



Sitzung vom: 11. August 2015

Beschluss Nr.: 30

**Interpellation betreffend Haltestellenkonzept für den öffentlichen Verkehr (öV) im Kanton Obwalden:  
Beantwortung.**

Der Regierungsrat beantwortet die Interpellation „Haltestellenkonzept für den öffentlichen Verkehr (öV) im Kanton Obwalden“, welche von Kantonsrat Hubert Schumacher, Sarnen, und 28 Mitunterzeichnenden am 27. Mai 2015 (Nr. 54.15.05) eingereicht worden ist, wie folgt:

**1. Gegenstand der Interpellation**

Die Interpellanten weisen darauf hin, dass die bestehenden Haltestellen im Kanton Obwalden einen unterschiedlichen Ausbau- und Ausrüstungsstandard haben. Einzelne Haltestellen würden nicht den gesetzlichen Anforderungen entsprechen und seien nicht behindertengerecht ausgebaut. Ebenfalls sei bei manchen gut frequentierten Haltestellen der Witterungsschutz für wartende öV-Benutzer unzureichend. Zudem machen die Interpellanten darauf aufmerksam, dass einzelne Haltestellen über sehr geringe Frequenzen verfügen und dass entsprechend geprüft werden müsse, ob diese daher aufgehoben werden sollten.

Der Regierungsrat gibt unter der nachfolgenden Ziffer 2 einen Überblick über die verschiedenen Begriffe zum Thema öV-Haltestellen. Zudem erläutert er die drei Elemente eines Haltestellenkonzepts für den öV und die rechtlichen Grundlagen und Zuständigkeiten für den öV im Kanton Obwalden. Abschliessend werden die planerischen und strategischen Grundlagen des Kantons zu diesem Thema erwähnt. Die vom Interpellant vorgelegten Fragen beantwortet der Regierungsrat im Detail unter Ziffer 3.

**2. Überblick**

**2.1 öV-Haltestellen**

Die öV-Haltestellen sind neben den Schienen, Strassen, Seen und Flüssen sowie den verschiedenen Fahrzeugen für den Personentransport die wichtigsten Drehscheiben des Systems zur Abwicklung des öV. Denn dieses System für den Personentransport kann seine wichtige Mobilitätsfunktion nur mit der Nutzung von klar bezeichneten und baulich ausgestalteten Haltestellen erfüllen, die fahrplanmässig bedient und allenfalls durch Anlagen für Park+Ride und Bike+Ride ergänzt werden. Aufgrund der verschiedenen Verkehrsmittel des öV wird zwischen Bahn-, Bus- und Schiffshaltestellen unterschieden.

Im Kanton Obwalden gibt es nur wenige Schiffshaltestellen, die zudem nur dem nicht abgeltungsberechtigten touristischen Verkehr dienen. Die beiden Transportunternehmen Zentralbahn und Postauto erbringen den gesamten regionalen Personenverkehr (RPV) im Kanton Obwalden, der durch Abgeltungsbeiträge des Bundes, des Kantons und der Gemeinden mitfinanziert wird. Dabei werden zurzeit auf dem Kantonsgebiet 10 Bahn- und 87 Bushaltestellen bedient. Während die Bahnhaltstellen eher der Groberschliessung des Kantonsgebietes dienen, erfüllen die Bushaltestellen vor allem die Funktionen der Mittel- und der Feinerschliessung im Kanton.

Aufgrund der Inkraftsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG; SR 151.3) vom 13. Dezember 2002 und der zugehörigen Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV; SR 151.34) vom 12. November 2003 auf den 1. Januar 2004 sind beim Neu- und Umbau von Haltestellen des öV zusätzliche Vorschriften rechtsgültig geworden. Diese Vorschriften haben im Bahnbereich bereits umfangreiche Erneuerungsprojekte ausgelöst, während im Bereich der Buslinien noch Handlungsbedarf besteht.

#### *2.1.1 Bahnhalttestellen*

Bahnhalttestellen haben wesentlich höhere bauliche und sicherheitstechnische Anforderungen zu erfüllen als Bushalttestellen. Sie werden im fahrplanmässigen Linienverkehr von schienengebundenen Fahrzeugen bedient, deren Verkehr durch anspruchsvolle Sicherheitstechnik überwacht werden muss. Auch der Ein- und Austritt der Passagiere muss über geeignete Perronanlagen erfolgen, die im Regelfall nur über einen schienenfreien Zugang erreicht werden können. Deshalb sind bei mehrgleisigen Haltestellen immer Personenunterführungen notwendig. Der Neu- oder Umbau einer Bahnhalttestelle ist meist sehr kostenintensiv und benötigt vorgängig umfangreiche Abklärungen in den Bereichen Raum- und Verkehrsplanung, Baurecht, Finanzierung und Angebotsplanung.

Die 10 bestehenden Bahnhalttestellen im Kanton Obwalden werden bis Mitte 2016 vollumfänglich ausgebaut und erneuert sein. Sie erfüllen dann sämtliche Anforderungen an eine moderne Bahnhalttestelle inkl. denen aus der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öV. Bis Ende 2016 wird als elfte Bahnhalttestelle die Station Sarnen Nord hinzukommen, die ebenfalls sämtliche Anforderungen erfüllen wird. Aus raum- und verkehrsplanerischer Sicht, wie auch aus der Angebotsplanung des Bahnverkehrs, ist damit die maximale Anzahl an Bahnhalttestellen im Kanton Obwalden mittel- bis langfristig erreicht.

#### *2.1.2 Bushalttestellen*

Bushalttestellen werden im fahrplanmässigen Linienverkehr von nicht schienengebundenen Fahrzeugen (Auto und Trolleybusse), welche durch konzessionierte Transportunternehmen betrieben werden, bedient. Die Bushalttestellen werden entweder ausserhalb der Fahrbahn (Busbuchten) oder innerhalb der Fahrbahn (Fahrbahnhalttestellen mit oder ohne Bodenmarkierung) angelegt. Die Anordnung von Bushalttestellen muss auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden ausgerichtet werden, ohne die Verkehrssicherheit einzuschränken. Grundsätzlich sind Bushalttestellen (Tiefbauten und Markierung) Bestandteile der Strasse. Sie werden nach den gleichen Rechtsgrundlagen erstellt und wie die entsprechenden Strassen finanziert. Die zusätzlichen Bauelemente einer Bushalttestelle ausserhalb der Strasse wie Warteunterstände, Billettautomaten und Informationstafeln sind Bestandteile des Trottoirs.

Die 87 bestehenden Bushalttestellen im Kanton Obwalden erreichen unterschiedliche Standards. Die Gestaltung der Bushalttestellen reicht von regelkonformen Haltestellen mit mehreren Perronkanten, Warteunterständen, Billettautomaten und vollständigen Informationstafeln im Bereich von Bahnhöfen bis hin zu einfachen Haltestellen ausserhalb des Siedlungsgebietes mit Fahrbahnhalttestellen ohne Bodenmarkierung und dem Fahrplaneintrag „Halt auf Verlangen“.

### **2.2 Elemente eines Haltestellenkonzeptes für den öV**

Ein Haltestellenkonzept für den öV muss mehreren Anforderungen gerecht werden.

#### *2.2.1 Raum- und Verkehrsplanung*

Der öV soll einerseits eine entsprechende Grundversorgung für alle Teile der Bevölkerung sicherstellen und andererseits auch für möglichst viele Personen gut und schnell erreichbar sein. Weil die Haltestellen die Ein- und Austrittsorte zum System öV bilden, müssen sie an zweck-

mässigen Standorten errichtet, dorthin verlegt oder bei schlechten Standorten aufgehoben werden. Dies gilt vor allem für die Haltestellen mit grossen Frequenzen im Siedlungsgebiet. Weil der öV aber auch die Grundversorgung der Bevölkerung garantieren soll, sind oft auch kleinere Haltestellen ausserhalb des Siedlungsgebietes notwendig, um möglichst vielen Personen die Benutzung des öV zu ermöglichen.

Die zukünftige Entwicklung der Siedlungsgebiete darf deshalb gemäss Art. 3 Abs. 3 Bst. a des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG; SR 700) vom 22. Juni 1979 schwergewichtig nur noch an jenen Orten geplant werden, die auch mit dem öV angemessen erschlossen sind. Die Kantone müssen deshalb gemäss Art. 8a Abs. 1 Bst. b RPG bei der anstehenden Überarbeitung ihrer kantonalen Richtpläne den Nachweis erbringen, wie Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt und eine rationelle sowie flächensparende Erschliessung sichergestellt werden. In diesem raumplanerischen Kontext kommt der Festlegung, Aufhebung oder Verschiebung von öV-Haltestellen eine wichtige Rolle zu. Die Abstimmung von Siedlung und öV ist ein wesentliches Merkmal der Standortattraktivität und der zukünftigen Raumplanung.

### 2.2.2 *Infrastruktur*

Insbesondere bei der Realisierung von neuen Haltestellen an den zweckmässigen Standorten der öV-Erschliessung sind räumliche Abklärungen, die baulichen Gegebenheiten, die Planung des Bauprojektes, die notwendigen Bewilligungen und die Finanzierung zu treffen.

Im Zusammenhang mit den gesetzlichen Vorgaben der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öV ist zudem noch eine weitere wichtige Infrastrukturaufgabe zu erledigen. Bis Ende 2023 müssen grundsätzlich alle Bushaltestellen die Anforderungen der entsprechenden Verordnungen erfüllen. Auf der gesetzlichen Grundlage des Verhältnismässigkeitsprinzips und der Interessenabwägung ist dabei festzulegen, ob und in welchem Umfang jene Bushaltestellen, die noch nicht den heutigen Vorschriften im Bereich der Behindertengesetzgebung entsprechen, angepasst und ergänzt werden müssen.

### 2.2.3 *öV-Angebot*

Bereits in der Phase der raum- und verkehrsplanerischen Festlegung einer öV-Haltestelle müssen Konzepte für das zukünftige Angebot dieser Haltestelle erarbeitet und in die weitere Planung integriert werden. Denn die zweckmässige Angebotsplanung ist ebenso wichtig für den Erfolg einer neuen Haltestelle wie die bauliche Ausgestaltung der Haltestelle.

Bei bestehenden Haltestellen ist der Umfang des Angebots ein entscheidender Indikator für die Bewertung der Wirksamkeit und Bedeutung einer Haltestelle. Dabei geht es um die Einstufung des Angebots nach der Netzstruktur (Knotenpunkt oder einzelne Linie), nach den Verkehrsmitteln (Bahn oder Bus), nach den Angebotsstufen (Schnellzug, S-Bahn, Schnellbus, Bus oder Bedarfsbus) und nach der Häufigkeit (mehrmals pro Tag, Stunden-, Halbstunden- oder Viertelstundentakt).

In diesem Zusammenhang hat das Bundesamt für Raumentwicklung ARE eine Berechnungsmethodik zur Festlegung der öV-Güteklassen für die Siedlungsgebiete in der ganzen Schweiz herausgegeben. Mit dieser Methodik werden die Bedienungsqualität einer Haltestelle und ihre Erreichbarkeit aus dem umliegenden Einzugsgebiet berechnet und in Karten dargestellt. Im Rahmen der Beurteilung der Abstimmung von Siedlung und Verkehr verwendet das ARE die öV-Güteklassen für die Bewertung der Qualität der Erschliessung mit dem öV.

### 2.3 Rechtliche Grundlagen und Zuständigkeiten

Im Kanton Obwalden sind die Belange des öV inkl. Bahnhaltestellen sowie die Einrichtung und der Unterhalt von Bushaltestellen in unterschiedlichen kantonalen Gesetzen und als Anschlussgesetzgebung zu denjenigen des Bundes geregelt.

#### 2.3.1 Bundesebene

Das Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) macht allgemeine Aussagen zur Ordnung des Verkehrs auf öffentlichen Strassen.

Das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG; SR 151.3) vom 13. Dezember 2002 will unter anderem Benachteiligungen beim Zugang zum öV verhindern. Die Anliegen im Bereich des öV werden detailliert durch die Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV; SR 151.34) vom 12. November 2003 geregelt. Dabei wird auch festgelegt, unter welchen Voraussetzungen gestützt auf Art. 23 BehiG eventuell Finanzhilfen gewährt werden können. Die daran anschliessende Verordnung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV; SR 151.342), sowie die SIA-Norm 500 „Hindernisfreie Bauten“, regeln die technischen Anforderungen in Bezug auf das hindernisfreie und damit behindertengerechte Bauen von Haltestellen in der Schweiz.

Die Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) legt in Art. 107 Abs. 7 fest, dass Haltestellen für Fahrzeuge im öffentlichen Linienverkehr den verkehrstechnischen und betrieblichen Anforderungen genügen müssen.

#### 2.3.2 Kantonale Ebene

Die Strassenverordnung (GDB 720.11) vom 14. September 1935 enthält allgemeine Angaben über Bau- und Unterhaltsvorschriften von Strassen im Kanton Obwalden.

Das Gesetz über den Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen (GDB 720.3) vom 11. Mai 1958 legt grundsätzliche Richtlinien für den Strassenbau fest. Die daran anschliessende Verordnung über die Strassenbeiträge (GDB 720.31) vom 29. Juni 2007 legt die Kantonsbeiträge für Strassen an die Gemeinden und anderen öffentlich-rechtlichen Körperschaften fest. Im Art. 5 werden die Kosten für den Neubau, Ausbau und Unterhalt von Strassen sowie für zur Strasse gehörende Anlagen (z.B. Trottoirs, Sicherheitseinrichtungen, Beleuchtung usw.) als beitragsberechtigt eingestuft.

Das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 21. Mai 2014 (GDB 772.1) und seine Ausführungsbestimmungen vom 16. September 2014 (GDB 772.111) legen die Modalitäten für die Finanzierung des öV fest. Grundsätzlich können gemäss Art. 5 Abs. 1 Investitionsbeiträge für die Infrastruktur des öV ausgerichtet werden. Dabei müssen die vorgesehenen Investitionen für die Förderung des öV von erheblicher Bedeutung sein.

### 2.4 Planerische und strategische Grundlagen

Der kantonale Richtplan 2006–2020, die Langfriststrategie 2022+ und die Amtsdauerplanung 2014 bis 2018 umschreiben die Ziele des Kantons Obwalden für die Förderung des öV wie folgt.

#### 2.4.1 Richtplan 2006–2020

Der kantonale Richtplan 2006–2020 legt die Ziele des Kantons betreffend der Förderung des öV fest: Im Richtplantext 75 (RPT 75) ist festgehalten, dass der öV mit einer Optimierung des Angebots an attraktiven neuen Verbindungen im Bahn- und Busnetz zu fördern ist. Fehlende

Kapazitäten sollen mittels Fahrplanverdichtung und durch den Ausbau von Haltestellen des öV abgebaut werden.

#### **2.4.2 Langfriststrategie 2022+**

Im Politikbereich 6 „Verkehr und Nachrichtenübermittlung“ der Langfriststrategie 2022+ wird in der strategischen Leitidee Nr. 6.1 festgehalten, dass der Kanton Obwalden die Verkehrsverbindungen sowohl innerhalb des Kantons als auch mit den Zentren Luzern und Zug – Zürich sowie die Anbindung an die Nord-Süd-Achse sicher stellen will. Um das Ziel dieser Leitidee zu erreichen, soll die Attraktivität des öV gewährleistet und dessen Angebot nachfrageorientiert ausgebaut werden.

#### **2.4.3 Amtsdauerplanung 2014 bis 2018**

Der Regierungsrat setzt sich in seiner Amtsdauerplanung 2014 bis 2018 die Gewährleistung von attraktiven Verkehrsverbindungen, eine hohe Mobilität von und zu den Zentren sowie eine optimale Verknüpfung der Verkehrssysteme zum Ziel. Das Angebot im öV soll den zunehmenden Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung gerecht werden. Um diese Ziele zu erreichen, gibt er dem Bau- und Raumentwicklungsdepartement den Auftrag zur Erarbeitung eines Konzeptes zur Steuerung der Mobilität.

### **3. Beantwortung der Fragen**

#### **3.1 Welches Konzept besteht im Kanton Obwalden für Planung, Unterhalt und Neu- oder Ersatzbau von Haltestellen des öV, insbesondere von Postauto-Haltestellen?**

Der Kanton Obwalden verfügt über kein kantonales Konzept für die Planung, den Unterhalt sowie den Neu- oder Ersatzbau von Haltestellen des öV. Dem Regierungsrat ist auch keine gesetzliche Regelung bekannt, die ein solches Konzept verlangt. Aufgrund der gemachten Ausführungen ist für die Bahnhofshaltestellen kein Haltestellenkonzept nötig. Ob die Gemeinden, welche für die Erstellung und den Unterhalt von Bushaltestellen zuständig sind, für eine bessere Planung bzw. den koordinierten Unterhalt ihrer bestehenden Bushaltestellen ein Haltestellenkonzept erstellen wollen, ist ihnen überlassen. Der Regierungsrat befürwortet die Erstellung eines Konzeptes für die Bushaltestellen durch die Gemeinden, weil dadurch die Siedlungsentwicklung und die Erschliessungsplanung in den Gemeinden sowie die Abstimmung auf den öV zweckmässiger und gezielter geplant und beeinflusst werden kann. Zudem ermöglicht dieses Haltestellenkonzept die Beurteilung aller Bushaltestellen im Kanton Obwalden auf ihre Tauglichkeit bezüglich der Vorgaben in der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs.

So strebt die Einwohnergemeinde Sarnen in ihrem kommunalen Verkehrsrichtplan vom 17. September 2012 bei den verkehrspolitischen Zielen für den öV für stark frequentierte Haltestellen die Erstellung von überdachten Bushaltestellen an. Auch die Einwohnergemeinde Alpnach sieht gemäss ihrem Verkehrsrichtplan die Federführung für die Anpassung von Buslinien und Haltestellen bei der Gemeinde vor. Die anderen Gemeinden erfüllen diese Aufgaben von Fall zu Fall ohne formelle Erwähnung in den entsprechenden raumplanerischen Instrumenten wie dem Verkehrsrichtplan.

**3.2 Was geschieht mit jenen öV-Haltestellen, welche sehr geringe Frequenzen aufweisen?**  
Angebotsseitig lassen sich mit der Schliessung von einzelnen Haltestellen meistens keine Kosten einsparen. Auch eine schlecht frequentierte Haltestelle ermöglicht den Fahrgästen die Benutzung des öffentlichen Busses und den Anschluss an das übrige öV-Netz und fördert dadurch mit einigen zusätzlichen Fahrgästen das Gesamtsystem öV. Die Kosten verkleinern sich nicht, wenn solche schlecht frequentierten Haltestellen geschlossen werden, sie werden vielmehr innerhalb der betroffenen Linie auf die restlichen Haltestellen der gleichen Linie verschoben. Die Frequenzen an den einzelnen Haltestellen haben keine grosse Bedeutung für die Kostenentstehung. Vielmehr ist die einzelne Linie als Ganzes zu betrachten. Dabei ist der Kostende-

ckungsgrad pro Linie das ausschlaggebende Kriterium für die wirtschaftliche Bewertung und die eventuelle Beurteilung von Massnahmen zur Erhöhung des Kostendeckungsgrads. Eine Senkung der Gesamtkosten einer Linie lässt sich z.B. durch die Reduktion eines Kurses erzielen. Dabei ist aber immer die gesamte Linie betroffen und nicht nur einzelne Haltestellen.

Zusätzlich ist zu beachten, dass sich bei Buslinien, welche von zwei Kantonen gemeinsam bestellt werden, die beiden Kantone die Kosten der Abgeltung gemäss dem Interkantonalen Verteilschlüssel (IKV) aufteilen. Dabei wird mit je 50 % die Streckenlänge der Buslinie sowie die Anzahl Abfahrten auf Kantonsgebiet gewichtet. Dies trifft in Obwalden nur bei der Linie 60.312 Stans-Sarnen zu, wo Obwalden sich zu 23.9 % an den Gesamtkosten beteiligt.

Linien innerhalb des Kantons, welche durch zwei Gemeinden führen, teilen sich die Gemeindeanteile gemäss des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 21. Mai 2014 (GDB 772.1) nach Art. 9 Abs. 3 auf 75 Prozent aufgrund der Wohnbevölkerung und 25 Prozent aufgrund der Haltestellenabfahrten auf dem Gemeindegebiet.

Da eine Veränderung der Anzahl Haltestellen auf den IKV zwischen den Kantonen einen direkten Einfluss hat, werden bei der Linie 60.312 (Sarnen-Stans) regelmässig die Frequenzen erhoben. Sobald sich herausstellt, dass eine oder mehrere Haltestellen kaum genutzt werden, erfolgen Abklärungen bezüglich einer möglichen Aufhebung. Vor einem Jahr ist auf Wunsch der Gemeinde Kerns die Haltestelle „Kerns Acheri“ geschlossen worden. Diese Massnahme hat den IKV gegenüber dem Kanton Nidwalden um 1,4 % gesenkt. Die Gesamtkosten der Linie 60.312 Stans-Sarnen sind dadurch aber nicht reduziert worden.

### 3.3 Welche Massnahmen hat der Kanton Obwalden im Zusammenhang mit der behindertengerechten Gestaltung von Haltestellen geplant?

Die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes und seiner Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öV obliegt im Bahnbereich in erster Linie den Transportunternehmen. Obwohl die Realisierungsfrist für die entsprechenden Anpassungen erst Ende 2023 abläuft, wird die Zentralbahn ihre diesbezüglichen Aufgaben bis Ende 2016 erfüllt haben. Im Bereich der Bushaltestellen obliegt die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben den Gemeinden, da sie für die Infrastruktur der Bushaltestellen zuständig sind. Aus diesem Grund sind seitens des Regierungsrates keine Massnahmen oder Kantonsbeiträge bezüglich einer behindertengerechten Gestaltung von Haltestellen geplant. Ob solche bauliche Massnahmen bei Haltestellen ausserhalb von Bauzonen ein Baubewilligungsgesuch beim Kanton erforderlich machen, ist noch nicht abschliessend geklärt worden.

Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz müssen die baulichen Einrichtungen des öV bis Ende 2023 auch von Reisenden mit einer Behinderung oder altersbedingter Einschränkung flächendeckend benutzt werden können. Der Bund weist jedoch mit dem Verhältnismässigkeitsprinzip für Anpassungen beim öV in den Art. 11 Abs. 1 und Art. 12 Abs. 3 BehiG darauf hin, dass hindernisfreies Bauen nicht überall realisierbar ist. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) geht davon aus, dass in ländlichen Regionen die Vorgaben des BehiG unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeitsklausel erfüllt sind, wenn bis Ende 2023 pro Siedlungseinheit ab 100 Einwohnern mindestens ein Haltestellenpaar behindertengerecht ausgebaut ist, ausser wenn ein zusätzlich nachgewiesener Bedarf (z.B. Altersheim, Behinderteninstitution) eine höhere Anzahl verlangt.

### 3.4 Wann werden die am stärksten frequentierten öV-Haltestellen, welche noch nicht den Mindestanforderungen gemäss Behindertengesetz genügen, nachgerüstet oder umgebaut?

Die Verantwortung für eine Nachrüstung oder den Umbau von Bushaltestellen liegt bei den Gemeinden. Der Regierungsrat kann daher keine Aussagen über die geplante Nachrüstung bzw. über den Umbau von Bushaltestellen innerhalb der Gemeinden machen.

3.5 Mit welchen Kosten muss dafür im Budget 2016 gerechnet werden?

Das Budget 2016 enthält keine Kosten für eine Nachrüstung oder den Umbau von Bushaltestellen im Kanton Obwalden, da der Kanton dafür nicht zuständig ist.

3.6 Welche Entschädigungen erhalten private Grundeigentümer, wenn eine öV-Haltestelle vor der Liegenschaft eingerichtet ist und die wartenden Passagiere den geschützten Hauseingang als Wartehäuschen nutzen?

Es bestehen keine gesetzlichen Regelungen über Entschädigungen für private Grundeigentümer, bei denen ihre Hauseingänge von wartenden Passagieren genutzt werden.

Grundsätzlich befürwortet der Regierungsrat das Aufstellen von Warteunterständen bei Haltestellen als Witterungsschutz. Ein Warteunterstand ist jedoch kein zwingendes Kriterium für den Betrieb einer Haltestelle. Zudem muss beachtet werden, dass es infolge von Platzverhältnissen nicht bei jeder Haltestelle möglich ist, einen Witterungsschutz zu realisieren. Weiter ist es angezeigt, den hauptsächlichen Zweck der Haltestelle in den Entscheid über das Erstellen eines Witterungsschutzes einzubeziehen. So ist es durchaus legitim, bei Haltestellen, die vorrangig von Aussteigern benutzt werden, auf Warteunterstände zu verzichten. Schliesslich spielt das Kosten-Nutzen-Verhältnis beim Bau eines Warteunterstandes bei geschätzten Investitionskosten von ca. Fr. 17 000.– (Kanton St. Gallen) bis ca. Fr. 25 000.– pro Unterstand (Kanton Bern), welche die Gemeinden zu tragen haben, eine wesentliche Rolle. Bei der Planung und Bereitstellung von solchen Infrastrukturvorhaben ist deshalb mit einer grossen Zurückhaltung von Seiten der Gemeinden zu rechnen.

Protokollauszug an:

- Kantonsratsmitglieder sowie übrige Empfänger der Kantonsratsunterlagen (mit Interpellationstext)
- Bau- und Raumplanungsdepartement
- Staatskanzlei

Im Namen des Regierungsrats

Dr. Stefan Hossli  
Landschreiber



Versand: 19. August 2015