

Zusammenfassung

Die Brünigstrasse zwischen Lungern und Giswil weist enge, steile und in Bezug auf die Verkehrssicherheit gefährliche Streckenabschnitte auf. Das Unfallgeschehen auf dem 4 km langen Abschnitt ist sehr hoch. Mit dem Ausbau der N8 zwischen Lungern und Giswil soll diese Situation entschärft werden. Der Abschnitt ist Bestandteil des Nationalstrassennetzes gemäss dem Bundesgesetz über die Nationalstrassen und der Nationalstrassenverordnung.

Es besteht die Befürchtung, dass aufgrund des Ausbaus der Strecke Lungern – Giswil Mehrverkehr im Kanton Obwalden entsteht bzw. grossräumiger Durchgangsverkehr angezogen wird. Vor diesem Hintergrund wurde der auf der Brünigstrasse fahrende Verkehr durch die Auswertung von Zählstellen analysiert und anschliessend die verkehrliche Wirkung des neuen Abschnitts Lungern – Giswil mit Hilfe des nationalen Personenverkehrsmodells untersucht.

Aufgrund der direkteren Linienführung und höheren Geschwindigkeiten im ausgebauten Zustand entstehen Reisezeitgewinne von rund einer Minute. Die grundsätzlichen verkehrlichen Wirkungen, welche durch Reisezeitveränderungen verursacht werden könnten, wurden untersucht (vgl. folgende Abbildung¹⁾):

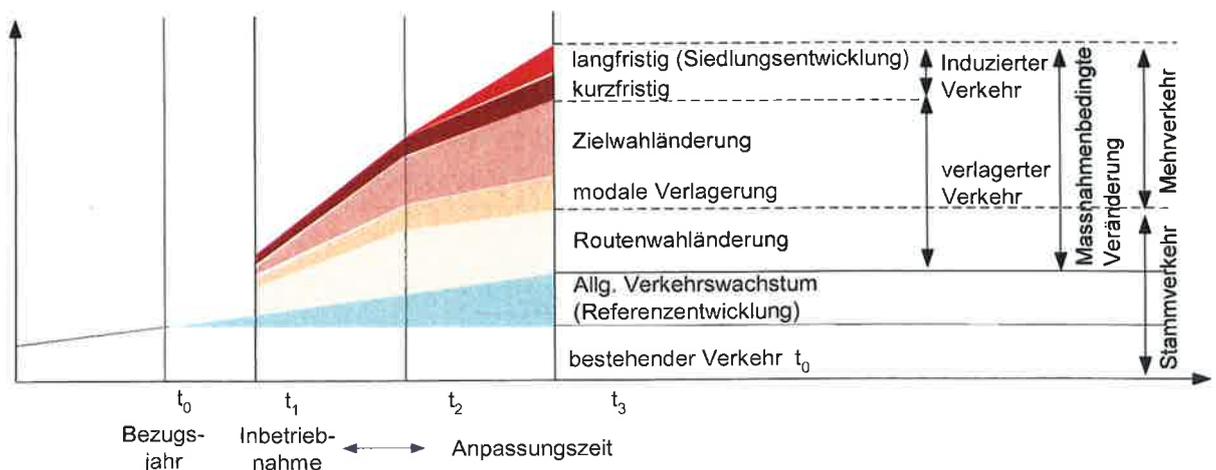


Abbildung 1: Strukturierung der Teileffekte

Zum heute bestehenden Verkehr kommt bis zur Realisierung ein Verkehrswachstum hinzu, welches auf der normalen Siedlungsentwicklung beruht. Unter massnahmenbedingten Veränderungen werden folgende Wirkungen verstanden:

- Routenwahländerungen bei gleichbleibender Nachfrage: Das Projekt könnte bewirken, dass ein Teil der Autofahrerinnen und Autofahrer eine andere Route wählt, beispielsweise für eine Reise von Olten nach Interlaken neu die N8 statt wie bisher die N1, wodurch sich der

1) Die Abbildung basiert auf einer Grafik von Prof. Gerd Sammer, Universität für Bodenkultur Wien, Institut für Verkehrswesen

Durchgangsverkehr im Kanton Obwalden erhöhen könnte. Ein solcher Effekt konnte mit den Untersuchungen nicht festgestellt werden.

Als Mehrverkehr gelten die folgenden massnahmenbedingten Effekte:

- **Modale Verlagerung (Wechsel vom öffentlichen Verkehr):** Der Ausbau Lungern – Giswil könnte bewirken, dass Fahrten, die bisher mit anderen Verkehrsmitteln unternommen wurden, neu mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt werden, da dieser durch den Ausbau an Attraktivität gewonnen hat. Dieser Effekt konnte nicht nachgewiesen werden. Der Ausbau bewirkt keinen Umsteigeeffekt.
- **Zielwahländerung (Veränderung der Quell-Ziel-Beziehungen):** Das Projekt könnte dazu führen, dass neue Fahrtziele angesteuert werden, da diese durch den Infrastrukturausbau attraktiver gelegen sind. Beispielsweise könnten Personen aus Sarnen ihren Arbeitsplatz von Luzern nach Interlaken verlegen, weil die Verbindung verbessert wurde. Auch dieser Effekt kann aufgrund der Untersuchungen ausgeschlossen werden.
- **Kurzfristig induzierter Verkehr:** Der Ausbau könnte dazu führen, dass Fahrten neu unternommen werden. Beispielsweise könnten Personen statt zu Hause zu bleiben in der Freizeit neu oder öfter nach Interlaken fahren, weil sich die Verbindung dorthin verbessert hat. Es ist gemäss Modellberechnungen kein kurzfristig induzierter Mehrverkehr zu erwarten.

Der massgebende Teil des Verkehrs im Kanton Obwalden ist Quell-/Zielverkehr. Grossräumiger Durchgangsverkehr spielt nur eine untergeordnete Rolle.

Der Ausbau der N8 im Abschnitt Lungern – Giswil hat im Sinne der obengenannten Wirkungen keine Verkehrszunahmen zur Folge, da der Reisezeitgewinn mit rund einer Minute dafür zu klein ist. Insbesondere ist festzuhalten, dass die Brünig-Achse als Ausweichroute für die N1/N2 (Beziehung Westschweiz – Verzweigung Wiggertal – Luzern) unbedeutend ist.