



Nr. 7 – November 2025

Wirtschaftsbarometer Obwalden

Globale Unsicherheiten
beschäftigen die
Obwaldner Wirtschaft

Seite 2

Branchen im
Kanton Obwalden

Seite 4

Mobilität als
Standortfaktor

Seite 6

Globale Unsicherheiten beschäftigen die Obwaldner Wirtschaft

US-Zölle prägen Schweizer Konjunktur

Die US-Zollpolitik führt zu einer anhaltend hohen wirtschaftspolitischen Unsicherheit, verschlechtert die Wettbewerbsbedingungen und trübt die Aussichten für 2026. Das Schweizer BIP wächst im Jahr 2026 nur um 0,9 Prozent. Im laufenden Jahr wird noch ein Wachstum von 1,5 Prozent prognostiziert.

Die handelspolitischen Turbulenzen prägen derzeit das weltwirtschaftliche Bild. Zwar zeigte sich die globale Konjunktur im ersten Halbjahr 2025 unerwartet robust. Im Hinblick auf die Zölle stockten viele Unternehmen ihre US-Lager vor Inkrafttreten der Zölle nochmals deutlich auf, was Produktion und Exporte vorübergehend beflügelte. Auch in der Schweiz sorgten starke Vorzieheffekte, vor allem in der Pharmaindustrie, sowie ein dynamischer Dienstleistungssektor zeitweise für eine Konjunkturbelebung. Abseits der Pharma blieb die Wertschöpfung im verarbeitenden Gewerbe aber rückläufig. Die US-Zölle belasten viele exportorientierte Schweizer Branchen und mindern ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem US-Markt.

Das Zollumfeld bleibt volatil und schwer vorhersehbar. BAK geht in der Basisprognose davon aus, dass das Zollniveau

von 39 Prozent nicht von Dauer ist und die Schweiz in absehbarer Zeit ein Abkommen mit den USA nach EU-Vorbild abschliessen kann. Dennoch dürften die negativen Effekte der US-Zölle im zweiten Halbjahr 2025 und 2026 spürbar bleiben. Für 2026 erwartet BAK ein um die Lizenzeinnahmen aus Sportgrossereignissen bereinigtes BIP-Wachstum von 0,9 Prozent, nach 1,5 Prozent Wachstum im laufenden Jahr 2025. Die Kombination aus robuster Binnenwirtschaft und schwacher exportorientierter Industrie dürfte die Schweizer Konjunktur weiterhin prägen.

Obwaldner Wirtschaft durch US-Handelspolitik unter Druck

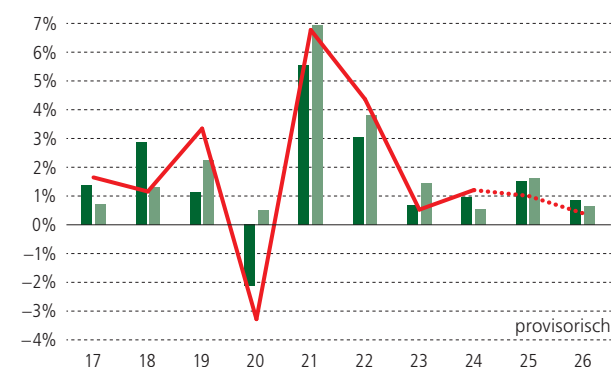
Die Wertschöpfung der Obwaldner Investitionsgüterindustrie sinkt. Diversifizierung und Anpassungen der Unternehmen mildern jedoch die Belastungen durch die US-Handelspolitik. Bislang sind keine deutlichen Einbussen bei den Ausfuhren zu verzeichnen.

Die Obwaldner Industrie spürt die Folgen der US-Zollpolitik über verschiedene Kanäle. Einige Unternehmen sind direkt von Zöllen auf Exportgüter betroffen, andere leiden unter rückläufiger Nachfrage und erhöhter Unsicherheit, insbe-

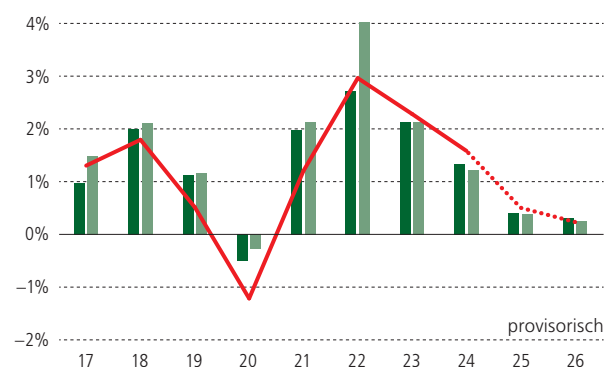
sondere als Zulieferer exportorientierter Betriebe. Zudem haben auch Unternehmen in Obwalden frühzeitig auf die Zölle reagiert und Exporte vorgezogen. Positiv wirkt, dass pharmazeutische Produkte trotz Ankündigungen bislang von den US-Zöllen nicht betroffen sind, wodurch wichtige Geschäftsfelder für Obwaldner Unternehmen stabil bleiben. Trotz einer hohen Exportquote nach Deutschland mit seiner derzeit schwachen Industriekonjunktur (30%) und der zollbelasteten Exporte in die USA (18%, vor allem Maschinen, Apparate und Elektronik) zeigt sich bisher keine Abschwächung der Ausfuhren.

In der Obwaldner Investitionsgüterindustrie ergibt sich daher ein gemischtes Bild: Die Wertschöpfung sinkt zwar im laufenden und im kommenden Jahr, jedoch moderater als im Zentralschweizer Durchschnitt.

BIP (Veränderung gegenüber Vorjahr)*



Beschäftigung (Veränderung gegenüber Vorjahr)



■ Schweiz ■ Zentralschweiz — Obwalden * Werte Schweiz sind um die Lizenzeinnahmen aus Sportgrossereignissen bereinigt.

Wachstumsimpulse kommen aus der Bauwirtschaft und dem Dienstleistungssektor, aber die Wachstumsaussichten für das kommende Jahr sind verhalten

Die konjunkturellen Belastungen durch die US-Handelspolitik werden in Obwalden vor allem durch Bau und Dienstleistungen abgedeckt. In den kommenden Monaten dürften sie jedoch stärker wirken, weshalb für nächstes Jahr nur noch ein Wachstum von 0,4 Prozent erwartet wird.

Die Obwaldner Bauwirtschaft ist derzeit gut ausgelastet und bleibt auch im kommenden Jahr auf Wachstumskurs. Dank höherer Renditen und steigender Mieten gewinnen Mehrfamilienhäuser an Attraktivität. Strukturelle Hürden wie Einsparungen und Baulandknappheit bremsen jedoch weiterhin die Bautätigkeit. Trotz mehrerer geplanter und laufender Wohnprojekte bleibt die Wohnungsknappheit ausgeprägt, was sich in der tiefen Leerstandsquote von 0,5 Prozent im Juni 2025 zeigt (CH: 1,0%). Die Abschaffung des Eigenmietwerts führt dazu, dass Steuerabzüge für Unterhalts- und Energiesparmassnahmen künftig entfallen. Kurzfristig dürften daher Investitionen vorgezogen werden, um diese Ausgaben noch steuerlich geltend zu machen, was der Bauwirtschaft einen temporären Impuls verleiht. Aufgrund der hohen Auslastung könnte dies jedoch auch vor allem die Baupreise beeinflussen.

Die Dienstleistungen bilden mit rund 60 Prozent der kantonalen Wertschöpfung einen zentralen Pfeiler der Obwaldner Wirtschaft. Für 2025 wird ein Wachstum von 1,5 Prozent und für 2026 eines von 0,5 Prozent erwartet. Ein wichtiger Treiber ist der Handel, der knapp 10 Prozent zur gesamten Wertschöpfung beiträgt. Dank vorgezogener Käufe und einer stabilen Binnenkonjunktur wächst er 2025 überdurchschnittlich, um 3,1 Prozent, bevor sich das Wachstum 2026 auf 0,6 Prozent abschwächt. Auch die öffentlichen Dienstleistungen, Verwaltung, Bildung und Gesundheit wirken mit moderatem Wachstum (2025: 1,9%, 2026: 0,9%) stabilisierend.

Die bisherige Entwicklung in der Tourismuswirtschaft in Obwalden deutet darauf hin, dass diese auch im laufenden Jahr deutliche Zuwächse (3,5%) verzeichnen kann. Die inländische Nachfrage blieb im Sommer robust. In wichtigen asiatischen Märkten wie China zeigte sich hingegen eine rückläufige Entwicklung. Die Aussichten für die Wintersaison 2025/26 sind ebenfalls positiv. Die Tourismusbetriebe blicken zuversichtlich auf die kommende Wintersaison. Für 2026 wird weiterhin ein Wachstum erwartet, jedoch aufgrund des bereits hohen Niveaus mit einer deutlich geringeren Dynamik.

Insgesamt zeigen sich die Obwaldner Unternehmen anpassungsfähig. Die unsichere globale Handelspolitik und der preisliche Wettbewerbsdruck bleiben ein Abwärtsrisiko und wirken sich zunehmend belastend aus. Zudem gibt es strukturelle Herausforderungen wie Fachkräftemangel und Flächenknappheit.

Für 2025 wird für den Kanton Obwalden ein BIP-Wachstum von 1,0 Prozent erwartet (CH: 1,5%) und für 2026 eines von 0,4 Prozent (CH: 0,9%). Das höhere Schweizer Wachstum erklärt sich durch die bisher stärkere Dynamik in der Pharmabranche und im Rohstoffhandel.

Arbeitsmarkt in Obwalden stabil bei Vollbeschäftigung

Obwaldner Unternehmen sind nach wie vor durch den Mangel an Fachkräften herausgefordert.

Der Schweizer Arbeitsmarkt leidet bereits unter der Industrieschwäche und den Unsicherheiten. Entsprechend wird ein Anstieg der Arbeitslosenquote auf 2,9 Prozent (2025) und 3,3 Prozent (2026) im Schweizer Durchschnitt erwartet. In Obwalden ist die Arbeitslosigkeit mit 0,9 Prozent (September 2025) aber nach wie vor sehr tief. Sie hat sich im Vergleich zur Vorjahrsperiode um 0,2 Prozentpunkte erhöht. Der Obwaldner Arbeitsmarkt ist weiterhin durch ein zu geringes Arbeitskräfteangebot gekennzeichnet. Die Obwaldner Unternehmen sehen sich deshalb durch den Fachkräftemangel und die damit eng verbundenen Themen Berufsbildung, Verkehr und Wohnraum herausgefordert. BAK erwartet entsprechend dem begrenzten Fachkräfteangebot in Verbindung mit der allgemeinen wirtschaftlichen Unsicherheit einen verlangsamten Beschäftigungszuwachs von 0,5 Prozent (2024: +1,6%) im laufenden und 0,2 Prozent im kommenden Jahr in Obwalden.

Quelle: BAK Economics AG

Konjunkturindikatoren Kanton Obwalden

	2024 III		2024 IV		2025 I		2025 II	
Warenexporte (in Mio. CHF)	221,53	0,6	222,96	0,6	218,87	-1,8	228,72	4,5
Hotelübernachtungen (in 1'000)	142,14	0,0	137,77	0,0	144,89	0,1	146,76	0,0
Neueintragungen Handelsregister	46	-20,7	52	13,0	62	19,2	62	0,0
Firmenkonkurse	33	-25,0	28	-15,2	46	64,3	44	-4,3
Arbeitslose	169,07	9,8	171,59	1,5	191,13	11,4	199,31	4,3
Arbeitslosenquote (in Prozent)	0,8		0,8		0,9		0,9	

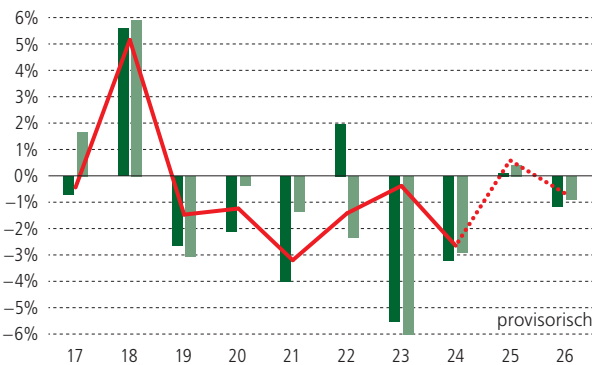
saisonbereinigte Werte | prozentuale Veränderung gegenüber Vorquartal

Branchen im Kanton Obwalden

Die Investitionsgüterindustrie ist rückläufig, die Bauwirtschaft und nachgelagerte Branchen sind aber weiterhin auf Wachstumskurs. Die Tourismusbranche kann im laufenden Jahr noch einmal deutlich zulegen. Die Wachstumsaussichten sind aber für alle Branchen für das kommende Jahr zurückhaltend.

Wertschöpfung Land- und Forstwirtschaft, Jagd, Be- und Verarbeitung von Holz

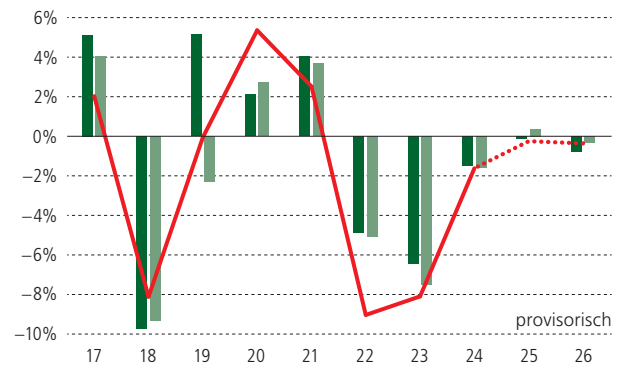
(Veränderung gegenüber Vorjahr)



Die Holzverarbeitenden Betriebe profitieren von der Baunachfrage und wachsen 2025 um 1,4 Prozent und 2026 um 1,3 Prozent. Dagegen bleibt die Entwicklung in der Land- und Forstwirtschaft aufgrund struktureller Herausforderungen verhalten: 2025 wird im Branchenaggregat deshalb nur ein leichtes Plus von 0,6 Prozent erwartet und ein leichter Rückgang im Jahr 2026 (-0,6 %).

Wertschöpfung Nahrungs- und Genussmittel

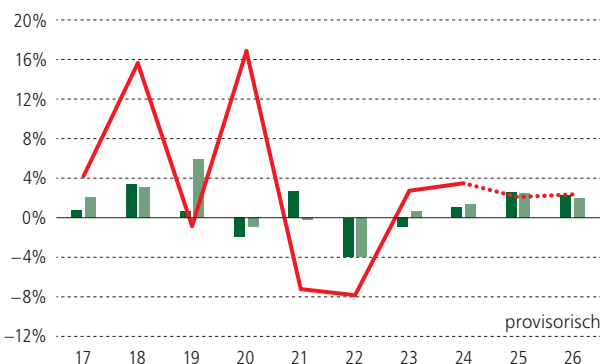
(Veränderung gegenüber Vorjahr)



Die Nahrungs- und Genussmittelindustrie in Obwalden beurteilt die Geschäftsentwicklung positiver als in den vergangenen Jahren. Zwar bleibt der Kostendruck aufgrund hoher Rohstoffpreise bestehen, doch die in den letzten Jahren beobachtete negative Tendenz hat sich spürbar abgeschwächt. Es wird erwartet, dass sich die reale Wertschöpfung nur mehr leicht rückläufig entwickelt (2025: -0,2 %; 2026: -0,3 %).

Wertschöpfung Bauwirtschaft

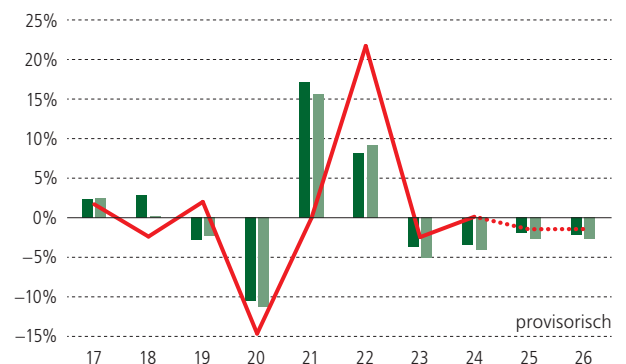
(Veränderung gegenüber Vorjahr)



Der Hochbau profitiert vom hohen Bewilligungsvolumen im Umbaubereich und von anziehenden Neubaugesuchen. Treibend wirken die bestehenden Arbeiten im Tiefbau sowie mehrere Wohnungsbauvorhaben wie die Hofmatt in Sarnen und das Projekt Seelaube. Zudem sorgt die Abschaffung des Eigenmietwertes durch vorgezogene Investitionen für zusätzliche Nachfrageimpulse. Die Bauwirtschaft wird deshalb 2025 um 2,1 Prozent und 2026 um 2,4 Prozent wachsen.

Wertschöpfung Investitionsgüter

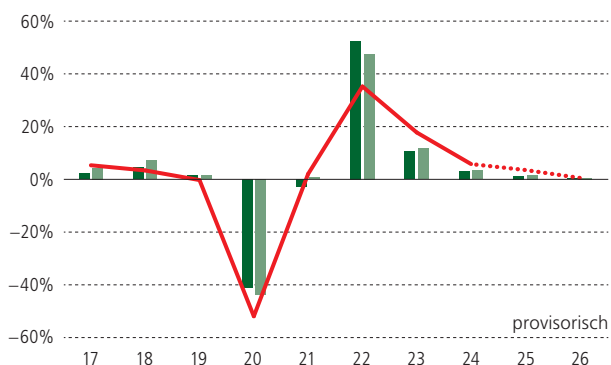
(Veränderung gegenüber Vorjahr)



Der starke Franken und die hohen US-Zölle belasten die exportorientierte Obwaldner Investitionsgüterindustrie deutlich. Obwohl Obwaldner Unternehmen sich teilweise anpassen oder von Ausnahmen profitieren konnten, wird die Wertschöpfung 2025 und 2026 voraussichtlich um jeweils 1,5 Prozent sinken. Dank einzelner Vorzieheffekte und Zollaussnahmen fällt der Rückgang jedoch etwas milder aus als im Schweizer Durchschnitt.

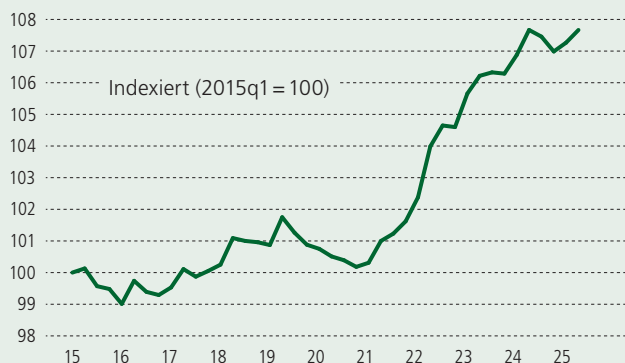
Wertschöpfung Gastgewerbe und Tourismus

(Veränderung gegenüber Vorjahr)



Die inländische Nachfrage zeigte sich im Sommer robust und profitierte von Grossveranstaltungen. Auch künftig ist von einer stabil hohen Nachfrage auszugehen, jedoch ohne zusätzliche Wachstumsimpulse nach 2025. Unsicherheiten bestehen bei den Fernmärkten: Aus China und Indien ist derzeit ein Rückgang zu verzeichnen, und der US-Boom nimmt wegen des schwächeren Dollars ab. Im laufenden Jahr wird mit einer Wachstumsrate von 3,5 Prozent und 2026 mit einer von 0,5 Prozent gerechnet.

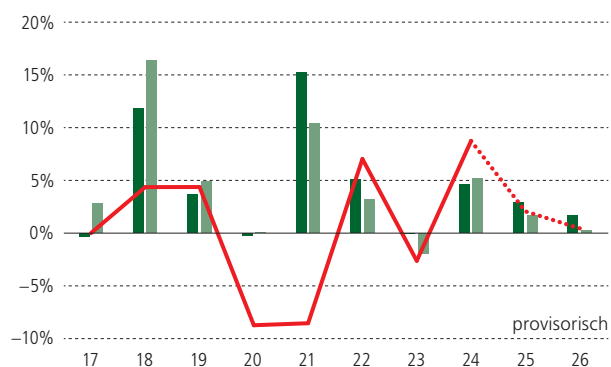
Landesindex der Konsumentenpreise Schweiz



Die Inflation wird 2025 im Schnitt nur noch 0,2 Prozent betragen und 2026 ähnlich tief ausfallen. Nach der Zinssenkung auf null Prozent werden keine weiteren Senkungen erwartet. Ein negativer Leitzins könnte nötig werden, wenn sich die Rahmenbedingungen merklich verändern würden. Die Refinanzierung bleibt für Banken herausfordernd: Kundengelder sind stark umworben, weshalb Passivgelder teils zu höheren Preisen auf dem Markt beschafft werden müssen. Dies sowie die strengeren Basel-III-Anforderungen verteuern Unternehmenskredite.

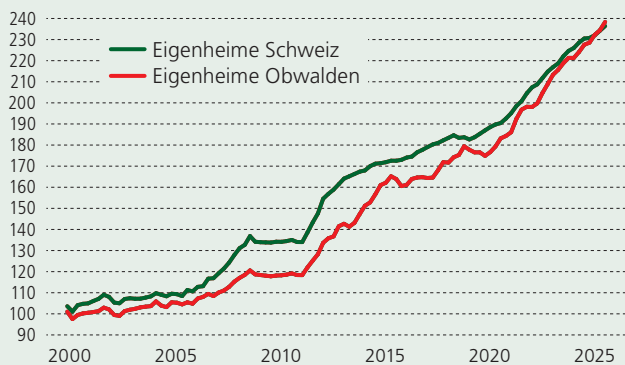
Wertschöpfung Chemie und Kunststoffwaren

(Veränderung gegenüber Vorjahr)



Die Chemie- und Kunststoffindustrie ist als Zulieferer stark von der Entwicklung in nachgelagerten Branchen abhängig. Für 2025 wird ein Wertschöpfungswachstum von 2,0 Prozent prognostiziert. Im kommenden Jahr wird angesichts der geringeren wirtschaftlichen Dynamik nur ein Wachstum von 0,4 Prozent – ähnlich dem Obwaldner Gesamtwachstum – erwartet. Das höhere schweizweite Wachstum resultiert aus der chemischen Industrie, die vor allem pharmazeutische Vorprodukte herstellt.

Preisindex für Eigenheime



Gemäss dem OKB.Eigenheimindex zeigt sich der Obwaldner Immobilienmarkt im Herbst 2025 weiter auf Wachstumskurs. Die Nachfrage nach einem eigenen Haus bleibt trotz weiter steigender Preise bestehen. Wer ein Einfamilienhaus erwerben will, musste Ende September 2025 3,3 Prozent mehr bezahlen als noch vor einem halben Jahr. Die kantonale Entwicklung übertrifft das Landesmittel von 1,9 Prozent für denselben Zeitraum. Auch für eine Eigentumswohnung müssen kaufinteressierte Personen tiefer in die Tasche greifen. In den letzten sechs Monaten verzeichnet der kantonale Markt einen Preisanstieg von 2,1 Prozent. Er übertrifft somit auch die landesweite Steigerung von 1,9 Prozent für denselben Zeitraum.

Zusatzinformationen zum OKB.Eigenheimindex erhalten Sie hier: www.okb.ch/eigenheimindex



Mobilität als Standortfaktor

Obwalden ist gut vernetzt – doch Engpässe auf Strasse und Schiene spitzen sich zu. Die Balance zwischen Transitdruck, Tourismusboom und regionaler Lebensqualität erfordert neben Ausbau auch intelligente Steuerung und enge Kooperation. Das zeigt die Auslegeordnung am diesjährigen Wirtschaftstreffen Brünig-Dialog.

Gewerbeverband Obwalden, Redaktion: Christoph Riebli

Mobilität ist in Obwalden über Jahrhunderte gewachsen – vom Saumweg bis zur A8 als heutiger Hauptschlagader. Wo einst Maultiere am Brünig ihren Weg suchten, rollen und stauen sich heute Autos und Reisebusse: Bei Alpnachstad zählt die A8 rund 29'000 Fahrzeuge pro Tag, beim Zollhaus am Südufer des Sarnersees sind es noch etwa 10'000. An Spitzentagen sind diese kaum schneller als die Lasttiere von damals – Staus vor dem Lopper oder am Brünig häufen sich.

Auch auf den Schienen ist es eng geworden: Zog die Brünigbahn ab 1888 erste Reise-Pioniere an, so strömen heute Scharen internationaler Gäste in die Zentralbahn-Wagen zwischen Luzern und Interlaken –

oft mit derart viel Gepäck, dass Pendlern und Einheimischen nur noch Stehplätze übrig bleiben.

Die Situation zeigt im Kleinen, was national bewegt: das Ringen um die Balance zwischen Strassendominanz und Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV), zwischen Transit und regionaler Erreichbarkeit – und letztlich die Frage, wie Mobilität zugleich Wohlstand, Lebensqualität und ökologische Ansprüche vereinen kann. Diesen Ball hat das Wirtschaftstreffen Brünig-Dialog im Mai in Lungern aufgenommen. Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Verkehr – von beiden Seiten des Passes – diskutierten den Wirtschaftsfaktor Mobilität.



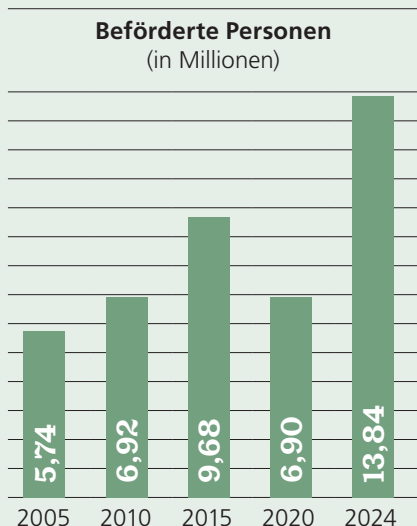
Josef Durrer
Fachverantwortlicher
öffentlicher Verkehr

ÖV im Aufwind

Mit der Zentralbahn und dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) standen jene Leistungsträger im Zentrum, welche das Berner Oberland mit der Zentralschweiz verbinden. Für ASTRA-Direktor Jürg Röthlisberger gibt es keine einfachen Patentrezepte: «Die eierlegende Wollmilchsau der mobilen Zukunft ist noch nicht gefunden.» Statt Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen, sollten bestehende Verkehrsflächen intelligenter genutzt werden – zum Beispiel mit Pannestreifenumnutzungen. Auch gelte es, neue Technologien wie Elektrifizierung und automatisiertes Fahren einzubinden und multimodale Lösungen zu fördern. Bis 2050 rechnet das ASTRA schweizweit mit einem leichten anteilmässigen Rückgang des motorisierten Individualverkehrs (MIV total 68%/-5%) zugunsten des ÖV

Schienerverkehr Zentralbahn 2024

Wert in Klammern entspricht Veränderung zu 2023



Quelle: Zentralbahn AG

Internationale Fahrgäste

1,38 Mio.

davon 90 Prozent Individualreisende

Top-5-Nationalitäten Individualreisende

- 1
USA
- 2
Indien
- 3
China
- 4
Deutschland
- 5
Frankreich

Gesamtzahl der Personenkilometer

233,4 Mio.

ca. 5'820 Erdumrundungen (+8%)

Gesamtzahl der gefahrenen Zugkilometer

3,24 Mio.

ca. 81 Erdumrundungen

Strassenverkehr 2024

Wert in Klammern entspricht Veränderung zu 2023

Fahrleistung A8
in Millionen Fahrzeugkilometer



Leichte Nutzfahrzeuge:	Personenwagen:	Schwere Nutzfahrzeuge:
11% (+3%)	85% (+0,4%)	4% (+2,1%)

Quellen: ASTRA, Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen Jahresbericht 2024

und des Langsamverkehrs – bei gesamtsteigender Mobilitätsnachfrage, insbesondere auf den Nationalstrassen.

Schon fast boomartig verläuft die ÖV-Entwicklung auf der Brüniglinie: «Die grosse Nachfrage stellt die Zentralbahn vor erhebliche Herausforderungen», schildert Geschäftsführer Michael Schürch. Damit nicht genug. Bis 2030 soll die Frequenz auf der Brünigstrecke um weitere 50 Prozent steigen – auf über 1,3 Millionen Passagiere pro Jahr. Bereits heute seien acht von zehn Passagieren Freizeitreisende, doppelt so viele internationale Gäste wie vor zehn Jahren. «Touristen, insbesondere asiatische, haben Europa entdeckt», präzisiert Michael Schürch. Bereits heute stehen deshalb Entlastungszüge im Einsatz. Ab 2027 soll zudem ein neu konzipierter Zug auf der Strecke Luzern–Interlaken Ost verkehren, ab 2029 der Halbstundentakt über den Brünig für mehr Kapazität sorgen. Auch nach Engelberg soll künftig der Halbstundentakt gelten.

Die Postauto AG, der dritte Player, verzeichnet ebenfalls steigende Passagierzahlen, wenn auch gemächlicher steigende. Auf den neun Obwaldner Buslinien bilden hauptsächlich Schüler und Pendler das Rückgrat; seit 2014 stiegen die Fahrgastzahlen hier um 36 Prozent.

«Nach dem pandemiebedingten Einbruch liegt die Nachfrage heute wieder über dem Niveau von 2019 – ein deutliches Signal, dass sich die Menschen in Obwalden auf den ÖV verlassen», unterstreicht Josef Durrer, der Obwaldner ÖV-Verantwortliche. Wirkungsvoll seien aber nicht nur neue Angebote, sondern auch Lenkungsmaßnahmen: Höhere Parkgebühren und weniger Parkplätze führten klar zu mehr Umstieg, verdichtete Fahrpläne und gute Kommunikation verstärkten diesen Effekt – insbesondere auf regionaler Ebene. Der internationale Tourismus verlagert keine Autofahrten – die Gäste sorgen für zusätzliches Verkehrsaufkommen. Auch auf der Strasse Richtung Brünig, wo immer mehr Mietautos mit AI-Nummernschildern unterwegs sind.

Wirtschaft als Partner

Besonders spannend wird es dort, wo Kanton und Unternehmen gemeinsam an Lösungen arbeiten, um steigende Mobilität und regionale Lebensqualität zu vereinbaren. Die Obwaldner Kantonalbank führte mit dem Umzug in den neuen Hauptsitz im Feld ein Mobilitätsmanagement ein – also Massnahmen, die das Verhalten der Mitarbeitenden gezielt steuern sollen, etwa durch ÖV-, Bike-to-Work-Angebote oder eine kluge Parkraumbewirtschaftung. So flankierte

die Kantonalbank die neue Haltestelle der S55 in Sarnen Nord, von der ein ganzer Ortsteil profitiert. «Das Mobilitätsmanagement der OKB ist für uns ein Leuchtturmprojekt – ein Modell, wie Wirtschaft und Kanton gemeinsam gute Lösungen schaffen», verdeutlicht Josef Durrer.

Für ihn ist künftig entscheidend, wie gut Strasse, Schiene und neue Angebote zusammenspielen. Mobility-Hubs, Car-sharing und Nextbike-Stationen ergänzen das Grundangebot. On-Demand-Mobilität, wie etwa Kleinbusse oder Shuttle-Angebote auf Abruf, könnte dereinst sogar Randlagen wie in Lungern oder Giswil besser erschliessen. «Schnittstellen sind essenziell – nur wenn das Umsteigen attraktiv ist, gelingt die Entlastung der Strassen», betont Durrer.

Vernetzen und verträglich machen

Ausbau, Steuerung, Vernetzung und Kooperation – das sind die zentralen Faktoren im Umgang mit Mobilitätspässen. Plattformen wie der Brünig-Dialog helfen, die Ansprüche von Strasse und Schiene nicht gegeneinander auszuspielen, sondern zu verknüpfen. Ein Blick über die Kantonsgrenzen zeigt zudem: Im Vergleich zu Uri oder Nidwalden ist Obwalden dank seiner nur zwei Talschaften und der Anschlüsse nach Luzern und über den Brünig relativ gut aufgestellt – Nachholbedarf gibt es trotzdem, etwa bei Abendtakten oder der Digitalisierung (Stichwort Echtzeitdaten).

Wie gut es rollt – egal ob auf der Strasse oder den Schienen –, ist nie bloss eine Frage der Infrastruktur, sondern auch von Verhalten und Gewohnheiten: «Hat sich jemand gerade ein neues Auto gekauft, stellt er es nicht einfach in die Garage, nur weil eine Woche später nebenan eine neue Bahn- oder Bushaltestelle eröffnet wird», verweist Josef Durrer auf den Faktor Mensch.

«Wir wollen die Eisenbahnperle der Schweiz sein»

20 Jahre Zentralbahn – Geschäftsführer Michael Schürch im Interview über Boom, Herausforderungen und Visionen.

Gratulation, die Zentralbahn wird 20! Neun Jahre haben Sie als Geschäftsführer mitgeprägt, Ende November verlassen Sie das Unternehmen. Was waren die wichtigsten Momente?

Danke. Die Fusion von Brünigbahn und LSE im Jahr 2005 war ja der Startschuss – seither haben wir uns stark entwickelt. Wir haben Bahnhöfe modernisiert, barrierefrei gemacht und das Fahrplangebote verdichtet. Besonders stolz bin ich auf unsere EFQM-Zertifizierung – eine Art Qualitätssiegel für Unternehmen, die sich konsequent weiterentwickeln wollen. Ein ganz persönlicher Höhepunkt war die Integration der Meiringen-Innertkirchen-Bahn 2021 – solche Momente erlebt man als Geschäftsführer einer Bahn nur selten. Und natürlich freut es mich, dass wir die Zahl der Reisenden stark steigern konnten: Heute decken wir 73 Prozent unserer Kosten selbst – ein Spitzenwert im Schweizer Bahnwesen!

Sie sprechen oft von der «schlanken, innovativen und integrierten Meter-spurbahn». Was macht die Zentralbahn einzigartig?

Wir sind klein, aber sehr effizient. Unsere Wege sind kurz – intern wie auch zu unseren Partnern. Das heisst, wir können Massnahmen schnell umsetzen. Innovation ist für uns kein Schlagwort, sondern täglicher Anspruch: Wir wollen in allen Bereichen besser werden. Als integrierte Bahn machen wir alles selbst – Infrastruktur unterhalten, Werkstätten betreiben, Züge fahren. Wir sind sozusagen die SBB im Kleinformat.

Nach Corona sind die Fahrgastzahlen sprunghaft gestiegen. Wo merken Sie diesen Druck im Alltag am stärksten?

Im direkten Kundenkontakt. Am deutlichsten spürt man es am Bahnhof Luzern:

mehr Gäste, mehr Gepäck. Deshalb haben wir zusätzliches Personal im Einsatz, das beim Einsteigen und Verstauen hilft. Wir fahren mehr Entlastungszüge und haben sogar mit einem Busbetrieb zwischen Wolfenschiessen und Engelberg experimentiert, um die bestehenden Verbindungen von und nach Engelberg zu entlasten. Gleichzeitig verändert sich die Nachfrage: weniger Pendler wegen Homeoffice und Teilzeitarbeit, dafür viel mehr Freizeit- und Individualreisende – und die sind mit viel Gepäck unterwegs.



Michael Schürch
Geschäftsführer
Zentralbahn AG

Was genau bedeutet «viel Gepäck»?

Wir sprechen von rund 1,7 Koffern pro Person. Das ist enorm und kann schnell unübersichtlich werden in Gängen und Ablagen. Deshalb haben wir spezielle

Gepäckwannen in unsere Züge eingebaut und zusätzliches Personal eingesetzt. Und mit dem neuen Rollmaterial, das ab 2027 kommt, werden wir nochmals deutlich mehr Kapazität schaffen – auch für das Gepäck.

Apropos Kapazität: Bis 2030 soll die Anzahl internationaler Fahrgäste auf der Strecke Luzern–Interlaken um weitere 50 Prozent wachsen. Manche Orte sprechen heute schon von Overtourism. Welche Verantwortung trägt die Zentralbahn?

Wir sind uns unserer Verantwortung bewusst und möchten Teil der Lösung sein. Konkret heisst das: Wir versuchen unsere Reisenden bestmöglich zu lenken und verpflichten bereits heute internationale Reiseveranstalter vertraglich zu bestimmten Reisezeiten. Doch allein können wir nicht alles steuern. Hier braucht es ein Zusammenspiel von Tourismusorganisationen, Gemeinden und Leistungsträgern. Unser Ziel ist, dass internationale Gäste

willkommen sind – ohne dass Pendler und Einheimische das Nachsehen haben.

Sie haben es bereits angesprochen, ab 2027 soll ein neuer Zug zwischen Luzern und Interlaken verkehren. Ab 2029 kommt der Halbstundentakt über den Brünig. Was sind die grössten Hürden bis dahin?

Die Infrastruktur. Wir brauchen die Verlängerung der Doppelspur von Kägiswil Richtung Alpnach und eine neue Kreuzungsstelle in Niederried. Solche Projekte dauern Jahre, weil sie von vielen Faktoren abhängen. Ohne diese Ausbauten geht es schlicht nicht.

Auch die Bahnhöfe Brünig-Hasliberg und Kaiserstuhl sollen umgebaut werden. Was ist geplant?

Für beide Projekte laufen derzeit Studien. Der Bahnhof Brünig-Hasliberg soll zu einem modernen Verkehrsknoten werden: kurze Wege, bessere Ein- und Ausstiege, ein neu gestalteter Bahnhofplatz mit Bushaltestellen, die perfekt angebunden sind. In Kaiserstuhl gibt es heute nur ein Perron, künftig braucht es zwei barrierefreie. Die Platzverhältnisse sind sehr eng – mit der Strasse auf der einen und Häusern auf der anderen Seite. Darum braucht es hier besonders viel Abstimmung mit Kanton und Gemeinde.

Am Brünig-Dialog haben Sie die Vision Adhäsionsantrieb – also Bergfahrt mit Haftreibung statt Zahnradstange – vorgestellt. Ist das wirklich machbar?

Ja, das ist mehr als ein Gedankenspiel. Seit 2023 prüfen wir die Idee zusammen mit der Technischen Hochschule Aachen. Nach der Theorie haben wir Testfahrten gemacht – im Tunnel Engelberg und zwischen Meiringen und Brünig. Die Ergebnisse sind vielversprechend. Im Dezember besprechen wir mit dem Bundesamt für Verkehr die nächsten Schritte. Ob es je



Infrastruktur unterhalten, Werkstätten betreiben, Züge fahren und vieles mehr – die Zentralbahn macht alles selbst.

Realität wird, weiss heute niemand – aber es zeigt, dass wir bereit sind, neue Wege zu gehen – auch wenn sie ungewöhnlich erscheinen.

Genau, die Zukunft: Wo steht die Zentralbahn 2040?

Wir wollen die Eisenbahnerle der Schweiz sein: regional verankert, zuverlässig und innovativ. Wir investieren in Komfort – etwa mit Premiumabteilen – und bleiben nah bei unseren Kundinnen und Kunden, auch mit Reisezentren. Gleichzeitig treiben wir Nachhaltigkeit voran – nicht nur als Schlagwort, sondern mit konkreten Projekten. Wir stehen finanziell auf soliden Beinen und werden weiterhin in unsere Angebote investieren und unseren Beitrag für die Region leisten.

Wie wichtig ist die Digitalisierung auf diesem Weg?

Ohne Digitalisierung geht es nicht mehr. Wir arbeiten eng mit der SBB zusammen, profitieren von ihrem Know-how und entwickeln eigene Lösungen. Digitalisierung heisst für uns: Fahrgastströme verstehen und lenken, Kunden im Störfall gezielt informieren, aber auch Predictive Maintenance – also Unterhalt, der auf Daten basiert. Kurz: Wir wollen besser wissen, wann und wo unsere Züge gebraucht werden, und das Reiseerlebnis für alle verbessern.

Zum Schluss: Welche Rolle spielt die Zusammenarbeit mit Wirtschaft und neuen Mobilitätsdiensten?

Wir sind bereits heute gut in Politik und Wirtschaft vernetzt und wollen diese Rolle weiter ausbauen. Für uns ist nachfrageorientierte, kombinierte Mobilität ein

strategischer Schwerpunkt. Neue Player – zum Beispiel für die letzte Meile – sehen wir als Chance. Am Ende geht es darum, dass Pendler, Tagesgäste und internationale Reisende ein nahtloses, gutes Angebot haben.

Dauerauftrag zwischen See und Steilhang

Nicht nur Kapazitätsengpässe fordern die Zentralbahn (zb*) heraus – auch Naturgefahren sind ständige Begleiter. Fast zeitgleich mit der Gründung 2005 traf ein Jahrhundertunwetter die Brüniglinie: 80 Prozent des Netzes waren tagelang unterbrochen, die Schäden beliefen sich auf rund 40 Mio. CHF. Am 12. August 2024 kam das jüngste Kapitel hinzu: Murgänge verwüsteten Brienz, zerstörten rund 1,5 Kilometer Trasse samt Bahnhof und richteten Schäden von 12 Mio. CHF an – die Strecke Meiringen–Interlaken blieb mehr als drei Monate gesperrt.

Heute sichern 339 Bauwerke das 102,7 Kilometer lange Streckennetz zwischen Luzern, Engelberg und Interlaken – von Steinschlagnetzen

über Schutzdämme bis zu neun Lawinalarmsystemen. Seit 2017 setzt die zb zudem auf ein integrales Risikomanagement: Alle Gefahrenprozesse – von Hochwasser bis Steinschlag – werden digital erfasst, in einem Geoinformationssystem abgebildet und laufend überwacht. So lassen sich Szenarien simulieren, Schwachstellen identifizieren und Unterhaltsarbeiten gezielt planen.

Im Schnitt investiert die zb seit 2017 rund 2 Mio. CHF pro Jahr in Schutzmassnahmen – zusätzlich zu den Kosten, die nach akuten Ereignissen wie 2005 oder 2024 anfallen. Sicherheit bleibt damit ein Dauerauftrag in einer Landschaft, die sich ständig bewegt.

* Die Zentralbahn ist eine eigenständige Tochtergesellschaft der SBB mit Beteiligungen des Bundes, der Kantone Obwalden und Nidwalden sowie der Gemeinde Engelberg.

«New York, London und Paris sind nur Vorboten»

Ob Brünig oder Brooklyn: Ohne digitale Steuerung kollabiert Mobilität. Davon ist der Sarnen Roman Oberli überzeugt. Mit seiner Luzerner Firma Axon Vibe lenkt er schon heute Verkehrsströme in den grössten Städten dieser Welt.

Roman Oberli, Sie leben in Sarnen und beeinflussen mit Ihrer Firma Mobilitätsströme in New York, London und Paris. Wie prägt das Ihre Sicht auf Mobilität?

Es ist tatsächlich ein spannender Kontrast. Hier in Obwalden geniesse ich eine sehr hohe Lebensqualität: kurze Wege, die Natur und – so komisch es klingen mag – ein kooperatives Selbstverständnis. Die Schweiz zeigt, was möglich ist, wenn man zusammenarbeitet und das Gemeinwohl wichtiger nimmt als Einzelinteressen. Und dann schaue ich nach New York, wo täglich Millionen Menschen durch ein überlastetes System drängen. Aber das wirklich Erstaunliche ist: Die Herausforderungen sind im Kern dieselben. Auch in ländlichen Regionen wird der Platz knapper, die Systeme stossen an ihre Grenzen. Metropolen sind lediglich Vorboten – was dort heute Realität ist, sehen wir Jahre später auch in den Agglomerationen Zürich und Genf oder am Brünig und am Lopper.

Können Sie möglichst einfach erklären, wie Ihre Technologie funktioniert?

Am einfachsten so: Wir machen Smartphones zu Bewegungssensoren. Sie zeigen anonymisiert, wann und wohin sich Menschen bewegen. Diese Daten werten wir aus – mit künstlicher Intelligenz – und verwandeln sie in Echtzeit-Empfehlungen. In New York zum Beispiel steckt unsere Lösung in der App der Metropolitan Transportation Authority, des städtischen Verkehrsbetreibers. Wir sind somit in der Lage, einem Autofahrer auf dieser App eine Nachricht zu schicken: Parkiere ausserhalb, nimm den Zug – dein Ticket ist

schon auf dem Handy gespeichert, und am Ende der Fahrt gibt's einen Kaffee-gutschein. Ein kleiner, aber wirksamer Anstoss. In der Summe helfen diese, das System zu entlasten, die Staus nehmen ab – und die Leute fühlen sich nicht bevormundet, sondern unterstützt.

Das funktioniert in New York, aber welche Probleme sind denn wirklich überall gleich?

Die Zahlen sprechen für sich – und sie sind weltweit fast identisch, mit der Ausnahme von Japan: Rund 75 Prozent aller Wege werden mit dem Auto zurückgelegt, im Schnitt sitzen nur 1,2 Personen im Fahrzeug. Das kennen wir ja bestens von der Rushhour im Berufsverkehr. Der ÖV kommt selten über einen Anteil von 20 Prozent hinaus. Egal ob Big Apple oder Obwalden: Die Folge ist dieselbe – überlastete Strassen, knapper Parkraum, Staus. Wie schon gesagt: Metropolen sind Vorboten. Sie drängen uns, Lösungen zu entwickeln, die später auch hier gebraucht werden.

Und was lässt sich daraus für Obwalden ableiten?

In New York haben wir gelernt, wie man Verkehrsflüsse über digitale Kanäle steuert, wie man Anreize setzt. Diese Erfahrungen lassen sich auch für die Tourismuslenkung oder den Pendlerverkehr einsetzen. Auch Obwalden wird mit wachsender Nachfrage umgehen müssen: mehr Gäste, verändertes Pendlerverhalten. Die Muster sind die gleichen, nur die Dimensionen kleiner und die Folgen zeitlich verlagert.



Roman Oberli
CEO
Axon Vibe AG

Wie helfen Daten konkret, Spitzen zu brechen?

Ein Beispiel ist die Gruppe der Home-office-Nutzer. Wir erkennen am Bewegungsmuster, wer flexibel unterwegs ist. Diese Menschen können bei Störungen zu Hause bleiben oder ausserhalb der Stosszeiten reisen. Schon ein kleiner Teil davon entlastet die Rushhour spürbar. Im Tourismus ist es ähnlich: Wenn Reisende wissen, dass sie eine Stunde später bequemer in die Berge fahren können, verteilt sich der Ansturm. Die eigentliche Herausforderung liegt darin, alle Zielgruppen über denselben Kanal zu erreichen. Pendler nutzen die SBB-App. Touristen tun das oft nicht – genau hier braucht es neue Ideen.

Das klingt sehr nach ÖV. Welche Rolle spielt der Strassenverkehr?

Eine grosse. Für uns gehören Strasse und ÖV untrennbar zusammen. Es bringt nichts, nur ein System zu optimieren, wenn das andere kollabiert. Wir denken beides als ein Ganzes. Daten von der Strasse helfen, die Bahn zu steuern – und umgekehrt. Unser Ziel ist es nicht, Autos zu verdrängen. Im Gegenteil: Wir wollen alle Verkehrsträger besser kombinieren. Ein Autofahrer, der rechtzeitig weiss, wo es noch Parkplätze hat, und nahtlos auf den ÖV umsteigt, ist Teil der Lösung.

Wie steht es um Randregionen wie Lungern? Können digitale Lösungen hier überhaupt helfen?

Digitale Lösungen können physische Angebote nie ersetzen – aber sie können sie sinnvoll ergänzen. In Randlagen könnten On-Demand-Shuttles flexibel eingesetzt werden, wenn die Nachfrage da ist. Und digitale Systeme machen solche Orte sichtbar – auch für Besucher. Aber: Jede



Smartphones als «Bewegungssensoren»: Die Auswertung anonymisierter Daten ermöglicht Echtzeit-Reiseempfehlungen für eine effizientere Verkehrsmittelwahl – zum Beispiel mit einem Kaffeegutschein als Anreiz.

Region entscheidet selbst, ob sie überhaupt mehr Gäste will. Unsere Aufgabe ist, Optionen aufzuzeigen.

Und wo stösst die Technik an ihre Grenzen?

Technisch ist heute fast alles möglich. Aber die Gesellschaft setzt die Rahmenbedingungen. Wollen wir Städte, die jeden Tag im Verkehrskollaps enden? Wie nachhaltig ist unser Verhalten? Das sind Fragen, die kein Algorithmus beantworten kann. Oder besser gesagt, kein Algorithmus beantworten soll!

Datenschutz bleibt ein sensibles Thema. Wie gehen Sie damit um?

Viele Menschen gewichten Komfort höher als Privatsphäre. Das ist eine Realität. Umso grösser ist unsere Verantwortung. Wir garantieren höchsten Datenschutz, denn das Vertrauen der Nutzer ist die Basis. Ein Datenleck wäre ein Desaster – für uns und unsere Partner im ÖV.

Wenn wir zehn Jahre vorausdenken: Wie sieht Mobilität in Obwalden aus?

Ich hoffe, dass wir vermehrt autonome Fahrzeuge sehen, die gemeinschaftlich

genutzt werden. Sie entlasten die Infrastruktur und lassen trotzdem Freiheit zu. Gleichzeitig wünsche ich mir, dass digitale Kommunikationskanäle selbstverständlich werden.

Zum Schluss: Wäre das auch Ihr Tipp an Politik und Wirtschaft in Obwalden?

Ja. Man sollte frühzeitig auf digitale Kommunikationskanäle setzen. Wie schon gesagt: Wer Ströme nicht erfasst

und kanalisiert, kann sie nicht steuern. Es bringt wenig, nur neue Strassen oder Gleise zu bauen, wenn man nicht weiss, wann und wie sie genutzt werden. Digitale Lösungen helfen, Mobilität planbarer zu machen – und die knappen Mittel für Infrastruktur gezielter einzusetzen.

Axon Vibe – auf einen Blick

Gründung: 2012 in Luzern

Standorte: Luzern (Hauptsitz), Projekte u. a. in New York, London, Paris

Team: Rund 60 Mitarbeitende weltweit

Spezialisierung: Digitale Mobilitätslösungen, basierend auf Bewegungsdaten

Technologie: Smartphones als «Bewegungssensoren» > anonymisierte Daten, Echtzeit-Empfehlungen

Anwendungen: ÖV-Apps (z. B. MTA New York) mit Reiseempfehlungen, Verknüpfung von Strasse und ÖV (Park-and-Ride, Anreize)

Ziel: Effizientere Auslastung von Verkehrssystemen, weniger Staus, mehr Komfort

Kunden/Partner: SBB, Metropolitan Transportation Authority (New York), internationale Verkehrsunternehmen

Angebot-Tipps

CSEM SA

Das CSEM erschliesst neuste Spitzentechnologien für die Wirtschaft und ist ein Innovationsbeschleuniger für Prozesse, Produktion und Produkte. Für KMU und Grossunternehmen werden vom CSEM massgeschneiderte Lösungen angeboten. In der Zentralschweiz ist das CSEM in Alpnach vor Ort.

Kontakt in Alpnach: Alexander Steinecker, alpnach@csem.ch, 041 672 75 11 → www.csem.ch/de

tüftelPark Pilatus

Im tüftelPark Pilatus werden die erfinderischen, handwerklichen und gestalterischen Talente der Kinder und Jugendlichen gefördert. In der eigenen Werkstatt können sie unter fachkundiger Anleitung und Aufsicht experimentieren, entwickeln, 3D-drucken, schrauben, bohren, löten – alles, was das Herz begehrt.

tüftelPark Pilatus, leitung@tueftelpark-pilatus.ch, 041 562 71 91 → www.tueftelpark-pilatus.ch

Sportnetz Obwalden

Das Sportnetz Obwalden stellt die Sportlerin/den Sportler in den Mittelpunkt. Es vermittelt deshalb zwischen Athlet, Lehrbetrieb und Amt für Berufsbildung und versucht, gemeinsam Lösungen zu suchen, die Beruf und Sport bestmöglich miteinander vereinbaren.

Sportnetz Obwalden, info@sportnetz-ow.ch, 041 552 01 00 → www.sportnetz-ow.ch

DENKRAUM

Der DENKRAUM bietet Unternehmerinnen und Unternehmern Abstand und ein Gegenüber – um Herausforderungen zu sortieren, zu durchdenken und wirksam zu gestalten. Dieser inspirierende Raum kann auch unabhängig für Workshops gemietet werden. Zudem finden regelmässig Veranstaltungen statt, die wertvolle Impulse und neue Denkanstösse geben.

Christoph Amrhein, Organisationsentwickler, info@denkraum-ow.ch, 079 921 07 80 → www.denkraum-ow.ch

Startup Pilatus

Das Angebot des Startup Pilatus richtet sich an innovative Jungunternehmen, Start-up-Firmen sowie an etablierte Unternehmen. Es stellt in Sarnen im QUBO interessante Arbeits- und Büroflächen für Unternehmen zur Verfügung. Zudem bietet es einen attraktiven Co-Working-Space in Sarnen an.

Kontakt Startup Pilatus, info@startup-pilatus.ch, 041 508 26 11 → www.startup-pilatus.ch

Innovationscoaching

Innovationscoaching unterstützt im Rahmen von kostenlosen Coachings Unternehmen und Erfinder, ihre Ideen – seien dies neue Produkte, Dienstleistungen, Geschäftsmodelle oder Prozessverbesserungen – hin zu marktreifen Innovationen zu entwickeln.

→ www.itz.ch/programme/innovations-coaching

Energiefranken

Finden Sie mögliche Fördergelder für Ihre Anliegen in den Bereichen Energie und Mobilität. Alle Programme von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden sind in der Datenbank abrufbar, dazu Kampagnen regionaler Energieversorger und weiterer Anbieter.

→ www.energiefranken.ch



Wir bewegen KMU.
Gemeinsam bringen wir Ihr Unternehmen voran. Lassen Sie sich von uns beraten.
www.okb.ch/firmenkundenberatung

Obwaldner Kantonalbank

OKB. Einfach vertraut.
www.okb.ch

Impressum

Herausgeber: Volkswirtschaftsamt Obwalden, St. Antonistrasse 4, 6060 Sarnen, 041 666 63 32, volkswirtschaftsamt@ow.ch

In Zusammenarbeit mit: Gewerbeverband Obwalden, Obwaldner Kantonalbank und Standort Promotion in Obwalden

Konjunkturanalyse und Daten: BAK Economics AG

Layout: metapur.ch

Korrektur: korrigiert.ch

Druck: Küchler Druck AG

Erscheint halbjährlich.

Wirtschaftsbarometer Obwalden online:



www.ow.ch/dienstleistungen/1442
unter Publikationen