



Bericht des Regierungsrats zu einem Kantonsratsbeschluss über einen Investitionsbeitrag an die zb Zentralbahn AG für den Neubau der Haltestelle Sarnen Industrie

1. Juli 2014

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren Kantonsräte

Wir unterbreiten Ihnen den Bericht und den Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses über einen Investitionsbeitrag an die zb Zentralbahn AG von insgesamt 3,9 Millionen Franken (Kantonsanteil beträgt nach Abzug des Gemeindeanteils von 15 Prozent Fr. 3 315 000.–) für den Neubau der Haltestelle Sarnen Industrie mit dem Antrag auf Eintreten.

Im Namen des Regierungsrats
Landammann: Hans Wallimann
Landschreiber: Dr. Stefan Hossli

I.	Ausgangslage	4
1.	Förderung des öffentlichen Verkehrs	4
1.1	Richtplanung 2006 – 2020.....	4
1.2	Langfriststrategie 2022+	4
1.3	Amtsdauerplanung 2010 bis 2014.....	4
2.	Bedarfsnachweis für den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur	5
2.1	Technischer Bericht „Zentralbahn 2030“	5
2.2	Planungsstudie „Zentralbahn 2050“	5
2.3	Finanzierung von Streckenausbauten der Bahn	5
2.4	Doppelspurausbauten der Zentralbahn mit erster Priorität	6
3.	Neue Haltestelle Sarnen Industrie	6
3.1	Finanzierung von neuen Haltestellen	6
3.2	Gesuch der Einwohnergemeinde Sarnen.....	7
3.3	Verfahren der Standortwahl.....	7
3.4	Kriterium für die Standortwahl: Mögliches Kundenpotenzial	7
3.5	Kriterium für die Standortwahl: Distanz zur nächsten Haltestelle.....	10
3.6	Kriterium für die Standortwahl: Gesetzliche Vorgaben.....	11
3.7	Kriterium für die Standortwahl: Integration einer P+R-Anlage in das Projekt	11
3.8	Projektierungsarbeiten.....	12
3.9	Bedeutung der neuen Haltestelle für die Gemeinde Sarnen.....	12
3.10	Auswirkungen der neuen Haltestelle auf den Quartierplan Feld	13
3.11	Stand Plangenehmigungsverfahren	14
II.	Bauprojekt und Kostenvoranschlag	15
4.	Bauprojekt Haltestelle Sarnen Industrie (vgl. Beilage 1, Situationsplan)	15
5.	Kostenvoranschlag	15
6.	Finanziellen Auswirkungen einer späteren Realisierung der Haltestelle	16
7.	Finanzierbarkeit der Haltestelle über FABI	16
III.	Finanzierung	17
8.	Finanzbedarf	17
9.	Finanzierung	17
IV.	Termine	17
10.	Termine gemäss Vereinbarung	17
11.	Bestmöglicher Realisierungszeitpunkt der Haltestelle	17
V.	Fakultatives Referendum	18

Zusammenfassung

Der kantonale Richtplan 2006–2020, die Langfriststrategie 2022+ und die Amtsdauerplanung 2010 bis 2014 umschreiben die Ziele des Kantons Obwalden für die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Einerseits soll der öffentliche Verkehr durch den Neubau von Haltestellen gefördert werden, die sogenannte Entwicklungsschwerpunkte und grosse Kundenpotenziale erschliessen. Andererseits sollen Doppelspurabschnitte gebaut werden, die eine bessere und schnellere Anbindung an die Agglomeration Luzern und das Mittelland ermöglichen und zukünftig notwendige Fahrplanverdichtungen zulassen.

Verschiedene technische Berichte und Planungsstudien haben dokumentiert, dass die beiden Zentralbahn-Projekte Doppelspurausbau Sarnen Nord und Doppelspurausbau Giswil Zollhaus als wichtige und dringende Erweiterungsprojekte auf der Brüniglinie einzustufen sind. Deshalb sind die beiden Projekte vom National- und Ständerat im Jahr 2012 jeweils einstimmig im Rahmen der Leistungsvereinbarung 2013–2016 mit der Zentralbahn beschlossen worden. Während die Bauarbeiten für den Doppelspurausbau Zollhaus bereits seit dem 17. Januar 2014 abgeschlossen sind, befindet sich das Plangenehmigungsverfahren für den Doppelspurausbau Sarnen Nord und für den Neubau der Haltestelle Sarnen Industrie in der Endphase.

Nachdem der Einwohnergemeinderat Sarnen den Kanton mit Schreiben vom 10. Juni 2010 ersucht hat, die Planung der S-Bahn-Haltestelle Sarnen Industrie anzugehen, ist die Projektierung der Haltestelle vom Kanton in Angriff genommen worden. Weil mehrere Aussagen im kommunalen Verkehrsrichtplan Sarnen, im Einzonungsverfahren für die Gewerbezone Feld und im verkehrstechnischen Gutachten Sarnen Nord auf zukünftige Verkehrsprobleme hinweisen, erachtet er die Realisierung einer neuen Haltestelle in diesem Gebiet als erforderlich.

Bei der Standortwahl hat sich der Standort Süd bei km 20.0 innerhalb der gesetzlichen Vorgaben und technischen Rahmenbedingungen als bester Ort für die neue Haltestelle erwiesen. Hauptvorteil ist die gute Erschliessung von grossen vorhandenen Kundenpotenzialen sowohl bei den Einwohnern (Feld, Bünthen, Untere Allmend, Bitzighofen) als auch bei den Arbeitsplätzen (Untere Allmend, Feld).

Nach der erfolgten Standortwahl hat der Regierungsrat mit der Zentralbahn am 7. November 2012 eine Vereinbarung abgeschlossen. In dieser Vereinbarung sind der bauliche Umfang der Haltestelle, die Kostenaufteilung zwischen Kanton und Zentralbahn sowie ein absolut verbindliches Kostendach von 3,9 Millionen Franken (inkl. MwSt. und Teuerung) für den Anteil des Kantons an den Gesamtkosten der neuen Haltestelle festgelegt worden.

Gemäss Art. 4 Abs. 3 öVG hat jede Einwohnergemeinde, welcher die Investition der Transportunternehmung einen Nutzen bringt, dem Kanton 15 Prozent seiner Leistungen zu vergüten. Deshalb hat die Gemeinde Sarnen an den Investitionsbeitrag des Kantons für die neue Haltestelle einen Beitrag von Fr. 585 000.– zu leisten. Dem Kanton verbleiben somit noch Restkosten von Fr. 3 315 000.–. In der Vereinbarung mit der Zentralbahn ist zudem festgelegt worden, dass der gesamte Investitionsbeitrag von 3,9 Millionen Franken nach Abschluss der Bauarbeiten im Jahr 2016 zu bezahlen ist.

Für die Umsetzung des Projekts werden in der Vereinbarung die folgenden Termine genannt:

Plangenehmigungsverfahren	November 2012–August 2014
Bauarbeiten	Dezember 2014–Oktober 2015
Geplante Inbetriebnahme	November 2015
Betriebliche Nutzung	Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2015

I. Ausgangslage

1. Förderung des öffentlichen Verkehrs

1.1 Richtplanung 2006–2020

Der kantonale Richtplan 2006–2020 legt die Ziele des Kantons betreffend die Förderung des öffentlichen Verkehrs fest:

Im Richtplantext (RPT) 75 ist festgehalten, dass der öffentliche Verkehr mit einer Optimierung des Angebots zu fördern ist. Die Optimierung des Angebots kann gemäss Richtplan durch attraktive neue Verbindungen im Bahn- und Busnetz, durch Fahrplanverdichtungen und durch den Aus- und Neubau von Haltestellen erfolgen. Dadurch können dem öffentlichen Verkehr neue Kundenpotenziale erschlossen werden. Gestützt auf diese Zielvorgabe ist in der Richtplankarte die Richtplanmassnahme Nr. 78 „Neue Bahnhaltestelle Sarnen Industrie“ als raumrelevantes Projekt festgelegt worden.

Der RPT 82 hält fest, dass sich der Kanton im Interesse einer besseren Anbindung an die Agglomeration Luzern und das Mittelland gemeinsam mit den Kantonen Luzern und Nidwalden für den integralen Doppelspurausbau der Zentralbahn zwischen Luzern und Hergiswil einsetzt. Nur mit diesem Doppelspurausbau lassen sich die wachsenden Kapazitätsprobleme auf Strasse und Schiene im Verkehrskorridor zwischen dem Kanton Obwalden und der Agglomeration Luzern wirkungsvoll und verkehrsträgerübergreifend bekämpfen. Und durch den zusätzlichen Bau von Haltestellen kann wesentlich mehr Verkehrsteilnehmern das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr ermöglicht werden.

In Ergänzung zum RPT 82 legt der RPT 83 fest, dass der Kanton mit Freihaltmassnahmen die Planung und Realisierung von zusätzlichen Doppelspurbereichen auf den Talstrecken der Zentralbahn sichert. Die geplanten Ausbaumassnahmen im Sarneraatal sind ebenfalls notwendig, um beim neu gestalteten Fahrplan 2014, dem das langfristig erarbeitete Angebotskonzept VX der Zentralbahn zugrunde liegt, Optimierungen des Angebots und zukünftig notwendige Fahrplanverdichtungen zu ermöglichen. Gestützt auf den RPT 83 sind deshalb in der Richtplankarte bereits zwei erforderliche Massnahmen als raumrelevante Projekte eingetragen und räumlich definiert worden. Es handelt sich dabei um die Richtplanmassnahme Nr. 79 „Sichern Doppelspurausbau der Zentralbahn im Raum Alpnach“ und um die Richtplanmassnahme Nr. 80 „Sichern Doppelspurausbau der Zentralbahn im Raum Sarnen“.

1.2 Langfriststrategie 2022+

Im Politikbereich 6 „Verkehr und Nachrichtenübermittlung“ will der Kanton Obwalden mit der strategischen Leitidee Nr. 6.1 der Langfriststrategie 2022+ die Verkehrsverbindungen sowohl innerhalb des Kantons als auch mit den Zentren Luzern und Zug-Zürich sowie die Anbindung an die Nord-Süd-Achse sicherstellen. Die Ziele dieser Leitidee können beim öffentlichen Verkehr durch die Aufrechterhaltung der Attraktivität sowie durch den nachfragegerechten Ausbau der Angebote erreicht werden. Der nachfragegerechte Ausbau der öV-Angebote beinhaltet gemäss RPT 75 auch den Bau neuer Bahn-Haltestellen bei ausgewiesenen Kundenpotenzialen und von den Gemeinden angemeldeten Bedürfnissen.

1.3 Amtsdauerplanung 2010 bis 2014

Die Amtsdauerplanung 2010 bis 2014 enthält bei der Massnahme Nr. 10.1 den Auftrag, die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr zu fördern, die Haltestellenstandorte der Nachfrage und den Transportbedürfnissen anzupassen und die Entwicklungsschwerpunkte anzubinden. Die Gebiete Feld und Untere Allmend sind Teile des Entwicklungsschwerpunkts Sarnen

Nord. Mit der Massnahme Nr. 10.2 wird zudem explizit gefordert, dass der Neubau der Haltestelle Sarnen Industrie als Massnahme der Richtplanung im Bereich des öffentlichen Verkehrs umgesetzt wird.

2. Bedarfsnachweis für den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur

2.1 Technischer Bericht „Zentralbahn 2030“

Im Jahr 2009 verlangte das Bundesamt für Verkehr (BAV) von der Zentralbahn die Erstellung von verschiedenen Angebotskonzepten für das Jahr 2030, die dem BAV als Grundlage für die Erarbeitung der damaligen Vernehmlassungsvorlage „Bahn 2030“ über den Ausbau und die Finanzierung der Bahninfrastruktur dienten.

Dass die vom BAV geforderten Angebotskonzepte der Zentralbahn für das Jahr 2030 gut und fundiert erarbeitet wurden, zeigt die Tatsache auf, dass die im technischen Bericht „Zentralbahn 2030“ genannten Infrastrukturausbauten in der am 9. Februar 2014 vom Stimmvolk angenommenen Vorlage FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) und im entsprechenden Programm STEP (strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur) enthalten sind. Gemäss Abstimmungsbotschaft werden für Infrastrukturausbauten bei der Zentralbahn insgesamt rund 220 Millionen Franken zur Verfügung gestellt. Im ersten FABI-Ausbauschritt bis 2025 soll mit Doppelspurausbauten für rund 90 Millionen Franken ermöglicht werden, bei Bedarf auf den Linien Luzern–Giswil und Luzern–Stans je vier Kurspaare pro Stunde führen zu können. Bei einem späteren Ausbaus Schritt in der zweiten Dringlichkeitsstufe sind für Angebotsverdichtungen über den Brünig rund 130 Millionen Franken einkalkuliert.

2.2 Planungsstudie „Zentralbahn 2050“

Auf der Grundlage der unter Ziff. 1.1 genannten Richtplanaufträge hat das Bau- und Raumentwicklungsdepartement, Amt für Raumentwicklung und Verkehr, zusammen mit den zuständigen Ämtern der Kantone Luzern, Nidwalden und Bern einem Verkehrsplanungsbüro den Auftrag erteilt, den langfristigen Raum- und Infrastrukturbedarf der Zentralbahn in diesen Kantonen auf der Basis des technischen Berichts „Zentralbahn 2030“ und der in der Planungsstudie zu prognostizierenden weiteren Angebotsentwicklungen bis zum Jahr 2050 zu konkretisieren, zu dokumentieren und die entsprechenden räumlichen Auswirkungen in Übersichtsplänen darzustellen. Diese konkreten Vorschläge für die notwendigen Infrastrukturausbauten (Doppelspurabschnitte, neue Haltestellen und weitere Abstellanlagen für Rollmaterial) beinhalten in erster Dringlichkeit den vollständigen Doppelspurausbau der Zentralbahnstrecke von der heutigen Perronanlage im Bahnhof Luzern bis zum Bahnhof Hergiswil, auf der Brüniglinie die Doppelspurausbauten Sarnen Nord und Giswil Zollhaus sowie die neuen S-Bahn-Haltestellen Luzern Steghof, Sarnen Industrie und Stans Bitzi. Ausserdem werden im Bereich des Bahnhofs Giswil aufgrund des erweiterten Angebots zusätzliche Abstellanlagen für Rollmaterial notwendig sein.

2.3 Finanzierung von Streckenausbauten der Bahn

Die geplanten Doppelspurausbauten der Zentralbahn auf der Brünigstrecke werden in Anwendung von Art. 53 Abs. 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101), der dem Bund ein Abweichen von den Regeln der kantonalen Mitfinanzierung ermöglicht, bis Ende 2015 vollständig durch den Bund finanziert. Auf dieser gesetzlichen Grundlage bezahlen die Kantone Luzern, Nidwalden, Obwalden und Bern bis Ende 2015 keine Infrastrukturbeiträge für die entsprechende Leistungsvereinbarung 2013–2016 auf der Strecke Luzern–Interlaken Ost. Im Gegensatz dazu haben die Kantone Obwalden und Nidwalden auf der Strecke Hergiswil–Engelberg der ehemaligen Luzern–Stans–Engelberg Bahn (LSE) im Rahmen der gültigen Leistungsvereinbarung 2013–2016 bis Ende 2015 namhafte Infrastrukturbeiträge auszurichten. Ab dem 1. Januar 2016 werden die heute linienspezifisch bezahlten Beiträge der Kantone an

die Leistungsvereinbarungen mit den einzelnen Bahnunternehmen im Rahmen von FABI durch allgemeine Kantonsbeiträge an den Bahninfrastrukturfonds (BIF) abgelöst. Die zukünftigen Leistungsvereinbarungen mit den einzelnen Bahnunternehmen werden dann vom Bund ohne Kantonsbeteiligungen abgeschlossen.

2.4 Doppelspurausbauten der Zentralbahn mit erster Priorität

Bereits das mehrheitlich realisierte Projekt Doppelspurausbauten und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern vom Herbst 2007 basierte auf dem bekannten Angebotskonzept VX für den Fahrplan 2014 der Zentralbahn. Weil die Detailgestaltung dieses neuen Fahrplans je nach Angebotsumfang, Fahrplanqualität und Fahrplanstabilität zusätzliche Doppelspurausbauten erfordert, sind die beiden Projekte Doppelspurausbau Sarnen Nord und Doppelspurausbau Giswil Zollhaus von der Vorlage FABI/STEP, die einen ersten Ausbauschnitt erst bis 2025 vorsieht, als wichtige und dringende Erweiterungsprojekte in die Leistungsvereinbarung 2013–2016 zwischen dem BAV und der Zentralbahn aufgenommen und damit zeitlich weit vorgezogen worden. Die entsprechende Vorlage des Bundesrats zur Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur (SBB und Privatbahnen) für die Jahre 2013–2016 ist vom National- und Ständerat im Jahr 2012 jeweils einstimmig angenommen worden. Die Umsetzung der beiden aufgelisteten Doppelspurprojekte mit einem Investitionsvolumen von rund 40 Millionen Franken erfolgt im Auftrag des BAV durch die Zentralbahn. Die entsprechenden Bauarbeiten für den Doppelspurausbau Zollhaus sind seit dem 17. Januar 2014 abgeschlossen. Das Plangenehmigungsverfahren (PGV) als Baubewilligungsverfahren des Bundes für die Doppelspur Sarnen Nord ist am 16. November 2012 in einem gemeinsamen Verfahren mit demjenigen für die Haltestelle Sarnen Industrie vom BAV mit der öffentlichen Auflage der beiden Projekte eingeleitet worden. Weil bei diesem ordentlichen Plangenehmigungsverfahren gemäss Art. 18ff EBG Entzweigungen erforderlich sein könnten, beträgt die Bearbeitungsfrist für die Erteilung der Plangenehmigungsverfügung gemäss Art. 8 Abs. 1 der Verordnung über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen vom 2. Februar 2000 (VPVE; SR 742.142.1) 18 Monate.

Nach der Fertigstellung der Doppelspur Kägiswil–Sarnen fällt der technische Halt der S-Bahn-Züge in Kägiswil weg. Bedingt durch diese Zeitersparnis wäre es theoretisch möglich, einen zusätzlichen Halt des Schnellzugs auf der Strecke Sarnen–Luzern zu ermöglichen. Dieser könnte z.B. in Alpnach Dorf (sehr gutes Park+Ride Angebot) oder Hergiswil (Übereck-Verbindung nach Stans) erfolgen. Ein allfälliger diesbezüglicher Entscheid wird später in Zusammenarbeit mit der zb zu treffen sein.

Der technische Bericht des Aufgedossiers erläutert, weshalb der Doppelspurausbau zwischen Kerns Kägiswil und dem Bahnhof Sarnen notwendig ist. Die exakte Fahrplangestaltung des Angebotskonzepts VX der Zentralbahn für den heute gültigen Fahrplan 2014 erfordert aufgrund des Angebotsumfangs mit maximal 4 Kurspaaren pro Stunde, der verlangten Fahrplanqualität ohne technische Zwischenhalte, die keinerlei Kundennutzen erbringen, und der zuverlässigen Fahrplanstabilität des Angebots 2014 zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten nördlich von Sarnen zwischen dem stark beschleunigten Interregio (IR) Luzern–Interlaken und den S-Bahn-Zügen der S5 und der S55.

3. Neue Haltestelle Sarnen Industrie

3.1 Finanzierung von neuen Haltestellen

Während die notwendigen Doppelspurausbauten der Zentralbahn je nach Projekt und Realisierungszeitraum teilweise oder vollumfänglich vom Bund finanziert werden, müssen neue Haltestellen gemäss den heute gültigen wie auch gemäss den zukünftigen Regeln fast vollständig durch die Standortgemeinden und Standortkantone finanziert werden. Denn nach der Gesetz-

gebung des Bundes (Art. 3 Abs. 4 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 20. März 1998 [SBBG; SR 742.31]) müssen sich Dritte wie Kantone und Gemeinden an jenen Investitionen und Leistungen, die von ihnen bestellt werden und die nicht Bestandteil des Grundauftrags der SBB sind (z.B. neue Haltestellen), angemessen beteiligen. Denn die SBB erhalten im Rahmen der Leistungsvereinbarungen vom Bund nur für jene Investitionen und Leistungen finanzielle Mittel, die im direkten Zusammenhang mit dem Grundauftrag nach Art. 3 Abs. 4 SBBG stehen. Gemäss den Angaben des BAV sind diese für die SBB verbindlichen Regelungen sinngemäss auf die Zentralbahn anwendbar. Aufgrund dieser klaren Rechtslage hat sich der Kanton gemäss Art. 5 Abs. 1 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 28. November 2002 (öVG; GDB 772.1) und im Rahmen des Richtplanauftrags RPT 75, den öffentlichen Verkehr durch den Aus- und Neubau von Haltestellen zu fördern, bereit erklärt, bei einem Projekt für eine neue Haltestelle die Federführung zu übernehmen, wenn die Standortgemeinde die Realisierung einer neuen Haltestelle beantragt.

3.2 Gesuch der Einwohnergemeinde Sarnen

Mit Schreiben vom 10. Juni 2010 hat der Gemeinderat Sarnen den Kanton ersucht, die Planung der S-Bahn-Haltestelle Sarnen Industrie anzugehen, weil sowohl verschiedene Aussagen im kommunalen Verkehrsrichtplan Sarnen als auch im Einzonungsverfahren für die Gewerbezone Feld und im verkehrstechnischen Gutachten Sarnen Nord auf zukünftige Verkehrsprobleme im nördlichen Teil von Sarnen hinweisen. Aufgrund dieser erwarteten Verkehrsprobleme ist die Realisierung einer neuen Haltestelle in diesem Gebiet erforderlich. Der Gemeinderat hat seine aktive Mithilfe bei der Planung und der Standortevaluation der Haltestelle zugesichert.

3.3 Verfahren der Standortauswahl

Die optimale Lage der neuen Haltestelle Sarnen Industrie ist daraufhin in einem gemeinsamen Prozess des Kantons mit der Standortgemeinde Sarnen und unter Einbezug des BAV aufgrund von raum- und verkehrsplanerischen Kriterien und gesetzlichen Vorgaben ermittelt worden. Unter Berücksichtigung aller Planungsvorgaben und technischen Einschränkungen hat sich der Standort Süd bei km 20.0 als bester Ort für die neue Haltestelle Sarnen Industrie erwiesen. Der Gemeinderat Sarnen hat diesem Standort in seinem Schreiben vom 17. Mai 2011 zugestimmt.

3.4 Kriterium für die Standortwahl: Mögliches Kundenpotenzial

Zur Förderung der Standortattraktivität und Verbesserung der guten Erreichbarkeit ist es bei der Planung von neuen Haltestellen sehr wichtig, mit den erweiterten Zutrittsmöglichkeiten zum öffentlichen Verkehr möglichst grosse und interessante zusätzliche Kundenpotenziale erreichen zu können. Diese erreichbaren Kundenpotenziale entlang der Zentralbahn-Strecken sind in der Planungsstudie „Zentralbahn 2050“ untersucht worden. Bei dieser umfassenden Untersuchung für das gesamte Streckennetz der Zentralbahn liegt die geplante neue Haltestelle Sarnen Industrie am Standort Süd mit einem bereinigten, vorhandenen theoretischen Kundenpotenzial von über 4 600 Personen auf Platz 6 der unten folgenden Rangliste, die alle 32 bestehenden und 10 mögliche neue Standorte enthält. In der Rangliste der 10 untersuchten neuen Haltestellenstandorte liegt die Haltestelle Sarnen Industrie auf Rang 2, gleich hinter der Haltestelle Luzern Steghof im Zentrum der Stadt Luzern.

Die Berechnung der heute bereits vorhandenen Kundenpotenziale beruht auf den Zahlen des Bundesamts für Statistik (BFS). Die Einwohnerzahlen und die Zahl der Arbeitsplätze sind georeferenzierte Berechnungselemente, d.h. die Einwohner und Arbeitsplätze sind in der Grösse eines Hektarrasters (Flächen von je 100 x 100 Metern) örtlich genau zugewiesen. Die verwendeten Einwohnerzahlen stammen aus der Volkszählung 2000 und die Zahl der Arbeitsplätze

Bericht des Regierungsrats zu einem Kantonsratsbeschluss über einen Investitionsbeitrag an die zb Zentralbahn AG für den Neubau der Haltestelle Sarnen Industrie

beruht auf der Betriebszählung 2005. Beide Erhebungen liegen bereits länger zurück und die aktuellen Zahlen sind sicher höher.

Die Ermittlung der Kundenpotenziale wird nach einer allgemein anerkannten und wissenschaftlich fundierten Methode der Verkehrsplanung durchgeführt. Innerhalb eines Radius von 300 Metern ab dem Mittelpunkt des zu bewertenden Objekts werden 100 Prozent aller Einwohner und Arbeitsplätze als Kundenpotenzial angerechnet. Innerhalb eines Radius von 500 Metern werden 50 Prozent aller Einwohner und Arbeitsplätze als Kundenpotenzial angerechnet und innerhalb eines Radius von 1 200 Metern werden noch 10 Prozent der Einwohner und Arbeitsplätze in die Potenzialberechnung aufgenommen. Gemäss diesen Berechnungen ergeben sich die nachfolgenden, heute bereits vorhandenen theoretischen Kundenpotenziale bei den 32 bestehenden und den 10 möglichen neuen Standorten von Haltestellen der Zentralbahn:

Rang	Bahnhof, Haltestelle	Koordinaten Landeskarte		Einwohner			Arbeitsplätze			Einw. + Arbeitsplätze			Bereinigtes Potenzial
		Abszisse	Ordinate	R=300m	R=500m	R=1200m	R=300m	R=500m	R=1200m	R=300m	R=300m bis 500m	R=500m bis 1200m	
1	Luzern	666.280	211.390	223	3'624	26'216	5'900	15'868	39'005	6'123	13'369	45'729	17'380
2	Luzern Steghof	666.210	210.660	3'519	8'680	24'900	3'060	8'836	33'869	6'579	10'937	41'253	16'173
3	Luzern Allmend	665.686	209.772	646	1'543	20'613	458	1'948	13'452	1'104	2'387	30'574	5'355
4	Stans	670.630	201.230	1'346	2'610	6'888	1'784	2'255	4'817	3'130	1'735	6'840	4'682
5	Horw	666.000	207.810	857	3'739	10'592	548	1'945	5'735	1'405	4'279	10'643	4'609
6	Sarnen Industrie	661.700	194.500	1'441	2'894	5'613	1'177	2'765	4'746	2'618	3'041	4'700	4'609
7	Sarnen	661.660	194.100	1'280	2'519	5'799	1'690	2'652	4'661	2'970	2'201	5'289	4'599
8	Kriens Mattenhof	665.530	208.820	184	1'125	11'058	1'740	2'738	6'881	1'924	1'939	14'076	4'301
9	Stansstad	668.300	203.220	888	2'070	3'617	1'037	1'489	2'182	1'925	1'634	2'240	2'966
10	Hergiswil Matt	666.460	205.100	622	1'778	4'328	859	1'277	2'469	1'481	1'574	3'742	2'642
11	Stans Bitzi	669.630	201.700	392	1'441	5'872	443	1'170	4'197	835	1'776	7'458	2'469
12	Alpnach Dorf	663.700	199.140	663	1'716	3'551	577	1'274	1'622	1'240	1'750	2'183	2'333
13	Meiringen	656.820	175.420	810	1'661	3'745	356	825	2'355	1'166	1'320	3'614	2'187
14	Hergiswil	666.260	203.880	635	1'162	3'590	629	1'059	2'207	1'264	957	3'576	2'100
15	Engelberg	673.580	185.850	442	1'517	2'358	563	882	1'289	1'005	1'394	1'248	1'827
16	Interlaken	633.140	171.170	225	757	3'701	434	872	2'746	659	970	4'818	1'626
17	Sachseln	660.950	191.400	457	1'109	2'887	203	469	884	660	918	2'193	1'338
18	Dallenwil	672.630	198.500	596	1'081	2'069	286	423	693	882	622	1'258	1'319
19	Ewil Maxon	659.080	189.660	12	18	965	882	950	1'000	894	74	997	1'031
20	Lungern	655.380	181.940	371	960	1'571	63	347	602	434	873	866	957
21	Wolfenschiessen	672.850	195.650	469	739	1'287	137	227	303	606	360	624	848
22	Brienz	646.000	178.360	161	458	2'625	176	313	976	337	434	2'830	837
23	Ringgenberg	635.300	172.640	292	719	1'754	75	186	574	367	538	1'423	778
24	Brienz Kienholz	646.756	177.733	263	509	1'842	122	179	822	385	303	1'976	734
25	Giswil	657.070	187.550	148	562	1'827	143	205	704	291	476	1'764	705
26	Engelberg West	672.760	185.890	270	527	1'967	36	88	999	306	309	2'351	696
27	Meiringen West	655.890	175.680	57	359	2'191	207	241	1'027	264	336	2'618	694
28	Kerns-Kägiswil	662.500	195.640	20	74	2'845	64	137	1'770	84	127	4'404	588
29	Niederrickenbach	672.920	197.860	152	375	1'948	33	120	656	185	310	2'109	551
30	Sachseln Brüggi	661.380	192.500	139	371	1'525	28	34	913	167	238	2'033	489
31	Brienz West	644.440	178.630	124	374	1'366	22	63	441	146	291	1'370	429
32	Oberried	639.770	176.320	135	373	554	24	103	119	159	317	197	337
33	Alpnachstad	663.860	200.750	116	211	466	113	132	145	229	114	268	313
34	Niederried	637.520	174.070	208	291	539	24	42	65	232	101	271	310
35	Dörfli	672.500	194.410	66	79	455	26	29	116	92	16	463	146
36	Brünig Passhöhe	653.450	178.720	74	91	247	20	31	34	94	28	159	124

Bericht des Regierungsrats zu einem Kantonsratsbeschluss über einen Investitionsbeitrag an die zb Zentralbahn AG für den Neubau der Haltestelle Sarnen Industrie

Rang	Bahnhof, Haltestelle	Koordinaten Landeskarte		Einwohner			Arbeitsplätze			Einw. + Arbeitsplätze			Bereinigtes Potenzial
		Abszisse	Ordinate	R=300m	R=500m	R=1200m	R=300m	R=500m	R=1200m	R=300m	R=300m bis 500m	R=500m bis 1200m	
37	Kaiserstuhl	656.220	185.070	62	89	221	21	21	74	83	27	185	115
38	Brienzwiler	649.810	177.350	13	16	489	6	15	313	19	12	771	102
39	Niderstad	664.840	201.750	53	93	152	6	12	18	59	46	65	89
40	Eblingen	642.130	178.090	38	38	79	10	10	23	48	0	54	53
41	Oberried West	639.100	175.670	0	24	211	16	16	47	16	24	218	50
42	Grafenort	671.160	191.330	18	29	151	15	15	21	15	15	128	35
Einwohner: Volkszählung 2 000				Arbeitsplätze: Betriebszählung 2005, Voll- und Teilzeitstellen									

Bei diesen Werten des Kundenpotenzials handelt es sich lediglich um die möglichen Kunden der Bahnangebote an diesen bereits heute vorhandenen oder untersuchten Haltepunkten (untersuchte Haltepunkte = gelber Hintergrund). Je nach Art und Bedeutung eines Bahnhofs oder einer Haltestelle beträgt jedoch der Anteil der tatsächlich gezählten Benutzer bei den meisten Haltepunkten zwischen minimal 15 und 40 Prozent des errechneten Kundenpotenzials im Umkreis dieses Haltepunkts. Nach oben abweichende Anteile bei touristisch genutzten Haltepunkten mit wenig Kundenpotenzial sind durchaus auch möglich (Alpnachstad, Brüning Hasliberg, Grafenort). Insbesondere bei Haltepunkten des Pendlerverkehrs, die einen Verkehrsknoten bilden und dadurch zusätzliche Verkehrsströme aufnehmen, ist der Anteil der tatsächlichen Kunden im Verhältnis zum ausgewiesenen Kundenpotenzial ebenfalls recht hoch.

Gemäss den ausgewiesenen Passagierfrequenzen der Zentralbahn für den durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV) des Jahres 2012 ergeben die Zahlen des Bahnhofs Sarnen rund 40 Prozent Anteil (1 750 Passagiere) des errechneten Potenzials von 4 600 Personen. Bei Haltepunkten ohne die Funktion eines Verkehrsknotens kann der Anteil der effektiven Benutzer gegenüber dem errechneten Potenzial zwischen 15 und 30 Prozent schwanken. Dies bestätigen auch Erhebungen bei der Stadtbahn Zug. Aufgrund dieser Erfahrungswerte kann für die neue Haltestelle Sarnen Industrie bei einem ausgewiesenen Potenzial von ca. 4 600 Personen mit rund 700 bis 1 400 Passagieren gerechnet werden.

Weil grundsätzlich davon ausgegangen wird, dass jeder Passagier für seine Tätigkeiten zwei Bahnfahrten benötigt und tendenziell am gleichen Haltepunkt sowohl ein- wie auch aussteigt, entspricht die Anzahl der Passagiere ungefähr der hälftigen Anzahl der Bahnfahrten. Die Erhebungen der Zentralbahn zählen die Ein- und die Aussteiger separat und diese beiden Zahlen ergeben zusammengezählt die Frequenzen einer Haltestelle. Für die Berechnung der Anzahl Passagiere ist die Gesamtsumme der Ein- und Aussteiger zu halbieren. Umgekehrt ergeben sich bei einer Zahl von rund 700 bis 1 400 Passagieren für die neue Haltestelle Sarnen Industrie zwischen 1 400 bis 2 800 Ein- und Ausstiegsvorgänge. Diese Zahl ist im direkten Vergleich mit der Stadtbahn Zug ein guter Wert, der durch das grosse zukünftige Entwicklungspotenzial der Gebiete Feld und Untere Allmend noch wesentlich ansteigen wird.

Für die Auswahl des richtigen Standorts einer neuen Haltestelle sind in erster Linie die vorhandenen und zukünftigen Kundenpotenziale entscheidend. Gemäss der obigen Tabelle der vorhandenen Kundenpotenziale weist kein anderes untersuchtes Gebiet im Kanton Obwalden so hohe und deshalb für die Steigerung der Passagierfrequenzen interessante Potenziale aus. Gleichzeitig weist die Tabelle aber auch nach, dass ausser der neuen Haltestelle Sarnen Industrie auch langfristig keine weitere Haltestelle zusätzliche, betriebswirtschaftlich verwertbare Kundenpotenziale erschliessen könnte. Mit dem Bau der neuen Haltestelle Sarnen Industrie ist

die verbesserte Erschliessung des Kantons Obwalden durch das Bahnnetz mittel- bis langfristig abgeschlossen.

Die besten Chancen zur Generierung zusätzlicher Bahnkunden liegen naturgemäss im Umkreis von 300 Metern zur nächsten Haltestelle. Deshalb wird dieses Einzugsgebiet bei der Berechnung der Kundenpotenziale auch mit 100 Prozent eingesetzt. Bei der örtlichen Analyse der erreichbaren Kundenpotenziale in Sarnen lässt sich feststellen, dass sich beim gewählten Haltestellenstandort Süd die beiden wichtigen 300-Meter-Einzugsgebiete der Haltestellen Bahnhof Sarnen und Sarnen Industrie nicht überschneiden. Jede weitere Verschiebung des geplanten Haltestellenstandorts in nördlicher Richtung führt zu einem kontinuierlichen Verlust von erreichbaren Kundenpotenzialen. Denn westlich der heutigen Bahnlinie schliesst in nördlicher Richtung das nicht überbaubare Areal des Flugplatzes Kägiswil an und beidseits der Bahnlinie entfallen in nördlicher Richtung die wichtigen Wohngebiete Feld und Untere Allmend. Diese Wohngebiete können für eine gleichmässige Grundauslastung der neuen Haltestelle an sieben Tagen in der Woche von morgens früh bis abends spät sorgen, während die erreichbaren Arbeitsplätze für eine mögliche hohe Zusatzbelastung der Haltestelle in den Hauptverkehrszeiten sorgen. In nördlicher Richtung sinkt zudem die Arbeitsplatzdichte bei den bereits heute angesiedelten Industrie- und Gewerbebetrieben ab, weil dort vermehrt Lagerhallen und Abstellplätze erstellt worden sind. Aus diesem Grund liegt die zwecks Wiedereröffnung untersuchte Haltestelle Kerns Kägiswil in der obigen Tabelle der vorhandenen Kundenpotenziale mit einem Potenzial von rund 600 Personen lediglich auf Platz 28 der Rangliste. Bei dieser Grössenordnung kann nicht von betriebswirtschaftlich verwertbaren Kundenpotenzialen gesprochen werden.

3.5 Kriterium für die Standortwahl: Distanz zur nächsten Haltestelle

Auch wenn ein direkter Vergleich mit der Stadtbahn Zug nicht uneingeschränkt möglich ist, zeigt der nachfolgende Quervergleich mit den neuen Haltestellen der Stadtbahn Zug auf, dass die Distanzen zwischen Haltestellen in dicht überbauten Gebieten relativ gering sein können, wenn an diesen Haltepunkten die entsprechenden Kundenpotenziale vorhanden sind und die Zugangsmöglichkeiten stimmen. Bei der Stadtbahn Zug sind deshalb auch Abstände zwischen den Haltestellen von 500 bis 800 Metern umgesetzt worden (gelb hinterlegt).

Abstände der Haltestellen bei der Stadtbahn Zug		
<i>Streckenteil Baar - Rotkreuz (Stadtbahn Zug S1)</i>		
Station	Stationslage in Metern	Distanz in Metern
Baar	26'610	
Baar Neufeld	27'560	950
Baar Lindenpark	28'160	600
Zug	29'220	1'060
Zug (Streckenwechsel)	38'830	
Zug Schutzengel	39'480	650
Zug Chollermüli	41'260	1'780
Cham Alpenblick	42'430	1'170
Cham	43'570	1'140
Hünenberg Zythus	44'360	790
Hünenberg Chämleten	44'860	500
Rotkreuz	49'000	4'140
<i>Streckenteil Zug - Walchwil (Stadtbahn Zug S2)</i>		
Zug (Streckenwechsel)	0	
Zug Postplatz	610	610
Zug Casino	1'400	790
Zug Fridbach	2'090	690
Zug Oberwil	3'140	1'050
Walchwil	9'450	6'310

Das Ausmass der Distanz zur zweitnächsten Haltestelle ist für den einzelnen Bahnbenutzer nicht relevant, ihn interessieren vielmehr die gute Erreichbarkeit und das Angebot genau jener nächsten Haltestelle, die für ihn mit der kürzesten Wegstrecke erreichbar ist. Andererseits ist für die bereits im Zug sitzenden Bahnbenutzer grundsätzlich jeder zusätzliche Halt störend. Diese Bahnbenutzer akzeptieren aber den Halt an einer Haltestelle, die gut frequentiert ist. Der zusätzliche Halt Sarnen Industrie ist zudem in allen Fahrplankonzepten seit dem Jahr 2005 enthalten und führt deshalb zu keinen bisher nicht eingeplanten Fahrzeitverlängerungen.

3.6 Kriterium für die Standortwahl: Gesetzliche Vorgaben

Neben den Argumenten der Raum- und Verkehrsplanung führen auch gesetzliche Vorgaben und technische Rahmenbedingungen zum gewählten Standort. Auf der Grundlage der neuen Vorschriften der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV; SR 151.34) dürfen neue Haltestellen nicht mehr in Kurven realisiert werden, wenn diese Kurven einen zu engen Radius haben und dadurch das Spaltmass zwischen Perronkante und Fahrzeug zu gross ausfällt. Weil direkt im Anschluss an den ausgewählten Standort Süd gegen Norden eine Kurve mit einem Radius von nur 460 Metern und gleich darauf ein bestehender Bahnübergang folgen, würde das BAV den Bau der Haltestelle in diesem Bereich aufgrund der technischen Rahmenbedingungen nicht bewilligen können. Ein entsprechendes Urteil des Bundesverwaltungsgerichts liegt dem BAV vor. Anschliessend an den Bahnübergang verläuft das Trasse der Zentralbahn im minimalen Abstand parallel zur Sarneraa. Auch an diesem Standort ist der Bau einer neuen Haltestelle nicht möglich, weil das Bauwerk gemäss den neuen Vorschriften über den Schutz des Gewässerraums in einen geschützten Gewässerraum zu liegen käme. Nördlich des gewählten Standorts Süd bei km 20.0 ist der Bau einer neuen Haltestelle aufgrund der gesetzlichen Vorgaben erst wieder im Bereich der aufgehobenen Station Kerns Kägiswil möglich.

3.7 Kriterium für die Standortwahl: Integration einer P+R-Anlage in das Projekt

Das Park+Ride-Konzept für die Kantone Obwalden und Nidwalden vom 7. Februar 2006 nennt unter Ziff. 3 Umsetzungskonzept mehrere Kriterien, die bei der Planung und Integration einer P+R-Anlage in ein Haltestellenprojekt sehr wichtig und deshalb immer zu berücksichtigen sind. Weil der anzusprechende Autofahrer zum Zeitpunkt seines Entscheids, ein P+R-Angebot zu nutzen, bereits mit seinem eigenen Auto unterwegs ist, sind seine Ansprüche, nach einer gewissen Fahrstrecke das Verkehrsmittel zu wechseln und ein P+R-Angebot zu nutzen, sehr hoch. Das Konzept hält deshalb fest, dass die anzufahrende P+R-Anlage sehr gut an das übrige Strassennetz angeschlossen sein muss und dass die Parkierung sehr nahe und zentral beim Umsteigepunkt liegen muss. Zudem muss die Attraktivität des öV-Angebots gut bis sehr gut sein. Die steigende Taktdichte der öV-Angebote, die möglichen Reisezeitgewinne gegenüber der Autofahrt und die Zahl der bedienten Linien beim Umsteigepunkt erhöhen die Wahrscheinlichkeit des Umsteigens. Wenn diese Kernkriterien nicht erfüllt werden können, bleibt der Autofahrer in seinem zuerst gewählten Verkehrsmittel sitzen und nutzt das P+R-Angebot nicht. Die erwähnten Kernkriterien kann im Kanton Obwalden nur der Bahnhof Sarnen erfüllen, wobei zum heutigen Zeitpunkt allerdings nur wenige Parkplätze zur Verfügung stehen. In abgeschwächter Form erfüllt auch noch der Bahnhof Giswil als erste Haltestelle nach der Bergstrecke mit einem guten öV-Angebot die Vorgabe. Obwohl in Alpnach Dorf viele P+R-Parkplätze zur Verfügung stehen, wirkt sich der fehlende Schnellzugshalt negativ auf die Belegung dieser Parkplätze aus. Eine neue P+R-Anlage kann deshalb nur beim Bahnhof Sarnen erfolgreich sein, weil hier bis zu vier Zugspaare pro Stunde, inkl. Schnellzug, angeboten werden, die geplante Anlage sehr nahe und zentral beim Bahnhof liegt und gut an das übrige Strassennetz angeschlossen ist. Die neue Haltestelle Sarnen Industrie kann diese Anforderungen sowohl beim Standort Süd als auch beim ehemaligen Bahnhof Kerns Kägiswil nicht erfüllen, weil sie

weniger öV-Angebote als der Bahnhof Sarnen hat und weil für den Autofahrer keine sehr nahe gelegenen Parkplätze vorhanden sind oder geplant werden können.

Eine von der Zentralbahn im Jahr 2005 in Auftrag gegebene Studie über einen Shuttle-Betrieb auf der Bahnstrecke Stans Nord–Engelberg während den touristischen Hauptverkehrszeiten kommt zum Schluss, dass sich ein solcher Betrieb keinesfalls rechnen lässt. Weil dieses spezifische Angebot nur an einigen Spitzentagen im Winter und eventuell im Hochsommer genutzt würde, stehen den Kosten für den Betrieb nur geringe Erträge gegenüber. Ohne massive flankierende verkehrstechnische Massnahmen in Engelberg wäre das Projekt zum Scheitern verurteilt. Für die Errichtung einer zusätzlichen P+R-Anlage im Bereich Feld oder Kerns Kägiswil zur Bewältigung eines touristischen Spitzenverkehrs der Wintersportgebiete Melchsee Frutt oder Langis kann keinerlei Bedarf nachgewiesen werden.

Die neue Haltestelle Sarnen Industrie ist vollständig als Haltestelle für den Langsamverkehr geplant, bietet viele Veloabstellplätze an und besitzt neben einer Vorfahrt für Autos und Busse auf der Ostseite der Haltestelle keinerlei Parkplätze für P+R-Kunden. Diese Ausrichtung auf den Langsamverkehr entspricht den heute angewandten Grundsätzen für eine neue öV-Haltestelle im dicht überbauten Siedlungsgebiet. Zudem strebt auch die strategische Leitidee Nr. 6.1 im Politikbereich 6 Verkehr und Nachrichtenübermittlung der kantonalen Langfriststrategie 2022+ die Förderung des Langsamverkehrs an. Die Bahnbenutzer rekrutieren sich nämlich in diesem dicht überbauten Gebiet in erster Linie aus den Fussgängern der umliegenden Wohn- und Arbeitsplatzgebiete und zusätzlich aus den Radfahrern der etwas weiter entfernten Bereiche. Weil die Autofahrer ja bereits in ihrem eigenen Fahrzeug sitzen, steuern sie bei einem vorhandenen Bedarf zur Nutzung von öV-Angeboten andere Haltestellen mit mehr Parkplätzen und guten öV-Angeboten an. Diese Voraussetzungen sind bei der Haltestelle Sarnen Industrie nicht erfüllt.

3.8 Projektierungsarbeiten

Nach der erfolgten Standortwahl hat der Regierungsrat mit der Zentralbahn am 7. November 2012 eine Vereinbarung abgeschlossen, in der festgelegt worden ist, dass die Zentralbahn die Planungskosten bis zum definitiven Kantonsratsbeschluss über den Bau und die Finanzierung der neuen Haltestelle bzw. bis zu einem eventuellen Volksentscheid vorfinanziert. Die Zentralbahn hat daraufhin das gleiche Ingenieurbüro, das für sie den Doppelspurausbau Sarnen Nord projektiert, auch mit der Planung der neuen Haltestelle Sarnen Industrie beauftragt. Durch dieses koordinierte Vorgehen können für beide Projekte Synergien und wesentliche Kostenvorteile bei der Planung, beim Landerwerb, bei der Ausschreibung der Bauarbeiten und bei der Bauausführung genutzt werden.

3.9 Bedeutung der neuen Haltestelle für die Gemeinde Sarnen

Mit seinem Schreiben vom 28. Januar 2014 hat der Einwohnergemeinderat von Sarnen das Bau- und Raumentwicklungsdepartement noch einmal auf die grosse Bedeutung der geplanten Haltestelle Sarnen Industrie für die Entwicklung der Gemeinde hingewiesen und das Departement gleichzeitig gebeten, den bevorstehenden Entscheid des Kantonsrats zur Finanzierung der Haltestelle sobald als möglich zu erwirken. In seinem Brief hat der Einwohnergemeinderat seine Einschätzungen mit den folgenden Erläuterungen untermauert:

Bedeutung der Haltestelle für die Entwicklung des Gebietes Feld

Am 17. September 2013 hat der Regierungsrat die Quartierplanung Feld genehmigt. Der Quartierplan weist aufgrund des beinhaltenden Fahrtenmodells grosse Abhängigkeiten mit der Realisierung der beabsichtigten S-Bahn-Haltestelle Sarnen Industrie auf. Die beabsichtigte hohe Nutzungsdichte kann ohne Haltestelle bzw. ohne Verbesserung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr nicht erreicht werden.

Da noch kein Entscheid des Kantonsrats für die Haltestelle vorliegt, zögern heute potenzielle Investoren mit einem Entscheid für den Standort Feld. Das Projekt der Landi z.B. ist an diesem Standort nur möglich, wenn die mit dem Entscheid zur Haltestelle verbundene Parkplatzreduktion gesichert ist. Bis zu einem Entscheid des Kantonsrats verfügen die Investoren über keine Planungssicherheit.

Für die Entwicklung des Gebiets Feld kommt der Haltestelle also eine entscheidende Bedeutung zu. Nur mit einer Haltestelle kann das Potenzial dieses zentral gelegenen Gebiets ausgeschöpft werden.

Entwicklungspotenzial des Gebiets Untere Allmend

Die zukünftige Haltestelle soll auch auf das westlich der Bahngleise gelegene Gebiet der Unteren Allmend eine positive Wirkung haben. Die Gemeinde ist derzeit daran, mit den Grundeigentümern eine kooperative Entwicklungsplanung zu starten. In einem ersten Schritt sollen mit einer Testplanung Anfang 2014 die Potenziale für eine Verdichtung nach innen ermittelt und die Zukunft der ansässigen Betriebe aufgezeigt werden. Mit einer S-Bahn-Haltestelle würde das Gebiet Untere Allmend massiv aufgewertet und der Anreiz bei den Grundeigentümern für eine dichtere Nutzung des Wohn- und Gewerbegebiets erhöht werden. Die angestrebte Siedlungserneuerung und nachhaltige Entwicklung des zentral gelegenen Gebiets würde durch die Haltestelle begünstigt.

Langfristige Entwicklung des Ortsteils Sarnen Nord

Die vorliegenden Verkehrsgutachten für die Entwicklung der Arbeitsgebiete Sarnen Nord zeigen auf, dass das bestehende Verkehrssystem mit der Nordstrasse als Hauptachse mit der angestrebten Entwicklung seine Kapazitätsgrenzen erreicht. Ein leistungsfähiges S-Bahn-Angebot als Feinverteiler schafft die Voraussetzungen dafür, das Mobilitätswachstum auf der Strasse zu bremsen und auf die Bahn zu lenken.

Aus diesen Gründen ist der Gemeinderat überzeugt, dass mit der neuen S-Bahn-Haltestelle Sarnen Industrie ein wichtiger Impuls für die Entwicklung eines starken Kantonshauptorts gesetzt werden kann.

3.10 Auswirkungen der neuen Haltestelle auf den Quartierplan Feld

Die am 17. September 2013 vom Regierungsrat genehmigte Quartierplanung Feld enthält im Art. 29 Abs. 1 der besonderen Bauvorschriften zum Quartierplan die Bestimmung, dass der Normbedarf für die Anzahl Parkplätze um 15 Prozent reduziert werden kann, wenn die S-Bahn-Haltestelle Sarnen Industrie realisiert wird. Gleichzeitig kann der Normbedarf für die Anzahl Parkplätze je um weitere 5 Prozent reduziert werden, wenn die östliche und/oder die westliche Langsamverkehrsrampe, die an die Personenunterführung der Haltestelle anschliessen, realisiert werden. Im Art. 34 Abs. 4 der besonderen Bauvorschriften wird zudem festgehalten, dass nach Art. 22 Abs. 3 des kantonalen Baugesetzes vom 12. Juni 1994 (BauG; GDB 710.1) geänderte planerische Voraussetzungen vorliegen und der Quartierplan zu überarbeiten ist, wenn die S-Bahn-Haltestelle der Zentralbahn und die Langsamverkehrsrampen für die Quartiererschliessung nicht realisiert werden.

Durch den Neubau der Haltestelle und der Langsamverkehrsrampen zur Personenunterführung der Haltestelle kann der Normbedarf für die Anzahl Parkplätze im grossen Perimeter des Quartierplans Feld also um 25 Prozent reduziert werden, bzw. können mit dem Quartierplan Feld bei

der gleichen Anzahl Parkplätze 25 Prozent mehr Nutzflächen und tendenziell auch entsprechend mehr Arbeitsplätze in den Gebäuden erstellt werden. Wenn die gleich grossen Nutzflächen und Anzahl Arbeitsplätze ohne S-Bahn-Haltestelle errichtet werden sollen, müssten gemäss dem von der Gemeinde Sarnen in Auftrag gegebenen Verkehrsgutachten die Strassenkapazitäten auf den Zufahrtsstrassen und bei den drei Kreiseln auf der Nordstrasse bis zum A8-Anschluss Sarnen Nord massiv ausgebaut werden. Um den gleichen Effekt für den Quartierplan Feld zu erreichen, wären die erforderlichen Strassenbaukosten aber wesentlich höher als die genannten Baukosten für die neue Haltestelle. Zudem würde diese Handlungsweise der grundsätzlich gewählten Zielsetzung widersprechen, den öffentlichen Verkehr insbesondere bei neuem Mehrverkehr einzusetzen und den motorisierten Individualverkehr nicht mehr weiter anwachsen zu lassen.

3.11 Stand Plangenehmigungsverfahren

Am 16. November 2012 ist das Plangenehmigungsverfahren für den Doppelspurausbau Sarnen Nord und den Neubau der Haltestelle Sarnen Industrie mit einer gemeinsamen Projekteingabe eröffnet worden. Das Amt für Raumentwicklung und Verkehr (ARV) hat sich deshalb im Februar 2014 mit einer Anfrage beim BAV und bei der Zentralbahn über den Stand des laufenden Verfahrens erkundigt.

In seinem Antwortschreiben vom 14. Februar 2014 hält das BAV einerseits fest, dass die technische Prüfung für das vorliegende Bauvorhaben noch nicht abgeschlossen ist, sodass zum heutigen Zeitpunkt über die diesbezüglichen Resultate noch keine verbindlichen Aussagen gemacht werden können. Andererseits sind zurzeit keine wesentlichen technischen Mängel ersichtlich, die auf ein nicht genehmigungsfähiges Projekt hinweisen würden. Vielmehr stehen der Plangenehmigung des vorliegenden Bauvorhabens gestützt auf die bisherigen Vernehmlassungsergebnisse der betroffenen kantonalen und eidgenössischen Ämter keine unüberwindbaren Hindernisse im Wege.

Die Frage nach der angemessenen Entschädigung für die betroffenen Landeigentümer wird nicht vom BAV beurteilt, weil diese Frage nicht Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens bildet. Wenn die Parteien keine einvernehmliche Entschädigungslösung finden, entscheidet in einem nachfolgenden Schätzungsverfahren die Eidgenössische Schätzungskommission Kreis 9 über die angemessene Entschädigung.

Über den genauen Zeitraum, in welchem mit der Eröffnung der Plangenehmigung zu rechnen ist, kann das BAV keine verbindlichen Aussagen abgeben. Sollten sich keine neuen, bisher nicht erkennbaren Probleme ergeben, strebt das BAV die Erteilung der Plangenehmigung bis spätestens Ende Juli 2014 an.

In ihrem Antwortschreiben vom 28. Februar 2014 informiert die Zentralbahn das ARV über den Stand der Verhandlungen mit jenen 17 Grundeigentümern, die beim BAV fristgerecht Einsprache erhoben haben, um gemäss Art. 18f Abs. 2 EBG ihre Begehren um Entschädigung für die abzutretenden Landflächen geltend machen zu können. Inzwischen ist auch der Rechtsschriftenwechsel mit diesen Grundeigentümern abgeschlossen worden.

Per Ende 2013 hat die Zentralbahn mit 8 Grundeigentümern eine vertragliche Einigung erzielt, bei 6 Grundeigentümern steht die vertragliche Einigung in Aussicht oder vor dem Abschluss und bei 3 Grundeigentümern ist der Ausgang der Verhandlungen noch offen. Die Zentralbahn setzt sich weiterhin tatkräftig dafür ein, dass mit allen Grundeigentümern eine vertragliche Einigung erzielt werden kann.

II. Bauprojekt und Kostenvoranschlag

4. Bauprojekt Haltestelle Sarnen Industrie (vgl. Beilage 1, Situationsplan)

Gemäss der Vereinbarung mit der Zentralbahn enthält die neue Haltestelle die folgenden Bau- und Ausstattungselemente:

- je einen Haus- und einen Aussenperron (Westseite 120 m, Ostseite 110 m, Breite minimal 2.70 m, Höhe der Perronkante 35 cm über der Schienenoberkante);
- einen Warteunterstand (kombiniert mit einer zentralen „RV05-Infowand“) im Zugangsbereich des Hausperrons (Fahrtrichtung Luzern);
- eine Personenunterführung mit einer Durchgangsbreite von 4.50 m, die für den späteren Ausbau zur Langsamverkehrsachse mit zwei Rampen rechtwinklig zum doppelspurigen Gleisverlauf vorbereitet ist;
- je einen Treppenzugang zum Haus- und zum Aussenperron ab der Personenunterführung (bis zum später geplanten Abbruch des Nebengebäudes der Sika Manufacturing AG wird beim Aussenperron nur der Treppenzugang realisiert);
- je einen stufenfreien und behindertengerechten Zugang über eine Rampe mit maximal 12 Prozent Steigung zum Haus- und zum Aussenperron ab der Personenunterführung inkl. Überdachung bzw. über eine Rampe mit maximal 10 Prozent Steigung ohne Überdachung;
- ausreichende gedeckte Abstellplätze für Velos, Mofas, Motorroller und Motorräder;
- Beschallung der Perronanlage, ein Billettautomat beim zentralen Zugangsbereich auf dem Hausperron, Zugsanzeigemodule (ZAM) auf dem Haus- und dem Aussenperron;
- Anschriften und Wegleitungen im Haltestellenbereich;
- Sicherungseinrichtungen für den Zugsverkehr.

Die genaue Lage der neuen Haltestelle Sarnen Industrie im Bereich der Garten- und Güterstrasse ist im beiliegenden Situationsplan dargestellt.

5. Kostenvoranschlag

Gemäss den oben erläuterten Regeln bei der Finanzierung von neuen Haltestellen durch Dritte werden die Kosten für den baulichen und betrieblichen Unterhalt der Haltestelle ebenfalls in die Gesamtkosten des Bauwerks einbezogen. Auf dieser Basis erreichen die Gesamtkosten des Projekts rund 6,22 Millionen Franken. In Verhandlungen mit der Zentralbahn konnte der Regierungsrat erreichen, dass einerseits die Kosten für den Landerwerb (Fr. 720 000.–) und andererseits die Zusatzkosten für die Instandsetzung und Instandhaltung (baulicher und betrieblicher Unterhalt, je Fr. 800 000.–) der neuen Haltestelle von der Zentralbahn übernommen werden. Das BAV hat dieser Abweichung von den erwähnten Regeln ausnahmsweise zugestimmt. Durch diese grossen Kostenreduktionen ergibt sich der folgende Kostenvoranschlag, der nur noch die eigentlichen Baukosten und Honorare enthält:

Kostenvoranschlag Baukosten Neubau Haltestelle Sarnen Industrie	
Baumeisterarbeiten Tiefbau	2 480 000.–
Tragkonstruktionen	379 000.–
Technische Ausrüstungen und Möblierungen	754 000.–
Fahrleitungen und Fundamente	36 000.–
Nebenarbeiten	13 000.–
Leistungen Bahnsicherheit	54 000.–
Kosten Bauarbeiten	3 716 000.–
Honorare	184 000.–
Total Baukosten	3 900 000.–

In der Vereinbarung des Regierungsrats mit der Zentralbahn vom 7. November 2012 ist für den Kostenanteil des Kantons an den Gesamtkosten der neuen Haltestelle ein absolut verbindliches Kostendach von 3,9 Millionen Franken (inkl. MwSt. und Teuerung) festgelegt worden. Diese vorteilhafte Vereinbarung basiert auf der Grundlage einer gleichzeitigen Bauausführung der Haltestelle Sarnen Industrie und der Doppelspur Sarnen Nord, weil dadurch sowohl bei der Projektierung wie bei der Realisierung der verschiedenen Bauwerke wesentliche Synergieeffekte und Kostenvorteile erzielt werden.

6. Finanziellen Auswirkungen einer späteren Realisierung der Haltestelle

Bei einem späteren Bau der Haltestelle liegen nicht mehr die gleichen günstigen Rahmenbedingungen vor, die bei einer Finanzierung über die laufende Leistungsvereinbarung 2013 – 2016 ausgehandelt worden sind und die bei einer gleichzeitigen Bauausführung der Haltestelle und der Doppelspur in diesem Zeitfenster zu grossen Kostenminderungen für den Kanton Obwalden führen. Bei der gleichzeitigen Realisierung der beiden Projekte liegt nämlich gemäss der vorteilhaften, Synergien nutzenden Vereinbarung des Kantons Obwalden mit der Zentralbahn eine Kostenreduktion von rund 2,32 Millionen Franken gegenüber den regulär zu bezahlenden Gesamtkosten für diese neue Haltestelle vor. Jede zeitlich versetzte Ausführung der neuen Haltestelle führt wegen der aufwendigeren Bauausführung (z.B. nachträglicher Einbau der notwendigen Personenunterführung) und des später zusätzlich notwendig werdenden Landerwerbs zu Mehrkosten und muss innerhalb der dannzumal gültigen Rahmenbedingungen im veränderten Umfeld neu geplant und verhandelt werden. Die Höhe dieser bei einem späteren Bau zu erwartenden Zusatzkosten schätzt die Zentralbahn zurzeit auf rund Fr. 1 500 000.–. Bei einem späteren, separaten Bau der neuen Haltestelle Sarnen Industrie könnten gegenüber dem heutigen Bauprojekt für den Kanton und die Gemeinde Sarnen Mehrkosten von insgesamt Fr. 3 820 000.– entstehen, weil sie das vorliegende Projekt gemäss der für den Kanton und die Gemeinde vorteilhaften Vereinbarung vom 7. November 2012 mit der Zentralbahn zusammen nur zu rund 65 Prozent mitfinanzieren müssen.

7. Finanzierbarkeit der Haltestelle über den neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Ab dem 1. Januar 2016 werden der gesamte Unterhalt und alle Ausbauten der Bahninfrastruktur über den neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Ziel dieses neuen Fonds zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur sind aber gemäss Art. 48a-f des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) vor allem die Kapazitätsausbauten und Leistungssteigerungen bei ausgewiesenen Engpässen auf dem Schienennetz. Gemäss Auskunft der Sektion Schienennetz im BAV sind für den Antrag zur Aufnahme eines Projekts in einen sogenannten

„Ausbauschnitt“ ein Bedarfsnachweis und ein betriebs- und volkswirtschaftlich abgestütztes Angebotskonzept notwendig. Dabei werden die beantragten Projekte einem gesamtschweizerischen Vergleich unterzogen. Die Chancen, eine neue Haltestelle über den BIF zu finanzieren, sind sehr gering, wenn diese Haltestelle keine Verbesserung der Verbindungen im Schweizer Schienennetz ermöglicht und nicht zur Engpassbeseitigung beiträgt. Deshalb wird die Finanzierung nach den heute geltenden Regelungen gemäss der laufenden Leistungsvereinbarung 2013–2016 vom BAV weiterhin unterstützt und gefördert.

III. Finanzierung

8. Finanzbedarf

Gemäss Art. 4 Abs. 3 öVG hat jede Einwohnergemeinde, welcher die Investition der Transportunternehmung einen Nutzen bringt, dem Kanton 15 Prozent seiner Leistungen zu vergüten. Auf dieser gesetzlichen Grundlage hat die Gemeinde Sarnen an den Investitionsbeitrag des Kantons einen Beitrag von Fr. 585 000.– zu leisten. Dem Kanton verbleiben somit noch Restkosten von Fr. 3 315 000.–. Überdies hat der Kanton mit der Zentralbahn vereinbart, dass der gesamte Investitionsbeitrag des Kantons erst nach Bauvollendung und Vorliegen der Schlussrechnung gegen Rechnungsstellung der Zentralbahn voraussichtlich im ersten Halbjahr 2016 überwiesen wird. Die Investitionsrechnung des Kantons Obwalden wird somit für den Neubau der Haltestelle Sarnen Industrie erst im Jahr 2016 mit insgesamt Fr. 3 315 000.– belastet.

9. Finanzierung

Auf der Grundlage des obigen, detaillierten Kostenvoranschlags und der einmaligen Auszahlung im Jahr 2016 enthält die aktuelle integrierte Aufgaben- und Finanzplanung 2014–2017 den folgenden Betrag:

Finanzplan 2016	Fr. 3 315 000.–
-----------------	-----------------

IV. Termine

10. Termine gemäss Vereinbarung

In der Vereinbarung des Regierungsrats mit der Zentralbahn vom 7. November 2012 werden die folgenden Termine genannt:

- | | |
|-----------------------------|---------------------------------------|
| – Plangenehmigungsverfahren | November 2012–August 2014 |
| – Bauarbeiten | Dezember 2014–Oktober 2015 |
| – Geplante Inbetriebnahme | November 2015 |
| – Betriebliche Nutzung | Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2015 |

11. Bestmöglicher Realisierungszeitpunkt der Haltestelle

Aus heutiger Sicht ist der ideale Zeitpunkt zur Realisierung der neuen Haltestelle Sarnen Industrie möglichst bald, nämlich gemeinsam mit dem Bau der notwendigen Doppelspur Sarnen Nord. Innerhalb des genehmigten Quartierplans Feld und in der laufenden Überarbeitung des Quartierplans Untere Allmend sind grosse Bauprojekte in unmittelbarer Nähe zur neuen Haltestelle geplant. Auf der einen Seite vergrössern sie das mögliche Kundenpotenzial der Zentralbahn und auf der anderen Seite lassen sich Bauprojekte mit einem direkten Anschluss an die S-Bahn wesentlich einfacher realisieren. Denn die öV-Anbindung ist heute ein entscheidendes Kriterium bei der Bewertung der Standortattraktivität und ein bereits vorhandener öV-Anschluss zieht wesentlich hochwertigere und arbeitsplatzintensivere Nutzungen an als ein in Aussicht

gestelltes zukünftiges öV-Angebot. In diese Richtung zielt auch die aktuelle Anpassung des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700), die im neu formulierten Art. 3 Abs. 3 Bst. a verlangt, dass nur noch schwergewichtig an Orten geplant werden darf, die auch mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind.

Eine zeitlich um 5 bis 10 Jahre verschobene Realisierung der Haltestelle führt zu wesentlichen Mehrkosten, die erst bei einer Verschiebung der Realisierung um 20 bis 25 Jahre finanziell nicht mehr ins Gewicht fallen. In diesem Zeitraum muss der zusätzlich durch die Neubaugebiete Feld, Untere Allmend und weitere Baugebiete nördlich von Sarnen erzeugte Mehrverkehr fast vollständig vom bestehenden Strassennetz inkl. Nordstrasse und Nationalstrassen A8 und A2 bewältigt werden. Um diesen Zusatzverkehr überhaupt abwickeln zu können, enthält der am 26. September 2012 vom Einwohnergemeinderat Sarnen genehmigte Verkehrsrichtplan mehrere notwendige Ausbaumassnahmen auf kantonalen Strassenabschnitten. Mit der Massnahme S2 soll einerseits der Kreisel Nordstrasse–Enetriederstrasse–neue Foribachstrasse zweispurig ausgebaut werden und andererseits soll die Nordstrasse von diesem Kreisel bis zum Autobahnanschluss Sarnen Nord auf vier Spuren erweitert werden. Mit der Massnahme S12 soll mit einem Variantenstudium abgeklärt werden, wie die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit der beiden Anschlussbauwerke auf der West- und Ostseite der Autobahn A8 gesteigert werden können. Bei den zu erwartenden Stau Problemen im Strassenverkehr stellt sich die Frage, ob der Kanton im Bereich Sarnen Nord in den nächsten Jahren in den Ausbau des Schienennetzes oder in den Ausbau des Strassennetzes investieren soll. Während die Kapazitäten auf dem Schienennetz von Sarnen bis Luzern noch nicht ausgelastet sind, bestehen auf den Abschnitten der Nationalstrasse A8 zwischen Alpnach Nord und der Verzweigung Lopper sowie der Nationalstrasse A2 zwischen Hergiswil und Luzern keine Kapazitätsreserven mehr.

V. Fakultatives Referendum

Der Investitionsbeitrag des Kantons beträgt mehr als eine Million Franken. Deshalb unterliegt er gemäss Art. 59 Abs. 1 Bst. b der Kantonsverfassung vom 19. Mai 1968 (KV; GDB 101) dem fakultativen Referendum.

Beilagen:

Beilage 1: Haltestelle Sarnen Industrie, Situationsplan

Beilage 2: Entwurf Kantonsratsbeschluss