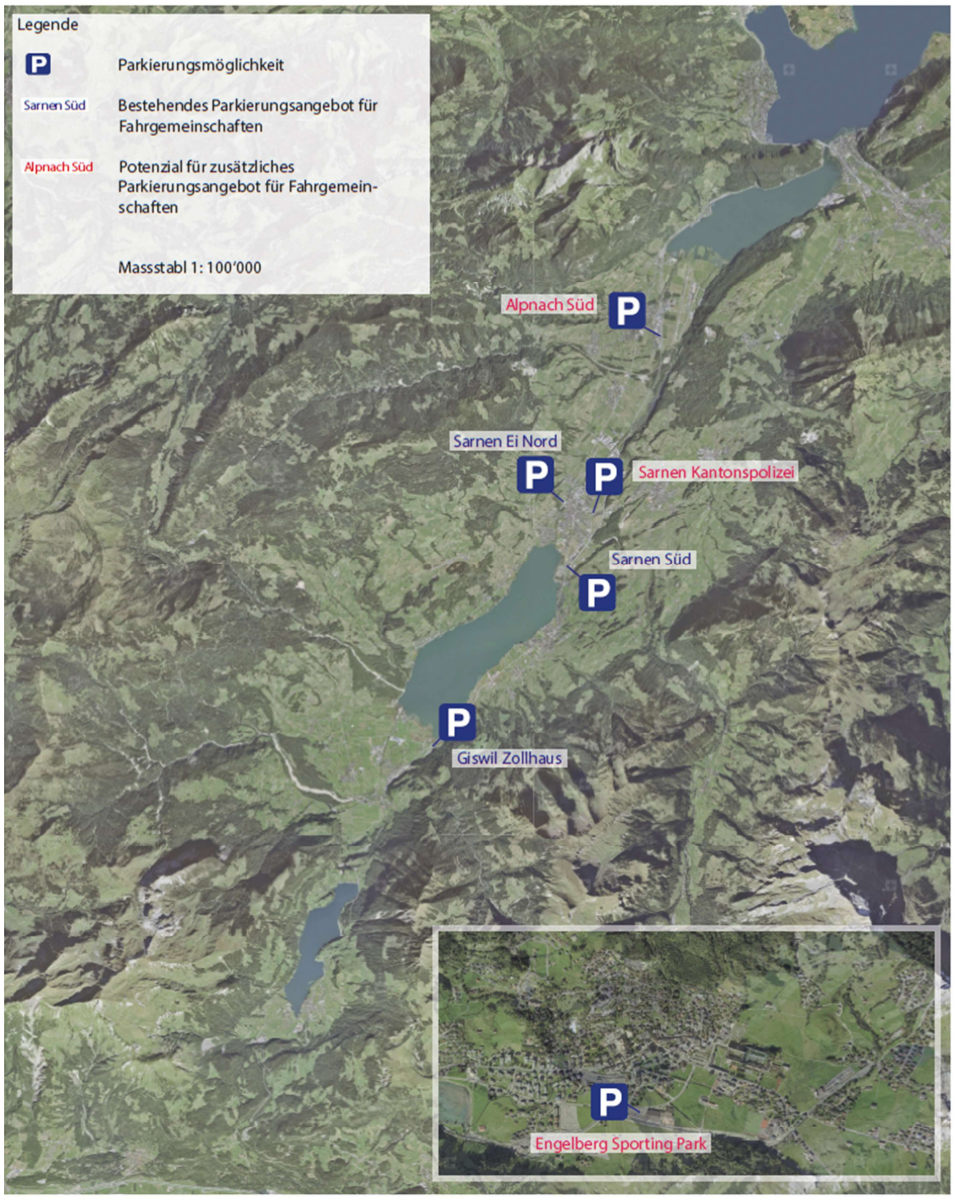

Abbildung 2: Übersicht Umsteigepunkte Fahrgemeinschaften

Alpnach Süd (neu)
Der potenzielle Standort liegt in der Nähe des A8-Anschlusses Alpnach Süd (37). Je nach Lage des Parkplatzes ist eine Richtplananpassung erforderlich. In einem ersten Schritt ist zu prüfen, ob ein geeigneter Standort für einen Parkplatz vorhanden ist. Allenfalls kann die Parkierungsanlage mit einer Gewerbenutzung kombiniert werden.

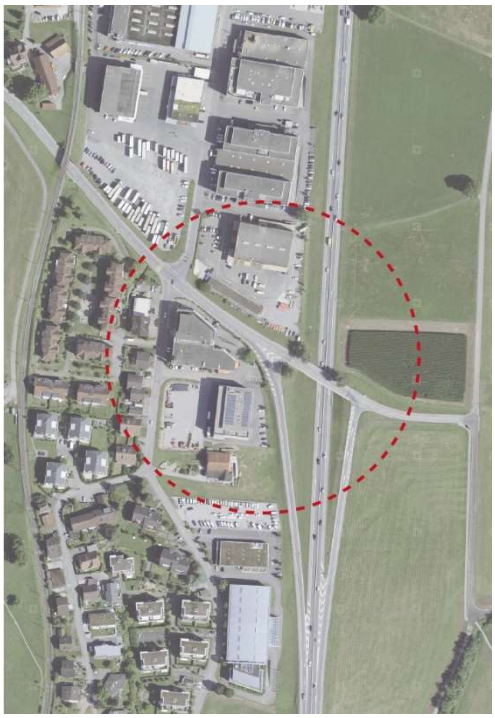

Abbildung 3: Möglicher Standort Alpnach Süd

Parkplatz Ei Nord Sarnen (bestehend)
Der Standort weist eine gute Lage in unmittelbarer Nähe des Kreisels auf, an dem die Strassen von Sarnen, Alpnach, Stalden und Kerns aufeinandertreffen. Der Standort soll daher beibehalten werden.

Abbildung 4: Bestehender Standort Ei Nord Sarnen

Parkplatz Sarnen Süd (bestehend)
Ebenfalls direkt beim A8-Anschluss Sarnen Süd (35) gelegen, weist dieser Parkplatz eine ideale Lage auf und soll daher beibehalten werden.

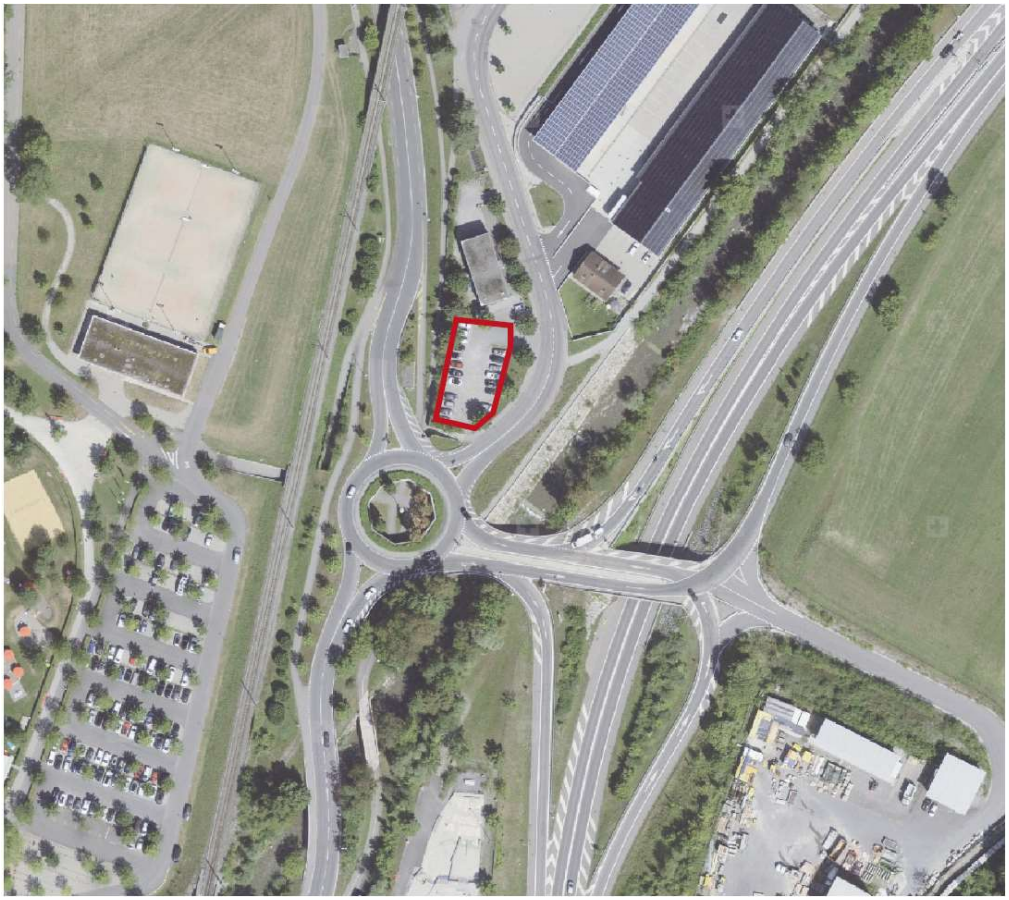

Abbildung 5: Bestehender Standort Sarnen Süd

Sarnen Kantonspolizei (neu)
Ein Standort in unmittelbarer Nähe beim A8-Anschluss Sarnen Nord (36) wäre optimal. Ein möglicher Standort ist im Zusammenhang mit der Sanierung des Gebäudes der Kantonspolizei vertieft zu prüfen.

Abbildung 6: Möglicher Standort Sarnen Kantonspolizei

Giswil Zollhaus (bestehend)
An diesem Standort bestehen gute Platzverhältnisse und ein idealer Zugang zur Nationalstrasse A8 ist sichergestellt. Der Standort ist daher beizubehalten.

Abbildung 7: Bestehender Standort Giswil Zollhaus

Engelberg Sporting Park (neu)
An diesem Standort ist vertieft zu prüfen, ob Bedarf für einen Parkplatz für Fahrgemeinschaften besteht.

Abbildung 8: Möglicher Standort Engelberg Sporting Park

4. Engelberg

4.1 Ausgangslage

Aufgrund der bereits bestehenden Probleme und der geplanten Ausbauten im Tourismusangebot von Engelberg (Projekt Titlis 3020) spielt der An- und Abreiseverkehr nach/von Engelberg im Zusammenhang mit dem Gesamtverkehrskonzept Obwalden und innerhalb des Themas Tourismus und Freizeit eine wichtige Rolle. Mit Ausnahme der Gemeinde Engelberg sind vor allem die Gemeinden im Engelbergertal betroffen; sie liegen alle im Kanton Nidwalden. Auch in Nidwalden ist der Verkehr von/nach Engelberg seit längerer Zeit ein Thema. Aktuell arbeitet eine Arbeitsgruppe unter der Leitung des Kantons Nidwalden an möglichen Lösungen. Viele der Lösungen erfordern jedoch das Einverständnis oder sogar das Engagement eines Unternehmens, der Gemeinde Engelberg oder des Kantons Obwalden. Die beiden Kantone haben sich deshalb darauf geeinigt, das Thema gemeinsam im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Obwalden zu bearbeiten. Zum Thema liegen bereits zahlreiche Berichte und Planungsgrundlagen vor.

Die vorhandenen Probleme im Tourismus- und Freizeitverkehr im Engelbergertal sind weitgehend bekannt. Das hohe Verkehrsaufkommen auf der Strasse verursacht Lärm und Luftschadstoffe; zusätzlich wird die Verkehrssicherheit insbesondere der zu Fuss Gehenden und Velo fahrenden Personen beeinträchtigt. An schönen Sonn- und Feiertagen im Winterhalbjahr verursachen die Hin- und insbesondere die Heimreise der Gäste eine hohe Belastung auf den Strassen in Engelberg und im Engelbergertal. Gemäss dem Bericht von Marty + Partner vom 26.10.2020 wird nur rund die Hälfte aller Fahrten talwärts durch Tagesgäste verursacht. In die Lösungsfindung müssen deshalb auch andere Gästesegmente einbezogen werden.

In den Dörfern des Engelbergertals kommt es teilweise zu Stausituationen, die die Funktionalität des gesamten Verkehrsnetzes stören. Gemeinsam mit anderen Wintersportdestinationen in Obwalden, Nidwalden, Uri und dem Berner Oberland führt der Rückreiseverkehr aus Engelberg zudem zu regelmässigen Verkehrsüberlastungen am Lopper. Volle Parkplätze (z.B. bei den Bergbahnen) und Suchverkehr in Engelberg sind – mit Ausnahme der Fürenalp Bahn und bei den Brunni-Bahnen– hingegen eher selten.

Zielführende Lösungen setzen damit einerseits bei der Verkehrsbelastung auf der Strasse generell an, andererseits bei einer zeitlichen Entzerrung des Rückreiseverkehrs an den Sonn- und Feiertagen im Winterhalbjahr.

Die Verkehrskapazität auf Strasse und Schiene im Engelbergertal stellt eine wichtige Basis für die Konzeption und Einordnung von Lösungsansätzen zur Verbesserung der Verkehrssituation dar. Nachfolgend werden die Kapazitäten auf der Talstrasse und auf der Bahnlinie im Engelbergertal beurteilt. Zudem werden in weiteren Kapiteln Lösungsansätze beurteilt und zu Massnahmenvorschlägen verdichtet.

4.2 Verkehrskapazitäten auf der Talstrasse

Die nachfolgend zusammengefassten Erkenntnisse beziehen sich auf Untersuchungsergebnisse der Firma Marty + Partner Ingenieurbüro AG (Engelbergertal, Lösungsfindung Verkehrsentlastung, Präsentation vom 26.10.2020) und auf Auswertungen verfügbarer Zähldaten einer Zählstelle des Kantons Obwalden.

Beurteilung durch Marty + Partner Ingenieurbüro AG

Die Referenz-Zählstelle H206, auf der die Beurteilung Marty + Partner aufbaut, liegt südlich von Wolfenschiessen. Marty + Partner geht an der Zählstelle H206 von einer kritischen Verkehrsmenge pro Fahrrichtung im Bereich zwischen 500 – 700 Fahrzeugen pro Stunde aus. Die kritische Verkehrsbelastung bezieht sich vor allem auf die vorhandene Kapazität der neuralgischen Verkehrsknoten.

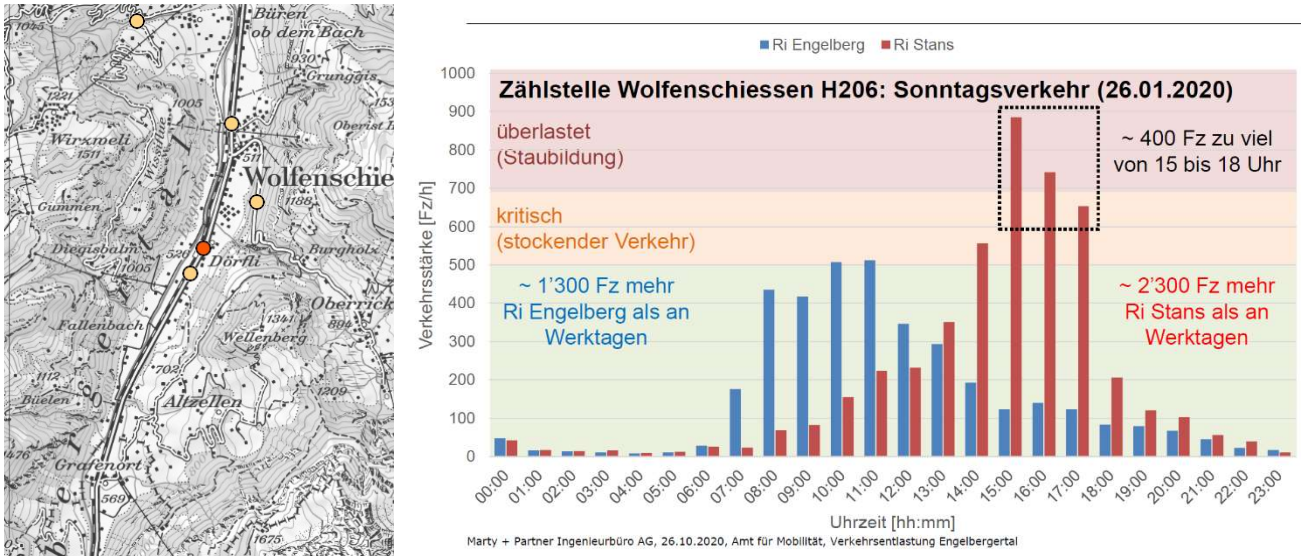

Abbildung 9: Untersuchung Marty+Partner, Lage der Referenz-Zählstelle (linke Abbildung, roter Punkt) und kritische Verkehrsmenge am Beispiel einer ausgewählten Tagesganglinie (rechte Abbildung)

Zähldaten des Kantons Obwalden, Zählstelle S07

Die Zählstelle S07 im Bereich der Kantonsgrenze OW/NW liegt südlich von Grafenort. Die Verkehrserzeugung durch die Nutzungen zwischen den beiden Zählstellen ist vermutet gering. Zudem ist davon auszugehen, dass der lokale Verkehr gegenüber dem Tourismusverkehr Engelberg mehrheitlich gegenläufige Flutrichtungen hat. Die kritische Belastungsschwelle wird bezogen auf die Daten an der Zählstelle S07 bei 600 Fahrzeugen pro Stunde angenommen. Dieser Wert ist nicht als absoluter Wert zu verstehen, unterhalb welchem keine Behinderungen auftreten können. Er stellt vielmehr eine generelle Orientierungsgrösse für die Beurteilung der Verkehrssituation dar.

Die verfügbaren Daten stammen aus den Jahren 2016 bis 2019. Dabei liegen für kein Erhebungsjahr vollständige geschlossene Erhebungsketten über alle Tage vor. Für das Jahr 2018 liegen am meisten Daten vor. Dieses Jahr wird mit Monatsdaten aus 2017 und 2019 ergänzt, so dass ein «virtuelles» gesamtes Jahr entsteht. Für die Tage ohne Zähldaten wird individuell beurteilt, ob eine Verkehrsbelastung über oder unter dem Schwellenwert wahrscheinlich ist.

Die Daten können aufgrund der verfügbaren Datenreihen nicht zuverlässig verifiziert bzw. plausibilisiert werden. Zudem ist der für die Beurteilung wichtige Schwellenwert von 600 Fahrzeugen pro Stunde eine pragmatische, grobe Festlegung. Durch witterungsbedingte Einflüsse und je nach Überlagerung von Feiertagen und Wochenenden können sich zudem bedeutende Schwankungen ergeben, welche mit dem Fokus auf ein Jahr nicht erfasst werden. Die Ergebnisse sind somit als generelle Aussagen zu verstehen, welche bei Bedarf weiter zu vertiefen und zu verifizieren sind.

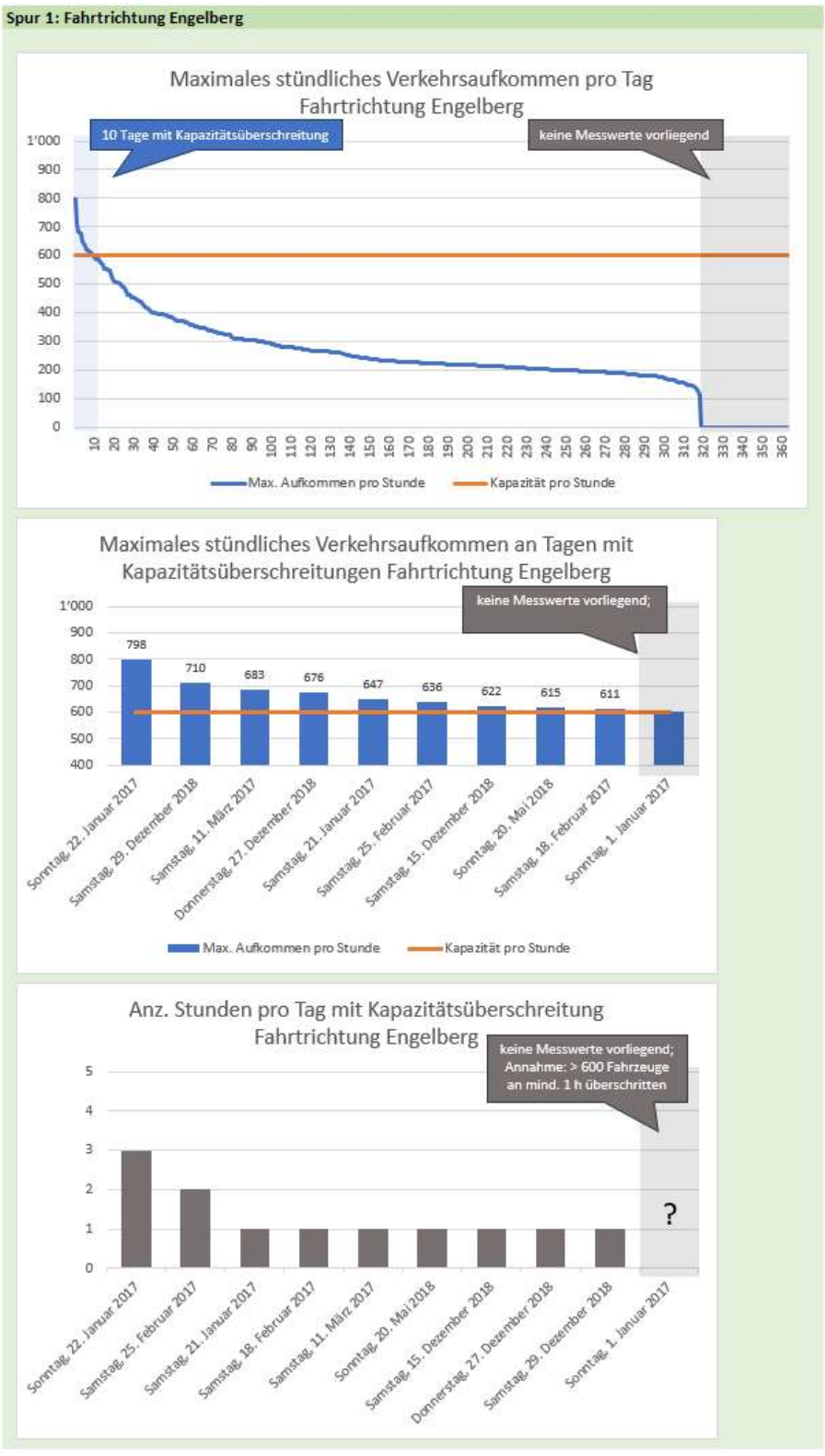

Abbildung 10: Auswertung Verkehrsdaten Zählstelle S07 für die Fahrrichtung Engelberg (talwärts), Summenkurve über 365 Tage mit dem maximalen stündlichen Verkehrsaufkommen je Tag, Tage mit Überschreitung der kritischen Verkehrsmenge von 600 Fahrzeugen pro Stunde, Dauer der Überschreitung der kritischen Verkehrsmenge (von oben nach unten)

Fazit Fahrtrichtung Engelberg (taleinwärts)

Richtung Engelberg wird der Schwellenwert an rund 10 Tagen (ca. 3% des Jahres) überschritten. Die maximale Stundenbelastung liegt bei 800 Fahrzeugen pro Stunde. An den Tagen mit Überschreitungen des Schwellenwertes dauert die Überlast mehrheitlich 1 Stunde.

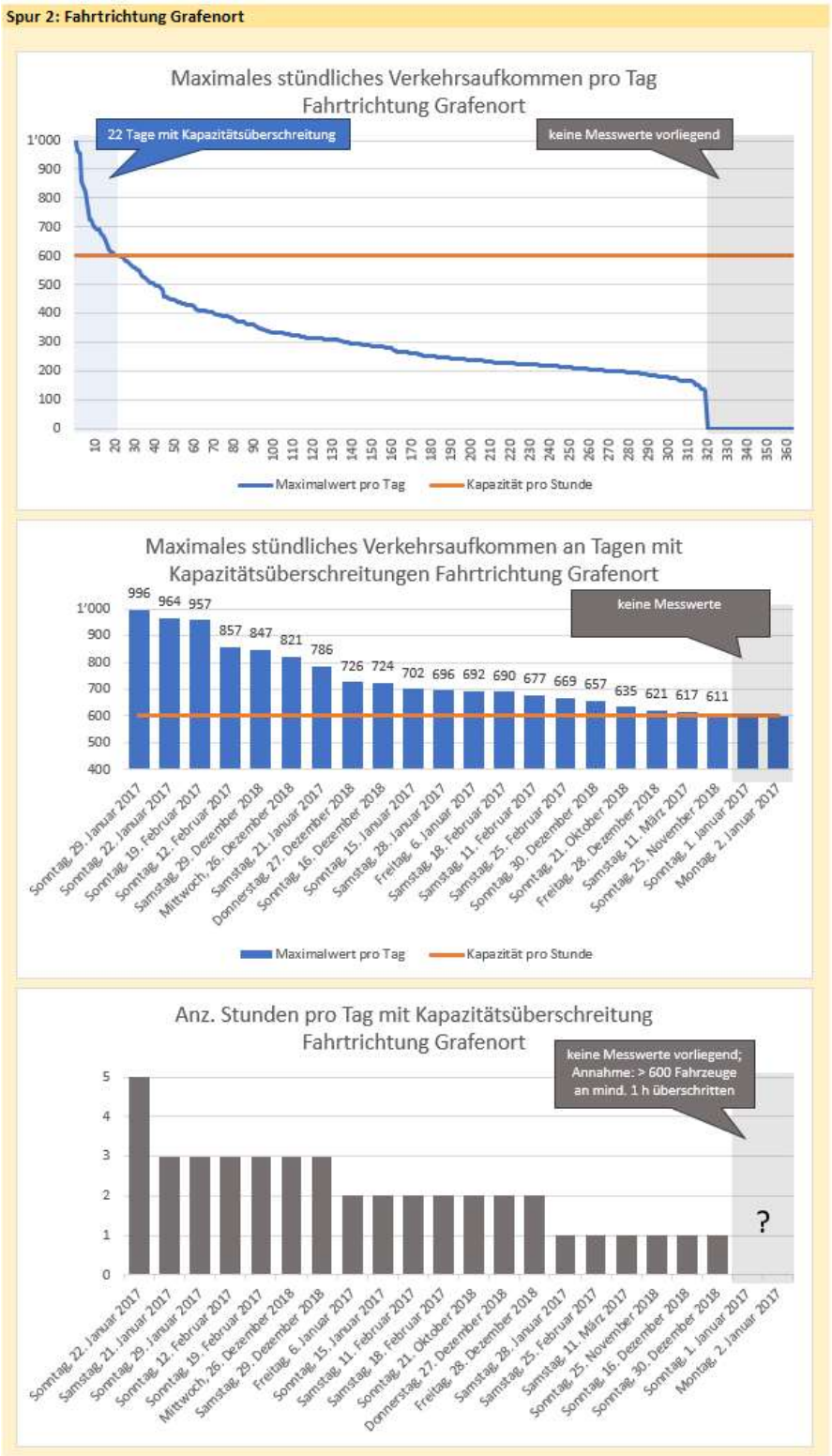

Abbildung 11: Auswertung Verkehrsdaten Zählstelle S07 für die Fahrrichtung Grafenort (talauswärts), Summenkurve über 365 Tage mit dem maximalen stündlichen Verkehrsaufkommen je Tag, Tage mit Überschreitung der kritischen Verkehrsmenge von 600 Fahrzeugen pro Stunde, Dauer der Überschreitung der kritischen Verkehrsmenge (von oben nach unten)

Fazit Fahrtrichtung Grafenort (talauswärts)

Talauswärts wird der Schwellenwert an rund 22 Tagen (ca. 6% des Jahres) überschritten. Die maximale Stundenbelastung liegt bei 1 000 Fahrzeugen. An den Tagen mit Überschreitungen des Schwellenwertes dauert die Überlast mehrheitlich zwischen 2 und 3 Stunden.

Fazit Verkehrskapazität

Die Fahrtrichtung talauswärts ist in Bezug auf die Überlastungstendenzen massgebend. Der Schwellenwert von ungefähr 600 Fahrzeugen pro Stunde wird im Beurteilungsjahr an 22 Tagen in Fahrrichtung talauswärts überschritten. Der Schwellenwert wird dabei mehrheitlich zwischen 1 bis 3 Stunden pro Tag überschritten.

Der Schwellenwert ist sehr sensitiv. Wenn es durch Massnahmen zur Reduktion bzw. zur zeitlich besseren Verteilung des Verkehrsaufkommens gelingt, die stündliche Maximalbelastung zu reduzieren, können deutliche Reduktionen von «Problemtagen» bzw. eine Entschärfung der Situation an diesen Tagen erreicht werden.

Aus fachlicher Sicht kann davon ausgegangen werden, dass mit wenigen wirkungsvollen Massnahmen eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssituation im Engelbergertal mit besserer Verträglichkeit auf den Ortsdurchfahrten erreicht werden kann.

4.3 Bahnkapazität im Engelbergertal

Fahrzeugkapazitäten gemäss Angaben der Zentralbahn

Beförderungskapazität heute (gem. BAV Dimensionierung auf Stehplätze bei dieser Fahrtdauer nicht zulässig):

IR regulärer Zug (HGe-Pendel mit GSW*):	315 Sitzplätze
IR saisonaler Zusatzzug (HGe-Pendel alt):	235-300 Sitzplätze (nicht immer gleich viele Wagen)
Kapazität zu Spitzenstunden:	550-615 Sitzplätze pro Richtung

* GSW = Gelenksteuerwagen

Künftig wird auf dem IR Luzern – Engelberg ein integraler Halbstundentakt angestrebt (ganztags, Mo.-So.). Die dafür erforderlichen Infrastrukturanpassungen (Doppelspurausbau Staldifeld) befinden sich in Planung und frühestens 2026 betriebsbereit. Das für den Halbstundentakt erforderliche Rollmaterial ist jedoch noch nicht vorhanden. Bestellt sind lediglich neue Züge als 1:1-Ersatz für die HGe-Pendel, die ca. 2024 in Betrieb kommen. Für den Halbstundentakt sind weitere neue Züge erforderlich, die jedoch noch nicht bestellt oder zugesichert sind. Der Zeitpunkt der Inbetriebnahme des integralen Halbstundentakts auf dieser Bahnlinie ist daher von der Möglichkeit der Beschaffung neuen Rollmaterials abhängig.

Künftige Beförderungskapazität mit integralem Halbstundentakt und Beschaffung von zusätzlichen Fahrzeugen (gem. BAV Dimensionierung auf Stehplätze bei dieser Fahrtdauer nicht zulässig):

IR zur vollen Stunde (ADLER + FINK): 470 Sitzplätze (bestellt, Inbetriebnahme ca. 2024)

IR zur halben Stunde (ADLER + FINK): 470 Sitzplätze (nicht gesichert)

Kapazität pro Stunde, den ganzen Tag: 940 Sitzplätze pro Ri. (+53 % gegenüber heute zur Spitzenstunde)

ADLER = 7-teiliger Zug
FINK = 3-teiliger Zug

Allfälliger Übergangszustand vor Inbetriebnahme des zusätzlichen Rollmaterials

Seitens des Kantons besteht das Bestreben, nach Realisierung der Infrastrukturanpassungen möglichst zeitnah zumindest teilweise – z. B. zu Beginn nur an Wochenenden – einen Halbstundentakt anzubieten.
Die Möglichkeiten des Weiterbetriebs der heutigen HGe-Pendel zur Sicherstellung des Halbstundentakts sind zum jetzigen Zeitpunkt unklar. Ein Teil dieser Wagen muss dringend aus dem Verkehr gezogen werden, um aufwändige Sanierungsarbeiten zu vermeiden. Heute ist unklar, ob zum möglichen Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Halbstundentakts noch eine ausreichende Anzahl betriebsbereiter Wagen zur Verfügung stehen wird.
Eventuell steht an Wochenenden bereits bestehendes Rollmaterial, das von Montag bis Freitag für S-Bahn-Einsätze genutzt wird, für den IR Luzern – Engelberg zur Verfügung. Die Möglichkeiten wurden noch nicht vertieft geprüft. U. a. bestehen Abhängigkeiten zur Planung des Fahrzeugunterhalts.

Infrastruktur

Doppelspur Staldifeld (Dallenwil Nord) als Voraussetzung für 1/2-h-Takt IR Engelberg, Umsetzung/Finanzierung mit STEP AS 2030/35 gesichert, Vorprojekt in Planung, Inbetriebnahme frühestens 2026

Abbildung 12: Lageplan Doppelspurausbau / Kreuzungsstelle Staldifeld (bei Dallenwil Nord)

Fazit Kapazität Bahn

Mit der Einführung eines Halbstundentakts des IR Luzern – Engelberg und der Beschaffung von neuem Rollmaterial (das jedoch noch nicht bestellt/gesichert ist), steigt die Kapazität pro Stunde um mehr als 50 % (verglichen mit heutigen Spitzenstunden mit Einsatz des saisonalen Zusatzzuges).
Es besteht mehr Flexibilität bzw. mehr Trasse-Kapazität, um die maximale Zugskapazität über längere Tageszeitabschnitte und an allen Tagen anzubieten.

4.4 Parkierungsangebot Engelberg

Die verfügbare Parkierung stellt ein weiteres wichtiges Merkmal im Zusammenhang mit dem Tourismusverkehr Engelberg dar.

Tabelle 4 : Bestandsentwicklung öffentlich zugängliche Parkplätze (Quelle: Gemeinde Engelberg)

Parkplatz	VRP 2002	2011	2017	Bemerkungen
Bahnhof/Post	150	210	30	Neuer Vorplatz Bahnhof statt Parkplätze in Richtung Süden, einzelne Plätze vermietet an Private.
Titlisbahnen	1300	1250	1181	Nach Zählung 2011: Wegfall Acher, neu Forellenzucht.
Älplerseil	30			In Zählungen nicht mehr berücksichtigt/nicht auf Engelberger Gebiet
Brunnibahn	24		290	Brunni Bahn neu bei Klostermatte, Parkplätze alte Station privat
Klostermatte	350	300	0	Siehe Brunnibahn
Sporting Park	330	280	150	Massive Reduktion aufgrund Hochwasserschutzprojekt / Tiefgarage viele Plätze privat vermietet und nicht öffentlich
Bahnhof-Sonnwendhof	60	0	36	2011 Zählung nicht berücksichtigt: Unbekannt wieso. Neu nicht nur ein Platz sondern etwas begrünt und Parkfelder
Golf	40	80	137	
Fürenalpbahn	150	140	125	
Pfistermatte	190	175	175	
Mühle		25	23	Werden nur an private vermietet
Kurpark Kursaal	60	60	0	Öffentliche Parkplätze aufgrund Hotelneubau verschwunden. Nur noch private Plätze für Hotel und Kursaal AG
Wyden	70	30	65	Neubau MZG, Parkplatzverlust, Optimierung nachträglich um Entsorgungshof
Heimat/Dürrbach	120	120	120	
Diverse Parkuhren	80	20	0	Inbegriffen in Diverse
Bierlialp	70	70	70	
Private Parkuhren		32	0	
Private Diverse		98	50	Schätzung, nicht gezählt,
Espen		20	20	
Diverse		50	50	Schätzung, nicht gezählt (Wegfall Gand, alte Tennisplätze, etc.)
Diverse			24	Schuleggstrasse, Klosterstrasse, Gemeindehaus
Total	**3029**	**2960**	**2546**	

Fazit Bestandsentwicklung öffentlich zugängliche Parkplätze
In den letzten 20 Jahren reduzierte sich der verfügbare Bestand an öffentlich zugänglichen Parkplätzen in Engelberg von ca. 3 000 auf ca. 2 500 Parkplätze.

4.5 Ziel und Strategien für Lösungsansätze

Parallel zur Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes Obwalden wurden Lösungsansätze zum Tourismusverkehr Engelberg im Rahmen von Workshops mit Vertreter*innen von Engelberg, den Bergbahnen, der Hotellerie und auch des Kantons Nidwalden diskutiert. Nachfolgend sind die Ergebnisse dieses Prozesses zusammengefasst.

Die Lösungsansätze orientieren sich an den folgenden Zielen (was soll erreicht werden?) und Strategien (wie sollen die Ziele erreicht werden?):

Ziele:

1. Die An-/Abreise nach Engelberg erfolgt für alle ressourcenschonend, komfortabel und sicher.
2. In den Siedlungen im Engelbergertal werden auch zu Spitzenzeiten Staubildungen so weit wie möglich vermieden.
3. Der Binnenverkehr in Engelberg erfolgt für alle ressourcenschonend, komfortabel und sicher.

Strategien:

Strategie A: Den motorisierten Verkehr am Bestand orientiert entwickeln.

Strategie B: Die An-/Abreise im öffentlichen Verkehr und mit Reisebussen fördern.

Strategie C: Den Rückreiseverkehr an Sonn- und Feiertagen im Winterhalbjahr zeitlich besser verteilen.

4.6 Lösungsansätze für Massnahmen

Zugehörig zu den Strategien wurden die folgenden Lösungsansätze diskutiert. Massnahmen, welche als unzweckmässig beurteilt werden, sind *kursiv* eingetragen.

Tabelle 5: Lösungsansätze

Nr.	Massnahme	Erläuterungen	Zuständigkeit	Zeithorizont Umsetzung	Quelle
A1	Öffentlich zugängliche Parkierung	Die maximale Anzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze soll am heutigen Bestand orientiert weiterentwickelt werden. Punktuelle Anpassungen sind möglich, sofern damit ein Gesamtnutzen im Sinne der Optimierung der Verkehrssituation erreicht wird.	Gemeinde	kurzfristig	Richtplan Obwalden, Teamverkehr
A2	Parkplatzbewirtschaftung	Erhöhung der Tagespreise für öffentlich zugängliche Parkierung an Wochenenden von heute CHF 5 auf CHF 8; evtl. Reduktion der Preise für mehrtägiges Parkieren	Bergbahnen, Gemeinde	kurzfristig	Schneeparadies, Teamverkehr
A3	*Informationssystem Parkplatzbelegung (Hinfahrt)*	*Information zur Belegung der Parkfelder auf der Hinfahrt (Nationalstrasse oder Stans-Oberdorf): Angaben zur erwarteten bzw. erreichten, vollständigen Belegung aller öffentlich zugänglichen Parkplätze (alternativ: nur Bergbahnen)*	*Gemeinde, Bergbahnen*	*mittelfristig*	*Schneeparadies, Marty + Partner*
A4	Verkehrssicherheit in Wolfenschiessen	Mit einer Reduktion der maximalen Geschwindigkeit und Massnahmen zur Aufwertung der Ortsdurchfahrt kann die Verträglichkeit des Verkehrs und vor allem die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs in Wolfenschiessen verbessert werden. Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK).	Kanton Nidwalden; Gemeinde Wolfenschiessen	mittelfristig bzw. langfristig (BGK)	Marty + Partner; Student der Hochschule Luzern erarbeitet aktuell ein BGK
B1	Angebot zentralbahn Luzern-Engelberg	Mit dem STEP AS 2035 wird auf der Strecke Luzern-Engelberg ein integraler Halbstundentakt eingeführt. Der dazu erforderliche Doppelspurausbau "Staldifeld" bei Dallenwil (in der Phase Vorprojekt) kann frühestens bis 2026 erfolgen. Das für die Taktverdichtung erforderliche Rollmaterial ist erst teilweise bewilligt. Unter Voraussetzung des erforderlichen Rollmaterials kann die Bahnkapazität gegenüber heute (mit Skiexpress) um mehr als 50% bzw. mehr als 300 Fahrgäste/h gesteigert werden.	BAV und Zentralbahn	langfristig	AS 2035

Nr.	Massnahme	Erläuterungen	Zuständigkeit	Zeithorizont Umsetzung	Quelle
B2	*Angebotserweiterung Skiexpress*	*Das bestehende Angebot der zentralbahn zu Spitzenzeiten im Winterhalbjahr erweitern, durch längere Kompositionen oder zusätzliche Umläufe (z.B. 16:24 und 18:24 ab Engelberg). Dies ist im Rahmen der geplanten Angebotsentwicklung ohnehin geplant. Die Voraussetzung dazu ist die Beschaffung des erforderlichen Rollmaterials.* *Zusatzangebot durch Reisebusse.*	*zentralbahn; Kantone*	*mittelfristig*	*Marty + Partner*
B3	Attraktive Tarifgestaltung im öffentlichen Verkehr	Kostengünstige Anreise für Tagesgäste; Prüfung kostenlose Anreise ab Stans oder Luzern mit Wintersportticket (analog Jungfraubahnen) bzw. für Inhaber einer Gästekarte (Hotelgäste, Stammgäste).	zentralbahn, VVL, DMO, EAB	mittelfristig	Tour. Feinkonzept; Eingabe OW zu den PGV Titlis 3020, Marty + Partner, neu
B4	Kommunikation Anreise im öffentlichen Verkehr	Kommunikation der attraktiven Angebote (Reisezeit, Umstieg, Gepäcktransport SBB) durch Hotellerie, Gastronomie, Bergbahnen und Tourismusorganisation	Hotellerie, Bergbahnen, DMO	kurzfristig	(neuer Vorschlag)
B5	Verbindung vom Bahnhof zu Bergbahnen Engelberg-Titlis und Brunni	Dank dem geplanten Angebotsausbau wird die Reisekette im öffentlichen Verkehr sehr attraktiv. Bei der "letzten Meile" zu den Bergbahnen besteht jedoch eine Schwäche im Angebot bzgl. Wartezeiten, Kapazitäten und Komfort. Für die Verbindung zu den BET sind mehrere Varianten inkl. Stärkung der Busverbindungen zu prüfen.	Gemeinde, Bergbahnen, DMO	langfristig	Schneeparadies
B6	Neue Busverbindungen aus den Quellgebieten	Direktverbindungen mit Reisebussen aus den wichtigsten Quellgebieten (Luzern, Zug, Zürich, Baden) in Kombination mit Schneesporttickets (analog Lenker Skibus), Extrabus ab Stans / Buochs / Stansstad etc.	DMO / VVL mit privaten Car- unternehmen	mittelfristig	Schneeparadies, Marty + Partner
B7	Verlängerung Betriebszeiten Gratis-Bus	Durch eine Verlängerung der Betriebszeiten können neue Gästesegmente angesprochen werden.	EAB	kurzfristig	Marty+Partner
C1	Dynamic Pricing für Tageskarten Wintersport	Bepreisung von Tageskarten für den Wintersport, die sich an der (erwarteten) Nachfrage orientiert. So können absolute Spitzen im Wintersport gedämpft oder auf andere Zeiträume verlagert werden.	Bergbahnen	kurzfristig	Marty + Partner

Nr.	Massnahme	Erläuterungen	Zuständigkeit	Zeithorizont Umsetzung	Quelle
C2	Staumelder (Rückfahrt)	Sensibilisierung der Wintersportgäste für die aktuellen Verkehrsverhältnisse für die Rückreise (statisch als Erwartung oder dynamisch, z.B. aus google maps); Information dazu an Zweitwohnungsbesitzer und Hoteliers für entsprechende Verwendung durch DMO	Bergbahnen, Hotellerie, DMO	kurzfristig	Schneeparadies, Marty + Partner
C3	Spezialangebote an Wochenenden	Attraktive Angebote (Essen, Trinken, Unterhaltung) für Tages- und Wochenendgäste bei den Talstationen der Bergbahnen; insbesondere in Kombination mit C2	Bergbahnen, Gastronomie	kurzfristig	Schneeparadies
C4	Dosierungsanlage talwärts vor Wolfenschiessen	Eine Lichtsignalanlage vor Wolfenschiessen staut bei sehr hohem Verkehrsaufkommen den talwärts orientierten MIV auf und erhält eine funktionale Verkehrsabwicklung in Wolfenschiessen und Stans Süd aufrecht.	Kanton Nidwalden	mittelfristig	Marty + Partner
-	*Vorgelagerter Parkplatz im Engelbergertal (Autos und Reisebusse)*	*Erstellung eines Sammelparkplatzes für Autos und/oder Reisebusse mit P+R-Angebot zu den wichtigsten Zielen. Wird aufgrund des hohen Aufwandes für Planung und Betrieb, der mangelnden Attraktivität für die Gäste und aufgrund der fördernden Wirkung auf den MIV nicht weiterverfolgt. Die Massnahme wurde auch im Bericht zum Projekt Schneeparadies von 2008 bereits verworfen.*	*Bergbahnen*	*mittelfristig*	*Schneeparadies*
-	*Flüsterbeläge, Reduktion der Geschwindigkeit, neue Signalisationen, Optimierungen Kreisel Kreuzstrasse*	*Diverse Massnahmen mit kurzem Umsetzungshorizont aus dem Gutachten von Marty+Partner werden nicht im GVK Obwalden weiterverfolgt, weil sie vollständig im Gebiet und in der Zuständigkeit des Kantons Nidwalden liegen.*	*Kanton NW und Gemeinden im Engelbergertal*	*kurzfristig bzw. sehr kurzfristig*	*Marty+Partner*

4.7 Umsetzung Massnahmen und Monitoring und Controlling

Die hauptsächliche Zuständigkeit für die Massnahmen liegt bei der Gemeinde Engelberg als Planungsbehörde. Deshalb soll der Lead für die Umsetzung der Massnahmen und das Monitoring und Controlling bei der Gemeinde liegen.

Massnahmen zur Umsetzung
Als Ergebnis der diskutierten Lösungsansätze werden die folgenden Massnahmen zur Umsetzung vorgesehen:

Nr.	Massnahme	Erläuterungen	Zuständigkeit	Zeithorizont Umsetzung
M1	Plafonierung der öffentlich zugänglichen Parkplätze in Engelberg	Die maximale Anzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze wird auf dem Niveau des Steilrampengesetzes auf 3029 Parkplätzen (gemäss Verkehrsrichtplan 2001) plafoniert. Saisonale Parkplätze ("Notparkplätze") sind darin einzurechnen. Sie können für maximal 15 Spitzentagen im Jahr bewilligt werden.	Gemeinde	kurzfristig
M2	Erhöhung der Parktarife auf CHF 8	Erhöhung der Tagespreise für öffentlich zugängliche Parkplätze auf CHF 8. Mindestens CHF 2 davon sind einem Mobilitätsfonds zuzuweisen. Aus dem Fonds werden Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und zur Dämpfung der Nachfragespitzen finanziert. Verantwortlich den Einsatz der Gelder gemäss Zielsetzung ist die Gemeinde Engelberg.	Bergbahnen, Gemeinde, Private	kurzfristig
M3	Erweiterung Skiexpress und Halbstundentakt	Planung/Bereitstellung Rollmaterial im Hinblick auf den Doppelspurausbau Staldifeld (bei Dallenwil) frühestens 2026.	Zentralbahn, Kantone	ab 2026
M4*	Verstärkung Busbetrieb	Nachfrageorientierter Ausbau des Angebots auf den Linien der Engelberger Autobetriebe, insbesondere zu den Talstationen der grossen Bergbahnen.	EAB	mittelfristig
M5*	Attraktive Tarife im ÖV	Attraktive Tarifgestaltung im öffentlichen Verkehr, z.B. durch neue Produkte wie regionalem Ticket der Jungfraubahnen	Kantone, VVL zentralbahn	mittelfristig
M6*	Spezialangebote an Spitzentagen	Einführung neuer Angebote zur Verlängerung des Gästeaufenthalts um ein bis drei Stunden, z.B. Events oder kostenloser Ausfahrts-Jeton für Gäste der Gastronomie, die nach 17:30Uhr ausfahren.	Bergbahnen, Gemeinde	kurzfristig
M7*	Information Hotel- und Ferienwohnungsgäste	Sensibilisierung durch Information zur An- und Abreise, zur Qualität der ÖV-Anreise inkl. Gepäcktransport der SBB (z.B. auf Buchungsbestätigung und Homepage).	Hotels, DMO, Gemeinde	kurzfristig
M8*	Informationen zur Verkehrssituation	Statische und dynamische Informationen (erwartete bzw. aktuelle Verkehrs- und Parkplatzsituation) für die Hinfahrt; auf digitalen Kanälen.	Bergbahnen	kurzfristig
M9*	Staumelder	Sensibilisierung der Gäste durch Informationen zur Verkehrssituation rechtzeitig vor der Heimfahrt, z.B. auf Bildschirmen an den Bahnstationen, in der Gastronomie oder digital, an Zweitwohnungsbesitzer und in Hotels.	Bergbahnen, Gastronomie	kurzfristig

*Massnahmen mit einem * können aus dem Mobilitätsfonds gemäss M2 unterstützt werden.*

Monitoring und Controlling
Für die Massnahmen ist ein Umsetzungs- und Wirkungscontrolling einzuführen und periodisch (alle 3 Jahre, erstmals per Ende 2024) zu aktualisieren. Die Gemeinde Engelberg reicht dazu dreijährlich beim Kanton Obwalden einen entsprechenden Bericht ein. Dabei können beispielsweise die folgenden Elemente eingesetzt werden:

Gegenstand	Erläuterungen	Zuständigkeit
Umsetzungsstand der Massnahmen und aktuelle Planung	Laufende Erfassung Umsetzungsstand pro Massnahme inkl. Beurteilung, Ausblick und Handlungsbedarf.	Gemeinde
Verkehrsentwicklung auf der Talstrasse (quantitativ und qualitativ)	Zählstelle Engelberg: jährliche Auswertung (DTV, Anzahl Spitzentage, Anzahl Spitzenstunden mit mehr als 600 Fahrzeugen pro Stunde).	Kanton
Fahrgastentwicklung Zentralbahn	Periodische Erhebung des Fahrgastaufkommens und Aufzeigen der Entwicklung.	Zentralbahn
Fahrgastentwicklung Engelberger Autobusbetriebe	Periodische Erhebung des Fahrgastaufkommens und Aufzeigen der Entwicklung.	EAB
Reisequalität für Fahrgäste der Engelberger Autobusbetriebe	Stichprobenweise Beobachtungen an Spitzentagen, insbesondere am Bahnhof Engelberg und bei den Bergbahnen.	EAB
Berichterstattung Monitoring & Controlling	Periodische Zusammenfassung und Würdigung Monitoring & Controlling mit Beurteilung Zielerreichung und weiterem Handlungsbedarf. Berichterstattung an den Kanton. Erstmals per Ende 2024, und folgend alle 3 Jahre.	Gemeinde

4.8 Folgerungen für das Gesamtverkehrskonzept Obwalden

Der vorstehend zusammengefasste Planungsstand für Verbesserungen der Verkehrssituation in Engelberg und im Engelbergertal stellt eine gute Basis dar für die weitere Konkretisierung und Umsetzung. Im Gesamtverkehrskonzept Obwalden werden die Konkretisierung und Umsetzung entsprechender Massnahmen sowie das Umsetzungs- und Wirkungscontrolling unter dem Lead der Gemeinde Engelberg verankert. Der Kanton Obwalden stellt die Koordination mit dem Kanton Nidwalden sicher.